

31 décembre 2022

RAPPORT FINANCIER ANNUEL GROUPE SNCF

Le rapport financier annuel Groupe SNCF en version pdf est une reproduction de la version officielle du RFA qui a été établie en version xHtml et est disponible sur le site internet <https://www.sncf.com>. Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes annuels et sur les comptes consolidés portent sur les comptes arrêtés par le Conseil d'administration en date du 23 février 2023 tels qu'ils sont présentés dans la version officielle du rapport financier annuel, et non sur leur reproduction dans le présent document.

- ÉDITO DU
PRÉSIDENT DIRECTEUR
GÉNÉRAL
GROUPE SNCF

- ATTESTATION DES
RESPONSABLES DU
RAPPORT FINANCIER ANNUEL
GROUPE SNCF

ÉDITO



JEAN-PIERRE FARANDOU
PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE SNCF

« Que retenir de l'année 2022 ? Avant tout, c'est une bonne nouvelle pour les Français que le groupe SNCF ait de bons résultats économiques : les investissements d'aujourd'hui permettront la réduction des émissions de CO₂ de demain.

On note une augmentation du nombre de voyageurs qui marque un plébiscite du train, à la fois pour la grande vitesse et pour les trains régionaux, après deux années perturbées par la crise Covid.

Le transport de marchandises et le secteur de la logistique se portent bien. GEODIS confirme ses excellents résultats et poursuit sa politique d'acquisitions dans un marché mondial très concurrentiel.

Fret SNCF dégage une marge positive pour la deuxième année consécutive, preuve que le fret peut réussir en France.

La meilleure fréquentation des réseaux de transports publics conforte les résultats de KEOLIS qui obtient par ailleurs de beaux succès commerciaux comme à Bordeaux et Dijon.

Le groupe SNCF dépasse pour la première fois les 40 Mds d'euros de chiffre d'affaires et dégage un résultat net de 2,4 Mds d'euros en dépit du contexte macroéconomique. Avec un cash-flow libre positif, il respecte en 2022 le premier jalon d'un retour à l'équilibre sain et pérenne, conformément aux engagements pris lors de la réforme entrée en vigueur en 2020. C'est un résultat encourageant obtenu grâce à l'engagement exceptionnel de toutes les équipes des métiers du transport de voyageurs, de la logistique et du transport de marchandises et de la gestion d'infrastructures. Je tiens à les remercier et leur exprimer ma reconnaissance.

Cet argent va être utilisé à 100% pour construire l'avenir du Groupe en finançant son développement, en investissant dans le réseau ferré national et en réduisant le poids de la dette. Je rappelle que 95% de nos investissements concernent la France alors même que 40% de notre chiffre d'affaires se fait à l'international.

Le groupe SNCF a également poursuivi son engagement social en accueillant 14 300 nouveaux collaborateurs en France et en déployant des mesures fortes en faveur du pouvoir d'achat des cheminots.

L'année à venir est marquée par les incertitudes liées au contexte géopolitique et macroéconomique international. Nous continuerons à surveiller ces évolutions et à adapter le Groupe à cet environnement en mutation rapide afin d'« agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ». Notre raison d'être, aujourd'hui inscrite dans nos statuts, démontre notre engagement au service du pays pour consolider la place centrale du train et accélérer la décarbonation des mobilités ».

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 23 FÉVRIER 2023,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2022 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

JEAN-PIERRE FARANDOU
LE PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE SNCF

LAURENT TRÉVISANI
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ
STRATÉGIE FINANCES

GROUPE SNCF

01 – RAPPORT DE GESTION	PAGE 001
02 – RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	PAGE 200
03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF	PAGE 211
04 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS	PAGE 297

SA SNCF

05 – RAPPORT DE GESTION SA SNCF	PAGE 308
06 – COMPTES ANNUELS SA SNCF	PAGE 319
07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS	PAGE 350

31 DÉCEMBRE 2022

01 –

RAPPORT DE
GESTION
GRUPE SNCF

LE GROUPE SNCF EN 2022	3	5. RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DE NOS ACTIVITÉS	98
1. PROFIL DU GROUPE SNCF	3	6. AMÉLIORER L'ADAPTATION ET LA RÉSILIENCE DES ACTIVITÉS FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	118
2. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2022	11	7. AGIR POUR LA COHÉSION SOCIALE ET L'ÉCONOMIE ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE DANS LES TERRITOIRES	122
3. INFORMATIONS FINANCIÈRES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2022	13	8. FAIRE DES SALARIÉS LES PRINCIPAUX ACTEURS ET BÉNÉFICIAIRES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE	129
4. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	14	9. RAPPORT ANNUEL DE LA TRAJECTOIRE CARBONE DES ACTIVITÉS SNCF EN FRANCE	144
5. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	15	10. CADRE DE REPORTING	151
ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE	16	PLAN DE VIGILANCE DU GROUPE SNCF	169
1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	16	1. INTRODUCTION	169
2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	19	2. GOUVERNANCE ET PILOTAGE DU PLAN DE VIGILANCE	170
3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	31	3. CARTOGRAPHIE DES RISQUES & ACTIONS ADAPTÉES D'ATTÉNUATION DES RISQUES OU DE PRÉVENTION DES ATTEINTES GRAVES	171
4. PRISES DE PARTICIPATION	32	4. PROCÉDURES D'ÉVALUATION RÉGULIÈRE DE LA SITUATION DES FILIALES, DES SOUS-TRAITANTS ET FOURNISSEURS AU REGARD DES RISQUES	187
5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	32	5. MÉCANISME D'ALERTE ET DE RECUEIL DES SIGNALEMENTS	190
6. VOLET SOCIAL	33	6. SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DE LEUR EFFICACITÉ	191
LA GESTION DES RISQUES ET LES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE	34	LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	196
1. LE MANAGEMENT DES RISQUES DU GROUPE SNCF	34	1. DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE	196
2. LE CONTRÔLE INTERNE	39	2. PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	196
3. LA DIRECTION DE L'AUDIT INTERNE GROUPE	40	3. COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES	198
4. LES ASSURANCES	41		
5. LES CONTRÔLES INSTITUTIONNELS	41		
DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE	42		
1. INTRODUCTION	42		
2. GOUVERNANCE RSE	45		
3. MATÉRIALITÉ DES ENJEUX RSE	60		
4. DÉVELOPPER LA PART DU FERROVIAIRE ET DES MOBILITÉS DURABLES	82		

LE GROUPE SNCF EN 2022

1. PROFIL DU GROUPE SNCF

1.1 RAISON D'ÊTRE

Nous réussissons collectivement le défi de la transition écologique si nous réussissons parallèlement les transitions économique et sociale qui s'imposent. Dans ce contexte, le rôle des entreprises change, avec en particulier une extension de leurs responsabilités à l'ensemble des impacts que leurs activités peuvent avoir sur la société, les territoires et l'environnement. Cette évolution majeure de la conception de l'économie dans la société est à la fois reflétée et encouragée par la loi PACTE (Plan d'Action pour la Croissance et la Transformation des Entreprises), qui permet aux entreprises de se doter d'une raison d'être et de l'inscrire dans leurs statuts, afin de prendre des engagements de long-terme envers leurs principales parties prenantes.

Prenant toute la mesure de cette évolution majeure du rôle et des responsabilités des entreprises dans la société, le groupe SNCF a construit son projet stratégique "Tous SNCF" sur la conviction que seule la performance globale est durable, ce qui implique de placer la RSE au cœur de sa stratégie et de s'ouvrir pleinement aux parties prenantes de l'entreprise. L'adoption le 16 décembre 2021 par le Conseil d'administration d'une nouvelle raison d'être pour l'ensemble du Groupe et l'inscription de cette dernière dans les statuts de l'entreprise sont venues conclure les travaux du projet d'entreprise et ouvrir une nouvelle étape de la gouvernance et du pilotage des activités du Groupe.

La nouvelle raison d'être du groupe SNCF

« Le groupe SNCF a pour mission de contribuer à la vitalité de la société et de ses territoires. Nous offrons des services de transport indispensables au dynamisme économique et au lien social, indispensables au développement des territoires comme au bien-être de leurs habitants au quotidien, indispensables enfin pour réussir la transition écologique.

La mission de service public dont la SNCF a été chargée à sa création en 1938 perdure aujourd'hui dans l'engagement des femmes et des hommes de l'entreprise, au service de l'intérêt général. Garants de la sécurité, nous imaginons et mettons en œuvre pour nos clients, avec professionnalisme et sens du collectif, des solutions de mobilité et de logistique du 21^{ème} siècle, innovantes et centrales pour la décarbonation des transports.

La performance et l'intégration de l'ensemble de nos métiers autour du ferroviaire visent à optimiser le coût et l'impact global des transports pour les clients, les contribuables et les citoyens. Nos infrastructures et nos services, qui s'inscrivent dans le temps long, constituent un bien commun pour relever les défis sociaux, écologiques et économiques, et ainsi agir pour une société en mouvement, solidaire et durable. »

Afin de donner corps à cette raison d'être, le groupe SNCF prend 8 engagements qui, telle une boussole stratégique, fixent un cadre commun à toutes les entités du Groupe leur permettant d'orienter leurs choix stratégiques :

- 1- Répondre aux nouveaux rythmes de vie et à l'évolution des modes de consommation et de production, en facilitant la combinaison des modes de transport.
- 2- S'engager au quotidien pour améliorer la qualité de service, en y associant l'ensemble de nos clients, fournisseurs et partenaires.
- 3- Investir dans les métiers et les compétences d'avenir pour faciliter, au sein de la filière et dans les territoires, l'insertion professionnelle, l'ascenseur social et les parcours de reconversion.
- 4- Garantir la soutenabilité économique de nos activités, dans l'intérêt du système ferroviaire et de sa performance globale.
- 5- Contribuer au dynamisme économique et social des territoires par nos décisions industrielles et le choix de nos fournisseurs.
- 6- Renforcer notre rôle de catalyseur dans la transition écologique, au bénéfice de la décarbonation des transports, de la santé humaine et de la biodiversité.
- 7- Renforcer la confiance que nous inspirons à nos salariés, nos clients, nos fournisseurs et nos partenaires, en plaçant la sécurité et l'intégrité des personnes, des biens et des infrastructures au cœur de nos décisions.
- 8- Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans la gouvernance de nos activités et des nouveaux projets, au niveau local, régional et national.

ATOUS

Présent sur la quasi-totalité des segments du marché du transport, le groupe SNCF conjugue expérience et capacité d'innovation. Fort de son cœur de métier ferroviaire, de son savoir-faire et de sa capacité de réinvention dans un contexte en pleine mutation, le groupe SNCF agit dans l'intérêt général, au service des clients et de la vitalité des territoires et propose les solutions de transport les plus décarbonées de son secteur d'activité.

LES GRANDS MÉTIERS DU GROUPE



Activités

- | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> > Trains grande vitesse en France et en Europe : inOui, TGV France-Europe, Eurostar Group > Transport régional de voyageurs (TER) > Transport Île-de-France (Transilien) > Trains grande vitesse low-cost (Ouigo) > Trains moyennes & longues distances en France (Intercités) > Commercialisation (SNCF Connect) | <ul style="list-style-type: none"> > Mobilité partagée en zone urbaine et périurbaine (métro, tramway, bus, car, train, navette, voie fluviale et maritime, vélo, auto-partage, covoiturage, véhicule autonome...) | <ul style="list-style-type: none"> > Transport ferroviaire, combiné, autoroutes ferroviaires, commission de transport ferroviaire, Fret SNCF, Captrain, Naviland Cargo, VIL, Forwardis | <ul style="list-style-type: none"> > Optimisation de la chaîne d'approvisionnement, commission de transport, logistique contractuelle, distribution & express, transport routier | <ul style="list-style-type: none"> > Gestion de l'accès au réseau ferré national et des circulations > Maintenance et renouvellement de l'infrastructure > Création de nouvelles lignes | <ul style="list-style-type: none"> > Exploitation, rénovation et développement économique des gares > Gestion des flux et des pôles d'échanges | <ul style="list-style-type: none"> > Gestion et valorisation des actifs immobiliers et fonciers > Gestion et développement du parc résidentiel |
|--|--|--|--|---|--|--|

Modèle économique

- | | | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> > Vente de billets aux voyageurs privés ou professionnels (individuels et groupes) > Marché concurrentiel (Service librement organisé ou Délégation de service public), en France et à l'international | <ul style="list-style-type: none"> > Délégation de service public de la part des autorités organisatrices des transports et voyageurs | <ul style="list-style-type: none"> > Vente de prestations aux chargeurs, transporteurs ferroviaires ou routiers, opérateurs logistiques et commissionnaires > Marché concurrentiel | <ul style="list-style-type: none"> > Vente de prestations aux chargeurs (entreprises de tous secteurs d'activité) > Marché concurrentiel | <ul style="list-style-type: none"> > Redevance des entreprises ferroviaires et des commerces | <ul style="list-style-type: none"> > Péages payés par les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau | <ul style="list-style-type: none"> > Cessions, valorisation et loyers |
|---|---|--|--|--|--|---|

FONCTIONS SUPPORTS

CONSEIL & INGÉNIERIE



Activités

- > Conception de grands projets d'infrastructures et d'espaces publics : SYSTRA, AREP
- > SNCF International
- > SNCF Consulting

Modèle économique

- > Vente de prestations à des clients (États, chemins de fer étrangers, communautés urbaines, ...)
- > Marché concurrentiel

Un groupe acteur des politiques publiques, porteur de solutions décarbonées, impliqué dans le développement des territoires, de l'industrie nationale et des emplois.

Répartition du chiffre d'affaires Groupe de 41,4 Mds€ en 2022

49 % ferroviaire

51 % non ferroviaire

< 1%

des émissions de GES des transports pour 10% des voyageurs et des marchandises transportés

247 314*

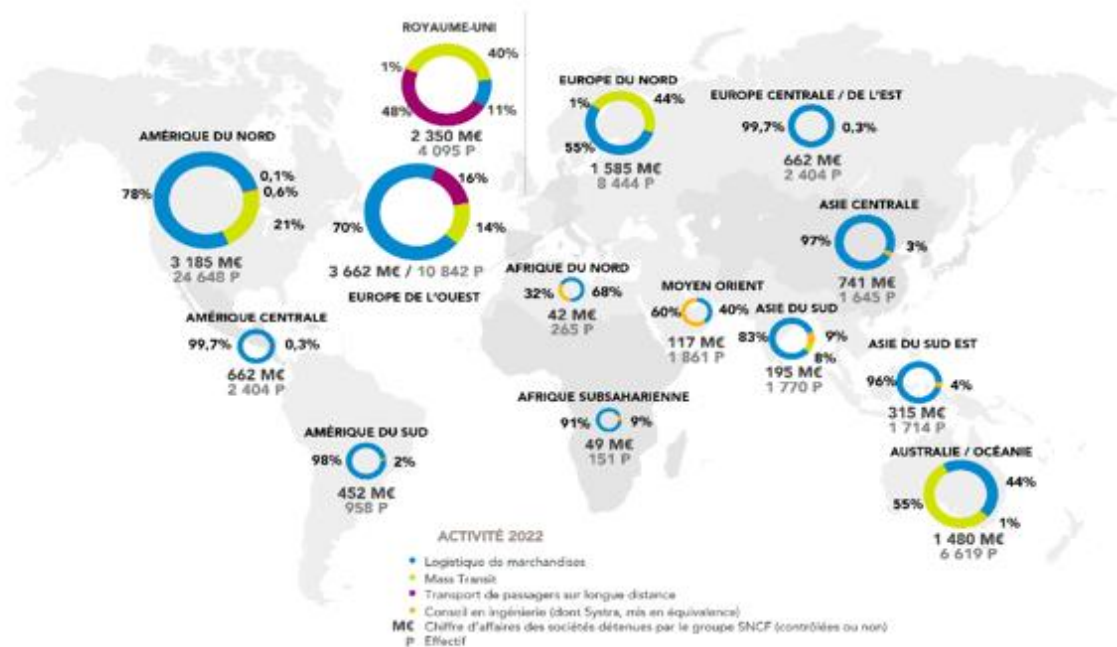
emplois soutenus dont 57% d'emplois indirects dans la chaîne des fournisseurs et 30% d'emplois induits par la consommation des ménages

97%

des achats du Groupe effectués en France

* Étude réalisée en 2022 sur la base des dépenses de la SNCF en 2021 et selon la méthode Local Footprint®.

PRÉSENCE DU GROUPE SNCF DANS LE MONDE : UNE ACTIVITÉ EN DÉVELOPPEMENT CONSTANT À L'INTERNATIONAL



168
pays reliés et une présence dans 60 pays

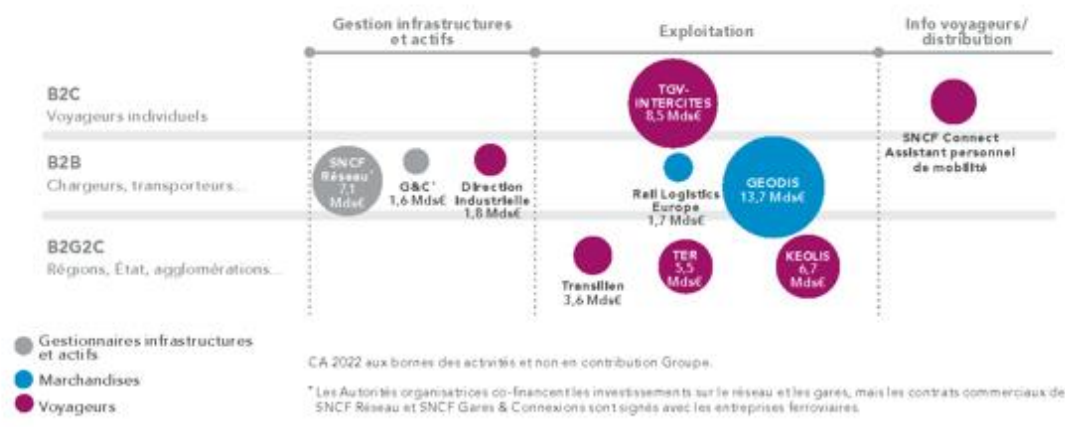
près de **70 000**
salariés à l'étranger

près de **40%**
du CA à l'international

N°1 MONDIAL
du métro automatique & du tramway

N°6 MONDIAL
de la logistique

UN GROUPE PRÉSENT SUR TOUTE LA CHAÎNE DE VALEUR DE LA MOBILITÉ



MODÈLE D'AFFAIRES DU GROUPE SNCF

NOS RESSOURCES



HUMAINES

- 276 271 salariés dont 24,4% à l'international
- 150 métiers aux expertises diversifiées
- Moins de 0,56% d'écart de rémunération entre les femmes et les hommes dans les activités ferroviaires



PRODUCTION

Infrastructures :

- 28 000 km de lignes dont 2 700 à grande vitesse
- 3 000 gares

Foncier :

- 2^e propriétaire foncier en France : 8,2M m² de bâtiments industriels et tertiaires dont les technocentres

Logistique :

- 9,9M m² d'entrepôts de stockage Geodis
- 3 545 camions en flotte propre



FINANCIÈRES

- EBITDA Groupe à 6,6 Mds€ en hausse de 35% vs 2021
EBITDA/CA à 16% vs 12,5% en 2021
- Cash-flow libre positif de 1,3 Md€ conforme à l'engagement du Groupe dans le cadre de la réforme ferroviaire en 2018



DIGITALES

- Plus de 150 000 requêtes par mois sur l'API Open Data
- SNCF CONNECT : 1^{er} site de e-commerce en France
- 20 000 km de fibre optique



ÉNERGÉTIQUES

- 17,8 TWh d'énergie consommée dont 10,3 TWh pour la traction électrique ferroviaire
- 12 Contrats PPA sur du photovoltaïque



AMBITION POUR 2030

Être en 2030 l'entreprise d'utilité publique reconnue comme championne en Europe des mobilités durables, pour les voyageurs comme les marchandises, avec un cœur de métier ferroviaire et un marché de référence, la France.

TRANSPORT VOYAGEURS

SNCF VOYAGEURS

KEOLIS



GESTION D'INFRASTRUCTURES

SNCF RÉSEAU

SNCF GARES & CONNEXIONS



PRINCIPAUX ENGAGEMENTS 2030

- Diminuer les émissions de GES (scopes 1 & 2) en France, par rapport à 2015 :
 - 30% pour les activités du secteur du Transport ;
 - 50% pour les activités du secteur du Bâtiment ;

RAISON D'ÊTRE

Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable



- Trajectoire vers le zéro déchet valorisable non valorisé pour le cœur de l'activité ferroviaire ;
- 100 millions d'euros d'achats solidaires directs auprès du secteur du travail protégé et adapté et de l'insertion par l'activité économique.

NOTRE CRÉATION DE VALEUR

POUR LES PASSAGERS ET CHARGEURS

Proposer des services fiables, performants et attractifs afin d'améliorer les conditions et les possibilités de mobilité en train.

Passagers

- 15 M de voyageurs quotidiens en France et à l'international
- 87,1% de ponctualité
- 71% de clients satisfaits toutes marques confondues
- Gamme de prix large, tarifs Cartes Avantages, augmentation de prix plus faible que l'inflation, sans augmentation sur OUIGO

Chargeurs

- 170 000 chargeurs dans le monde servis
- Développement de FRET SNCF
- +19% de CA GEODIS par rapport à 2021 et +68% par rapport à 2019

Faciliter l'accès aux transports pour tous sur l'ensemble des territoires

- 70% des Français habitant à moins de 5 kilomètres d'une gare et 90% à moins de 10 kilomètres



POUR LES SALARIÉS

Assurer l'employabilité, le développement des compétences, l'évolution des carrières et la mobilité des collaborateurs au sein de l'entreprise

- 14 305 recrutements en CDI en France dont 6 500 dans les activités ferroviaires
- 8% de la masse salariale investie en formation dans l'activité ferroviaire
- 27% des cadres issus du collège maîtrise
- Programme PRISME de développement de la sécurité
- Dispositifs d'engagement des salariés
- Offres de logement pour les salariés et alternants

Garantir la santé et le bien-être au travail des collaborateurs

- Programme PRISME de développement de la sécurité
- 65% des salariés du secteur ferroviaire se déclarent engagés



POUR LES TERRITOIRES

Accompagner la cohésion et le développement économique des territoires

- Grâce à 12 Mds € d'achats en France, soutien de + de 247 000 emplois en France et 15 Mds€ de création de valeur en 2021

Investir dans la rénovation des infrastructures et la modernisation du matériel roulant

- 5,6 Mds € pour le réseau ferré avec les travaux de régénération du réseau principal quotidien
- 2,8 Mds € d'investissements pour le matériel roulant et les installations d'exploitation de SNCF Voyageurs
- 1 Md€ dans la modernisation et l'entretien des gares et leur accessibilité



POUR LA SOCIÉTÉ ET LA PLANÈTE

Contribuer à l'atténuation du changement climatique

- Décarbonation complète des activités du transport et du bâtiment du Groupe en 2050 dans le cadre de l'Accord de Paris
- Moins de 1% des émissions du secteur des transports pour 10% de voyageurs et marchandises transportés
- 6 fois moins d'énergie consommée à la tonne transportée par fer par rapport à la route
- Forte ambition de développement de la part modale du ferroviaire dans la décennie à venir pour contribuer à la décarbonation du secteur des transports

Faire preuve de sobriété dans l'utilisation des ressources et favoriser l'économie circulaire

- 100% des rails déposés valorisés : 97,7% sont recyclés en aciérie et 2,3% sont réemployés



1.2 UNE AMBITION : ÊTRE LE LEADER MONDIAL DE LA MOBILITÉ DURABLE D'ICI 2030 EN S'APPUYANT SUR 4 LIGNES DE FORCE

À moyen et long termes, les crises ne remettent pas en cause les fondamentaux du marché des mobilités qui est amené à croître. Le groupe SNCF s'insère dans cette dynamique avec son projet d'entreprise « Tous SNCF », qui fixe une ambition claire : **devenir un leader mondial de la mobilité durable de voyageurs et de marchandises à horizon 2030.**

Pour mener à bien son ambition, le groupe investit sur ses quatre lignes de force : l'humain, la transition écologique, les territoires et l'innovation digitale, toutes orientées vers le client.

1.2.1 L'humain

Le groupe SNCF souhaite remettre l'humain au cœur du fonctionnement et de l'attention de l'entreprise pour devenir l'un des groupes les plus attractifs de France. Les transformations ambitieuses de l'entreprise (notamment l'ouverture du marché domestique ferroviaire de voyageurs) exigent qu'elle renforce son dialogue social, qu'elle accompagne ses transformations tout en attirant et en fidélisant les salariés.

L'humain se manifeste également par la solidarité au sein du groupe en matière d'emplois. Entreprise de main d'œuvre, les compétences de chacun sont la principale richesse du Groupe. La capacité à changer de métiers, à changer d'activité, à développer ses propres compétences par le maintien des ponts qui relient chaque société et activité est l'une des forces de SNCF.

Ces éléments traduisent le besoin d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences fine et territorialisée sur l'ensemble du groupe ainsi que du développement de la mobilité professionnelle entre les entités. Ceci doit permettre d'offrir à chacun une place durable et épanouissante au sein de l'entreprise.

1.2.2 La transition écologique

SNCF est volontariste et exemplaire en matière d'environnement et fait de la transition écologique à la fois :

- un impératif, qui doit irriguer l'entreprise à tous les niveaux ;
- une opportunité car en tant que mode de transport bas carbone, le ferroviaire est une réponse adaptée dans la lutte contre le changement climatique, qui se différencie des autres modes concurrents.

SNCF s'est ainsi engagée dans une trajectoire de réduction massive de son empreinte carbone : -30 % en 2030 sur ses activités ferroviaires et -50 % sur l'immobilier. Elle œuvre sur l'ensemble des leviers : décarbonation de l'énergie de traction, gestes métiers, politique d'achat, etc.

1.2.3 Les territoires

SNCF veut renforcer son ancrage dans les territoires et devenir un leader de la mobilité durable. Aujourd'hui, les territoires sont des centres de créativité, d'innovation, d'initiatives économiques, industrielles, associatives, sociales. Cette vitalité territoriale est un atout et le groupe y participe grâce à son offre diversifiée, de la desserte fine au mass transit en passant par la grande vitesse. Par sa capacité à mailler le territoire, par la centralité de ses gares et ses solutions de mobilité de proximité, SNCF demeure ainsi un acteur incontournable au service du développement économique, environnemental, social et culturel de tous les territoires.

1.2.4 L'innovation et le digital

L'innovation, et notamment le digital, sont au cœur des services offerts aux clients, de nos processus de production et donc au cœur des métiers de SNCF pour assurer la compétitivité du groupe face aux enjeux de demain. Ainsi, SNCF a pour ambition de devenir l'un des leaders européens du numérique en Europe. Cela se traduit, par exemple par :

- •le positionnement du groupe sur le MaaS (*mobility as a service*) pour répondre aux besoins de nos clients d'une offre individualisée, écologique, fluide, intégrée, de bout en bout. Sur la base des technologies existantes, SNCF dispose d'atouts indéniables pour atteindre cette cible convoitée par nombre d'acteurs ;
- •le renforcement de la digitalisation de la gestion des sillons pour une plus grande robustesse et agilité tout en conservant une parfaite neutralité ;
- •une valorisation accrue des données dans tous les domaines, et notamment dans la gestion et maintenance des actifs (immobiliers, matériels roulants, etc.) où cette valorisation permet de développer des modèles prédictifs permettant l'intervention de maintenance avant la panne ou l'urgence.

1.3 UN PLAN STRATÉGIQUE AMBITIEUX RENOUVELÉ EN 2021

Une stratégie renforcée adoptée par le Groupe en juillet 2021

La crise sanitaire majeure liée au Covid dont les effets furent importants jusque début 2022, renforça l'intérêt du transport ferroviaire en France et en Europe compte tenu de la pression et des opportunités écologiques :

- elle conforte la croissance de la demande de transport public de voyageurs à moyen et long termes ;
- elle révèle aussi le caractère stratégique en France et en Europe du secteur de la logistique et du transport de marchandises, en croissance soutenue dans un marché concurrentiel. Ceci se traduit par une volonté des industriels et des acteurs économiques de renforcer la résilience des chaînes de logistique.

Face à cette crise, le Groupe confirma les orientations du plan stratégique approuvé en Conseil d'administration en juillet 2021 :

- Réaffirmation du positionnement stratégique :
 - Consistant à être un champion de la mobilité durable en 2030 ;
 - Avec une priorité sur le cœur ferroviaire ;
 - En s'appuyant sur deux actifs stratégiques, KEOLIS et GEODIS, qui sont les relais de la croissance du groupe. La crise a en effet révélé tout l'intérêt de ce type d'actifs permettant la diversification des risques et des opportunités grâce à des complémentarités en termes de marchés et de clients, d'exposition géographique et de niveau de sensibilité aux cycles économiques.
- Maintien de l'objectif de rester l'opérateur de référence et majoritaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des activités ferroviaires domestiques de voyageurs. Pour ce faire, la priorité doit être de combler l'écart de compétitivité, qui sépare l'opérateur historique des nouveaux entrants et, qui induit nécessairement une « transformation » continue de l'ex GPF (les activités ferroviaires historiques du groupe SNCF) ;
- Confirmation de l'importance que représentent les lignes de force, notamment l'Humain et le Digital dans le cadre de la transformation à mener, en particulier au plan social ;

– Rappel des atouts et opportunités du groupe que représentent notre forte présence territoriale et la prise de conscience environnementale accrue dans un contexte de croissance du marché des mobilités.

Le Groupe met ainsi en œuvre une stratégie ambitieuse en pleine cohérence avec ces orientations et en prenant

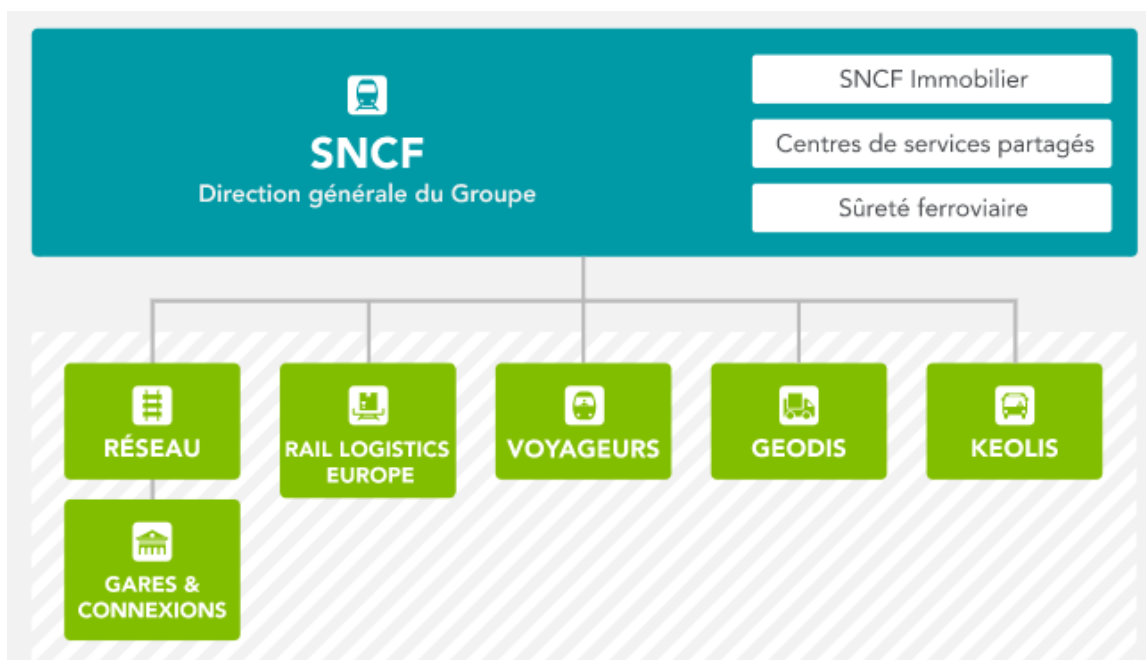
en compte les derniers impacts Covid au plan stratégique, social et financier.

Le Groupe va même au-delà de ces engagements avec un objectif de forte amélioration de la profitabilité et un retour à une structure financière équilibrée avec un désendettement durable.

1.4 UN GROUPE PUBLIC MONDIAL DE MOBILITÉ DONT LE CŒUR EST LE FERROVIAIRE EN FRANCE

Le groupe SNCF, 100% détenu par l'État français, ancré au cœur du système ferroviaire française au sein duquel il a un rôle systémique.

1.4.1 Un groupe unifié composé de sociétés anonymes depuis 2020 (mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2018)



Pour répondre à ses enjeux, SNCF s'organise autour d'une société mère et de SNCF RÉSEAU, SNCF GARES & CONNEXIONS, RAIL LOGISTICS EUROPE, SNCF VOYAGEURS, GEODIS et KEOLIS :

– SNCF SA, société nationale à capitaux publics et entité mère du Groupe assure le pilotage stratégique et financier du Groupe. Elle est garante de l'unité, de l'intégration et de la solidarité du Groupe et mène à bien sa transformation. Elle est chargée de :

- Piloter le temps long : définition de la stratégie du Groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de la recherche et innovation ;
- Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire stratégique définie avec l'actionnaire : mise en place de plans de performance transverses et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production et de qualité de service.

– SNCF VOYAGEURS, détenue par la société mère, rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs en France et à l'international ;

– SNCF RÉSEAU, détenue par la société mère, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. Gestionnaire d'infrastructures, SNCF RÉSEAU est le pivot du système ferroviaire national, en assumant le rôle d'ordonnanceur optimal et équitable entre les différents utilisateurs et interfaces du réseau (entreprise ferroviaires, régions,

ports, etc.). SNCF RÉSEAU assure ainsi deux fonctions essentielles : la tarification des péages et l'attribution des sillons. Son indépendance est aujourd'hui garantie par la mise en place d'une « muraille » avec le reste du groupe sur ces deux fonctions ;

– SNCF GARES & CONNEXIONS, filiale de SNCF RÉSEAU, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares ;

– RAIL LOGISTICS EUROPE (RLE), chapeaute les activités de fret et de logistique ferroviaires. Grâce à ses nombreuses expertises, RLE propose des solutions de porte à porte et sur-mesure à ses clients, pour tout type de marchandises, en Europe et dans le monde grâce aux marques Fret SNCF, VIIA, Captrain, Naviland cargo et Forwardis ;

– le groupe GEODIS est spécialiste du transport logistique de marchandises en France et qui intervient dans 170 pays dans le monde ;

– filiale de SNCF à 70 %, KEOLIS est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, KEOLIS exploite également des réseaux de bus, car, train, transport à la demande, navette autonome, vélos... pour le compte de 300 Autorités Organisatrices de Mobilité dans 15 pays.

1.4.2 Le renforcement de la gouvernance normalise le Groupe en matière économique et financière

La transformation en SA emporte un changement de gouvernance : des organes plus présents dans la conduite

du groupe, des administrateurs aux origines diverses et complémentaires, un pilotage industriel et financier fondé sur l'intérêt social de l'entreprise.

Ce changement contribue à normaliser le groupe en matière économique et financière et permet une responsabilisation accrue de ses sociétés.

D'un point de vue financier, les sociétés sont désormais soumises aux mêmes règles juridiques que l'ensemble des sociétés commerciales, notamment en matière bilancielle. Elles sont incitées à maîtriser leurs résultats et leur endettement. Cette normalisation économique et financière est vertueuse : elle est associée à une gouvernance assainie et favorise la transformation du groupe pour faire face à l'ouverture à la concurrence.

La fin du recrutement au statut ou encore l'ouverture à la concurrence sont d'autres éléments qui tendent à affermir cette « normalisation » des sociétés dans leurs contraintes d'exploitation et financières.

1.4.3 SNCF assume une mission de solidarité au profit de tout le système ferroviaire national

En 2018, la réforme ferroviaire a prévu la reprise de 35 Md€ de dette de SNCF RÉSEAU par l'État. La loi de finance pour 2020 a entériné la reprise d'une première tranche de dette à hauteur de 25 Md€ au 1^{er} janvier 2020. La reprise de la seconde tranche est intervenue début 2022.

Le désendettement reste une priorité pour libérer des marges de manœuvre et permettre à SNCF RÉSEAU de moderniser et régénérer le réseau ferroviaire afin de réduire l'âge moyen du réseau et de favoriser le report modal depuis la route et l'aérien.

La pérennisation et le renouvellement du modèle économique de SNCF RÉSEAU est un enjeu majeur pour la stabilité du groupe. Deux mécanismes essentiels de solidarité financière ont ainsi été pérennisés :

– L'intégration fiscale : ce dispositif de droit commun permet à une société mère, dite tête d'intégration fiscale, de percevoir l'impôt sur les sociétés (IS) de ses filiales. L'écart entre l'IS perçu des filiales et l'IS dû à l'État, qui découle de la consolidation des déficits et bénéfices entre filiales, alimente les ressources de la société mère ;

– Le fonds de concours de l'État : compte tenu de la tension financière exercée sur le modèle économique de SNCF RÉSEAU lors de la crise sanitaire Covid, un fonds de concours de l'État a été constitué. Ce fonds dote SNCF RÉSEAU d'une subvention d'investissement annuelle permettant le financement des opérations de régénération. Ce fonds est alimenté par les ressources propres de la société mère, essentiellement les dividendes auxquels l'État renonce, tout ou partie du produit d'intégration fiscale ainsi que, le cas échéant, sa trésorerie. Dans le cadre du plan de relance ferroviaire, SNCF SA a bénéficié de 4,05 Md€ de recapitalisation en 2020 qui ont été versés sur le fonds de concours. Le versement vers SNCF RÉSEAU s'étale sur les années 2021-2023 pour sécuriser ses investissements.

1.5 UN GROUPE RESPONSABLE

Le contexte dans lequel évolue l'ensemble des États est celui d'une quadruple urgence aux segments interconnectés :

- Une urgence climatique en réponse à laquelle des changements radicaux de comportements sont nécessaires, qu'ils soient d'ordre individuel ou collectif ;
- Une urgence territoriale : tous les territoires ne connaissent pas le même niveau de développement ni la même inclusion dans la globalisation des échanges. Ceci

créé des asymétries de développement, de ressources fiscales et donc de couverture en services publics ;

– Une urgence sociale consécutive à la crise territoriale matérialisée par un accès à l'emploi rendu difficile ainsi que des inégalités de revenus mettant à mal la capacité des ménages à changer leurs modes de vie notamment vers des comportements plus respectueux de l'environnement ;

– Une urgence sanitaire d'ampleur historique qui a provoqué la crise sanitaire mondiale depuis 2020 avec des effets jusque début 2022 et dont les conséquences pourraient perdurer encore entraînant des changements profonds d'ordre économique, social ou encore culturel.

Les engagements du Groupe sont détaillés dans la déclaration de performance extra financière (cf. partie 5).

1.5.1 Un engagement social réaffirmé

La responsabilité sociale du groupe SNCF est multiple :

– En tant qu'employeur, le groupe emploie 276 000 salariés (dont près de 210 000 en France) à travers le monde. Il doit apporter à chacun les moyens de son épanouissement professionnel ainsi qu'un cadre social protecteur et un environnement rassurant. Élément de la promesse employeur, il s'agit également de relever le défi de l'attractivité de la marque employeur pour attirer et fidéliser les compétences rares et essentielles ;

– En tant que donneur d'ordre, le groupe est un acteur majeur de la filière ferroviaire et de l'économie nationale et européenne ;

– En tant qu'apporteur de solutions de mobilités, le Groupe est au cœur de la vie de nombreux français et citoyens d'autres pays. La performance opérationnelle et commerciale est une condition de leur qualité de vie, de leur capacité à trouver un emploi et à s'y rendre quotidiennement, à accéder à leurs droits. De ce fait, l'amélioration permanente de nos fondamentaux n'est pas qu'un enjeu de compétitivité ; c'est un enjeu de justice sociale et d'équité territoriale ;

– En tant qu'entreprise publique, SNCF est au service de la Nation. Elle entend être un groupe utile dans le quotidien de chaque Français.

La SNCF adhère depuis 2003 aux 10 principes du Pacte Mondial des Nations Unies relatifs aux droits de l'homme, à la lutte contre la corruption, au droit du travail et à la protection de l'environnement. Elle publie annuellement ses progrès en la matière.

1.5.2 La lutte contre le changement climatique au cœur de l'engagement

Si le secteur des transports émet 30% des gaz à effet de serre (GES) du pays, le ferroviaire n'y participe qu'à hauteur de 0,6% alors qu'il représente 10% des personnes et des marchandises transportées. Afin d'améliorer encore ce résultat et de favoriser le report modal vers les transports collectifs, le groupe SNCF est engagé dans un plan ambitieux de réduction des émissions de CO_{2e}.

Comme indiqué supra, l'objectif du Groupe est de réduire les émissions de CO_{2e} du transport de 30% et celles liées au bâtiment de 50% d'ici 2030 par rapport à 2015. Ces objectifs sont en cohérence avec la stratégie nationale bas carbone de la France et les objectifs de l'Accord de Paris.

SNCF met en œuvre trois principaux leviers de décarbonation pour respecter ces trajectoires :

- Sobriété.
- Efficacité.

– Changement de fluides énergétiques et utilisation d'évolutions technologiques.

- Éco-conception et économie circulaire.

SNCF s'engage dans une trajectoire zéro déchet non valorisé à horizon 2030 sur les produits au cœur de l'activité ferroviaire (infrastructure, matériel roulant et déchets en gare et dans les trains).

L'économie circulaire est un axe majeur de la stratégie de développement durable du Groupe SNCF qui développe depuis 2013 une politique visant à limiter la consommation de ressources, réduire les déchets dans l'ensemble de ses processus d'exploitation, et valoriser les produits en fin de vie (ballast, traverses, rails, appareils de voie, caténaire).

SNCF recycle ses trains à plus de 92% en moyenne et 55 000 tonnes de matériaux sont recyclés chaque année en moyenne.

- Le système de management environnemental.

SNCF est engagée depuis de nombreuses années dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses établissements industriels et a mis en place une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, dans tous les établissements opérationnels.

- Maîtrise des émissions dans l'air.

SNCF met en œuvre un programme de surveillance et de recherche de solutions d'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines. Plusieurs technologies de réduction des particules ont été testées depuis 2020 et de nouvelles technologies seront testées d'ici à 2023.

- Préservation de la biodiversité.

Avec 30 000 km de lignes et 100 000 hectares d'emprise, SNCF interagit en permanence avec la nature. Elle œuvre pour concilier pratiques industrielles et biodiversité, et s'est ainsi engagée en 2018 dans Act4Nature (premier événement français qui regroupe 65 entreprises qui s'engagent en faveur de la protection de la biodiversité).

- Poursuite de nos engagements dans le cadre du dispositif Act4Nature International.

SNCF met en œuvre depuis 2005 une politique d'actions raisonnées en matière de maîtrise de la végétation, basée notamment sur l'amélioration continue des pratiques de désherbage (trains désherbeurs équipés de GPS professionnels), recours à des solutions alternatives sur des zones très ciblées.

1.5.3 SNCF, un partenaire naturel et engagé pour le développement des territoires

La relation entre le Groupe et les territoires est naturelle et historique : les transports ont toujours permis le désenclavement et le développement des territoires, des agglomérations et des centres villes. Celle-ci est favorisée par les 11 coordinateurs régionaux du Groupe qui ont pour mission de renforcer les liens de proximité avec les acteurs du territoire.

Les territoires connaissent aujourd'hui de grandes mutations : la métropolisation et la globalisation, la désindustrialisation de territoires, le vieillissement de la population, leur volonté de réduire leur empreinte énergétique.

Tous les métiers du groupe sont une part de la réponse : accompagner le développement du mass transit tout en redynamisant les lignes de dessertes fines du territoire, augmenter les capacités des grandes gares tout en maintenant un maximum de gares ouvertes dans des

conditions acceptables, accompagner tous les territoires dans le développement de services de mobilité adaptés à leurs enjeux démographiques, environnementaux et financiers.

Ainsi, le Groupe initie une nouvelle approche stratégique territoriale avec ses clients autorités organisatrices pour les accompagner dans l'optimisation de l'utilisation de leurs infrastructures et solutions de transports. Dans ces démarches, SNCF mobilise l'ensemble des entités du groupe afin d'apporter des solutions globales de mobilité adaptées aux spécificités de chaque territoire.

2. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2022

Une performance financière solide en 2022

Après les années de crise sanitaire Covid, **le chiffre d'affaires du groupe SNCF atteint un niveau record à 41,4 Mds€ (dont près de 40% réalisés à l'international), en progression de +19% vs 2021 et de +18% vs 2019, tiré par la bonne performance des activités Logistique et transport de marchandises et par la forte reprise des trafics voyageurs ferroviaires.**

L'EBITDA s'établit à 6,6 Mds€, en hausse de 2,4 Mds€ vs 2021 (et de 1 Md€ vs 2019). Le taux EBITDA/CA se redresse à 16% (vs 12,5% en 2021 et 16,1% en 2019).

Le Groupe a poursuivi en 2022 son plan de performance et de productivité via une réduction de ses frais de structure, de ses charges industrielles et de ses coûts projets. **Ces mesures ont généré des gains de compétitivité significatifs, à hauteur de 830 M€ en 2022. Ils dépassent l'objectif initial fixé à plus de 650 M€.**

Cette performance permet de dégager un cash-flow libre positif de 1,3 Md€ (vs -0,7 Md€ en 2021 et -2,3 Mds€ en 2019) grâce au niveau d'activité et au soutien de l'État. Le résultat net est bénéficiaire à hauteur de 2,4 Mds€ vs 0,9 Md€ en 2021 et -0,8 Md€ en 2019.

Les résultats dégagés par le groupe SNCF sont essentiels pour préparer l'avenir. Conformément aux engagements pris avec l'État lors de la réforme ferroviaire, **l'intégralité du résultat du Groupe reste au sein du système ferroviaire.** Ils permettront également de faire face aux tensions inflationnistes en 2023 et d'investir dans les deux relais de croissance que sont GEODIS et KEOLIS.

Le montant de la dette nette du Groupe se réduit. Elle atteint 24,4 Mds€, en recul de 11,9 Mds€ vs fin 2021 (et de près de -36 Mds€ vs fin 2019), grâce notamment à la seconde tranche de reprise de dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 10 Mds€, effective au 1er janvier 2022, à la dynamique de l'activité, à une gestion rigoureuse, et à la cession du loueur de locomotives Akiem en décembre (0,8 Md€ du désendettement).

Grâce à ces résultats encourageants, le Groupe suit une trajectoire conforme aux engagements pris dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2018 :

- Cash-flow libre positif dès 2022 (+1,3 Md€ en 2022) ;
- FFO1 / Dette nette > 10% dès 2022 (22,8% en 2022) ;
- Dette nette / EBITDA < 6x en 2023 au plus tard (3,7x en 2022).

Les agences de notation reconnaissent cette performance : Fitch Ratings a ainsi relevé la notation du

¹ FFO = EBITDA – coût de l'EFN – Impôt sur les résultats

Groupe de A+ à AA- en 2022, justifiée par la reprise des trafics voyageurs (notamment grande vitesse), la très bonne performance de l'activité logistique, les mesures d'économie et d'atténuation du choc inflationniste déployées, la maîtrise de la trajectoire de dette grâce au plan de cession et au soutien de l'État.

Cette position démontre la résilience du groupe SNCF dans un contexte incertain, alors même que de nombreux acteurs du secteur des transports, confrontés aux mêmes défis, ont vu leurs notes se dégrader depuis 2020.

Dans un contexte macroéconomique défavorable, le groupe SNCF est parvenu à renforcer sa liquidité et maintenir sa trésorerie entre 7 Mds€ et 9,7 Mds€ tout au long de l'année 2022 (ratio de liquidité compris entre 2,15x et 2,6x).

Cela a permis de préserver le Groupe du risque de non-liquidité dans un marché volatil et incertain, et d'accompagner sa stratégie d'investissement et de croissance externe. Par ailleurs, l'exposition au risque de taux du groupe SNCF reste maîtrisée grâce notamment à une structure de dette composée à 90% de taux fixe, une maturité moyenne de la dette longue (proche de 12 ans), des besoins de nouveaux financements ajustés, et à la mise en place dès le 1er trimestre 2022 d'une stratégie de pré-couverture de taux ayant permis de réaliser une économie de charges financières de plus de 50 M€ en 2022.

Au total, 8,1 Mds€ de Green Bonds ont été émis depuis 2016, correspondant à plus de 35 Mt CO2e évitées pendant 40 ans.

Conformément aux engagements pris en 2021 et validés par le Conseil d'Administration, le groupe **SNCF a continué à déployer sa stratégie « 100% Finance durable » ayant vocation à convertir, à horizon 2025, l'intégralité de ses produits financiers (dette, placements, etc.) aux critères de l'investissement responsable.** À fin 2022, le Groupe a déjà atteint avec une année d'avance (voire dépassé sur certains critères) ses engagements 2023.

La dynamique d'investissement se maintient à un niveau élevé

Les investissements du Groupe atteignent 9,9 Mds€ en 2022, dont plus d'un tiers financé par le groupe SNCF. 95% sont réalisés en France. Conformément à la stratégie du Groupe, les investissements favorisant la transition écologique sont privilégiés et portent en majorité sur des projets structurants de régénération et de modernisation du réseau ferré et des gares.

– **5,6 Mds€ pour le réseau ferré avec notamment les travaux de régénération du réseau principal quotidien (objectif atteint concernant les travaux de régénération à hauteur de 2,8 Mds€) ;**

– **1 Md€ dans la modernisation structurelle, l'entretien des gares et leur accessibilité ;**

– **2,8 Mds€ d'investissements pour le matériel roulant et les installations d'exploitation de SNCF Voyageurs** (116 rames de matériels roulants neufs ont été livrées en 2022 pour les activités de SNCF Voyageurs. À noter que les trains TER et Transilien sont financés par les Régions en tant qu'Autorités Organisatrices de Transports) ;

– **0,2 Md€ d'investissements pour des installations fixes et des bus et autocars électriques ou bio carburant pour KEOLIS ;**

– **0,3 Md€ d'investissements pour les infrastructures et le matériel roulant des activités logistiques :** achat de semi-remorques ou camions au gaz naturel (GNV)

pour GEODIS, locomotives électriques pour Captrain ou achat de wagons pour Lorry Rail (VIIA).

En termes de performance extra-financière, le Groupe accélère la mise en œuvre de sa feuille de route RSE, en cohérence avec son ambition de devenir leader mondial de la mobilité durable

En 2022, le groupe SNCF a franchi une étape importante avec **l'inscription dans ses statuts de sa raison d'être « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ».** Le Groupe confirme ainsi son rôle et sa responsabilité dans la société et consolide l'ancrage des enjeux environnementaux et sociaux dans le pilotage et la gouvernance de ses activités. Des premières décisions structurantes ont été prises, telles que l'application d'un **prix interne du carbone permettant de valoriser les tonnes de CO2e évitées et de favoriser les projets d'investissements privilégiant la transition écologique.**

Le groupe SNCF déploie sa stratégie environnementale, qui s'articule autour de 3 principaux champs d'action :

1. Économiser l'énergie consommée et réduire ses émissions de gaz à effet de serre :

- **Le développement des énergies renouvelables** se poursuit avec la signature par SNCF Voyageurs d'un contrat record de 25 ans pour la fourniture d'électricité renouvelable destinée à la traction (4 centrales photovoltaïques). **Les 3 000 gares françaises seront alimentées en énergie solaire d'ici 2030.** Dès 2024, les panneaux photovoltaïques sur les parkings de gares assureront 15% de la consommation des gares. **Un plan de sobriété énergétique pour réduire de 10% la consommation d'énergie d'ici 2024 a été déployé.** Il se traduit par la mise en place de nouvelles pratiques (écoconduite, éco-stationnement, la baisse du chauffage et la régulation des éclairages) ainsi que des programmes de réhabilitation énergétique. **Pour les bâtiments tertiaires et les technicentres, la SNCF enregistre une baisse des consommations énergétiques de près de 15% (vs 2021).**

- **La décarbonation des matériels et flottes de véhicules s'accélère. Le premier train hybride français électrique-thermique-batterie a été présenté par SNCF Voyageurs et Alstom.** Équipé d'un système de récupération et de réutilisation de l'énergie de freinage, ce matériel roulant innovant permet une réduction de la consommation énergétique de 20%. Une commande de 12 rames TER à hydrogène a été réalisée auprès d'Alstom.

- **KEOLIS continue l'électrification** de sa flotte de bus et de cars en Europe et en Australie.

- **GEODIS multiplie les actions de décarbonation sur tous les modes de transport de marchandises.** D'ici 2024, 420 véhicules biogaz ou électriques seront livrés pour les grandes métropoles françaises et un camion électrique de 16 tonnes, adapté à la logistique urbaine sera développé avec Renault Trucks. Sur les plus longues distances, des solutions rail-route sont développées. Côté transports maritime et aérien, **GEODIS propose à ses clients le programme « Sustainable Fuel » basé sur des carburants alternatifs d'origine renouvelable pouvant réduire jusqu'à 90% les émissions de gaz à effet de serre.**

2. Développer les achats responsables et l'économie circulaire

- **La SNCF poursuit sa stratégie d'achats responsables, en systématisant les critères RSE dans l'attribution des marchés.** En 2022, 52% des dépenses contractualisées ont été couvertes par une

part d'au moins 20% dans les critères de notation. Pour encourager ses fournisseurs à décarboner leurs offres, la SNCF valorise le carbone dans la note financière de ses appels d'offres pour les marchés de travaux, à partir de 2023.

Avec un volume de 17,2 Mds€ d'achats au niveau Groupe dont 13 Mds€ auprès de fournisseurs français en 2022, SNCF induit près de 250 000 emplois indirects dans les territoires.

- **Le groupe SNCF accélère le développement de l'économie circulaire.** Ainsi, 100% des rails issus des chantiers de travaux ont été recyclés ou réemployés (soit 155 000 tonnes permettant une réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à la production de rails neufs) et près de 1 200 voitures/locomotives ont été valorisées (soit 60 000 tonnes d'acier, 7 000 de cuivre et 2 000 d'aluminium).

3. Préserver la biodiversité

- Depuis fin 2021, conformément à son engagement volontaire, la SNCF n'a plus recours au glyphosate, remplacé par des solutions alternatives de biocontrôle. Elle poursuit par ailleurs son engagement dans le cadre du dispositif Act4Nature.

Les efforts et la stratégie du groupe SNCF en matière de RSE sont reconnus par l'agence Moody's ESG (ex Vigeo Eiris), qui a évalué en 2022 sa notation extra-financière à 77/100, soit une hausse de 3 points (vs 2021). Cette performance place le groupe SNCF parmi les leaders mondiaux des entreprises notées, tous secteurs confondus. L'agence EcoVadis a, pour sa part, attribué la note de 79/100, en hausse de 2 points (vs 2021), classant le Groupe dans le top 1% des entreprises du secteur transport par chemin de fer.

Le groupe SNCF renforce son pacte social

Plus de 14 300 nouveaux collaborateurs, cadres et non cadres, ont rejoint le Groupe en 2022 en France (CDI), essentiellement sur les métiers techniques, en particulier dans les domaines du génie civil, électrique, mécanique et dans les systèmes d'information pour développer toute la palette des métiers liés aux services de transports. Le groupe SNCF renforce sa position dans les tout premiers employeurs de France (210 000 salariés en France à fin 2022).

SNCF poursuit son engagement en matière sociale :

- **Des mesures fortes en faveur du pouvoir d'achat ont été prises dans les activités ferroviaires :** la SNCF continue d'investir dans la qualité et les conditions de vie au travail ainsi qu'en faveur du pouvoir d'achat de ses salariées, en particulier ceux aux rémunérations les moins élevées.
Au global, la SNCF aura revalorisé les salaires des personnels ferroviaires de près de +6% en moyenne pour 2022 et à nouveau de près de +6% en moyenne pour 2023, permettant de compenser l'effet de la hausse des prix. Dès 2023, cela représentera une charge supplémentaire de l'ordre de 1 Md€.
- La mise en place d'un **Forfait Mobilités Durables de 400 euros et la prise en charge de 75% du montant des abonnements de transports publics des salariés** pour accompagner la décarbonation des trajets domicile-travail des salariés.
- En parallèle, dans un contexte de concurrence accrue, d'une part sur l'attribution des lignes ferroviaires et d'autre part sur le marché du recrutement, la SNCF souhaite que chaque salarié puisse s'épanouir dans sa vie quotidienne au sein de l'entreprise. Ainsi, le

programme SNCF&moi, lancé en 2021, a pour objectif de renforcer des actions existantes et de développer de nouveaux dispositifs pour les salariés, afin de répondre toujours mieux à l'objectif de satisfaction et d'engagement de chacun et chacune. En 2022, ce programme a fait l'objet d'une démarche participative sur les sujets importants pour les salariés, tels que la rémunération, la qualité de vie au travail ou encore l'équilibre entre vie professionnelle et personnelle. Ce programme fait partie intégrante du projet d'entreprise Tous SNCF. **SNCF&moi comporte aussi un volet « salariés citoyens » permettant à 7 000 salariés de la SNCF de s'engager** dans le mécénat de compétences (+13% en 1 an) **auprès d'associations partenaires de la Fondation SNCF.**

3. INFORMATIONS FINANCIÈRES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2022

3.1 CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

L'activité du groupe SNCF est moins affectée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid-19 depuis le début de l'exercice 2022.

Le métier Voyageurs enregistre une reprise progressive de son activité principalement portée par la clientèle loisirs.

SNCF a toutefois poursuivi son plan d'économies et maintenu ses efforts pour s'adapter au nouveau contexte économique et continuer le développement de ses activités.

3.2 REPRISE PARTIELLE DE LA DETTE SNCF RÉSEAU PAR L'ÉTAT

Le 1er janvier 2022, l'État a repris un montant de 10 Md€ de dettes, en valeur nominale de remboursement, à SNCF Réseau conformément aux dispositions de la loi de Finances initiale pour 2022.

Les modalités de cette reprise sont identiques à celles mises en œuvre lors de la première phase de reprise d'un montant de 25 Md€ intervenue au 1^{er} janvier 2020.

Le montant de la subvention financière s'élève à 2,2 Md€ au 01/01/2022.

Cette reprise conduit à une diminution de l'EFN de 10 Md€ et à une diminution des charges financières annuelles de l'ordre de 275 M€.

3.3 SUIVI DU PLAN DE RELANCE FERROVIAIRE

La mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire engagé par l'État en 2020 s'est poursuivie en 2022. Un montant total de 1 761 M€ a été versé en 2022 par l'État à SNCF Réseau par le fonds de concours. Il fait suite au montant de 1 645 M€ versé en 2021.

3.4 CRÉATION DE EUROSTAR GROUP

Les Conseils d'Administration de SNCF SA (25 janvier 2022), SNCF Voyageurs (1er février 2022) et de SVD (3 février 2022) ont validé la finalisation du projet Greenspeed, actant le rapprochement de Eurostar et Thalys.

En avril 2022, ce rapprochement s'est traduit par la constitution de la holding de tête de droit belge, Eurostar Group, par apport de la totalité des titres Eurostar et Thalys. Au terme de l'opération, le groupe SNCF continue de contrôler Eurostar et Thalys au travers d'Eurostar Group, détenu à hauteur de 55,75%.

Les actionnaires minoritaires conservent une option de vente sur la totalité de leurs parts.

3.5 CESSION DE LA FILIALE AKIEM

La cession du groupe Akiem et de ses filiales a été signée le 9 décembre 2022 avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Détenu à hauteur de 50% depuis le 30 juin 2016, Akiem était consolidé par mise en équivalence et avait été reclassé en « Actifs détenus en vue d'être cédés » au 30 juin 2022. La plus-value de cession comptabilisée sur la ligne « Résultats de cession d'actifs » s'élève à 557 M€. Cette opération a permis au Groupe de se désendetter à hauteur de 0,8 Md€.

3.6 ACQUISITIONS RÉALISÉES EN 2022 PAR LA FILIALE GEODIS

Acquisition du groupe américain Need It Now Delivers

Geodis a acquis 100% du groupe américain Need It Now Delivers le 11 octobre 2022 via sa filiale Geodis America. Cette acquisition permet à Geodis d'accroître sa présence aux Etats-Unis dans les domaines de la logistique contractuelle et de la livraison du dernier kilomètre. Need It Now Delivers y exploite un réseau domestique de fret routier en s'appuyant sur plus de 65 sites et 300 points de distribution et emploie environ 2 000 personnes. Le chiffre d'affaires réalisé depuis son acquisition s'élève à 171 M€ pour un résultat net part du groupe de 9 M€.

Acquisition du groupe singapourien Keppel Logistics

En date du 1^{er} juillet 2022, Geodis a acquis 100% des titres du Groupe singapourien Keppel Logistics. Cette opération renforce les activités de logistique contractuelle et les services de e-commerce en Asie-Pacifique. Le chiffre d'affaires réalisé depuis son acquisition s'élève à 34 M€ pour un résultat net part du groupe de -4 M€.

3.7 CONFLIT EN UKRAINE

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débutée le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur le groupe, ce dernier ne développant aucune activité significative dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. Le groupe subit néanmoins les conséquences de la hausse de l'inflation, et en particulier des prix de l'électricité, du gazole et des matières premières qui en résultent en partie. Ce contexte économique évolutif, qui a un impact limité sur les comptes du groupe en 2022 compte tenu notamment des mécanismes de couverture, a été pris en compte dans les tests de valeur mis en œuvre au 31 décembre 2022.

4. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

4.1 PRINCIPAUX INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE FINANCIÈRE

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	41 449	34 752
EBITDA	6 615	4 343
Résultat net - Part du groupe	2 425	890
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	2 078	-185
Investissements nets (2)	3 495	3 435
Investissements tous financements (3)	9 936	10 293
Cash Flow Libre (4)	1 304	-689
Endettement net / EBITDA	3,7	8,4
% FFO (5) / Endettement net	22,8%	8,9%
Effectifs	276 271	270 296

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Endettement net du groupe SNCF	24 439	36 296
dont endettement net de SNCF Réseau	18 998	29 333

(1) Définition du résultat net récurrent dans le chapitre Activités et résultats financiers du Groupe de ce même rapport.

(2) Les investissements nets sont obtenus par :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	7 687	8 223
- Intérêts d'emprunts capitalisés	230	228
- Subventions d'investissement reçues	-4 518	-4 866
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 805	1 853
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-1 709	-2 003
Total investissements nets	3 495	3 435

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	7 687	8 223
- Intérêts d'emprunts capitalisés	230	228
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 805	1 853
diminuée de la variation du BFR d'investissement	-214	11
Total investissements tous financements	9 936	10 293

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	5 883	3 129
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 687	-8 223
- Intérêts d'emprunts capitalisés	-230	-228
- Subventions d'investissements reçues	4 518	4 866
- Remboursement des obligations locatives	-1 031	-965
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	0	0
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	246	367
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 805	-1 853
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 709	2 003
- Incidence de la variation du BFR	-230	102
la variation du BFR IS inclus dans la ligne «Impôts (décaissés) encaissés» de l'état des flux de trésorerie	-95	98
les intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne «Intérêts payés sur obligations locatives» de l'état des flux de trésorerie	3	-0
les dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne «Dividendes reçus» de l'état des flux de trésorerie	22	15
Total Cash Flow Libre	1 304	-689

(5) Les fonds d'opérations (Funds From Operations / FFO) sont obtenus par :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
- EBITDA	6 615	4 343
- Coût de l'endettement financier net et autres	-734	-966
- Impôt sur les résultats	-314	-158
Total FFO	5 567	3 219

4.2 PRINCIPAUX INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIERS

Indicateurs extra-financiers Groupe France hors GEODIS	31/12/2022	31/12/2021
Consommation d'énergie totale (en GWh)	17 846	16 428
Émissions de gaz à effet de serre (kt de CO2e) liées aux consommations d'énergie scope 1 2 3 (hors fluides frigorigènes)	3 260	2 961
Taux de féminisation (%)	26	25,9
Nombre de recrutements en CDI en France	14 305	11 622
Nombre de contrats en alternance en France - hors GEODIS en 2022	4 890	8139
% de salariés ayant bénéficié d'une formation au moins, en France	76,7	69

5. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

5.1 OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE APPROFONDIE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LES MESURES DE SOUTIEN FRANÇAISES EN FAVEUR DE FRET SNCF

La Commission européenne a ouvert le 18 janvier 2023 une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aide d'Etat, c'est-à-dire si ces mesures s'écartent du comportement d'un investisseur avisé placé dans les mêmes circonstances. Ces mesures concernent :

- Des avances de trésorerie de début 2007 au 1er janvier 2020, date de la transformation de l'activité fret en société commerciale, pour un montant estimé entre 4 et 4,3 Md€
- L'annulation de la dette financière intra groupe de l'activité Fret SNCF, au moment de cette transformation en société commerciale, d'un montant de 5,3 Md€ incluant le montant des avances précitées
- L'injection de capital de 170 M€ effectuée à l'occasion de la transformation en société commerciale

Il est rappelé que l'ouverture de cette enquête ne préjuge en rien de son issue. A la date d'arrêté des comptes du groupe, et en l'absence d'informations sur l'issue de l'enquête ou sur ses éventuelles conséquences, aucun impact comptable n'a été identifié. Il est de plus précisé que la dette intra-groupe de 5,3 Md€ mentionnée ci-dessus, et annulée lors de la création de Fret SNCF SAS, a été financée par l'actuelle SNCF SA et fait donc partie de l'endettement financier consolidé de SNCF.

ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE

1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation 2022 vs 2021
Chiffre d'affaires	41 449	34 752	6 697
Péages	-778	-603	-175
Achats et charges externes hors péages	-17 218	-14 112	-3 106
Impôts et taxes	-1 274	-1 201	-73
Charges de personnel	-15 724	-14 620	-1 104
Autres produits et charges	159	126	33
EBITDA	6 615	4 343	2 272
Dotations aux amortissements	-4 169	-3 822	-347
Variation nette des provisions	45	92	-47
Résultat opérationnel courant	2 491	613	1 878
Résultat de cession d'actifs	787	1 254	-467
Pertes de valeur	-0	-51	51
Résultat opérationnel	3 277	1 815	1 462
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	41	7	34
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	3 318	1 822	1 496
Coût financier net des avantages du personnel	245	69	176
Coût de l'endettement financier net et autres	-734	-966	232
Résultat financier	-489	-897	408
Résultat avant impôt	2 830	925	1 905
Impôt sur les résultats	-314	-158	-156
Résultat net des activités ordinaires	2 516	767	1 749
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-
Résultat net de l'exercice	2 516	767	1 749
Résultat net - Part du groupe	2 425	890	1 534
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	91	-124	215
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	2 078	-185	2 263
EBITDA / chiffre d'affaires	16,0%	12,5%	
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	6,0%	1,8%	

(1) Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation

antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;

- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres)

entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
 – de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;

– de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable

aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Notes (*)	31/12/2022	31/12/2021
Résultat net - Part du groupe		2 425	890
Pertes de valeurs		0	51
Inclus dans la ligne "Résultat de cession actifs"	1.3.4	-557	-1 125
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	1.3.6	216	0
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"		-5	-2
Résultat net récurrent - Part du groupe		2 078	-185

(*) renvois aux notes du rapport de gestion groupe

1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2022 avec ceux de 2021 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Réseau	Variation de périmètre 2021 ⁽¹⁾ Acquisition de Leyfa Measurement (France)	0
SNCF Gares & Connexions	Variation de périmètre 2022 Prise de contrôle de Lagardère & Connexions (France)	29
TGV - Intercités	Variation de périmètre 2022 Cession du groupe Rail Europe	-0
	Variation des taux de change	16
Keolis	Variations de périmètre 2021 ⁽¹⁾ Cession de CSG Commuter Security (Suède) Cession de l'activité ferroviaire en Allemagne	-3 -219
	Variations de périmètre 2022 Acquisition de Terminal G (Suède) Acquisition de Transports Pagès (France) Cession de l'activité ferroviaire en Norvège	2 3 -8
	Variation des taux de change	105
Geodis	Variations de périmètre 2021 ⁽¹⁾ Acquisition de Pekaes (Pologne) Acquisition de Gandon Transports (France) Cession de STSI (France) Acquisition de Transports Perrier (France)	28 22 -15 31
	Variations de périmètre 2022 Acquisition de Keppel Logistics (Singapour) Acquisition de Need It Now Delivers (États-Unis)	34 171
	Variation des taux de change	449
Rail Logistics Europe	Variation de périmètre 2022 Acquisition de Takargo (Portugal)	12
	Variation des taux de change	0
Marchandises & Logistique autres	Variation de périmètre 2021 ⁽¹⁾ Cession de la filiale Ermewa	-439
Opérations internes		68
Total		287

(1) Opérations réalisées en 2021 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2021 / 2022

1.3 RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2022

1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 41 449 M€ à fin décembre 2022, soit une augmentation de 6 697 M€ (+19,3%) par rapport à 2021 qui s'explique par :

– des effets périmètre pour -283 M€ ;

– l'effet de la variation des taux de change pour +570 M€ ;

– une croissance organique pour le Groupe de +6 409 M€ (+18,8%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

Croissance organique 2022 du chiffre d'affaires aux bornes des activités

SNCF Réseau	+503 M€	+7,6%
SNCF Gares & Connexions	+59 M€	+3,8%
Transilien	+206 M€	+6,1%
TER	+310 M€	+6,0%
TGV - Intercités	+3 124 M€	+58,2%
Direction industrielle	+157 M€	+9,3%
Voyageurs autres	+65 M€	+12,1%
Keolis	+521 M€	+8,6%
Geodis	+2 096 M€	+19,2%
Rail Logistics Europe	+103 M€	+6,5%
SNCF Immobilier	+129 M€	+19,8%
Corporate	+57 M€	+5,5%

1.3.2 EBITDA

Au 31 décembre 2022 l'EBITDA s'établit à 6 615 M€, en amélioration de 2 272 M€ par rapport à 2021 ; le ratio EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 12,5% à 16,0% entre 2021 et 2022.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation 2022 vs 2021		Variation à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	41 449	34 752	6 697	19,3%	6 409	18,8%
Charges de personnel	-15 724	-14 620	-1 104	7,6%	-936	6,4%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-15 478	-12 969	-2 509	19,3%	-2 196	16,9%
Péages	-778	-603	-175	29,0%	-257	42,6%
Énergie de traction et carburant	-1 581	-1 017	-564	55,4%	-563	55,4%
Impôts et taxes	-1 274	-1 201	-73	6,0%	-67	5,5%
EBITDA	6 615	4 343	2 272	52,3%	2 391	55,0%
<i>Taux EBITDA / CA</i>	<i>16,0%</i>	<i>12,5%</i>				

1.3.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 2 491 M€, en hausse de 1 878 M€ par rapport à 2021.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 1,8% à 6,0%.

La croissance de l'EBITDA de 2 272 M€ est atténuée par :

- la hausse de 347 M€ des dotations aux amortissements ;
- l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 45 M€ en 2022 contre une reprise nette de 92 M€ en 2021.

1.3.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel progresse de 1 462 M€ ; la croissance du résultat opérationnel courant est atténuée par une baisse de 467 M€ du résultat de cession d'actifs. Le résultat de cession de l'exercice précédent avait été affecté par la cession de la filiale Ermewa à hauteur de +1 125 M€. En 2022, il comprend la cession de la filiale Akiem pour un montant de +557 M€.

1.3.5 Résultat financier

L'amélioration de 408 M€ du résultat financier entre 2021 et 2022 s'explique principalement par l'effet sur le coût de la dette de la reprise partielle par l'État de la dette de SNCF Réseau (voir note 3.2 de la section Le groupe SNCF en 2022).

1.3.6 Impôt sur les résultats

Le montant de la charge d'impôt sur les résultats augmente de 156 M€ en lien avec :

- la charge de 217 M€ des impôts différés ;

– une charge d'impôt courant hors TREF (taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires) en hausse de 39 M€.

Par ailleurs, une charge de TREF de 97 M€ avait été comptabilisée en 2021 contre un produit de 9 M€ en 2022, lié à l'ajustement de la charge 2021. À compter de l'exercice 2022, le groupe SNCF n'est plus redevable de cette taxe.

1.3.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 2 425 M€, contre un gain de 890 M€ en 2021, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 91 M€.

1.4 ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le contexte géopolitique et la dégradation macro-économique actuelle constituent un risque pour l'année 2023.

Les récentes publications d'instituts de prévisions économiques s'accordent avec le dernier scénario central de la Banque de France : une inflation toujours élevée en 2023, autour de 5%, suivie d'un retour autour de 2% en 2024.

La croissance du PIB devrait être faible en 2023, autour de 0,7%, à l'image d'une consommation des ménages atone.

Le Groupe portera une attention particulière au renchérissement du coût de ses investissements, à la diminution de sa couverture face au risque énergie ainsi qu'aux effets potentiels sur la demande qui pourraient être

induits par un ralentissement de la croissance. Il veillera à poursuivre ses investissements d'avenir qui devraient atteindre 10,8 Mds€ en 2023 (6 Mds€ pour le réseau ferré, 1 Md€ pour les gares et 3,8 Mds€ pour les activités de

transports avec notamment plus de 100 nouveaux trains), dont la moitié financés en propre, tout en préservant une structure financière équilibrée.

2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Les contributions au chiffre d'affaires, à l'EBITDA, aux investissements nets et aux investissements tous financements des composantes du Groupe s'établissent comme suit (sauf indication contraire, les données financières par activité figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif Groupe) :

En millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Transilien	TER	TGV - Intercités	Direction industrielle	Voyageurs Autres	Keolis
a) Chiffre d'affaires externe	2 711	299	3 235	5 124	8 131	85	7	6 568
b) Chiffre d'affaires intragroupe	4 397	1 335	360	355	377	1 764	598	147
a+b Chiffre d'affaires	7 108	1 633	3 594	5 479	8 508	1 848	606	6 715
c) EBITDA externe	1 821	335	340	347	1 419	153	10	574
d) Élimination des opérations internes (1)	103	12	31	39	48	27	5	17
c+d EBITDA	1 924	348	371	386	1 467	180	15	590
Investissements nets (2)	2 062	371	-73	-103	568	143	17	147
Investissements tous financements (2)	5 561	965	1 092	921	661	144	20	208

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

(2) Voir définition en note 4.1 de la section Le groupe SNCF en 2022.

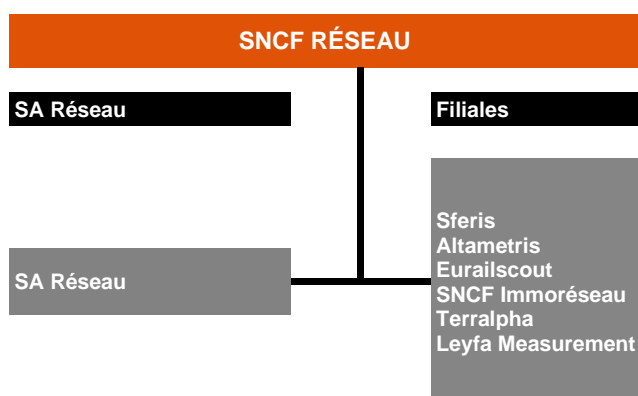
En millions d'euros	Geodis	Rail Logistics Europe	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total
a) Chiffre d'affaires externe	13 606	1 626	-	44	13		41 449
b) Chiffre d'affaires intragroupe	116	83	-	735	1 071	-11 338	-
a+b Chiffre d'affaires	13 723	1 709	-	779	1 085	-11 338	41 449
c) EBITDA externe	1 157	201	5	202	50		6 615
d) Élimination des opérations internes (1)	6	6	-	2	16	-313	-
c+d EBITDA	1 163	208	5	204	67	-313	6 615
Investissements nets (2)	199	84	-	30	52		3 495
Investissements tous financements (2)	197	85	-	29	53		9 936

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

(2) Voir définition en note 4.1 de la section Le groupe SNCF en 2022.

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par activité sont présentées non retraitées des effets périmètre et change ; les commentaires du chiffre d'affaires et de l'EBITDA portent sur des données calculées aux bornes de chaque activité (avant élimination des opérations internes au Groupe).

2.1 SNCF RÉSEAU



SNCF Réseau commercialise les sillons, gère, assure la maintenance, modernise et développe le réseau ferré national. Ses clients sont les 38 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 16 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis, Altamétris, Eurailscout, SNCF Immoréseau, Terralpha et Leyfa Measurement.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	2 711	2 651	60
b) Chiffre d'affaires intragroupe	4 397	3 954	443
a+b Chiffre d'affaires	7 108	6 605	503
c) EBITDA externe	1 821	1 672	149
d) Élimination des opérations internes (1)	103	105	-2
c+d EBITDA	1 924	1 777	147
EBITDA / Chiffre d'affaires	27,1%	26,9%	
Investissements nets	2 062	2 105	-44
Investissements tous financements	5 561	5 666	-106

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Un cash-flow libre à l'objectif malgré la baisse des plans de transport et la hausse des charges opérationnelles liée à l'inflation.

– Une hausse de la production des grands projets d'investissements (notamment EOLE et CDG Express) compensée par de moindres volumes sur les projets régionaux de développement.

– Une gestion plus dynamique du cash pour appeler des financements (EOLE, CDG Express).

Résultats de l'exercice 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en hausse de 7,6% soit 503 M€ par rapport à 2021. Cette évolution s'explique principalement par le contre-effet de la crise sanitaire 2021 (+0,7 Md€), effet atténué par les adaptations du plan de transport voyageurs (-0,2 Md€).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 147 M€ soit 8,3% par rapport à l'exercice précédent. Cette évolution est liée :

– au contre-effet de la crise sanitaire et des mesures d'adaptation 2021 (+0,6 Md€) et à la mise en place d'un plan de performance (+0,1 Md€) ;

– à des effets prix/inflation et volume défavorables à hauteur de respectivement -0,1 Md€ et -0,4 Md€ dont -0,2 Md€ sur les péages en lien avec la baisse du plan de transport.

– Les investissements nets tout comme les investissements tous financements de l'exercice ne présentent pas d'évolution significative par rapport à l'exercice précédent.

Perspectives 2023

– Début 2023, avis attendu de l'Autorité de régulation des transports (ART) au sujet de la tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

– Hausse des circulations (+4% en MTkm vs 2022) malgré la hausse du coût de l'énergie et le contexte économique tendu.

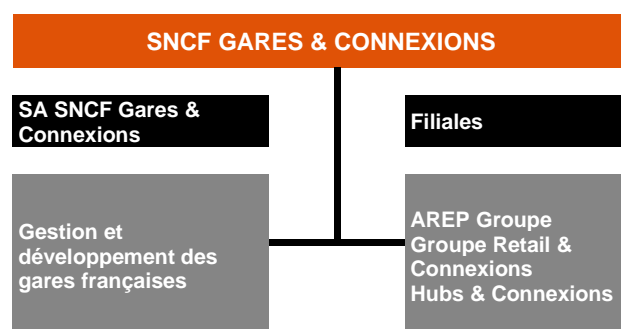
– Impact conséquent de l'inflation sur les investissements et les charges d'exploitation (+7,5%), avec une indexation des péages limitée (+3,1%).

– Investissements bruts en hausse (progression des projets régionaux de développement et de la régénération du réseau) et des subventions en hausse avec l'hypothèse d'une couverture de l'inflation par les financeurs.

– Forte baisse des financements « Plan de relance », partiellement atténuée par un financement additionnel du Groupe.

– Enjeu de recrutement sur les métiers en tension.

2.2 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Il intègre la SA SNCF Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep, Retail & Connexions, Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	299	239	60
b) Chiffre d'affaires intragroupe	1 335	1 306	28
a+b Chiffre d'affaires	1 633	1 545	88
c) EBITDA externe	335	292	43
d) Élimination des opérations internes (1)	12	16	-4
c+d EBITDA	348	308	39
EBITDA / Chiffre d'affaires	21,3%	20,0%	
Investissements nets	371	408	-37
Investissements tous financements	965	877	88

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

- Reprise de l'activité et impact de la sur-inflation.
 - La reprise économique a permis à SNCF Gares & Connexions de retrouver à partir du mois de mai un niveau d'activité équivalent à celui constaté antérieurement à la crise sanitaire.
 - Face à l'envolée de l'inflation amorcée fin 2021 et amplifiée avec la guerre en Ukraine, SNCF Gares & Connexions a mis en place dès le premier trimestre 2022 un plan d'actions ambitieux et une task-force pluri-compétences (juridique, achats, opérationnel) visant notamment à mettre sous contrainte les achats et à renégocier les conventions de financement.
- Avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) sur le document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2022.
 - Le 6 juillet 2022, l'ART a publié un avis conforme sur le document de référence des gares 2022 intégrant la création de la prestation d'assistance aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap séparée de la prestation de base unifiée.
- Signature du contrat de performance 2021-2026 avec l'État.
 - Le 27 avril 2022, SNCF Gares & Connexions a signé avec l'État son premier contrat de performance dont la finalité est de favoriser le développement du système ferroviaire, notamment à travers l'adaptation et la modernisation des infrastructures et services en gare, sur la base d'un modèle économique soutenable.
- Débouclage des opérations liées au projet de modernisation de la gare de Paris-Austerlitz et de ses abords.
 - Le 19 octobre 2022, le Conseil d'État a rejeté le pourvoi d'associations contre le permis de construire du projet de réaménagement de la gare de Paris-Austerlitz et de ses abords.
 - Le 23 novembre et le 16 décembre 2022, la signature des actes a permis la réalisation des opérations de cession d'emprises foncières, l'achat d'actifs correspondant à la construction de biens à usage ferroviaire et la conclusion de conventions d'occupation temporaire du domaine public.
- Prise de contrôle de Lagardère & Connexions.
 - A l'issue d'un changement du pacte d'actionnaires de la société Lagardère & Connexions intervenu courant octobre 2022, SNCF Gares & Connexions obtient seul la décision ultime sur les enjeux stratégiques de la filiale et exerce un contrôle étroit sur cette dernière sans rachat

d'actions ni modification de la parité 50/50 entre SNCF Gares & Connexions et Lagardère.

Résultats de l'exercice 2022

- Chiffre d'affaires

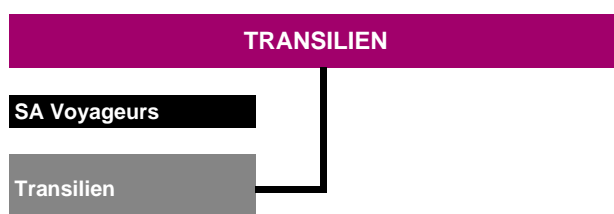
Le chiffre d'affaires 2022 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 88 M€ (5,7%) par rapport à 2021. La prise de contrôle de la filiale Lagardère & Connexions affecte positivement la croissance du chiffre d'affaires à hauteur de +29 M€.
- EBITDA

L'EBITDA progresse de 39 M€ entre 2021 et 2022.
- Les investissements nets de l'exercice ne présentent pas d'évolution significative par rapport à l'exercice précédent tandis que les investissements tous financements progressent de 10%.

Perspectives 2023

- Impact de la sur-inflation et de la hausse de l'énergie.
 - L'année 2023 sera marquée par une hausse inédite des coûts de l'énergie, les achats réalisés en 2022 conduisant à un triplement de la facture pour SNCF Gares & Connexions.
 - Ces hausses ne pourront se répercuter intégralement dans le chiffre d'affaires de l'exercice 2023.
- Document de référence des gares de voyageurs pour 2023 et mise en place d'un bouclier tarifaire.
 - Les projections réalisées pour le document de référence des gares 2023 conduisent à une hausse prévisionnelle moyenne de 15% de la prestation de base unifiée, due pour les ¾ aux différents facteurs d'inflation et en particulier celle relative aux charges d'énergie.
 - SNCF Gares & Connexions a décidé la mise en place d'un bouclier pour ses clients limitant la hausse des tarifs à moins de 10%.

2.3 TRANSILIEN



Transilien propose des services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 235	3 052	183
b) Chiffre d'affaires intragroupe	360	337	23
a+b Chiffre d'affaires	3 594	3 388	206
c) EBITDA externe	340	283	56
d) Élimination des opérations internes (1)	31	31	0
c+d EBITDA	371	315	57
EBITDA / Chiffre d'affaires	10,3%	9,3%	
Investissements nets	-73	-354	280
Investissements tous financements	1 092	1 382	-290

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

- Après un début d'année 2022 en baisse du fait d'une reprise du télétravail (vague Omicron), progression de la fréquentation des trains au second semestre 2022 pour atteindre en fin d'année 83% de la référence pré-crise sanitaire.
- Maintien en 2022 d'une qualité du service à son plus haut niveau historique avec un taux de satisfaction clients de 80% (chiffres à fin septembre – résultats disponibles trimestriellement).
- Poursuite du programme d'investissements avec la livraison de 87 nouvelles rames : 30 NAT pour les lignes J et P, 41 Regio2N pour la ligne N, 12 trams-trains pour le T12 et le T4 ainsi que les 4 premières rames RER NG.
- Mise en service du tram-train T13 (Saint-Cyr - Saint-Germain-en-Laye) en juillet 2022.
- Signature en décembre d'un avenant au contrat 2020-2023 avec Île-de-France Mobilités (IDFM) pour une prolongation de deux années (2024-2025).

Résultats de l'exercice 2022

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Transilien est en progression 206 M€ soit +6,1% par rapport à 2021. Cette croissance s'explique principalement par :

- l'effet de l'évolution de l'indice contractuel sur le forfait de rémunération ;
- la hausse des trafics voyageurs conduisant à un intéressement aux recettes positif contrairement à l'année 2021 ;
- la hausse des charges refacturées à l'€/l'€, notamment celles de péages, avec la mise en exploitation de la ligne T13 en juillet 2022.

- EBITDA

L'EBITDA de Transilien progresse de 57 M€ entre 2021 et 2022. Cette variation s'explique principalement par la hausse de l'intéressement aux recettes et par la maîtrise des charges.

- Investissements nets

Le volume des investissements nets (-73 M€) progresse de 280 M€. Les investissements tous financements sont intégralement couverts par des subventions, avec des décalages ponctuels possibles ; en 2021, du fait de décalages de production, des trop perçus de subventions avaient été constatés pour environ 170 M€. En 2022, les trop perçus de 2021 ont été restitués tandis que les trop perçus au titre de 2022 ont représenté environ 100 M€.

- Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (1 092 M€) est en recul de 290 M€ du fait notamment des acomptes comptabilisés en 2021 au titre de livraisons de matériels roulants prévues à partir de 2022, et à la décroissance en 2022 des rénovations sur le matériel roulant et des déploiements des nouveaux appareils de validation des titres de transport.

Perspectives 2023

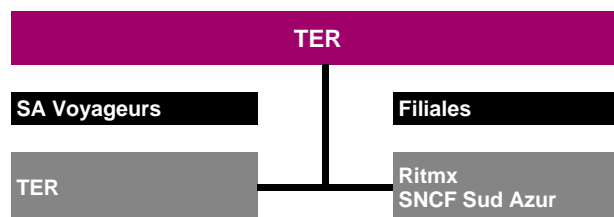
- De nouveaux services vendus à IDFM avec notamment le financement de la pré-exploitation Eole, l'effet année pleine de l'exploitation du tram-train T13 et la pré-exploitation du tram-train T12 Massy-Évry-Courcouronnes avec une hypothèse de mise en service fin 2023.
- Hormis les nouvelles offres, plan de transport 2023 stable par rapport à 2022 avec le maintien d'un plan de transport adapté aux nouveaux comportements des voyageurs.

– Maintien d'un niveau élevé de qualité de service perçue dans un contexte de poursuite de la progression de la fréquentation.

– Ouverture à la concurrence des prochains lots tram T12/T13 et lignes J et L pour une première circulation du futur délégataire en 2025.

– Poursuite du programme d'investissement en 2023 avec les livraisons prévues de 46 rames (tram-trains et RER NG) auxquelles s'ajoutent les ateliers de maintenance dédiés.

2.4 TER



TER propose des services de transport régional de voyageurs conventionné, ferroviaire et routier, y compris urbain et périurbain ainsi que les services complémentaires associés via la filiale RITMx.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	5 124	4 827	297
b) Chiffre d'affaires intragroupe	355	342	13
a+b Chiffre d'affaires	5 479	5 169	310
c) EBITDA externe	347	253	94
d) Élimination des opérations internes (1)	39	40	-1
c+d EBITDA	386	293	93
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,0%	5,7%	
Investissements nets	-103	-130	27
Investissements tous financements	921	650	271

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

- Une qualité de production en amélioration dans la plupart des régions, avec des plans de progrès en cours en Hauts-de-France, AURA et Grand Est.
- 21 rames Régiolis et une rame Regio2N livrées en 2022, et poursuite de la préparation du grand programme de rénovation OP*TER des matériels roulants régionaux.
- Une progression continue des résultats sécurité SEF et SST (sécurité ferroviaire et santé-sécurité au travail).
- La poursuite des travaux de réponse aux appels d'offres et de re-conventionnement de conventions longues en gré à gré (signature des conventions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire) dans un contexte de forte tension financière pour les Autorités Organisatrices de Mobilité (AO) du fait de l'inflation.

Résultats de l'exercice 2022

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de TER est en hausse de 310 M€ soit 6,0% par rapport à 2021. Cette variation s'explique essentiellement par une forte remontée des recettes directes (trafics en hausse de 33%), contribuant parallèlement à l'allègement des contributions payées par

les Autorités Organisatrices, malgré la hausse des indices contractuels.

– EBITDA

L'EBITDA de TER progresse de 93 M€ (31,6%) entre 2021 et 2022. Les gains en chiffre d'affaires et de performance ont été réduits par des effets prix défavorables sur les charges.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de TER ne présente pas d'évolution significative d'un exercice à l'autre.

– Investissements tous financements

La croissance de 271 M€ des investissements tous financements s'explique essentiellement par des versements d'acomptes pour l'acquisition de rames Regio2N beaucoup plus importants en 2022, compte-tenu des nombreuses livraisons attendues en 2023. Les travaux de rénovation du matériel ont également augmenté avec notamment la prise en compte des acomptes pour le projet OP'TER.

Perspectives 2023

– Poursuite du plan Ambitions TER 2025 et de sa progression sur les fondamentaux avec un fort enjeu pour sécuriser les recrutements, positionner les moyens adaptés pour plus de robustesse et assurer la qualité de production.

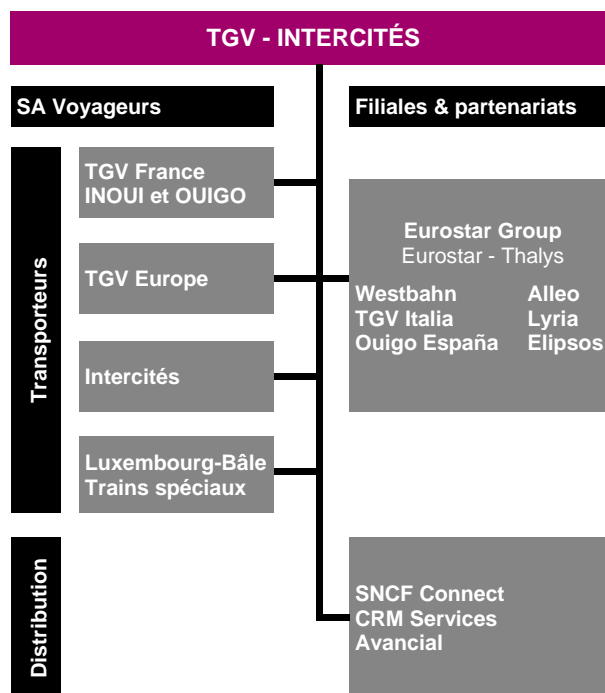
– Accélération du plan d'actions « Sobriété énergétique » (éco stationnement, opticonduite...).

– Finalisation de toutes les futures conventions longues en gré à gré avant décembre 2023.

– Poursuite des échanges initiés en 2022 avec les AO sur la prise en charge financière des coûts liés à l'énergie électrique, en optimisant le niveau des contributions et acomptes 2023.

– Attribution en 2023 des lots Étoile d'Amiens (Hauts-de-France), Tram-Train Sud Loire (Pays de la Loire) et Système d'information et billettique régionale (Sud-PACA). Dans la région Grand Est, lot Nancy-Contrexéville et lot Bruche-Piémont-Vosges (dossier déposé le 10 janvier 2023) en phase de « dialogue compétitif » et dossier de consultation des entreprises (DCE) attendu début 2023 pour le lot Transfrontalier.

2.5 TGV - INTERCITÉS



TGV - Intercités propose à ses clients :

- un service de transport en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV Inoui, OUIGO, Intercités), des coopérations européennes (Alleo avec la DB, Lyria avec les CFF, etc...) et ses filiales (Eurostar, Thalys, OUIGO España...);
- la distribution de produits liés au voyage (dont la filiale SNCF Connect).

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	8 131	4 976	3 155
b) Chiffre d'affaires intragroupe	377	392	-16
a+b Chiffre d'affaires	8 508	5 368	3 140
c) EBITDA externe	1 419	-399	1 818
d) Élimination des opérations internes (1)	48	50	-2
c+d EBITDA	1 467	-349	1 816
EBITDA / Chiffre d'affaires	17,2%	-6,5%	
Investissements nets	568	507	61
Investissements tous financements	661	776	-116

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

Grande vitesse France

– L'année 2022 a été marquée par une forte reprise des trafics à partir du printemps, soutenue par la dynamique des voyages loisirs et du tourisme.

– Le succès de la politique commerciale, dont celui de la carte Avantage (plus de 4 millions de clients) et la bonne tenue des charges permettent un redressement du modèle GV France, après deux années de crise sanitaire particulièrement difficiles.

Filiales

– Les marchés transfrontaliers, touchés en 2021 et début 2022 par des mesures de restriction de circulation plus importantes qu'au niveau domestique, ont connu un redémarrage d'activité encore plus fort.

– La naissance d'Eurostar Group (rapprochement d'Eurostar et de Thalys) au printemps 2022 concrétise les ambitions européennes de TGV-IC en Europe du Nord.

– Lancement par SNCF Voyageurs en début d'année de l'application SNCF Connect.

Intercités

– Signature de la nouvelle convention d'exploitation (2022-2031) entre l'État et la SNCF le 17 mars 2022 ; elle inclut un nouveau système vertueux de bonus / malus sur la qualité de service. Signature dans le cadre du plan France Relance d'une nouvelle convention de financement pour la relance de l'offre de nuit (30 M€).

– Forte reprise des trafics.

– Lancement par l'État de l'appel d'offres pour la mise en concurrence des lignes Bordeaux-Nantes et Nantes-Lyon.

Résultats de l'exercice 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de TGV - Intercités est en progression 3 140 M€ (+58,5%), du fait principalement du contre-effet de la crise sanitaire 2021 conjugué à une forte activité à partir du deuxième trimestre 2022.

L'activité de TGV hors filiales est en croissance de 1 883 M€ / +41,9%. Les trafics et les produits du trafic sont en hausse de respectivement 36,3% et 43,8%, avec une progression marquée sur INOUI comme sur OUIGO.

Le chiffre d'affaires d'Eurostar affiche une progression de 912 M€, tout comme celui de Thalys (+262 M€) ; cela s'explique d'une part par le contre-effet de plans de transport très faibles tout au long de l'année 2021 (et encore quasi-nuls début 2022) et d'autre part par une reprise d'activité marquée à partir d'avril 2022.

Le chiffre d'affaires de OUIGO España, dont l'activité a démarré en mai 2021, a été multiplié par 2,5 ; le chiffre d'affaires des autres filiales s'élève à 90 M€ / +23,1%.

L'activité d'Intercités croît de 58 M€ / +12,0%, dont +90 M€ sur les produits du trafic et un moindre besoin sur la contribution reçue de l'autorité organisatrice (lié notamment au mécanisme de partage des recettes). Les trafics sont en hausse de 30,4% et les produits du trafic de 48%, conséquence d'une excellente dynamique commerciale.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 1 816 M€, du fait principalement du développement de l'activité et des gains de productivité.

L'EBITDA de TGV hors filiales est en hausse de 1 152 M€ en lien notamment avec le rebond d'activité et l'impact des plans d'optimisation des ressources.

Eurostar et Thalys voient leur EBITDA progresser de respectivement 470 M€ et 140 M€ grâce à la reprise de l'activité et aux plans de productivité réalisés au cours de la crise sanitaire, alors que celui des autres filiales progresse de +46 M€.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de TGV – Intercités ne présente pas d'évolution significative. Ils continuent de refléter une ambition forte de renouvellement et de modernisation de la flotte.

– Investissements tous financements

Le niveau des investissements tous financements s'élève à 661 M€ en 2022 contre 776 M€ en 2021. Cette évolution concerne principalement Intercités dont l'exercice précédent avait été marqué par la fin du programme d'acquisition des rames Regio2N OMNEO Normandie ; cet effet est légèrement atténué par une hausse des investissements relatifs à la rénovation des voitures de nuit, à l'acquisition du matériel Oxygène et à l'aménagement des ateliers de maintenance dédiés à ces futures rames pour les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Toulouse.

Perspectives 2023

Grande vitesse France

– Le modèle TGV (Inoui et OUIGO) devra faire face aux effets de l'inflation et notamment à la hausse très significative des prix de l'énergie, ainsi qu'à une forte incertitude sur l'évolution de la consommation des ménages. Malgré la montée progressive de la concurrence, la stratégie commerciale et d'offres repose sur des hypothèses de trafic et de recettes ambitieuses soutenues par des facteurs favorables à la mobilité ferroviaire longue distance.

– Après un été 2022 difficile en production, une vigilance particulière sera apportée à la robustesse d'exploitation, avec des moyens renforcés pour la maintenance et des dispositifs destinés à améliorer la qualité de service, notamment à bord.

– La trajectoire industrielle préserve les investissements afin de garantir la pérennité de l'activité : poursuite du projet TGV M (nouvelle génération de TGV) des rénovations de rames TGV actuelles, ainsi que des projets indispensables de modernisation des technicentres de maintenance pour améliorer la rotation des actifs et leur disponibilité dans les périodes de pointe.

– L'activité engage également la refonte ou la mise en place de systèmes d'information majeurs (inventaire, yield management, maintenance, planification).

Filiales

– Développement des trafics avec la reconquête des clients d'Eurostar Group et l'ouverture de nouvelles routes pour OUIGO España dans un contexte concurrentiel accru en Espagne.

Intercités

– Maintien de la bonne dynamique commerciale au cours de l'année 2023.

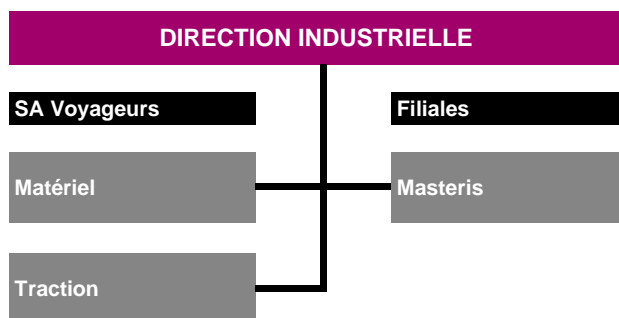
– Renforcement de la robustesse de la production et de la qualité de service.

– Préparation de l'ouverture à la concurrence.

– Développement de l'activité non conventionnée.

– Poursuite des investissements dans la construction des ateliers et l'acquisition du nouveau matériel Oxygène (mise en service 2025/26).

2.6 DIRECTION INDUSTRIELLE



La Direction industrielle assure la coordination d'ensemble des autres activités et métiers du groupe SNCF. Elle regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et la filiale Masteris. L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la chaîne d'approvisionnement des pièces pour l'ensemble des technicentres de maintenance et une offre complète de prestations d'ingénierie de maintenance et d'essais.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	85	71	13
b) Chiffre d'affaires intragroupe	1 764	1 620	144
a+b Chiffre d'affaires	1 848	1 692	157
c) EBITDA externe	153	40	113
d) Élimination des opérations internes (1)	27	29	-2
c+d EBITDA	180	69	111
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,7%	4,1%	
Investissements nets	143	84	59
Investissements tous financements	144	97	47

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Programme industriel OP'TER – programme structurant pour Matériel (plus de 900 rames à traiter jusqu'à horizon 2032) :

- Entrée des sept premières rames du programme sur les sites de Saint-Pierre-des-Corps, Nevers, Bischheim et Hellemmes.
- Contractualisation avec l'ensemble des régions et avec les Chemins de Fer Luxembourgeois, donnant lieu à versement d'acomptes.

– Investissements : importants travaux engagés pour la mise à niveau des installations pour le programme OP'TER, avec une tension liée à l'inflation.

– Travaux industriels pour la SA Voyageurs et pour le groupe SNCF :

- Poursuite des travaux sur les rénovations et opérations mi vie de rames Duplex, Thalys, ZTER pour TER Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire.
- Finalisation du programme Waouh pour Transilien Z2N (programme débuté en 2019 avec 133 rames).
- Avancement au-delà du programme prévu de la rénovation de voitures en vue de la réouverture de la ligne de nuit Paris-Nice.

- Ingénierie :
 - Fin des essais certifiants des rames RER NG pour Alstom.
 - Travaux sur la maintenance prédictive et projets relatifs aux économies d'énergie.
- Chaîne d'approvisionnement :
 - Contribution aux offres SNCF et traitement des demandes de services liées, réponses dans le cadre de sollicitations de la part d'autres groupements pour la réparation des pièces.
 - Mise en place d'une cellule de crise pour sécuriser les approvisionnements et faire face aux augmentations de prix annoncées par les fournisseurs ; bonne tenue des tarifs d'approvisionnement notamment grâce à des prix fermes négociés avec les fournisseurs.
 - Réparation de pièces : une ambition de croissance tenue en 2022.
- Maintenance locomotives & wagons :
 - Arrêt de production du site de Nevers prévu à la fin de l'année, dans le cadre de la restructuration de l'activité de maintenance de locomotives.
 - Réponse à l'appel d'offres Ermewa pour la maintenance de wagons sur le site de Woippy (en attente de décision).
- Traction : mise en place d'un plan de crise pour le recrutement et la formation de nouveaux conducteurs.

Résultats de l'exercice 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de la Direction industrielle est en hausse de 157 M€ soit 9,3% par rapport à 2021. Cette croissance concerne principalement Matériel (+107 M€ / +8,0%), grâce aux ventes de pièces et aux études d'ingénierie et malgré un recul des travaux industriels. L'activité Production ferroviaire progresse également (+29 M€ / +25,2%), tout comme Traction (+25 M€ / +11,6%) qui profite du développement des prestations de formation, conduite et hébergement.

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle progresse 111 M€ entre 2021 et 2022, tiré par Matériel dont la croissance de l'EBITDA (+90 M€) s'explique par la progression de son activité, la réalisation d'économies et des éléments non récurrents faisant plus que compenser l'effet défavorable de la hausse du prix de l'énergie.

– Investissements nets et investissements tous financements

La croissance des investissements nets et des investissements tous financements de la Direction industrielle s'explique principalement par l'accélération des travaux de modernisation des technicentres industriels.

Perspectives 2023

– Programme industriel du projet OP'TER, avec une trentaine de rames AGC et TER2N NG à traiter au cours de l'année. Les premières rames rénovées sortiront début janvier 2023. Signatures complémentaires attendues, notamment avec la région AURA.

– Autres programmes de rénovation / transformation dans la continuité des travaux de 2022 : TGV Duplex, Thalys, automoteurs ZTER pour les régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire, rénovations légères pour Transilien et rénovations des trains de nuit pour Intercités.

– Poursuite des investissements, notamment finalisation des travaux à Bischheim, en Picardie, à Rouen et à

Saint-Pierre-des-Corps pour disposer des capacités suffisantes pour accueillir les rames TER.

– Poursuite des travaux de restructuration de l'activité de maintenance locomotives & wagons, couplée à une refonte du modèle de tarification « at cost » vis-à-vis du client SNCF Réseau.

– Reprise par Masteris de l'activité commerciale vis-à-vis de Fret SNCF.

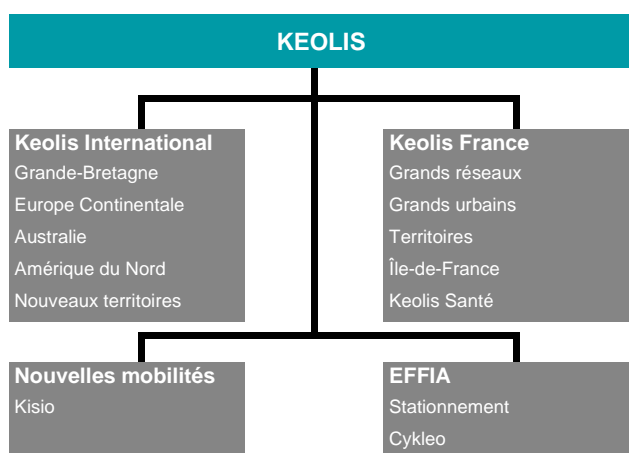
– Chaîne d'approvisionnement :

- Poursuite de la structuration de l'offre réparation de pièces et logistique en vue des futures réponses à appel d'offres, sur la base des premiers retours d'expérience.
- Effet inflation anticipé dans les coûts de SNCF Matériel (achat de pièces et main d'œuvre réparation).
- Inflation à contenir par une vigilance accrue sur le renouvellement des principaux contrats pièces.
- Difficultés d'approvisionnement anticipées via une augmentation prévue du stock de sécurité pour limiter au maximum les immobilisations et des pertes potentielles liées aux tarifs ORM (Offre de Référence Maintenance) qui ne peuvent être revalorisés.

– Intégration de l'équipe radio GSM-R (reprise des équipes Transilien) au sein de l'ingénierie Matériel et études pour le TGV M y compris les travaux spécifiques pour l'Italie.

– Production ferroviaire : décommissionnement anticipé de l'application Assistant SNCF.

2.7 KEOLIS



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs et de services de mobilité présent dans 13 pays. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime ou fluviale, vélo) ainsi qu'à la gestion du stationnement.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	6 568	6 190	377
b) Chiffre d'affaires intragroupe	147	123	24
a+b Chiffre d'affaires	6 715	6 314	401
c) EBITDA externe	574	606	-33
d) Élimination des opérations internes (1)	17	17	0
c+d EBITDA	590	623	-32
EBITDA / Chiffre d'affaires	8,8%	9,9%	
Investissements nets	147	203	-56
Investissements tous financements	208	233	-24

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

France

– D'un point de vue commercial, l'année 2022 est un succès en France avec notamment :

- Le renouvellement du contrat de délégation de service public multimodal de Bordeaux.
- Le renouvellement du contrat de « mobilité globale » de Dijon Métropole pour sept ans à compter du 1^{er} janvier 2023.
- Les gains des contrats de bus de Perpignan et de bus et tram de Valenciennes.
- En Île-de-France, le gain des contrats de bus Optile lot 20 (Seine Sénart) et lot 13 (Brie).

– Acquisition et intégration de la société Transports Pagès.

– Niveau de fréquentation en hausse mais toujours en retrait en cumul par rapport à 2019 avec une nette amélioration en fin d'année.

– Impact inflation limité en 2022 grâce à un effet indexation globalement favorable et aux différentes aides gouvernementales. Le soutien de l'État via le « Plan de résilience » avec une aide de 1 000 € par autocar, soit 6 M€ au total, en est un exemple.

– Réductions de service accordées pour faire face à l'impact des pénuries de conducteurs.

EFFIA

– Recettes de l'activité parking quasiment revenues à leur niveau de 2019.

International

– Renouvellement pour trois ans (jusqu'en 2025) du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau ferroviaire GTR au Royaume-Uni attribué à la JV Govia (35% Keolis et 65% Go-Ahead).

– Prolongation pour trois ans du contrat d'exploitation du métro automatique d'Hyderabad en Inde, jusqu'en novembre 2025.

– Renouvellement du contrat Skyport au Canada (navettes entre le parc de stationnement et le terminal de l'aéroport international Montréal-Trudeau).

– Aux Pays-Bas, une situation contrastée :

- Prolongation pour une durée de deux ans du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de bus d'Utrecht.
- Sortie effective du contrat Ijssel Vecht en décembre 2022.

- Perte du contrat Twente dont la sortie sera effective en décembre 2023.
- Gain de deux contrats de bus et du premier contrat multimodal à Lund en Suède.
- Cession de l'activité en Norvège (Tide) en octobre 2022.
- Fréquentation de 70%-80% en moyenne sur l'ensemble des réseaux (base 100% = ante-crise sanitaire), en amélioration continue à fin 2022, avec des disparités fortes selon les pays.

Transverse

- Fin progressive des restrictions sanitaires dans tous les pays y compris l'Australie.
- Mise en place de plans d'actions pour faire face notamment à la pénurie de conducteurs et aux difficultés de recrutement.
- Renforcement du Groupe dans les SI et l'innovation, avec une montée en puissance des projets de différenciation par le numérique et de gestion des données devant être inclus dans les nouveaux contrats et offres du Groupe (projets MaaS, plateformes de visualisation des données du réseau, système de prévision de l'affluence, plateforme de suivi de la mobilité basée sur les traces GPS, etc...).
- Refinancement de la dette de Keolis : après la mise en place d'une ligne de crédit syndiqué de 600 M€ fin 2021, Keolis a émis avec succès un premier placement privé Schuldschein de 100 M€, indexé sur des indicateurs de développement durable.

Résultats de l'exercice 2022

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Keolis est en hausse de 401 M€ (6,4%) par rapport à 2021. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre défavorable pour -225 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes) ;
- un effet change favorable de +105 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +521 M€ (+8,6%). Cette croissance résulte principalement :

- d'un fort effet indexation sur les prix pour +0,3 Md€, notamment sur l'énergie (biocarburant en Suède, électricité en France) ;
- d'un effet portefeuille pour +0,2 Md€ avec les contrats de bus en Australie et en Île-de-France et de métro à Dubaï.

EBITDA

L'EBITDA de Keolis diminue de 32 M€. Hors effets périmètre et change, la baisse est de 16 M€.

- Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

Perspectives 2023

France

- Poursuite de la reprise de la fréquentation.
- Un contexte fortement inflationniste et de coûts énergétiques élevés, avec un impact majeur sur les résultats en France.
- Une dynamique commerciale importante en 2023 :
 - Appels d'offres majeurs pour le renouvellement du contrat de Lyon alloti en 2 lots séparés.
 - Nombreux appels d'offres pour des lots de bus Optile (grande couronne parisienne).

- Poursuite des réponses aux appels d'offres pour l'ouverture à la concurrence des lots de bus RATP (petite couronne).

- Poursuite des négociations contractuelles avec les AO notamment sur les impacts indexation.

EFFIA

- Amélioration continue de la fréquentation dans les parkings en 2023, avec un retour à des niveaux normatifs pré-crise sanitaire.

- EFFIA est également impacté par la hausse du coût de l'électricité en 2023 et par l'augmentation de l'inflation.

- Un plan d'économies, des ambitions de négociation ainsi que la hausse des tarifs, doivent permettre de mitiger cette hausse.

International

- Une remontée de la fréquentation qui se poursuit progressivement sur l'ensemble des réseaux.

- Préparation pour le renouvellement du contrat de Yarra Tram à Melbourne et pour l'appel d'offres Métro en Suède.

- Discussions sur l'extension possible du contrat E19 à Stockholm (Suède) jusqu'à fin 2023.

- Fin du soutien gouvernemental et des autorités organisatrices en Suède et au Canada. Le soutien aux Pays-Bas devrait rester mais à un niveau bien inférieur à 2022.

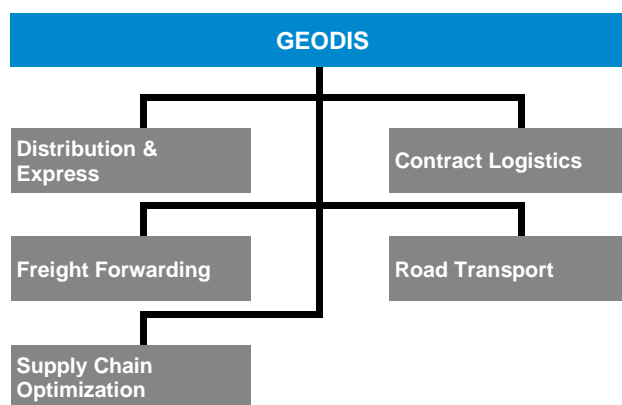
- Poursuite de la décarbonation avec l'électrification de la flotte en Belgique, au Danemark et en Australie.

- La difficulté de recrutement de conducteurs ou de mainteneurs continuera à entraver la capacité des réseaux à délivrer le service attendu en 2023. Le succès des campagnes de recrutement et de fidélisation des salariés sera clé.

Transverse

- Gestion étroite des coûts sur l'ensemble des BU et au niveau Corporate.
- Poursuite du « Plan de Transformation ».

2.8 GEODIS



Geodis est un opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics).

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	13 606	10 803	2 803
b) Chiffre d'affaires intragroupe	116	102	14
a+b Chiffre d'affaires	13 723	10 906	2 817
c) EBITDA externe	1 157	948	209
d) Élimination des opérations internes (1)	6	7	-0
c+d EBITDA	1 163	955	209
EBITDA / Chiffre d'affaires	8,5%	8,8%	
Investissements nets	199	184	15
Investissements tous financements	197	178	19

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Sur l'année 2022, Geodis réalise une performance record en chiffre d'affaires et rentabilité, portée par l'ensemble des métiers et notamment par les activités de Freight Forwarding dont les prix sont restés élevés au cours des trois premiers trimestres de 2022.

– Geodis a réalisé en 2022 les acquisitions de Keppel Logistics et Need It Now Delivers et renforce ainsi sa présence en Asie-Pacifique (Contract Logistics) et aux États-Unis (Contract Logistics et distribution sur le dernier kilomètre).

Résultats de l'exercice 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Geodis est en hausse de 2 817 M€ (25,8%) par rapport à 2021. Il a été affecté par :

– un effet périmètre pour +272 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes) ;

– un effet change pour +449 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 19,2% (+2 096 M€), principalement grâce aux activités Freight Forwarding (+1 454 M€ / +29,8%) et Contract Logistics (+413 M€ / +13,2%). Freight Forwarding profite du niveau élevé des taux de fret aérien et maritime sur l'année en lien avec un manque de capacité de transport dans ces secteurs, malgré la baisse de 12,1% des volumes sur l'aérien et des volumes en légère baisse sur le maritime (-1,3%). L'activité de Contract Logistics est portée par le dynamisme des grands comptes américains.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 209 M€.

À périmètre et taux de change constants il progresse de 137 M€. Plus des deux tiers de cette évolution sont imputables au Freight Forwarding dont l'activité a été tirée davantage par des effets prix que par les volumes.

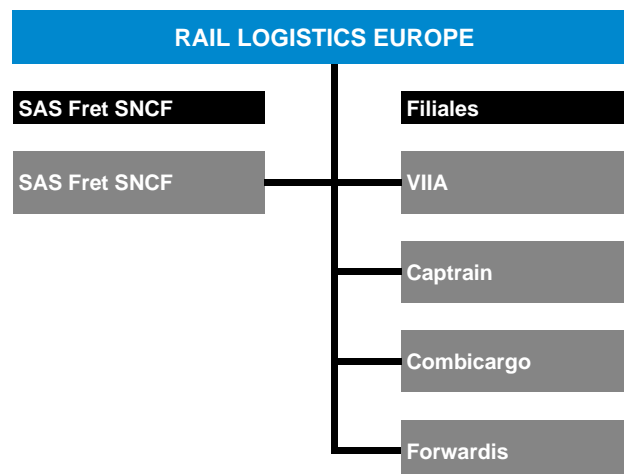
– Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

Perspectives 2023

– Un budget 2023 ambitieux avec une marge d'EBIT en légère croissance par rapport à 2022 reposant sur des hypothèses de prise de parts de marché, malgré un contexte macro-économique incertain : forte baisse des taux de fret sur le maritime et dans une moindre mesure sur l'aérien, pressions inflationnistes, crise de l'énergie.

– Geodis a annoncé le projet d'acquiescer la société allemande trans-o-flex pour développer son réseau intégré de transport de fret en Allemagne, notamment au profit du secteur de la santé. La réalisation effective de cette opération pourrait intervenir au premier quadrimestre 2023 sous réserve de l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires.

2.9 RAIL LOGISTICS EUROPE



Rail Logistics Europe regroupe des activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA).

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 626	1 482	145
b) Chiffre d'affaires intragroupe	83	112	-29
a+b Chiffre d'affaires	1 709	1 594	116
c) EBITDA externe	201	176	25
d) Élimination des opérations internes (1)	6	50	-43
c+d EBITDA	208	226	-18
EBITDA / Chiffre d'affaires	12,1%	14,2%	
Investissements nets	84	69	14
Investissements tous financements	85	74	11

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

Transverse RLE

– Mobilisation intense des forces commerciales pour répercuter aux clients les hausses de coûts, notamment de l'énergie.

– Actions de lobbying auprès des pouvoirs publics des différents pays pour (i) pérenniser les aides sectorielles et (ii) obtenir des aides ad hoc face au choc de l'énergie, dans l'esprit du *Green Deal*.

SAS Fret SNCF

– Activité en retrait de 11% en volume (GTK) par rapport au budget avec un retard accentué au second semestre en lien avec la conjoncture économique, les tensions sur les ressources (conduite et opérateurs sol) et les aléas de production. Objectif d'un EBITDA positif atteint grâce

notamment à la bonne couverture des achats d'énergie et la généralisation des augmentations de prix aux clients.

– Volumes 2022 au niveau de 2021 mais évolution différente selon les dispositifs de production :

- Dispositif dédié : +9% vs 2021 grâce notamment au dynamisme des autoroutes ferroviaires.
- Dispositif mutualisé : -4% vs 2021 avec des segments en difficulté depuis le début d'année (chimie, automobile), un ralentissement depuis l'été sur la sidérurgie compensé partiellement par un bon dynamisme sur les segments céréales/sucres et avec l'armée en liaison avec la guerre en Ukraine.

Captrain

– Croissance de l'activité portée par la demande jusqu'en septembre et les hausses tarifaires généralisées à partir du second semestre.

– Rentabilité en baisse vs 2021 en raison de la crise de l'énergie, des perturbations importantes sur les infrastructures et les tensions sur les ressources (locomotives et conducteurs) une bonne partie de l'année.

– Sélectivité sur le portefeuille de contrats clients en complément des négociations tarifaires.

– Obtention d'aides sectorielles en Espagne pour la première fois.

– Acquisition de Takargo (Portugal) le 30 juin 2022 permettant de compléter le réseau Captrain, de constituer un ensemble de 700 M€ de CA en 2022 et de délivrer de nouvelles opportunités business.

Forwardis

– Développement au-dessus de l'ambition budgétaire avec des projets commerciaux notables (TotalEnergies, Veolia, développement GC de Fret SNCF) et un accompagnement des trafics de l'armée française vers l'est de l'Europe.

– Quelques opportunités perdues sur les circulations franco-allemandes, le service de wagon isolé ForwardNet et les trafics pétroliers en raison des problématiques de production chez Fret SNCF (site de Woippy en début d'année, puis planification et disponibilité des ressources depuis l'automne), mais aussi des travaux sur le port de Rouen affectant les trafics céréales en début d'année.

Combicargo

Poursuite de la dynamique de croissance des volumes portée par la demande (activités Combiné et Navitrucking) et un taux de report modal élevé (>25%).

VIIA

– Activité en fort développement portée par une demande globalement soutenue notamment en raison de la pénurie de conducteurs routiers en Europe.

– Lancement de la ligne Bettembourg-Barcelone en avril et de Valenton-Sète en décembre et hausse des fréquences et du remplissage de Calais-Le Boulou.

– Lignes Bettembourg-Le Boulou et Bettembourg-Barcelone affectées par des problématiques de production (longueur des trains, disponibilité des ressources de Fret SNCF...).

– Réalisation d'une opération cession bail de 240 wagons UIC le 1^{er} juillet 2022.

Résultats de l'exercice 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Rail Logistics Europe est en hausse de 116 M€ (7,3%) après une année 2021 partiellement touchée par la crise sanitaire.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 18 M€.

– Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

Perspectives 2023

Transverse RLE

Poursuite et amplification des mesures de résilience, notamment hausses de prix aux clients, afin de préserver les marges face au risque de stagflation et à l'impact probable des grèves à venir.

SAS Fret SNCF

– Des objectifs de développement commercial ambitieux (croissance moyenne en GTK de +12,5% prévue au budget) mais des signaux forts de ralentissement en fin d'année 2022 et début d'année 2023 qui risquent de remettre en cause les objectifs.

– Malgré un dynamisme encore important sur certains marchés et la volonté confirmée par certains chargeurs d'amplifier le report modal, la crise énergétique et l'environnement macro-économique créent un climat d'incertitude qui pourrait avoir un fort impact sur les volumes, notamment pour la chimie et la sidérurgie.

– Cette baisse de volumes pourrait conduire à mettre rapidement en œuvre des mesures de résilience alors que les grèves attendues sur la réforme des retraites pourraient déjà fortement peser sur la rentabilité du premier semestre.

Captrain

– Poursuite du recentrage des activités sur des trafics opérés en propre ou à plus forte valeur ajoutée et continuation de la sélectivité sur le portefeuille de contrats clients.

– Mesures de redressement en Italie et au Benelux, mais aussi chez CCW en Allemagne, avec notamment une priorité très claire donnée à la maîtrise des coûts et à la politique de marge reposant sur des hausses de prix.

– Poursuite du déploiement de synergies intragroupe sur les trafics internationaux dans le but d'internaliser des marges.

Forwardis

– Poursuite de l'ambition de saisir les opportunités liées à la désorganisation des chaînes logistiques provoquée par la guerre en Ukraine (gaz, produits pétroliers, céréales) tandis que la chimie et les trafics Kazphosphate pourraient être à risque.

– Prospection et développement dans de nouveaux pays d'Europe (ex. : Italie).

Combicargo

Sous réserve de l'impact des grèves en France, poursuite de la dynamique, la part de marché encore faible du rail face à la concurrence routière permettant d'envisager une croissance stable même en cas de ralentissement de la demande globale, car la route devrait alors jouer le rôle de variable d'ajustement.

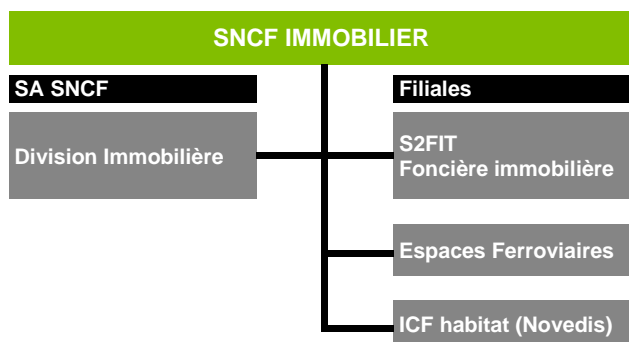
VIIA

– Sous réserve de l'impact des grèves en France, de la qualité des sillons et de la production par les entreprises

ferroviaires tractionnaires, poursuite de la dynamique en termes de demande, la probabilité que la contraction de l'activité industrielle impacte la tranche d'activité confiée par les transporteurs routiers aux autoroutes ferroviaires étant faible.

- Refinancement de 149 wagons de Lorry Rail.
- Projet de mise en œuvre du terminal de Sète.

2.10 SNCF IMMOBILIER



SNCF Immobilier est mandaté ou prestataire pour le compte des autres métiers du Groupe sur 4 missions essentielles :

- La gestion des parcs d'exploitation (optimisation du parc avec des schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative) ;
- La valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires ;
- L'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires ;
- La gestion du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	44	43	0
b) Chiffre d'affaires intragroupe	735	607	128
a+b Chiffre d'affaires	779	650	129
c) EBITDA externe	202	225	-22
d) Élimination des opérations internes (1)	2	2	-0
c+d EBITDA	204	227	-22
EBITDA / Chiffre d'affaires	26,2%	34,9%	
Investissements nets	30	22	8
Investissements tous financements	29	20	9

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

Valorisation et développement urbain

- La ville de Sète et Sète Agropole Méditerranée ont signé le 10 mai un protocole d'accord sur la valorisation de 30 hectares d'emprises SNCF situées sur la commune de Sète.
- Cessions avec deux ans d'avance sur le plan stratégique, du site des Gobelins (Paris 13^{ème}) à des opérateurs qui prévoient de développer une activité de logistique sous dalle (70 000 m²) et de construire deux immeubles tertiaires de 20 000 m² chacun.

– Cession à la ville de Paris d'un terrain de 9 800 m² dans le 20^{ème} arrondissement pour y développer un espace vert. Cette cession est une opportunité non anticipée lors du budget.

– Activité de promotion : obtention des permis de construire pour construire deux immeubles d'environ 10 000 m² à Paris - Gare de Lyon et à Toulouse. Ces bâtiments ont reçus les meilleures distinctions en termes de RSE.

Gestion

– Mise en place de contrats cadres permettant la construction de bâtiments préconçus et préfabriqués en usine. Ils devraient permettre une réduction des délais de réalisation de 7 à 9 mois et une baisse des coûts. Ces bâtiments sont au meilleur standard RSE : isolation thermique et acoustique, label E+C- en termes de basse consommation.

– Centres de formation : le campus SNCF Réseau de Bordeaux-Bègles livré le 12 janvier a obtenu une certification HQE Bâtiment durable niveau Très performant pour la phase de réalisation. Ce campus totalise plus de 12 000 m² ainsi que 6 000 m² de plateaux techniques externes pour l'accueil de 220 stagiaires / jour. Le campus de formation de Saint-Priest (près de Lyon) a été livré le 4 février à SNCF Réseau. Pour la première fois un bâtiment est livré en « full FM » intégrant non seulement le bâtiment mais également les services aux stagiaires. Ce campus totalise 39 500 m² de bâtiments plus 2 500 m² de halles techniques ; il accueillera 290 stagiaires / jour.

– Bischeim : livraison d'un nouveau bâtiment de 10 000 m². Ce bâtiment contribuera à l'optimisation des opérations de rénovation mi-vie des TGV Duplex. Chaque rame parcourra 4 km en moyenne lors de l'opération contre 14 auparavant.

– SNCF Sud Azur, nouvelle filiale de SNCF Voyageurs, a délégué à SNCF Immobilier la mise à niveau du centre de maintenance de Nice Saint-Roch. Une opération d'environ 50 M€ sur 4,2 hectares, qui devra être achevée dans un délai record pour satisfaire une mise en service au 15 décembre 2024, date de démarrage de l'exploitation de la concession par SNCF Sud Azur.

Logements

– ICF Habitat a inauguré la tour Watt (Paris 13^{ème}). La requalification a été lancée en 2015 et a permis la livraison de 175 appartements (studios et deux-pièces).

– ICF Habitat La Sablière a inauguré à Chelles (77) deux nouvelles résidences construites dans le quartier des Arcades Fleuries. Elles ont accueilli les locataires de résidences construites dans les années 60 et vouées à la démolition. Sera lancée ensuite la construction de 250 logements sociaux et privés, d'une pension de famille et d'un centre de soins d'ici à 2025.

Résultats de l'exercice 2022

– Chiffre d'affaires

Entre 2021 et 2022 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en hausse de 129 M€ soit +19,8%. Cette évolution s'explique principalement par la centralisation sur ce périmètre au 1^{er} janvier 2022 de la maintenance immobilière du Groupe, auparavant comptabilisée dans les différentes SA, ainsi que par l'augmentation du coût des fluides refacturés aux SA.

– EBITDA

L'EBITDA s'établit à 204 M€ en 2022 contre 227 M€ en 2021.

– Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas des montants significatifs.

Perspectives 2023

– Contribution à la réduction et à la maîtrise de la facture énergétique : poursuite du plan de sobriété énergétique et développement du photovoltaïque sur les emprises ferroviaires.

– Réduction de la facture tertiaire : réduction nette de près de 85 000 m² attendue en Île-de-France pour un gain de loyer annuel proche de 7 M€.

– Année record pour les investissements immobiliers avec les programmes « Maintenir demain » de SNCF Réseau, la rénovation ou la construction d'ateliers pour SNCF Voyageurs et les schémas directeurs tertiaires.

3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Évolution	
Investissements tous financements	9 936	10 293	-357	-3%
Cessions	246	367	-121	-33%
Investissements nets des cessions	9 690	9 926	-236	-2%

Le niveau des investissements tous financements, en diminution de 357 M€ par rapport à 2021, s'établit en 2022 à 9 936 M€. La cession en 2021 du groupe Ermewa explique plus des deux tiers de l'évolution.

Le montant des cessions est en diminution de 121 M€ par rapport à 2021 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers et de matériels de transport.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Évolution	
Dette non courante	67 233	73 006	-5 773	
Créance non courante	-36 576	-30 403	-6 173	
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	30 656	42 602	-11 946	
Dette courante	9 286	8 878	408	
Créance courante	-15 503	-15 184	-319	
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-6 217	-6 306	89	
Endettement net	24 439	36 296	-11 856	

Endettement net / EBITDA	3,7	8,4
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	0,9	2,5

L'endettement net s'élève à 24 439 M€ au 31 décembre 2022, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,9 (2,5 au 31 décembre 2021). Le ratio endettement net sur EBITDA passe de 8,4 au 31 décembre 2021 à 3,7 au 31 décembre 2022.

La trésorerie nette du groupe SNCF s'élève à 8 846 M€ au 31 décembre 2022 (8 481 M€ au 31 décembre 2021). Elle est constituée de la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 9 874 M€ (10 772 M€ au 31 décembre 2021) diminué des dettes de trésorerie et trésorerie passive pour 1 028 M€ (2 291 M€ au 31 décembre 2021).

Au cours l'exercice 2022, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	36 296
CAF	-5 883
Investissements nets	3 495
Cessions	-246
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-22
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	1 027
Opérations sur le périmètre	-124
Variation du BFR d'exploitation	230
Dividendes versés	423
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-968
Variation du BFR d'impôt	95
Reprise de la dette SNCF Réseau par l'État	-10 000
Autres	116
Endettement net à la clôture	24 439

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante diminue de 5 773 M€ et la dette courante augmente de 408 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- du remboursement d'emprunts obligataires pour un montant de -4 492 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -1 934 M€ ;
- de la diminution des dettes de trésorerie pour -1 244 M€ ;
- d'une nouvelle subvention financière d'un montant de 2 170 M€ en lien avec la reprise partielle par l'État à hauteur de 10 000 M€ de la dette de SNCF Réseau (voir note 3.2 de la section Le groupe SNCF en 2022).

Les créances non courante et courante augmentent de respectivement 6 173 M€ et 319 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- d'une nouvelle créance CDP (Caisse de la Dette Publique) d'un montant de 12 170 M€ en lien avec la reprise partielle par l'État à hauteur de 10 000 M€ de la dette de SNCF Réseau (voir note 3.2 de la section Le groupe SNCF en 2022) ;
- du remboursement de la créance CDP pour -2 980 M€ ;
- de la baisse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -900 M€ ;
- de la diminution des dépôts versés pour -440 M€ ;

– de la variation de juste valeur pour -1 019 M€.

La dette à long terme du groupe SNCF est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Négative	7-déc.-22
Moody's	Aa3	Stable	30-nov.-22
Fitch Ratings	AA-	Négative	2-déc.-22

3.4 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration du Groupe.

4. PRISES DE PARTICIPATION

À l'international Geodis a acquis en 2022 100% des titres de la société américaine Need It Now Delivers et 100% des titres du groupe singapourien Keppel Logistics. Aucune prise de participation significative dans des sociétés dont le siège social est basé sur le territoire français n'a été opérée en 2022.

5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF reçoit :

- des subventions au titre des investissements sur le réseau,
- des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,
- des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de Transilien, TER et Intercités.

5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires réalisé par la SA Voyageurs et la SA Réseau avec les Régions, Île-de-France Mobilités et l'État :

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
Compensations tarifaires régionales	31	24	8
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	6 587	6 550	37
Tarifs sociaux	8	6	3
Défense	148	129	19
Police	9	-	9
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	161	189	-28
Redevance d'accès TER et TET	2 029	1 965	64
Total	8 974	8 862	113

5.2 SUBVENTIONS ET CONCOURS PUBLICS REÇUS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les concours publics apportés au groupe par l'État et les collectivités publiques sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	Année 2022	Année 2021	Variation
Subventions d'exploitation	432	294	138
Encaissement sur actifs financiers de concession	1 709	2 003	-295
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	4 518	4 866	-347
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	176	159	17
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	161	189	-28
Total	6 996	7 511	-515

Au titre des investissements sur le réseau, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

SNCF Voyageurs et Keolis perçoivent des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

La compensation tarifaire liée à l'activité fret est destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret.

6. VOLET SOCIAL

6.1 EFFECTIFS

Les effectifs moyens du Groupe augmentent de 2,2 % en 2022.

	31/12/2022	31/12/2021		Variation	Variation à périmètre constant	
SNCF Réseau	57 270	57 495	-0,4%	-226	-0,5%	-286
SNCF Gares & Connexions	5 314	5 123	+3,7%	191	+3,3%	171
Transilien	14 188	14 377	-1,3%	-189	-1,3%	-189
TER	28 686	28 471	+0,8%	215	+0,8%	215
TGV - Intercités	21 895	22 439	-2,4%	-544	-2,0%	-439
Direction industrielle	10 893	10 597	+2,8%	295	+2,8%	295
Voyageurs autres	506	490	+3,2%	16	+3,2%	16
Keolis	67 689	67 753	-0,1%	-65	+0,5%	319
Geodis	49 338	43 189	+14,2%	6 149	+7,8%	3 382
Rail Logistics Europe	9 356	9 183	+1,9%	173	+0,8%	71
SNCF Immobilier	1 639	1 618	+1,3%	21	+1,3%	21
Corporate	9 499	9 560	-0,6%	-61	-0,6%	-61
TOTAL	276 271	270 296	+2,2%	5 975	+1,3%	3 515

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2022

Les principaux accords et avenants suivants ont été validés au sein du Groupe et des sociétés SNCF :

L'accord du 31 janvier 2022 en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés ;

La mise à jour du Statut du 9 juin 2022, visant la mise en adéquation du texte avec les évolutions du Groupe ferroviaire et de son environnement, liées notamment à la loi relative au nouveau pacte ferroviaire de 2018, ainsi qu'aux dispositions découlant de l'ouverture à la concurrence. Grâce à cette actualisation, SNCF confirme que le Statut demeure le cadre garantissant aux cheminots statutaires la bonne application de tous leurs droits ;

L'accord relatif aux Agents du Service Commercial Train (ASCT) du 23 décembre 2022, actant des mesures pour une meilleure reconnaissance du métier de chef de bord et de ses spécificités ;

L'avenant du 22 juin 2022 à l'accord d'intéressement de SNCF Réseau du 26 avril 2018, définissant l'intéressement des salariés au titre de 2022 et au-delà ;

L'avenant du 09 juin 2022 à l'accord d'intéressement de SNCF Gares & Connexions du 17 juin 2021, définissant l'intéressement des salariés au titre de 2022 et 2023 ;

L'accord d'intéressement de SA SNCF du 29 juin 2022, définissant l'intéressement des salariés au titre de 2022 et au-delà.

L'ensemble des mesures de revalorisation salariales ainsi déployées sur 2022 a permis d'augmenter les rémunérations moyennes de 6%.

6.3 AUTRES MESURES SOCIALES

Concernant l'activité ferroviaire, la Direction de la SNCF a proposé une série de mesures salariales le 7 décembre dernier, à l'occasion des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2023. Malgré l'absence de signature majoritaire du projet soumis aux organisations syndicales, la SNCF a décidé d'appliquer l'ensemble de ces mesures au bénéfice des salariés, incluant notamment la mise en œuvre avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2022 des mesures salariales visant à faire face à l'inflation, prises lors de la table ronde exceptionnelle de juillet 2022.

A ces mesures se sont ajoutées les mesures décidées lors des précédentes négociations annuelles obligatoires (NAO) de novembre 2021.

LA GESTION DES RISQUES ET LES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE

Pour sécuriser ses décisions et renforcer sa capacité de création de valeur, le Groupe SNCF entend disposer d'une vision claire des risques auxquels il est exposé et mettre en place des dispositifs contribuant à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources.

Le management des risques et les dispositifs de contrôle participent de façon complémentaire à prévenir et maîtriser ces incertitudes.

L'organisation générale du management des risques et des dispositifs de contrôle du Groupe s'appuie sur un modèle de gouvernance fondé sur trois lignes de maîtrise.

Le management opérationnel des entités constitue la première ligne de maîtrise. Il définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les processus dont il a la charge.

Les directions fonctionnelles des SA forment la deuxième ligne de maîtrise, en exerçant des missions d'appui et de pilotage. Elles apportent également leur expertise aux directions opérationnelles, entre lesquelles elles favorisent les échanges et le partage de bonnes pratiques. Elles concourent à la structuration et la coordination du dispositif de contrôle.

En 3ème ligne, l'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

En complément, des activités de contrôle sont menées par des auditeurs externes et des régulateurs.

Chacune des SA est placée en responsabilité sur la gestion des risques et le contrôle interne de son périmètre, incluant ses filiales.

La démarche de management des risques est animée et pilotée, au sein du Groupe par la Direction du Management des Risques, entité de la Direction Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRA2S).

Le contrôle interne est animé et piloté, au sein du Groupe, par la Direction des Comptabilités et du Contrôle Interne Groupe, entité de la Direction Financière du Groupe.

La Direction de l'Audit Interne du Groupe assure la 3ème ligne de maîtrise, par la réalisation de missions d'audit interne et le suivi de la mise en œuvre des recommandations issues des audits. Elle coordonne son activité avec GEODIS et KEOLIS qui disposent de leur propre direction de l'audit interne.

Par ailleurs, d'autres dispositifs contribuant à la gestion des risques et au contrôle sont décrits dans la DPEF, notamment ceux relatifs à l'éthique et la conformité.

1. LE MANAGEMENT DES RISQUES DU GROUPE SNCF

Un risque est défini pour le Groupe SNCF comme « un événement susceptible d'impacter négativement l'atteinte des objectifs d'une entreprise, ses actifs, sa réputation, les personnes ou l'environnement ». Cette définition inclut aussi bien les risques endogènes qu'exogènes.

Le management des risques consiste, après avoir identifié et évalué les risques, à mener les actions prioritaires pour en améliorer la maîtrise et ramener le risque, ou le maintenir, à un niveau de probabilité de survenance et d'impact acceptable. Il appartient à la gouvernance de l'entreprise d'exprimer son appétence face aux risques, c'est-à-dire le type et le niveau des risques qu'elle est prête à prendre au regard de sa stratégie. Le niveau d'appétence aux risques exprimé, détermine l'allocation des ressources et le rendement attendu.

Le système de management des risques SNCF s'inspire des principaux standards français et internationaux : cadre de référence de la gestion des risques FERMA, norme ISO 31000 et recommandations de l'AMF de 2010.

Le Groupe SNCF se donne comme objectif de faire de l'approche par les risques un élément de la culture du Groupe et de l'ancrer progressivement dans les processus de l'entreprise (plan stratégique, pilotage des projets, ...).

Pour consolider ses risques, l'entreprise s'appuie sur une double approche :

- une vision « top down » par le biais d'entretiens réguliers avec les Présidents des Sociétés Anonymes et membres des Comex

- une vision « bottom up » par le biais de plusieurs niveaux de cartographies dans l'entreprise, qui nourrissent la cartographie Groupe (3 niveaux de cartographies : Groupe-niveau 1, Sociétés Anonymes-niveau 2, Activités/Entités/Directions-niveau 3)

La méthodologie déployée au sein du Groupe s'appuie sur un référentiel commun et est organisée autour de 4 étapes :

- L'identification des risques d'une entité, d'une Direction ou d'une Activité par le biais d'entretiens individuels ou

collectifs afin de collecter l'ensemble des risques sur un périmètre et les documenter

Pour chaque risque sont identifiés :

- des scénario(s) maximum crédible(s),
- les causes ou facteurs de risques,
- leurs conséquences,
- le lien avec le projet stratégique,
- les dispositifs de maîtrise existants.

– L'évaluation des risques selon 2 matrices :

- une matrice de criticité du risque, évaluée selon son niveau d'impact (entre « limité » et « critique ») et de sa probabilité d'occurrence (entre « improbable » et « fréquent »),
- une matrice de priorisation, combinant la criticité du risque et sa marge d'amélioration (de « faible » à « très significatif »), afin d'obtenir une vision hiérarchisée des risques les uns par rapport aux autres.

– Le traitement des risques

- désignation pour chaque risque d'un Sponsor, membre du Comex de l'entreprise. Ce dernier peut nommer un pilote opérationnel (n-1 du membre de Comex) pour mener les travaux de mise sous contrôle des risques,
- Mise en œuvre des plans d'actions associés à chaque risque (mesures de prévention, de protection, de transfert etc.), suivi de leur avancement, remontée éventuelle des alertes au plus haut niveau de l'entreprise.

– La revue annuelle des risques avec chaque Sponsor pour :

- vérifier le déploiement des plans d'actions et s'assurer de leur efficacité,
- mettre à jour la cartographie au regard de l'évolution du contexte, de l'organisation ou de l'avancée des plans d'actions (réévaluation des risques, suppression de risques, ajout de nouveaux risques).

Le questionnement collectif autour de ces 4 étapes constitue une réelle opportunité d'alignement managérial pour identifier les priorités à court et moyen terme.

Une entreprise ne peut pas progresser sans prendre de risque, mais elle doit avoir la capacité à prendre des décisions éclairées, arbitrées et en toute connaissance de cause, en diminuant autant que possible la part d'aléa et d'incertitude. C'est le principe d'appétence au risque que s'applique à déployer le Groupe SNCF.

1.1 RISQUES LIES A LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ

PLAN DE VIGILANCE + DPEF

1.1.1 SECURITE

1.1.1.1 Description du risque

Le groupe SNCF est reconnu pour son excellence en matière de sécurité des personnes et des circulations. Les attentes de nos clients en la matière sont très élevées. La sécurité est inhérente à toutes les activités du Groupe SNCF et la culture sécurité est profondément ancrée dans tous les métiers. De très importants moyens sont mis en œuvre pour assurer cette sécurité. Néanmoins, il n'est pas possible d'écarter tout à fait le risque d'accident ferroviaire ou d'accident du travail majeur.

Le Groupe respecte et valorise les obligations réglementaires définies par les États où il exerce ses activités. Pour la France, le cadre réglementaire est principalement issu du code des transports, mais aussi de

la loi 2006-10 du 5 janvier 2006, qui assure notamment la transposition en droit français des directives européennes. Il comprend également le décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF ainsi que le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, modifié par les décrets 2010-814 du 13 juillet 2010, 2014-121 du 11 février 2014, 2015-143 du 10 février 2015, 2015-960 du 30 juillet 2015 et 2015-1757 du 24 décembre 2015.

1.1.1.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Lancé en 2016, le programme de transformation du management de la sécurité PRISME (Pro-activité – Risques – Interfaces – Simplification – Management – Équipements) a permis de mener des actions d'ampleur tant sur la Santé et Sécurité au Travail que sur la Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire. Des progrès significatifs ont été notés depuis, tels que la réduction de 50% le nombre d'événements sécurité remarquables sur le périmètre de l'ex-groupe public ferroviaire ou la réduction de 23% du taux de fréquence des accidents de travail. La sensibilisation à l'importance de la prise en compte des Facteurs organisationnels et humains (FOH) et la formation de 8 000 cadres, les « Règles qui sauvent » déployées dans l'ensemble des établissements, l'analyse par les risques avec la méthode des « nœuds papillons », ont permis d'amorcer un virage essentiel pour assurer la sécurité des salariés de l'entreprise et des clients.

En 2021 le déploiement de la saison 2 de PRISME qui a pour ambition d'ancrer durablement une culture de sécurité participative, proactive et intégrée, s'est poursuivi.

Il est décliné autour de six enjeux :

– Accompagner les projets sur l'ensemble de leur cycle de vie (conception, déploiement, ancrage des pratiques, mesure)

– Donner à la Sécurité et Santé au Travail un poids équivalent à la Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire en développant des méthodes et des outils communs (qualité et partage des retours d'expérience, analyse des situations à risque, partage de bonnes pratiques...)

– Élargir la prise en compte des Facteurs Organisationnels et Humains au «O» de organisation, pour réduire l'exposition aux risques et fiabiliser l'action humaine.

– Mobiliser le leadership Sécurité : Prisme doit donner aux dirigeants et aux managers des moyens et outils pour mieux appréhender la place de la sécurité dans leurs décisions quotidiennes. Cela passe par le soutien des spécialistes Sécurité, ainsi que par des formations.

– Encourager et accueillir, notamment au travers de la démarche Juste et Équitable, la participation individuelle et collective essentielle à l'amélioration de la sécurité des opérateurs.

– Développer la conscience des risques et leur management à tous les niveaux de l'entreprise.

En septembre 2022, la Convention Sécurité regroupant 700 directeurs d'établissements, responsables et experts Sécurité du Groupe a marqué le lancement des nouvelles orientations de PRISME : un programme plus ciblé, plus ancré au plus proche du terrain et plus systématique. Il s'agit également d'élargir les bonnes pratiques du programme à toutes les sécurités (SEF, SST, sureté, sécurité incendie, cybersécurité, risques environnementaux).

1.1.2 Sureté

1.1.2.1 Description du risque

Le Groupe SNCF place la sûreté des biens et des personnes au cœur de ses préoccupations. Les installations recevant du public et le réseau ferré sont des lieux ouverts qu'il n'est pas toujours possible de sécuriser dans leur totalité.

En 2022, la menace terroriste ne s'est pas relâchée en France comme à l'international notamment du fait de la guerre en Ukraine. Les gares et les trains peuvent constituer à cet égard une cible privilégiée d'attaque.

1.1.2.2 Principaux dispositifs de maîtrise

L'approche de ce risque systémique qui dépend de facteurs exogènes forts est transverse au Groupe. L'entreprise travaille le sujet de la menace terroriste en lien très étroit avec les pouvoirs publics.

Le Groupe est proactif en matière de recherche et de tests de solutions de prévention et met en œuvre des actions pour mieux détecter la menace sur ses emprises (« Agissons sûreté », agents de la Sûreté Générale en civil et armés, coopération avec la Gendarmerie Nationale, équipages cyno détection, vidéo protection, patrouille vidéo, algorithmes de détection etc.).

1.2 RISQUES LIES AUX SYSTEMES D'INFORMATION

1.2.1 Description du risque

L'entreprise est devenue un acteur majeur du numérique, levier indéniable de performance et d'opportunités mais qui engendre, en corollaire, une dépendance croissante activités du Groupe aux systèmes d'information et accentue les impacts en cas de dysfonctionnement majeur sur la production opérationnelle de l'entreprise sur la production opérationnelle de l'entreprise.

Les cyber-attaques contre les entreprises de tout secteur et de toute taille se multiplient plaçant ce sujet au cœur de leurs préoccupations, le risque d'un arrêt des activités du fait d'une cyber-attaque est aujourd'hui avéré dans un contexte géopolitique plus tendu et en préparation d'événements tels que les JOP 2024.

Mais, l'indisponibilité de nos systèmes d'information peut avoir également pour cause un incident de production dû à une défaillance interne, la perte d'un datacenter ou la panne d'un opérateur télécom.

L'entreprise mène des projets ambitieux de développement de nouveaux systèmes d'information (production, distribution, information voyageurs, RH) qui vont apporter des sauts de performance très significatifs. Néanmoins, on ne peut pas écarter le risque d'un manque de maîtrise de ces grands projets impliquant une dérive des coûts et une indisponibilité ou sous-efficacité temporaire de certains systèmes d'information.

1.2.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Le Groupe SNCF est collectivement investi au plus haut niveau sur le sujet de la cyber sécurité à travers son comité directeur SSI (Sécurité des Systèmes d'Information), régulièrement informé de la situation de ces risques, qui oriente les grands chantiers liés à cette problématique au travers d'un schéma directeur SSI pluriannuel actualisé annuellement. Ce schéma directeur met en avant un pilotage par les risques selon un principe d'amélioration continue, d'anticipation de la menace et des évolutions du métier de la SSI en fonction de la transformation des métiers de SNCF et de respect des lois et réglementations.

Une entité interne spécialiste de la cyber sécurité réalise des tests techniques de façon à s'assurer de la conformité

des applications aux législations en vigueur et de l'efficacité des règles opérationnelles de protection des systèmes d'information sur le périmètre du Groupe. Les écarts constatés sont restitués et donnent lieu à des plans d'actions correctives.

Parallèlement et parce que les comportements humains sont au cœur de la protection du SI de l'entreprise, des actions de sensibilisation auprès des utilisateurs mais aussi des chefs de projets, sont menées, afin que les bonnes pratiques de cyber sécurité se diffusent et que la vigilance individuelle s'impose dans les comportements au quotidien.

Des projets de Migrations Techniques Majeures permettent de remédier aux obsolescences prioritaires en migrant une partie des SI dans le cloud et en renouvelant nos datacenters.

En matière de gestion de projet, les comités de validation et de suivi des projets permettent de s'assurer de la bonne application de la politique d'urbanisme du SI du Groupe.

Des Plans de Reprise d'Activité informatique et des Plans de Continuité d'Activité métiers sont élaborés et testés dans le cadre d'exercices de crise réguliers afin que les managers et les opérationnels puissent acquérir les bons réflexes.

1.3 RISQUES LIES A LA NON CONFORMITE

PLAN DE VIGILANCE + DPEF

1.3.1 Description du risque

Le Groupe SNCF a identifié plusieurs types de risques de Non-Conformité pour lesquels une autorité de contrôle française ou étrangère, sanctionne l'absence de dispositifs internes destinés à leur prévention. Il s'agit notamment du risque de corruption et trafic d'influence, et du risque de non-respect du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données).

1.3.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Chacun de ces risques fait l'objet de plans d'actions écrits, pour améliorer leur maîtrise et garantir la traçabilité et l'auditabilité du dispositif de mise en conformité.

Parmi les principaux dispositifs de maîtrise en place pour le risque de corruption et trafic d'influence on peut citer en 2022 le lancement d'un Système d'Information de Gestion des Risques (SIGR) dédié et la formation d'environ 150 collaborateurs. Cet outil permet de suivre plus de 100 cartographies de risques consolidées et validées sur 3 niveaux, selon une méthode commune à l'ensemble du Groupe SNCF. Les processus les plus fragiles sont détectés et les actions de remédiation à mettre en œuvre sont priorisées. Les piliers de la Loi

Sapin 2 font ainsi l'objet d'un travail commun au sein du Groupe SNCF, dans un souci constant d'amélioration continue.

1.4 RISQUES LIES À L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET AUX MARCHÉS

1.4.1 Description du risque

La mobilité de nos clients voyageurs évolue dans le contexte d'une crise sanitaire cyclique difficilement prévisible (développement du télétravail, conscience environnementale, report vers la voiture individuelle...).

Un risque de perte de chiffre d'affaires durable se matérialise pour les activités Voyageurs et un risque de perte de recettes issues des péages/redevances pour Réseau et Gares & Connexions. Le risque à long terme serait une attrition du ferroviaire du fait d'une désaffection

des clients pour le train et du manque d'investissement sur le réseau.

Parallèlement, l'arrivée de concurrents sur les activités en open access et sur les activités conventionnées contribue -de façon marginale pour le moment- à la réduction des parts de marché du Groupe SNCF, le privant d'une partie de son chiffre d'affaires.

Les modèles économiques de nos différentes activités qui sont en grande partie constitués de coûts fixes sont donc challengés.

1.4.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Les activités Voyageurs, Fret, Gares & Connexions, et Réseau déploient d'ambitieux plans de performance visant à diminuer leurs charges grâce à une meilleure utilisation de leurs actifs, une politique d'investissement plus sélective et la refonte des process selon les principes de l'excellence opérationnelle.

Le Groupe fait preuve d'une politique commerciale très dynamique grâce à la mise en place de nouvelles offres, des programmes de fidélisation, de développement à l'international et de la simplification de ses grilles tarifaires.

1.5 RISQUES LIÉS À L'HUMAIN

PLAN DE VIGILANCE + DPEF

1.5.1 Description du risque

Au niveau Groupe, la trajectoire d'évolution des emplois et compétences fait l'objet d'une vigilance partagée, face au risque de manque (qualitatif ou quantitatif) de ressources compétentes - notamment sur certains métiers en tension, ou de déséquilibre entre compétences disponibles et besoins de l'entreprise sur les territoires.

La crise sanitaire, et son impact économique, accentue les risques sociaux liés à la conduite des transformations (plans de performance...) et aux évolutions d'effectifs, nécessitant une anticipation et un accompagnement renforcés.

Enfin, dans le cadre des profondes transformations des 5 sociétés SNCF, un risque de décrochage de l'engagement des salariés et de dégradation du climat social, fait l'objet d'un suivi au niveau des instances dirigeantes.

1.5.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Le partage régulier des trajectoires d'emploi et de ressources, en cohérence avec les plans stratégiques des sociétés SNCF, et les démarches renforcées d'accompagnement des transformations (évaluation des impacts sociaux et économiques...) renforcent les actions menées afin de maîtriser les risques identifiés.

L'engagement des salariés est l'un des piliers du projet d'entreprise Tous SNCF, faisant l'objet de plans d'actions déclinés au sein des projets d'établissements.

Dans un contexte de concurrence accrue, sur l'attribution des lignes ferroviaires comme sur le marché du recrutement, la SNCF souhaite que chaque salarié puisse s'épanouir dans sa vie quotidienne au sein de l'entreprise. En 2022, une enquête a été menée auprès de plus de 16 000 salariés concernant leurs attentes prioritaires sur 4 dimensions de leur vie quotidienne (revenus et avantages sociaux, qualité de vie au travail, carrière et engagement citoyen). Pour y répondre, le programme « SNCF & Moi » a été lancé autour de 26 actions réunies dans une feuille de route commune aux 5 SA (SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF). Elles seront mises en œuvre en 2023.

Par ailleurs, en novembre 2022 les salariés de la SNCF (SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares &

Connexions, Fret SNCF, SA SNCF) ont pu s'exprimer via l'enquête interne C'EST À VOUS sur leur qualité de vie au travail, relations avec le manager, confiance en l'avenir, valeurs de la SNCF et sur le projet d'entreprise Tous SNCF.

Les résultats sont encourageants, marqués par une forte mobilisation et des résultats globalement en amélioration, des collectifs soudés et solidaires, facteurs de qualité de vie au travail, un engagement et l'appropriation du projet d'entreprise Tous SNCF en progression.

1.6 RISQUES JOP 2024

1.6.1 Description du risque

La France se prépare à accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024. L'objectif de ces Jeux est que 100% des déplacements vers les sites de compétition se fassent en transports en commun (37 sites de compétition en France et principalement en Ile-de-France, 13,5 millions de billets vendus).

Pour SNCF, être prêt pour l'objectif des Jeux Olympiques, c'est avoir la capacité d'identifier nos principaux risques en lien avec la sécurité, la sûreté, les systèmes d'information, la performance de l'exploitation ferroviaire et la satisfaction de nos clients habituels et des spectateurs internationaux, et mettre en place des dispositifs de maîtrise robuste.

1.6.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Le Groupe SNCF a mis en place en 2020 un directeur de programme JOP 2024, rattaché à la SA SNCF et travaillant en collaboration avec l'ensemble des activités du Groupe.

Un des objectifs du programme est la mise en œuvre d'un plan de management des risques co-construit entre la Direction de Programme JOP 2024 et les Activités. À travers la cartographie des risques du programme, sept sujets transverses et critiques ont été identifiés. Une revue semestrielle au plus haut niveau de l'entreprise permet de faire un état d'avancement de ces sujets et traiter les alertes.

1.7 RISQUES GRANDS PROJETS FRANCILIENS

1.7.1 Description du risque

L'important portefeuille des travaux à mener fait peser un risque sur la livraison des projets (EOLE, CDG Express, modernisation RER B, Nexteo B/D, Franchissement Urbain de Pleyel, etc) et les coûts associés. Par ailleurs, l'échéance JO 2024 pourrait amener des demandes complémentaires majorant le risque. Certains plannings globaux sont en phase de reprogrammation dans un contexte challengeant : retards de certains industriels, interfaces nombreuses, pénurie de compétences techniques.

1.7.2 Principaux dispositifs de maîtrise

SNCF a mis en place une gouvernance dédiée qui pilote les risques au plus haut niveau du Groupe. Des plateaux communs sont en place, ainsi qu'une Direction dédiée à l'exploitabilité Système IDF. Un comité de suivi présidé par le Préfet de Région IDF rassemble l'ensemble des parties prenantes (SNCF Mobilités, RATP, IDFM, Collectivités et Élus, ADP) et partage les diagnostics pour choisir collégialement les solutions.

1.8 RISQUES LIÉS À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

PLAN DE VIGILANCE + DPEF

1.8.1 Description du risque

SNCF place sa responsabilité sociale d'entreprise au cœur de sa raison d'être et de sa stratégie. Elle a la conviction que les entreprises ont un rôle déterminant à jouer et une responsabilité à tenir pour contribuer entre autres à l'atteinte de l'accord de Paris comme des objectifs de développement durable de l'ONU. SNCF se doit de respecter des règles en matière environnementale et sociétale de plus en plus contraignantes. Elle prend par ailleurs des engagements volontaires plus ambitieux qu'elle doit également respecter. Malgré l'importance accordée à la responsabilité sociale d'entreprise, SNCF n'est pas à l'abri d'incidents ayant un impact grave sur l'environnement, ni de pratiques impactant les libertés fondamentales des salariés ou des tiers (clients, fournisseurs, sous-traitants, public, etc.), ces incidents pouvant entraîner des coûts et un impact médiatique négatif.

Par ailleurs, SNCF doit d'ores et déjà faire face aux conséquences du dérèglement climatique sur ses activités. Cela s'exprime par des dommages subis sur les infrastructures (perte de valeur d'actifs, dégradation de voies...), le matériel (pannes, vieillissement accéléré...), et se traduit par une baisse de qualité de service (retard, arrêt temporaire de l'activité). Ces événements ont des impacts financiers, affectent la satisfaction clients, et contrecarrent l'objectif stratégique de doubler le nombre de passagers dans les trains d'ici 10 ans. Au-delà des incidences sur les opérations de SNCF, ces événements pourraient avoir des répercussions en cascade sur les territoires, avec des effets socioéconomiques et écologiques non négligeables.

L'année 2022 a également été marquée par l'amplification de la crise énergétique, risque lié à la fois à l'augmentation des prix et à des pénuries d'énergie, que ce soit de gaz, d'électricité ou de carburants fossiles. Une conjonction de facteurs externes est en cause depuis la crise COVID et pourrait perdurer : des tensions géopolitiques dont la guerre en Ukraine qui nous impacte directement, une augmentation de la demande dans certaines régions du monde avec une réorientation des flux d'approvisionnement (Chine, politiques de substitution au charbon, etc.), une baisse temporaire de la production nucléaire en France plus importante que prévu (maintenance, etc.), l'occurrence d'événements climatiques pouvant perturber la production (niveaux de stocks hydrauliques au plus bas à l'été 2022 du fait de la sécheresse) ou engendrer des pics de consommation influant sur les prix, l'évolution possible du marché européen de l'électricité (sortie de l'Arenh)... Les conséquences potentielles pour SNCF sont variées : dégradation de la performance de la production ferroviaire et de la qualité de service, impacts financiers réduisant les possibilités d'investissement nécessaires à la transition bas carbone de l'entreprise et au développement d'offres de mobilité à faible impact carbone, etc.

FAMILLES DE RISQUES	IMPACT	PROBABILITÉ D'OCCURENCE
OPÉRATIONNELS	+++	++
ENVIRONNEMENT EXTERNE ET BUSINESS	++	+++
STRATÉGIE, BUSINESS MODEL	++	++
TRANSITION ENVIRONNEMENTALE	+++	++

TRANSITION SOCIALE	++	+++
CONFORMITÉ JURIDIQUE & ÉTHIQUE	++	+

(+ faible ; ++ modéré ; +++ fort)

1.8.2 Principaux dispositifs de maîtrise

SNCF fait de sa stratégie RSE un levier de performance globale, de compétitivité et d'attractivité. Dans ce cadre, des actions d'amélioration de la maîtrise des risques sont lancées.

Pour réduire les risques environnementaux, les rôles et responsabilités sont définis avec un référentiel commun. La veille réglementaire est organisée, la certification ISO 14001 des sites les plus à risques est mise en œuvre ainsi qu'un dispositif d'auto-évaluation de la performance environnementale pour les autres sites. Un dispositif de formation environnementale existe, adapté aux différents métiers.

Par ailleurs, un Comité stratégique Énergie Carbone, composé des dirigeants des différentes sociétés du groupe, est mis en place depuis 2020 afin de définir les objectifs et suivre les résultats du Plan Énergie et Sobriété du Groupe comprenant des programmes tels que l'éco-conduite, l'éco-stationnement, la décarbonation des matériels roulants, ...

Face aux risques sociaux, SNCF a mis en place des chartes formalisant les engagements du Groupe, ainsi que les principes d'actions à adopter par chaque collaborateur : charte éthique, charte fournisseurs RSE, charte diversité / mixité. Par ailleurs, un dispositif d'alerte professionnelle permet à tous les collaborateurs employés sur le territoire français de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi ou à la réglementation ou de nature à affecter l'activité ou la réputation de l'entreprise.

Pour réduire la vulnérabilité des infrastructures, des gares et du matériel roulant – et augmenter leur capacité de résilience à ces pressions exogènes – l'intégration du risque climatique dans les choix techniques d'aujourd'hui est structurant pour la performance de l'entreprise dans les années à venir, car elle engage l'entreprise pour plusieurs décennies, du fait de la durée de vie des investissements. Des études sont conduites pour mieux comprendre les mécanismes et les effets du dérèglement climatique sur l'exploitation ferroviaire et intégrer cette connaissance aux référentiels et processus de fonctionnement de l'entreprise, ainsi qu'à ses plans d'actions.

1.9 RISQUES FINANCIERS

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la gestion des risques financiers au sein du Groupe SNCF est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers. Il définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central de la Direction Financement et Trésorerie qui a pour vocation d'assurer le pilotage stratégique et financier du Groupe SNCF. Elle assure le financement de l'ensemble des entités du groupe, ainsi que la gestion des risques financiers.

Le Groupe SNCF est exposé aux risques financiers suivants :

1.9.1 Risques de taux

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, le Groupe SNCF fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de son endettement brut long terme à 90 % à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/- 10 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Pour atteindre cette répartition, le Groupe peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

1.9.2 Risques de liquidité

La stratégie financière de SNCF SA lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer l'ensemble du Groupe. En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF SA a assuré l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF SA pour couvrir son besoin de financement en 2021 disposait de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- Programme EMTN (Euro Medium Term Notes), cadre général des emprunts obligataires de SNCF SA, d'un montant maximum de 15 Md€ ;
- Programme ECP (Euro Commercial Paper), format des émissions à court terme d'un montant maximum de 5 Md€ ;
- Programme NEU CP (Negociable European Commercial Paper) d'un montant maximum de 3 Md€.

De plus, SNCF SA bénéficie d'une ligne de crédit revolving de 3,5 Md€ qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Afin de donner une bonne visibilité aux marchés financiers sur la qualité de sa signature, SNCF SA est notée par trois agences de notation : Moody's, Standard & Poor's et Fitch. En tant qu'émetteur de titres de créances cotés, SNCF SA se doit de respecter certaines obligations réglementaires, à la fois vis-à-vis de l'AMF, son autorité compétente au titre du programme EMTN, mais aussi des règles et dispositions qui lui sont applicables dans d'autres juridictions.

1.9.3 Risques de change

Dans le cadre de son activité financière, SNCF SA négocie des financements en devises étrangères qui génèrent un risque de change. SNCF SA n'a pas vocation à demeurer en risque de change ainsi toutes les opérations financières initiées en devise sont systématiquement couvertes afin de les ramener en euro

1.9.4 Risques de contrepartie

Le Groupe SNCF est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'administration de SNCF SA. Un montant limite d'engagement par établissement bancaire est décidé en fonction de ces critères.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF SA procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF SA est en risque net.

1.9.5 RISQUES SUR MATIERES PREMIERES

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers ou plus largement d'énergie. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

1.9.6 Risques liés à l'utilisation des moyens de paiement

Trois types de moyens de paiement sont à la disposition de SNCF SA pour le règlement des charges et des fournisseurs : les virements, les prélèvements et les chèques.

La sécurisation de l'utilisation des moyens de paiement est assurée par la mise en œuvre d'une procédure de vérification. L'émission de paiements est en effet soumise à l'intervention d'au-moins trois/quatre personnes de deux services distincts, à savoir un opérateur de saisie de factures, un « valideur » de factures (service comptable) et deux signataires des ordres de paiements (service de trésorerie) pour les virements, un seul signataire pour les chèques et les autorisations de prélèvements.

La Direction du Financement et de la Trésorerie de SNCF SA contrôle les habilitations des personnes utilisant les moyens de paiement (délégations de signatures auprès des banques).

2. LE CONTRÔLE INTERNE

2.1 DÉFINITION ET OBJECTIFS

Le contrôle interne donne à la gouvernance du Groupe et de façon plus générale à chaque manager, une vision sur la maîtrise des différents processus. Il couvre les processus internes de l'entreprise et sa finalité est d'éviter ou de réduire les risques identifiés. Les grands objectifs en sont :

- la conformité aux lois et aux règlements,
- le bon fonctionnement des processus internes, notamment ceux concourant à la sauvegarde des actifs,
- l'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale,
- la fiabilité de l'information financière.

Comme tout dispositif de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que tout risque soit totalement maîtrisé ou éliminé.

2.2 RÉFÉRENTIEL UTILISÉ

Le référentiel de contrôle interne du Groupe s'appuie :

- sur le cadre de référence de l'AMF (Autorité des Marchés Financiers) de juillet 2010. Ce cadre identifie notamment cinq composantes :
 - une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des composantes adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés,
 - la diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables,

- un système visant à recenser et analyser les principaux risques et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques,
- des activités de contrôle proportionnées aux enjeux,
- une surveillance permanente du dispositif.

– sur des sujets Conformité tels l'anticorruption ou RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données).

2.3 ANIMATION ET PILOTAGE

Les différentes SA du Groupe sont placées en responsabilité première sur leur contrôle interne y compris pour les filiales qui leur sont rattachées.

Les ambitions du Groupe en matière de contrôle sont définies au travers du référentiel contrôle interne Groupe.

La comitologie en place est la suivante :

– un Comité Contrôle Interne Groupe, composé du Directeur Stratégie & Finances, du Directeur Financier, du Directeur du Contrôle Interne Groupe, du Directeur de l'Éthique Groupe, du Directeur de l'Audit Interne Groupe, du Directeur Juridique et Conformité Groupe et du Directeur du Management des Risques Groupe, qui fixe les grands objectifs en matière de contrôle interne et s'assure de leur bonne réalisation.

– un Comité Contrôle Interne Activités qui réunit les Directeurs / Responsables du contrôle interne des Activités du Groupe. Il assure la mise en œuvre des objectifs fixés en Comité Contrôle Interne Groupe, le partage des pratiques au sein du Groupe, la mise en place des projets transverses au Groupe en matière de contrôle interne (formation, évaluation des dispositifs, ...).

– une rencontre mensuelle de la Directrice des Comptabilités et du Contrôle Interne Groupe avec chaque directeur des fonctions d'assurance (audit interne, conformité, éthique, risques).

– une animation régulière du réseau des correspondants œuvrant au sein des SA (y compris GEODIS et KEOLIS), Activités, Métiers et Directions transverses du Groupe SNCF (animation orchestrée à la maille Groupe et déclinée par chaque SA, y compris dans leurs filiales).

Un référentiel de points de contrôle commun au Groupe couvre les processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle » et certains processus spécifiques, notamment en termes de conformité (anticorruption, RGPD, ...).

Depuis 2020, un outil de contrôle interne est déployé au sein des 5 SA/SAS afin de procéder à l'évaluation de processus du Groupe SNCF couverts par le contrôle interne (environnement de contrôle, achats, ressources humaines, notes de frais, ...). L'exploitation des résultats, donne lieu, au besoin, à la définition de plans d'action collectifs et individuels ainsi qu'à la mise à disposition de bonnes pratiques.

Un plan de contrôle interne spécifique filiales est déployé pour les filiales qui n'en disposent pas.

3. LA DIRECTION DE L'AUDIT INTERNE GROUPE

La fonction audit interne est assurée par la Direction de l'Audit Interne Groupe (DAIG).

La Directrice de l'Audit Groupe est nommée par la Direction Générale du Groupe SNCF. Elle est rattachée au Directeur Risques, Audits, Sécurité et Sûreté.

La Directrice de l'Audit Groupe dispose d'un accès direct aux Présidents de chacune des SA et SAS, à qui elle rend

compte et avec lesquels elle échange régulièrement et chaque fois que nécessaire.

Elle entretient par ailleurs un lien fonctionnel avec les trois Comités d'audit, des comptes et des risques (SA SNCF, SA Voyageurs et SNCF Réseau) auxquels elle participe.

La DAIG exerce ses missions d'audit en toute indépendance et avec objectivité. Ses activités sont encadrées par la Charte d'audit interne du groupe public unifié, approuvée par la gouvernance du Groupe SNCF.

Tous les auditeurs internes et les éventuels prestataires externes de la DAIG s'engagent à respecter les règles de déontologie du Cadre de Référence International des Pratiques Professionnelles (CRIPP) décliné en France par l'Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne (IFACI).

Des modalités spécifiques sont mises en œuvre pour la réalisation d'audits portant sur le périmètre des facilités essentielles de SNCF Réseau afin de garantir le respect de l'ensemble des dispositions légales et réglementaires attachées à l'exercice de ces fonctions. En déclinaison du Plan de Gestion des Informations Confidentielles (PGIC) établi par SNCF Réseau, la DAIG a signé un accord de confidentialité avec SNCF Réseau.

Pour réaliser ses missions, la DAIG s'appuie sur une méthodologie rigoureuse et éprouvée, conforme aux normes professionnelles en la matière. Certifiée par IFACI Certification depuis juin 2006, la DAIG a vu renouveler sa certification professionnelle en 2020.

Les missions d'audit interne s'inscrivent dans le cadre du plan d'audit annuel consolidant trois périmètres d'audit : SA SNCF & RLE, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau.

Afin de permettre au Groupe SNCF d'avoir une meilleure assurance de la couverture de ses risques, la DAIG s'appuie sur la cartographie des risques majeurs du Groupe SNCF ainsi que celles de SNCF Voyageurs et SNCF Réseau pour proposer les plans d'audit adaptés aux risques inhérents à l'activité des SA SNCF (intégrant Rail Logistics Europe), SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (y compris SNCF Gares & Connexions) et aux contrôles mis en œuvre.

Un dialogue étroit avec les dirigeants des SA/SAS accompagne l'élaboration et la consolidation de ces trois plans d'audit.

Les Présidents et leurs COMEX valident la partie du plan d'audit relevant de leur périmètre, avant leur approbation par les trois Comités d'audit, des comptes et des risques.

L'ensemble du programme consolidé du groupe public unifié (c'est-à-dire les 3 périmètres d'audit SNCF/RLE, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau) est présenté au Comité d'audit, des comptes et des risques de la SA SNCF afin de lui donner une vision d'ensemble du dispositif de maîtrise des risques du Groupe.

La DAIG a réalisé en 2022 une soixantaine de missions d'audit. Les rapports, assortis de recommandations destinées à réduire les risques associés, ont été restitués aux commanditaires et membres des COMEX concernés. Chaque Président est en outre informé des éléments et enseignements majeurs des audits de son périmètre de responsabilité.

La mise en œuvre effective des plans d'actions, établis en déclinaison des recommandations, fait l'objet de suivis réguliers par la DAIG. La synthèse et les conclusions de ces suivis sont périodiquement présentées par la DAIG aux Présidents et à leurs COMEX, ainsi que, chaque semestre, aux trois Comités d'audit, des comptes et des risques.

Le bilan annuel d'activité de la DAIG est présenté au comité des Présidents ainsi qu'aux Comités d'audit, des comptes et des risques.

La DAIG (Mission d'Audit Sécurité SI) conduit également des audits relatifs à la Sécurité des Systèmes d'Information (SSI). Elle réalise chaque année des audits fonctionnels et techniques de façon à éclairer les métiers et les équipes SI des risques auxquels ils sont confrontés en cas de compromission de leurs SI. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe. Elle a ainsi mené quinze missions en 2022 sur des périmètres métiers ou des socles technologiques à forts enjeux : applications manipulant des données sensibles, applications essentielles supportant les processus métier critiques du Groupe, évaluation de la maturité d'entités ou de filiales en lien avec les bonnes pratiques SSI (normes ISO 27001/27002), etc...

La DAIG veille par ailleurs à coordonner son action avec les autres fonctions d'assurance et de contrôle du Groupe SNCF (management des risques, contrôle interne, éthique, conformité). Elle anime à cet effet un comité ad hoc qui se réunit 4 fois par an. Elle entretient des relations régulières avec les Commissaires aux Comptes (CAC) et la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT).

4. LES ASSURANCES

La Direction Juridique du Groupe assure la couverture des risques des entités du groupe SNCF auprès des compagnies d'assurances.

Dans ce cadre, ses missions sont de concevoir et mettre en œuvre la politique d'assurance du groupe public unifié. Cette action est exercée dans une démarche mutualisée améliorant les garanties des principales sociétés et de leurs filiales tout en leur faisant bénéficier de conditions tarifaires compétitives, malgré les tensions rencontrées sur le marché de l'assurance des grands risques.

Les polices d'assurances négociées et suivies par la Direction Juridique du Groupe avec les courtiers et assureurs protègent les actifs du groupe face aux événements aléatoires susceptibles d'impacter ses comptes, par effet d'intensité ou par effet de fréquence. Elles couvrent un large portefeuille de contrats pour tous types de garanties, en particulier les programmes suivants :

- dommages aux biens (y compris dommages ayant pour origine des événements d'origine climatique),
- responsabilité civile du groupe,
- flotte automobile,
- risques cyber,
- responsabilité civile construction.

La Direction Juridique du Groupe supervise par ailleurs la « captive de réassurance » SNCF RE, filiale de SNCF Participations, avec pour finalité de réassurer pour partie des risques majeurs de dommages et de responsabilité civile du groupe.

5. LES CONTRÔLES INSTITUTIONNELS

Le Groupe dispose d'un environnement de contrôle institutionnel spécifique, il est soumis au contrôle :

- de la Cour des Comptes,
- du Commissaire du Gouvernement,
- de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT),
- de l'Agence des Participations de l'État (APE),
- de l'Autorité de Régulation des Transports (ART),
- de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF),
- du Haut Comité du système de transport ferroviaire national.

L'audit des comptes est assuré par deux commissaires aux comptes nommés par l'Assemblée générale ordinaire, à l'issue d'une procédure d'appel d'offres, après avis du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques, et sur proposition du conseil d'administration. Chaque filiale significative est auditée par au moins un des deux commissaires aux comptes du Groupe SNCF. Une mission de vérification de la déclaration de performance extra-financière est de plus réalisée par un OTI (organisme tiers indépendant) accrédité et désigné par la direction générale, à l'exception des indicateurs extra-financiers issus de la réglementation taxonomie qui restent audités par les commissaires aux comptes.

Ces différents intervenants ont notamment pour mission de vérifier que le Groupe SNCF respecte les obligations qui s'imposent et particulièrement dans le domaine comptable et financier.

DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

1. INTRODUCTION

1.1 LE PROJET D'ENTREPRISE PLACE LA RSE AU CŒUR DE LA STRATÉGIE DU GROUPE

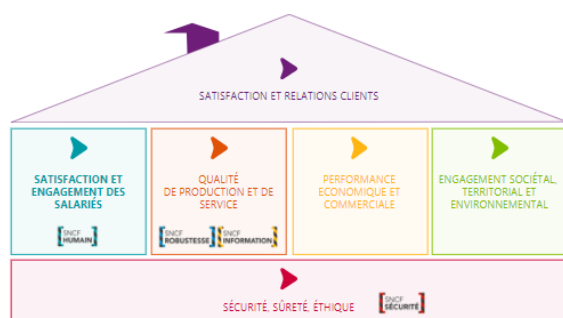
1.1.1 Contexte

Le projet d'entreprise « Tous SNCF » est une démarche lancée en 2020 par le président-directeur général Jean-Pierre Farandou, pour définir la stratégie 2020-2030 et sa mise en œuvre au sein du Groupe. Cette démarche a été co-construite à trois niveaux :

- La direction générale du Groupe a défini la vision stratégique du groupe SNCF à dix ans
- Les sociétés SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF ont construit leur plan d'affaires à cinq ans
- Les établissements ont construit leur projet à trois ans.

La stratégie du Groupe est bâtie autour de six dimensions d'égale importance, les « six piliers de la maison Tous SNCF », dans un objectif de performance globale :

- Sécurité, sûreté, éthique
- Satisfaction et engagement des salariés
- Qualité de production et de service
- Performance économique et commerciale
- Engagement sociétal, territorial et environnemental
- Satisfaction et relations clients.



1.1.2 Nos engagements

Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable en s'appuyant sur les projets de maison « Tous SNCF » co-construits avec les salariés.

1.1.3 Politique et actions

Le projet d'entreprise « Tous SNCF » est piloté par la direction de l'Engagement social, territorial et

environnemental (DESTE). Il est fondé sur la simplicité, le pragmatisme et la décentralisation. Il s'agit de donner un cap et un cadre communs qui renforcent le sentiment d'appartenance au collectif, où chacun bénéficie d'une grande latitude pour s'approprier la stratégie et pour « faire ». Il est incarné par les trois valeurs du Groupe : ENGAGEMENT, EFFICACITÉ et OUVERTURE.

Le projet d'entreprise s'inscrit dans la durée pour s'ancrer dans toute la SNCF. Après la construction du projet « Tous SNCF » en 2020, la rédaction en 2021 par tous les établissements ferroviaires de leur projet, la pleine mise en œuvre a été réalisée en 2022 avec trois incontournables en termes de méthode :

- L'équilibre entre les six piliers de la maison « Tous SNCF »

- La co-construction du projet avec les salariés de l'établissement

- La priorisation des actions retenues dans le projet de l'établissement.

Le cycle 2020-2022 a ainsi permis de progresser sur les points suivants :

- Des outils éprouvés pour favoriser l'amélioration continue de la performance : kits méthodologiques, jeux, vidéos, webinaires. L'outil Progresseo permet de visualiser les marges de progression sur différents indicateurs de performance comme la qualité de vie au travail, la confiance, la santé et la sécurité au travail, les RH, les sauts de performance et la comparaison avec les pairs.

- Une culture de la co-construction qui s'implante dans toute la SNCF et porte ses fruits en terme d'engagement des salariés

- Des grands programmes qui s'inscrivent pleinement dans le projet d'entreprise et concourent à la lisibilité et l'unicité de la stratégie : H00, First, Prisme, Atout Conduite, SNCF&moi

- L'adoption d'une raison d'être.

Pour plus de détails :

- Sur les programmes H00, First, Prisme : voir 4.1

- Sur le programme SNCF&moi : voir 8.1

- Sur le programme Atout conduite : voir 8.4.

Selon le baromètre annuel « C'est à vous », le projet d'entreprise et le projet d'établissement sont connus par 67% des salariés, en progression de 5 points par rapport à 2021. Parmi eux :

– 77% connaissent également le projet de leur équipe
 – 64% ont confiance en ses orientations.
 L'année 2023 marque le début d'un nouveau cycle « Tous SNCF », axé sur :

- La cohérence d'ensemble entre la raison d'être et la maison « Tous SNCF »
- La dynamique de conception des maisons d'équipe ou d'établissement.

Il devrait renforcer le sens donné au travail pour chaque salarié et amplifier la transformation managériale.

Pour plus de détails sur le baromètre « C'est à vous » : voir 8.1

Trophées « Tous SNCF »

Les trophées « Tous SNCF » récompensent les actions et l'engagement des salariés du Groupe dans huit domaines : les six piliers de la maison « Tous SNCF », les grands projets et l'international.

L'édition 2022 comptait 787 équipes candidates, soit 4 000 participants représentant toutes les sociétés du Groupe. Après une sélection de 103 finalistes opérée par 54 jurys territoriaux, les 24 équipes gagnantes ont été désignées par les votes de plus de 37 000 salariés.

[En savoir plus > Les trophées Tous SNCF](#)

Pour plus de détails sur le modèle d'affaires, la stratégie et les perspectives : voir Rapport de gestion, Le Groupe SNCF en 2022, 1.

1.2 CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES

Le groupe SNCF s'engage à faire respecter et à intégrer pleinement les dix principes universels des Nations unies relatifs au respect des droits humains, aux normes de l'organisation internationale du travail (OIT), à l'environnement et à la lutte contre la corruption. Depuis 2015, le Groupe est au niveau avancé du Pacte Mondial des Nations unies, le standard le plus élevé de performance en matière de responsabilité sociétale. Les actions mises en œuvre pour l'intégration de ces principes renforcent la contribution de l'entreprise aux 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies.

NOUS SOUTENONS LE PACTE MONDIAL



Le groupe SNCF contribue directement à 14 des 17 Objectifs de développement durable des Nations unies.

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



Pour plus de détails sur les actions qui contribuent aux ODD : voir 10.4 Table de correspondance.

[En savoir plus > Le développement durable à la SNCF](#)

Cadres internationaux de référence

La politique RSE du groupe SNCF s'appuie sur les textes internationaux suivants :

- Déclaration universelle des droits humains
- Charte internationale des droits humains
- Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies
- Déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail et les conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)
- Convention de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Économique (OCDE)

Politique Droits humains

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales fait partie de la raison d'être du groupe SNCF.

Le groupe SNCF s'attache à identifier, évaluer et prévenir les risques d'atteinte aux droits humains en mettant en œuvre un principe de diligence raisonnable dans tous ses modes opératoires. Le Groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions dans son plan de vigilance, conformément à la loi française n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance.

Le comité de la conformité du Groupe et le comité éthique Groupe sont les garants du respect des règles et engagements qui s'appliquent au Groupe, au regard notamment du devoir de vigilance. Les travaux de ces comités sont régulièrement supervisés et approuvés par le conseil d'administration du groupe SNCF.

La SNCF a mis en place dès 2011 un dispositif d'alerte permettant aux salariés et aux tiers de dénoncer les pratiques illicites dont ils auraient eu connaissance. Toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique du Groupe ne saurait être poursuivie, sanctionnée ou licenciée. Le Groupe s'engage à respecter dans toutes ses activités, quel que soit le pays où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par les textes internationaux mentionnés ci-dessus.

Les salariés de toutes les sociétés et filiales du groupe SNCF en France et dans le monde sont les

ambassadeurs de cette politique. Il leur est demandé de la respecter et de la faire respecter, dans les relations qu'ils entretiennent entre eux et avec les clients, partenaires commerciaux, fournisseurs et sous-traitants du Groupe.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3

INTÉGRATION DES 10 PRINCIPES DU GLOBAL COMPACT AU SEIN DU GROUPE SNCF

DROITS HUMAINS

[Charte éthique et dispositif d'alerte éthique \(2023\)](#)

[Bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe](#)

[Charte fournisseurs RSE - Anticorruption \(2021\)](#)

[Adhésion à la charte des Relations fournisseurs et achats responsables](#)

Évaluation du niveau de maturité des fournisseurs en matière de respect des droits humains
Plan de vigilance Groupe : 3.3.1

NORMES DE L'OIT

Signature d'accords collectifs avec les organisations syndicales représentatives

Accords signés en 2021 et 2022 à la SNCF :

- Accord relatif à l'activité partielle de longue durée sur le périmètre des cinq sociétés SNCF (15/01/2021)
- Reconduction tacite des accords d'intéressement (2021)
- Accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité (10/11/2021)
- 9e accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2022-2024 (31/01/22)

ENVIRONNEMENT

Engagement de réduction des émissions de CO₂e de 30% sur les activités de transport et 50% sur les activités immobilières entre 2015 et 2030, sur le périmètre national

Engagement de trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France (SNBC) en 2050

Trajectoire zéro déchet non valorisé en 2030 sur les produits au cœur de l'activité ferroviaire

Système de Management de l'Environnement (SME)

Certification ISO 14001 des établissements industriels

LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

[Charte éthique du Groupe \(2023\), Mémo éthique \(2021\)](#)

[Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption et le trafic d'influence](#)

[Charte fournisseurs RSE – Anticorruption \(2021\)](#)

1.3 DATES CLÉS DE NOS ENGAGEMENTS

Le Groupe est également signataire de chartes et d'engagements relatifs à la protection de l'environnement et en faveur du climat ainsi que d'accords sur la réduction des inégalités.

1999	Charte des entreprises publiques pour l'environnement
2003	Pacte mondial (Global Compact) de l'ONU
2004	Charte de la diversité avec IMS-Entreprendre pour la cité
2006	1er accord collectif d'entreprise en faveur de l'égalité professionnelle et de la mixité
2008	Charte du développement durable de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) Charte européenne pour le développement des missions sociales et sociétales dans les gares
2010	Charte de la mobilité durable de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)
2012	Label Relations Fournisseurs et Achats Responsables (RFAR)
2013	Charte Entreprendre dans les quartiers avec le ministère de la Ville
2017	Charte Démoclès pour la valorisation des déchets du second œuvre
2018	Engagement Act4nature Engagement dans la démarche PAQTE en faveur des Quartiers Prioritaires de la Ville Engagement dans la coalition Rail Freight Forward pour lutter contre le changement climatique
2019	Charte Numérique Responsable INR Validation des objectifs SNCF par SBTi Engagement dans l'initiative #StopE
2020	Signature French Business Climate Pledge Engagement Act4Nature International
2021	Label employeur Pro Vélo 4e accord collectif d'entreprise en faveur de l'égalité professionnelle et de la mixité
2022	Engagement Transport4Nature Charte EcoWatt 9e Accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2022-2024

1.4 ÉVALUATIONS EXTRA-FINANCIÈRES DU GROUPE

La performance extra-financière du groupe SNCF est évaluée chaque année depuis plus de dix ans, à la demande d'investisseurs et de clients. Cette évaluation permet de mesurer l'efficacité et la valeur de l'engagement sociétal et environnemental du Groupe. Cette

reconnaissance externe conforte la stratégie RSE et permet d'identifier les points de progrès à réaliser. Les indicateurs Moody's ESG et EcoVadis sont suivis dans le tableau de bord RSE du Groupe depuis 2021.

La SNCF répond au questionnaire climat du CDP depuis 2021 et à celui du WBA (World Benchmarking Alliance) depuis 2022. Ces questionnaires nourrissent la réflexion sur la politique de décarbonation du Groupe.

		2019	2020	2021	2022
ECOVADIS		79/100	77/100	77/100	79/100
MOODY'S ESG		72/100	74/100	75/100	77/100
CDP					C
WBA					35,7/100

2. GOUVERNANCE RSE

2.1 GOUVERNANCE GLOBALE

2.1.1 La direction de l'Engagement social, territorial et environnemental

La direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) est rattachée directement au président-directeur général du groupe SNCF. Son directeur est membre du comité exécutif Groupe et membre du comité de direction générale de la SA SNCF. Il est directeur du projet d'entreprise « Tous SNCF » et vice-président de la Fondation SNCF.

Le positionnement de la DESTE permet d'animer les différents réseaux, de favoriser la transversalité et le partage de bonnes pratiques, d'apporter des solutions concrètes en fonction des besoins dans les projets. La DESTE est garante de la soutenabilité des trajectoires, en cohérence avec les ambitions du Groupe, les engagements pris et les ressources disponibles au sein de l'entreprise. À ce titre, elle suit concrètement les indicateurs permettant de mesurer la mise en œuvre de la stratégie.

La DESTE est structurée en quatre pôles : environnement, social & territorial, économique et innovation & transformation. Elle a pour mission de :

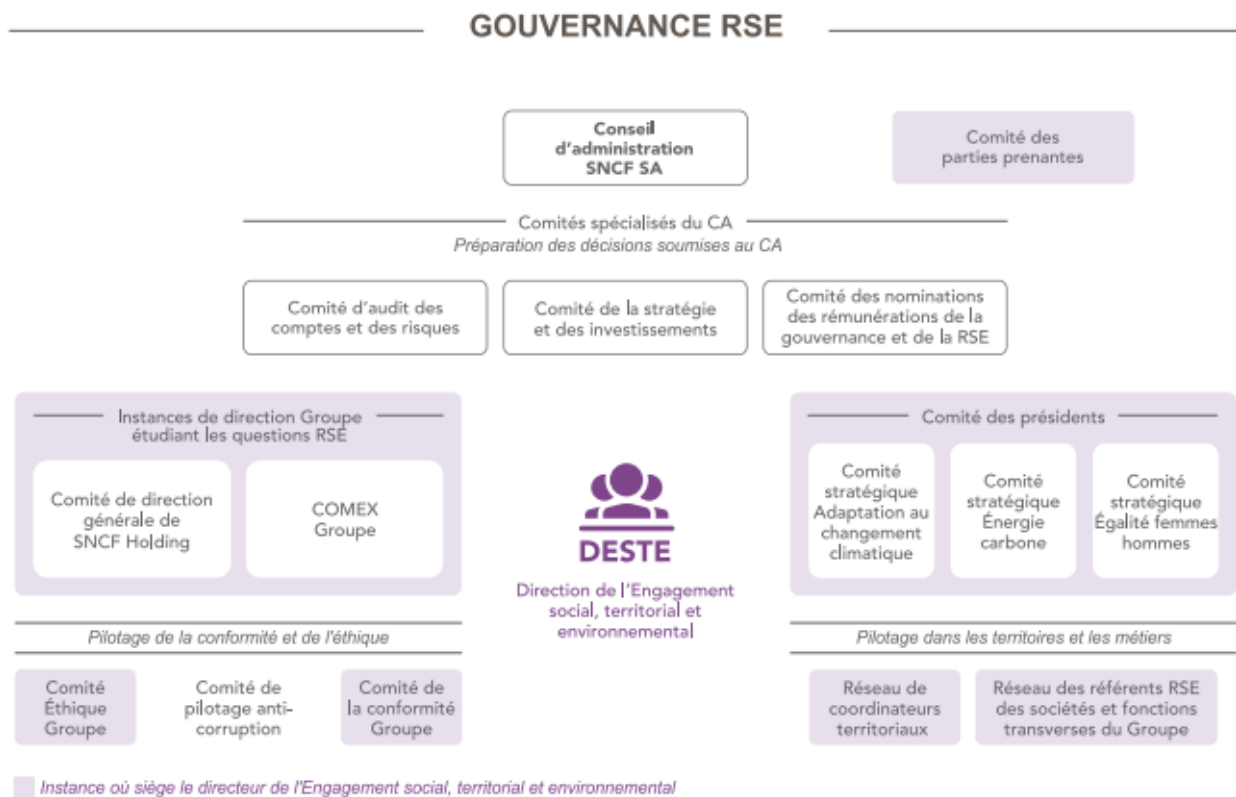
- Définir la stratégie RSE et fixer les priorités annuelles, en articulation avec l'ensemble des parties prenantes
- Piloter et rendre compte de la performance extra-financière du groupe SNCF
- Piloter la conformité RSE du groupe SNCF
- Transformer l'entreprise, sa culture et ses processus de gouvernance et de pilotage, autour de la notion de performance globale, au cœur de la RSE et du projet d'entreprise « Tous SNCF ».

Coordination et pilotage territorial RSE

Une instance de coordination renforce l'unité du Groupe à l'échelle de chaque région, simplifie les échanges avec les parties prenantes tout en améliorant la transversalité et la gestion des interfaces. La gouvernance est assurée par une directrice déléguée aux territoires pour le Groupe et un conseiller territoires du P.-D.G. Le pilotage est réalisé dans les territoires par 11 coordinateurs régionaux chargés de développer :

- Une stratégie territoriale en phase avec les priorités de chaque région : immobilier, sûreté – sécurité, innovation, développement, aménagement urbain, digital, transition écologique, énergie
- La satisfaction client : multimodalité, concertation, information, fiabilité, disponibilité

- La solidarité emploi : mobilité, formation, développement, logement, lien social, éducation.



2.1.2 Le conseil d'administration de la SA SNCF

Le conseil d'administration examine régulièrement les questions liées à la RSE lors de ses réunions. Il a adopté le 23 juin 2021 la stratégie RSE 2020-2030 du groupe SNCF. Il est soutenu dans ses travaux par le comité spécialisé des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE (CNRG & RSE), en charge des questions de RSE.

La DPEF est intégrée au rapport de gestion dans le rapport financier annuel Groupe, dont les termes sont arrêtés par le conseil d'administration après avis du comité d'audit. Le rapport est ensuite approuvé par l'assemblée générale convoquée par le conseil d'administration.

Les bilans et objectifs RSE font l'objet d'une présentation semestrielle en CNRG & RSE et conseil d'administration, au premier trimestre pour le bilan annuel et juillet pour le bilan à mi-année.

En 2023, la DPEF est présentée en CNRG & RSE.

Pour plus de détails : voir Rapport sur le gouvernement d'entreprise.

Chiffres clés 2022 – SA SNCF

- 94% de participation au conseil d'administration
- 50% de mixité au conseil d'administration.

2.1.3 Les comités stratégiques au sein du comité des présidents

Depuis 2020, trois comités stratégiques ont été créés au sein du comité des présidents. Ils sont composés des présidents et directrice générale de sociétés du Groupe : SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Rail Logistics Europe, Keolis et GEODIS.

Les comités sont présidés par le P.-D.G de la SNCF et se réunissent une à deux fois par an. Ils assurent la gouvernance :

- De la stratégie énergie-carbone
- De la stratégie d'adaptation au changement climatique
- De la stratégie en faveur de l'égalité femmes-hommes.

Pour plus de détails : voir 5.3, 5.4, 5.5, 6, 8.5, 9.

2.1.4 Engagement et implication des cadres dirigeants dans la RSE

Sensibilisation RSE des futurs dirigeants

Des actions de formation et de sensibilisation sont organisées à destination des talents et hauts potentiels. Le programme comprend :

- Des ateliers-conférence autour de la prise de décision responsable dans les sociétés ainsi que des échanges avec le directeur de l'éthique Groupe, un philosophe puis un avocat d'affaires (promotions 2020 et 2021)
- Une journée dans un établissement public pour l'insertion dans l'emploi (EPIDE) pour accompagner un jeune sur son projet professionnel
- Un voyage d'études en Europe pour leur donner une ouverture sur les pratiques RSE et les préparer à leur responsabilité sociale et environnementale dans un monde en recomposition
- Une conférence sur l'économie environnementale pour une quinzaine d'entre eux par l'université de Lund (Suède).

Par ailleurs lors de leur séminaire annuel, les cadres dirigeants de l'entreprise ont participé à une conférence débat sur les enjeux climatiques avec Valérie Masson-

Delmotte, paléoclimatologue française, coprésidente du groupe n°1 du GIEC.

De plus, les dirigeants de la SNCF ont participé au Shift Forum (2021/2022) organisé par le Shift Project.

Rémunération : part variable sur critères RSE

Une partie de la rémunération des cadres supérieurs et cadres dirigeants du groupe SNCF est calculée en fonction de l'atteinte d'objectifs individuels et des objectifs fixés collectivement à l'ensemble de ces cadres.

La part variable collective des 2 700 cadres supérieurs et cadres dirigeants intègre des objectifs RSE depuis plusieurs années. Fin 2022, le comité exécutif Groupe a décidé d'augmenter les objectifs RSE en les faisant passer de 15 à 25% de la part variable totale, en cohérence avec la charte RSE de l'Agence des Participations de l'État (APE). Les critères retenus sont les suivants :

– **Sécurité**

- Taux de fréquence des accidents du travail
- Nombre de quasi-accidents du travail / Nombre d'accidents du travail avec arrêt (en cas de surperformance uniquement)
- Nombre d'évènements de gravité 4 et plus

– **Environnement**

- Réduction des émissions de GES du Groupe

– **Humain**

- Progression du taux de recrutement des femmes
- Taux d'engagement des salariés, sur la base des résultats du baromètre « C'est à vous ».

Pour plus de détails : voir Rapport sur le gouvernement d'entreprise

2.2 GOUVERNANCE CONFORMITÉ ET ÉTHIQUE

2.2.1 La direction Juridique et conformité (DJC)

La SA SNCF est dotée d'une direction juridique cumulant les fonctions traditionnelles de ce type de direction avec celle d'une direction de la conformité.

Dans ce cadre, parmi ses missions de conformité, elle est chargée, par délégation du Président, de prévenir les risques d'infractions aux lois et réglementations relatives notamment aux problématiques suivantes :

- La prévention de la corruption et du trafic d'influence
- La protection des données personnelles
- Le droit de la concurrence
- Les sanctions internationales
- Les contraintes bancaires.

La conformité

La conformité du Groupe repose sur une organisation à plusieurs niveaux :

- Le directeur juridique et de la conformité Groupe s'appuie sur le département conformité. Cette entité est chargée du déploiement, de la mise en œuvre des modalités de suivi des programmes de conformité, du contrôle et de l'évaluation des dispositifs, du suivi de l'actualisation de la cartographie des risques et des plans d'action. Elle anime le réseau de référents conformité au sein des directions de la SA SNCF et de ses filiales.
- Un réseau de responsables et référents conformité a été constitué en 2020 pour déployer le programme de conformité au sein du Groupe.
- Un comité de la conformité a été mis en place en juillet 2018.

Comité de la conformité Groupe

Il est composé de cadres dirigeants représentant les sept sociétés du Groupe et est présidé par le directeur général délégué de la SA SNCF. Son secrétariat est assuré par la direction de l'Éthique Groupe. Son rôle est d'améliorer la cohérence au sein du Groupe sur l'ensemble des questions de conformité et d'harmoniser les actions à poursuivre en ce domaine. Sans que cette liste soit exhaustive, le périmètre d'intervention du Comité porte notamment sur :

- La prévention de la corruption
- La protection des données personnelles
- Le droit de la concurrence
- Le reporting extra-financier et le devoir de vigilance
- Les embargos et les règles d'export
- Les contraintes bancaires
- Le prêt de main d'œuvre illicite et le marchandage.

Il se réunit deux fois par an. En 2022, il a examiné les points suivants : le contrôle de l'Agence Française Anticorruption (AFA) et l'état d'avancement du programme de conformité anticorruption, le plan de contrôle interne conformité, les sanctions à l'égard de la Russie, la conformité du Groupe au Règlement général sur la protection des données personnelles (RGPD) et les obligations liées au devoir de vigilance.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 2.1.

Protection des données personnelles

En 2018, le RGPD a renforcé la protection des données à caractère personnel.

Dans une approche globale de protection des données, l'entreprise a mis en place une politique de confidentialité et de sécurité des données visant à garantir la plus grande protection des données à caractère personnel de ses salariés, clients ou partenaires.

- Un délégué à la protection des données (ou DPO – Data Protection Officer) a été désigné début 2018 dans chaque entité du Groupe pour veiller au respect de l'ensemble des obligations fixées par le règlement.
- Chaque entité du Groupe tient sur son périmètre un registre documenté des traitements de données à caractère personnel.
- Le recours à des sous-traitants de données à caractère personnel fait l'objet d'un accord spécifique portant sur la protection des données.
- Les traitements à risque sont soumis à des études d'impact sur la vie privée des personnes concernées (EIVP).
- Les demandes d'exercice de droits reçues des personnes concernées font l'objet d'un examen attentif par les DPO et les directions responsables de la mise en œuvre des traitements pour répondre aux personnes concernées, selon des conditions et dans les délais fixés par le RGPD.
- Un programme de conformité est déployé au sein des sept sociétés du Groupe autour de sept chantiers :
 - Gouvernance
 - Communication, sensibilisation et formation
 - Conformité du registre des traitements
 - Outils de mise en conformité
 - Conformité contractuelle
 - Information et droits des personnes

– Procédures.

Quelques actions réalisées en 2022 :

– Mise en conformité des applications et des sites internet du Groupe à la suite des nouvelles recommandations de la CNIL sur la gestion des cookies.

– Suivi du niveau de conformité RGPD : mise en place d'indicateurs de conformité communs entre les DPO des sociétés du Groupe afin de disposer d'une vision globale de conformité, cartographie des risques, feuille de route, bilan annuel et rapport DPO.

– Création d'un e-learning sur la protection des données personnelles dont le déploiement est prévu début 2023. Il est composé d'un module de base centré sur les grands principes de la protection des données personnelles ainsi que de modules spécifiques destinés à certains métiers. L'e-learning sera ouvert dans un premier temps à tous les salariés de la SNCF puis étendu à d'autres sociétés du Groupe.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3.2 et 3.3.3.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Part du CA Europe couvert par un DPO (%) - Groupe	n.c.	98,8	86

Le nombre d'entités disposant d'un DPO a augmenté. Toutefois en comparaison de l'année 2021, le chiffre d'affaires a augmenté dans une proportion plus importante, faisant ainsi baisser la part de chiffre d'affaires couverte par un DPO :

- Augmentation du chiffre d'affaires de certaines entités
- Disparition de certaines entités dont le chiffre d'affaires était important et qui disposaient d'un DPO
- Création de nouvelles entités qui ont un chiffre d'affaires et pas de DPO.

2.2.2 La direction de l'Éthique Groupe (DEG)

La direction de l'Éthique Groupe promeut les cinq valeurs et onze principes de la charte éthique du Groupe au travers de :

- La publication de différents guides pour managers, responsables RH et salariés, par exemple sur :
 - La prévention du harcèlement moral et sexuel
 - La laïcité ou la neutralité
 - Les cadeaux et invitations ou les conflits d'intérêts.
- La conception de fiches thématiques à disposition de tous les salariés
- Des actions de sensibilisation ou de formation au sein d'entités opérationnelles et de comités de direction
- Des actions de communication, notamment via une application numérique « MyEtic » déployée à grande échelle sur les tablettes et téléphones professionnels des salariés SNCF, ainsi que via l'intranet
- Une ligne téléphonique et une ligne éthique dédiées aux conseils.

La DEG contrôle la mise en œuvre des principes de la charte, notamment grâce au dispositif d'alerte éthique basé sur une nouvelle plateforme de recueil des alertes accessible sur l'ensemble du périmètre du Groupe.

Des enquêtes sont menées par la DEG pour le compte des cinq sociétés ferroviaires. Certaines enquêtes éthiques ou managériales sont réalisées localement par des acteurs RH, des référents conformité, des contrôleurs interne. Parmi les sujets examinés par la DEG figurent des dossiers d'allégations de harcèlement moral ou sexuel, de

discrimination, d'atteintes à la probité ou de conflits d'intérêts.

Positionnée au sein de la direction des Ressources humaines Groupe, la DEG a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe. Elle publie un bilan annuel de ses activités.

[En savoir plus > Charte et Bilan éthique de la direction Éthique Groupe](#)

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Alertes éthiques reçues (nb) - SNCF	95	110	227
Enquêtes réalisées par la direction de l'Éthique Groupe (nb) - SNCF	24	22	15
Taux du personnel exposé au risque de corruption formé (%) - SNCF	n.c.	n.c.	45,64

Le comité éthique Groupe (CEG)

Créé en 2006, le CEG comprend des représentants de chacune des sept sociétés et de plusieurs fonctions transverses du Groupe. Il s'agit d'une instance de réflexion et d'orientation de la politique éthique du Groupe. Son président est également président du Cercle d'éthique des affaires, président de la commission anti-corruption et responsabilité d'entreprise d'ICC France (comité national de la Chambre de Commerce Internationale) et référent éthique du Pacte mondial Réseau France.

Le comité éthique Groupe s'est réuni à quatre reprises en 2022. Chaque séance a fait l'objet d'un point d'avancement sur le programme de prévention et de lutte contre la corruption. Plusieurs thématiques ont ainsi été abordées : le plan de contrôle interne, les lignes directrices pour les mécénats et le parrainage, l'avancement de la procédure d'évaluation des tiers, la refonte de la charte éthique Groupe, les notations extra-financières des agences EcoVadis et Moody's ESG.

Des thématiques en lien avec le capital humain ont également été présentées, comme le projet d'autodiagnostic éthique pour les managers, le processus-type de traitement des situations de violences sexistes et sexuelles au travail, l'éthique dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 (JOP) ou la consultation du CEG sur le projet de nouveau guide sur la neutralité et la laïcité.

Réseau de référents éthiques

Un réseau de 63 référents éthique, représentatif des différentes activités du Groupe, est animé par la DEG. Ces référents, informés régulièrement, sont chargés de relayer, renforcer et au besoin adapter dans leur entité la démarche éthique du Groupe.

Le réseau des référents éthique s'est réuni cinq fois en 2022. Les réunions ont été l'occasion de mesurer l'avancement de la mise en œuvre des recommandations de l'AFA formulées en 2021. Les nouveaux outils comme la plateforme d'alerte professionnelle ou les ateliers managers pour prévenir et lutter contre le harcèlement et les discriminations en entreprise, ont fait l'objet de présentations. Les enjeux éthiques du cumul d'activités professionnelles, le reporting des sanctions disciplinaires pour atteinte à la probité ou la présentation de la loi n°2022-401 du 21 mars 2022 visant à améliorer la protection des lanceurs d'alerte ont également été étudiés. Enfin, 38 référents éthique ont été formés à la gestion des alertes et enquêtes éthique.

Zoom sur la mise en œuvre du programme anti-corruption

Un comité de pilotage anti-corruption a été mis en place en mai 2021 dans le cadre du programme anticorruption. Il est présidé par le directeur général délégué de la SA SNCF et coordonné par le directeur de la DEG. Il s'assure régulièrement de la conception, de la mise en œuvre et du suivi de l'avancement des plans d'actions requis par la loi Sapin II et l'AFA.

Par délégation du P.-D.G, le directeur de la DEG assure une mission particulière de pilotage du programme de prévention et lutte contre la corruption pour le Groupe. Il est également l'interlocuteur de l'AFA. Un comité opérationnel anti-corruption, réunissant les parties prenantes internes à l'échelle du Groupe, est également dédié aux échanges sur les bonnes pratiques et l'état d'avancement du programme. Le directeur de l'Éthique Groupe rend compte de l'avancement du programme au P.-D.G une fois par mois, et plusieurs fois par an au comité exécutif Groupe. Le comité d'audit du conseil d'administration de la SA SNCF est également informé de ces travaux.

Par-delà les réponses apportées dans le cadre du contrôle de l'AFA, les principales actions conduites en 2022 ont consisté à :

– **Poursuivre le déploiement en France et à l'international du code de conduite sur la prévention de la corruption et s'assurer de son opposabilité à l'égard de tous les salariés.** Initialement adopté en octobre 2017, il a été révisé et publié en mai 2021 du fait du nouveau statut du Groupe public unifié, intervenu au 1er janvier 2020. Il est annexé aux règlements intérieurs du personnel des cinq sociétés de la SNCF en France et à l'étranger pour les sociétés qui disposent d'un règlement intérieur. Pour celles qui n'en ont pas, il est rendu opposable par tout moyen prévu par la réglementation applicable.

– **Mettre en place une nouvelle plateforme d'alerte professionnelle alrteethiquesncf.com** qui facilite les signalements par les salariés ou des tiers, en France et à l'international. Elle est disponible 24h/24, tous les jours. Dans la continuité des dispositifs actuels, elle garantit la confidentialité et permet l'anonymat. Son déploiement s'est effectué graduellement au cours de l'année 2022 pour couvrir en France toutes les sociétés du Groupe et, à compter de janvier 2023, les filiales étrangères avec une plateforme accessible en 12 langues. La plateforme est aussi accessible aux parties prenantes externes à partir du site institutionnel du Groupe depuis fin 2022.

– **Former les cadres et personnels les plus exposés au risque de corruption.** Régulièrement mise à jour, la formation intègre les recommandations de l'AFA et s'adapte aux différentes entités avec de nombreux cas pratiques dédiés. Ces formations se sont poursuivies en 2022 avec 43 sessions dédiées et 1 070 salariés formés. Pour assurer un déploiement rapide, un e-learning de formation obligatoire a été mis à disposition de tous les cadres de la SNCF fin 2022. Environ 34 500 d'entre eux devraient suivre ce module en 2023. En outre, un e-learning de sensibilisation à la prévention et la lutte contre la corruption est ouvert à tous les salariés SNCF depuis mai 2020. En cumul, à fin 2022, près de 12 000 salariés ont suivi ce module.

– **Lancer un appel d'offres pour l'acquisition d'une solution quasi-automatisée d'évaluation de la conformité des tiers.** La solution recherchée devra couvrir l'intégrité, la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, les sanctions et

embargos, le contrôle des exportations et importations, ainsi que les sujets liés au devoir de vigilance (droits humains dans la chaîne d'approvisionnement, environnement, santé et sécurité des personnes). Le marché est actuellement en phase d'attribution à un prestataire de services.

Enfin, des directives sont en cours d'élaboration pour les grands événements sportifs et culturels, ainsi que des actions d'identification des risques éthiques et de sensibilisation spécifiques pour les JOP 2024.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 4.3.

En savoir plus > [Le code de conduite anti-corruption](#)

2.2.3 Les valeurs éthiques du Groupe

Principes de comportement

Signée par le P.-D.G., le président du comité éthique Groupe et le directeur de l'Éthique Groupe, une nouvelle charte éthique Groupe a été diffusée à tous les salariés du Groupe par voie numérique fin 2022. Inchangé sur le fond, son contenu est plus synthétique et plus accessible que celui de 2016. La charte fait référence :

– À cinq valeurs éthiques : Intégrité, responsabilité, respect des personnes, confiance, courage

– Et onze principes de comportement devant être respectés par l'ensemble des salariés.

En cas de doute, la charte indique les trois réflexes à adopter : discernement, demande de conseil et alerte éthique.

En savoir plus > [Valeurs et principes éthiques](#)

Faire de chaque salarié un acteur responsable

La démarche éthique promeut les bons comportements à adopter par les salariés. La direction de l'Éthique Groupe veille à leur application, afin de faire de chacun un acteur responsable et efficace, respectueux des autres et de l'entreprise.

Diffusion des principes. La DEG rencontre régulièrement les salariés au cours de forums, réunions ou webinaires, pour échanger sur les valeurs et principes éthiques du Groupe. En 2022, 43 interventions ont été réalisées pour plus de 1 000 participants. Par ailleurs, l'application « MyEtic » participe à la diffusion de ces principes et valeurs. Près de 60 000 utilisations ont été comptabilisées en 2022, trois fois plus qu'en 2021. Enfin, la DEG a été consultée à 185 reprises pour des conseils en 2022.

Des référents prévention harcèlement sexuel. Depuis 2021, sous pilotage de la DEG, un référent prévention harcèlement sexuel d'entreprise a été désigné au sein de chacune des sept sociétés du Groupe. Ils animent un réseau d'interlocuteurs et échangent sur les bonnes pratiques de prévention et de traitement du harcèlement sexuel en entreprise. Deux référents prévention harcèlement sexuel siègent également dans chacun des 33 comités sociaux économiques (CSE), soit 66 référents au lieu des 33 prévus par la loi française. En 2022, la DEG a réalisé quatre interventions spécifiques sur la thématique de la prévention des agissements sexuels et sexistes et proposé trois sessions de formation aux référents des 33 CSE. De nouvelles sessions de formation auront cours en 2023, compte tenu du renouvellement des représentants lors des élections professionnelles de novembre 2022.

Des outils. Un nouveau guide pratique a été diffusé en 2022 pour accompagner les managers dans le traitement des signalements d'agissements sexuels et sexistes, en cohérence avec l'Accord Égalité & Mixité de 2021.

Le dispositif d'alerte professionnelle. Élargi à toutes les sociétés du Groupe en 2022, il permet à tous les salariés de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation ou à la charte éthique ou de nature à affecter l'activité ou la réputation de l'entreprise.

Confiance dans le dispositif d'alerte

Pour la première fois en 2022, les salariés ont été interrogés dans le baromètre « C'est à vous » sur le dispositif d'alerte professionnelle :

- 51% des répondants déclarent le connaître.
- 81% des répondants ont le sentiment que s'ils remontaient un traitement injuste lié à une discrimination, le signalement serait pris en considération par la SNCF.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 5.

[En savoir plus > L'alerte éthique](#)

Proposer un auto-diagnostic éthique aux managers

Le manager est un maillon essentiel de la chaîne éthique pour prévenir les risques d'atteinte à l'image et la réputation de l'entreprise, ainsi que les risques d'ordre pénal, commercial, financier et juridique. Fin 2022, un questionnaire d'auto-diagnostic éthique à l'attention des managers a été finalisé via une application digitale pour un large déploiement en 2023. Ce questionnaire simple et rapide à renseigner en cinq minutes maximum vise à :

- Évaluer leur niveau de maturité sur les sujets d'éthique
- Identifier les outils mis à disposition par la DEG pour leur permettre de progresser.

Le questionnaire est anonyme et comporte 29 questions réparties en quatre rubriques :

- Les fondamentaux
- L'éthique RH
- L'éthique des affaires
- L'éthique numérique.

2.3 DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES

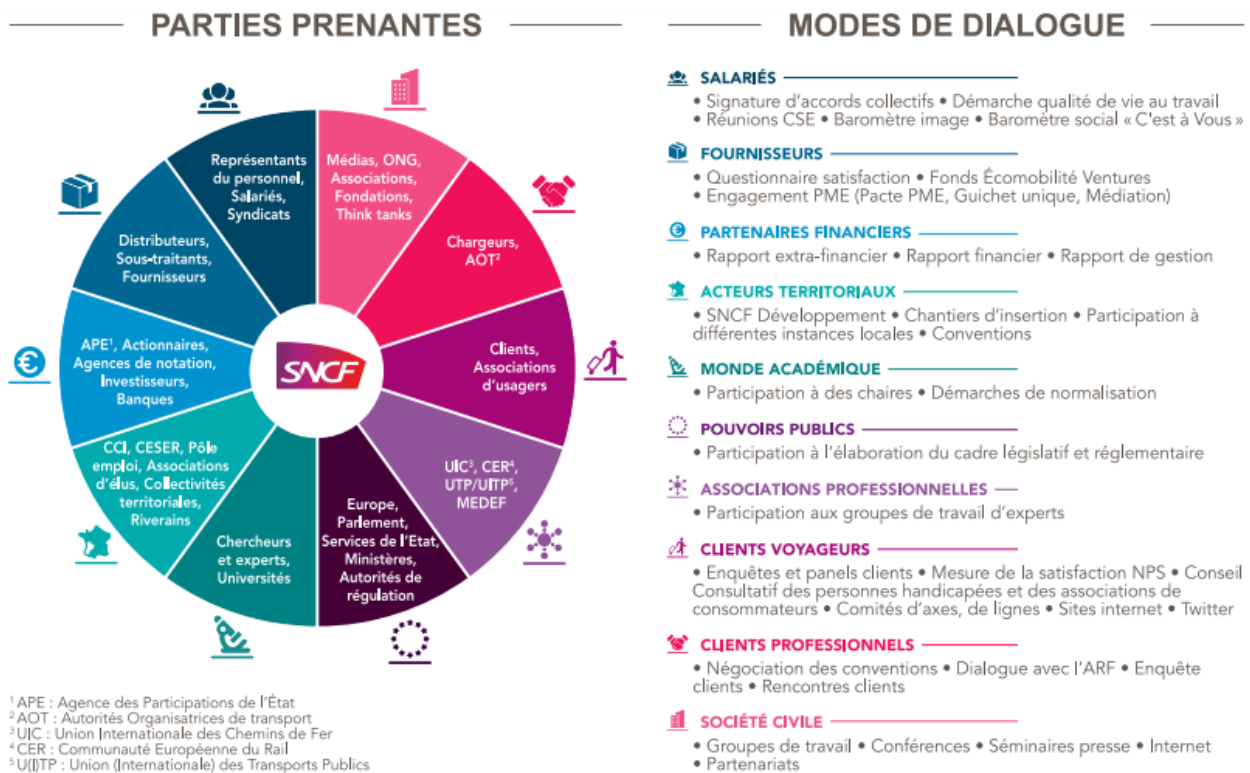
2.3.1 Les comités des parties prenantes

2.3.1.1 Contexte

La réforme ferroviaire de 2020 a institué la mise en place de deux comités des parties prenantes, l'un pour la SA SNCF, l'autre pour SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions.

2.3.1.2 Nos engagements

Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans l'évolution de nos activités au niveau local, régional et national.



¹APE : Agence des Participations de l'État
 ²AOT : Autorités Organisatrices de transport
 ³UIC : Union Internationale des Chemins de Fer
 ⁴CER : Communauté Européenne du Rail
 ⁵UITP : Union (Internationale) des Transports Publics

2.3.1.3 Politique et actions

Comité des parties prenantes du groupe SNCF (CPP)

Comité consultatif, le comité des parties prenantes permet de renforcer le dialogue entre le groupe SNCF, ses parties prenantes (élus, collectivités, associations, clients, fournisseurs) et des personnalités qualifiées pour mieux répondre aux enjeux portés par l'entreprise : mobilité, transition écologique, aménagement du territoire. Sa composition est définie par le décret n°2019-1384 du 17 décembre 2019.

Le CPP se réunit deux fois par an sous l'égide du P.-D.G. À l'ordre du jour, les attentes en termes de dialogue, les actualités, la restitution des travaux intersession par un rapporteur des sous-groupes de travail, et la suite des travaux. Pour chaque temps, une phase d'échanges et de réflexion collective est réalisée. Les membres du CPP peuvent se réunir entre les sessions pour des groupes de travail ad hoc.

Pour accompagner la transformation du Groupe, les travaux du CPP sont liés au projet d'entreprise « Tous SNCF » et à ses quatre lignes de force stratégiques : humain, territoires, environnement, innovation &

numérique. Les conclusions des échanges sont transmises au conseil d'administration et aux activités concernées du Groupe.

En 2022, les membres du CPP ont réfléchi aux leviers nécessaires pour atteindre l'ambition ferroviaire affichée pour les voyageurs et les marchandises, en présence des représentants de ces activités. Ce comité a également rendu son avis sur la pertinence des engagements liés à la raison d'être et leur mode de pilotage en présence du directeur de la DESTÉ.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 2.2.

Comité des parties prenantes SNCF Réseau

Une fois par an, SNCF Réseau organise un comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares, auquel participe SNCF Gares & Connexions. Ce comité réunit sept personnalités désignées par leur institution, sept par SNCF Réseau et six personnalités qualifiées sur les sujets de mobilité, transition écologique et aménagement du territoire, également désignées par SNCF Réseau. Ce comité permet notamment de partager sur des thèmes structurants tels que la responsabilité sociale de l'entreprise, l'aménagement et la cohésion des territoires, l'offre et la qualité de service, la sécurité et la sûreté, et le suivi du projet d'entreprise. Les ordres du jour sont partagés en temps d'actualités, d'échanges et de débat.

Le comité a été sollicité en début d'année 2022 sur le Plan de vigilance du groupe SNCF. La réunion de juin a été l'occasion d'échanger sur la place du réseau ferroviaire français au niveau européen.

Conseil consultatif des consommateurs (CCC)

Il s'agit d'un protocole d'accord signé entre SNCF Voyageurs et les associations nationales de consommateurs. Animé par le président de SNCF Voyageurs en présence des représentants des activités Voyageurs (TGV, TER, INTERCITÉS, Transilien et Sncf-Connect&tech), il se réunit deux fois par an afin de présenter les actualités, le bilan, les perspectives de travail et répondre à l'ensemble des questions écrites des associations. Le Médiateur SNCF présente son rapport et ses recommandations lors de la séance d'avril.

En 2022, les sujets suivants ont fait l'objet d'un échange :

- Le RER métropolitain, les projets, le trafic, les appels d'offres en cours et la qualité de service dans les régions
- La satisfaction client sur les grandes lignes
- L'achat des titres de transport sur smartphones et la fin progressive des titres magnétiques en Île-de-France
- Des actualités sur la résolution des dysfonctionnements sur Sncf-connect
- Le rapport annuel de la Médiation SNCF
- Le plan de sobriété énergétique de SNCF Voyageurs
- Un point d'avancement du programme Simplicité clients Voyageurs
- Les impacts, les projets et un point d'avancement des travaux pour les JOP 2024 en Île-de-France.

En savoir plus > [Les associations signataires SNCF](#)

2.3.2 Relations institutionnelles

2.3.2.1 Contexte

Le groupe SNCF est un groupe public de transport et de logistique parmi les plus importants au monde. À ce titre, il est régulièrement amené à exprimer sa position sur les sujets qui le concernent et sur le cadre au sein duquel il exerce ses métiers.

Il participe ainsi aux réflexions et travaux relatifs aux évolutions réglementaires françaises et européennes, notamment dans le secteur du transport de voyageurs et de marchandises, dans le domaine du développement durable, de la concurrence, du numérique ou, plus largement, sur toute réglementation pouvant le concerner.

2.3.2.2 Nos engagements

Le groupe SNCF exerce ses activités de représentation d'intérêts en cohérence avec sa démarche globale de promotion et d'amélioration continue de ses actions en matière de responsabilité sociale et environnementale. Il agit en respectant les engagements pris à l'égard de toutes les parties prenantes et conformément aux valeurs et principes de sa charte éthique et aux législations et réglementations internationales, européennes et nationales.

2.3.2.3 Politique et actions

Par ses expertises multiples, ses savoir-faire et son ancrage territorial, il est un acteur incontournable au service du développement des territoires. En menant ses actions à tous les niveaux, territorial, national et européen, le Groupe a pour objectif de contribuer à la décarbonation des transports, en encourageant des modes de transports collectifs ou moins polluants.

Partager sa vision au plan national

Dans le cadre des travaux du Parlement français, le groupe SNCF est régulièrement sollicité par l'Assemblée nationale et le Sénat afin de partager sa vision ou son retour d'expérience.

Ces actions s'exercent dans le respect des dispositions de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite « loi Sapin II », notamment s'agissant des obligations déclaratives annuelles concernant les actions de représentation d'intérêts auprès de la Haute autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP). Le Groupe a également désigné un représentant de ses intérêts dûment inscrit sur le registre du Sénat. De plus, la charte des affaires publiques a été publiée en 2015 et mise à jour en 2018. Une nouvelle version est en cours de rédaction.

Enfin, la SNCF expose sa vision et fait valoir ses intérêts, via son adhésion à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), l'organisation professionnelle des entreprises de transport urbain et des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) en France, ainsi qu'à d'autres organisations comme France Industrie ou Fer de France.

Le Groupe sollicité dans le cadre du contrôle de l'action du gouvernement

En 2022, les travaux en séance plénière du Parlement ont été suspendus plusieurs mois en raison des élections présidentielle et législatives. Ainsi pendant cette période, le Groupe a plus particulièrement été sollicité par le Sénat dans sa fonction de contrôle de l'action du Gouvernement. Dans ce cadre :

- La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a procédé à de nombreuses auditions sur l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.
- La mission de contrôle de la commission des finances sur la situation financière de la SNCF et ses perspectives a souhaité entendre de nouveau les dirigeants du Groupe pour finaliser ses conclusions.
- Les dirigeants de la SNCF ont également été auditionnés sur les incidents survenus au Stade de France le 28 mai 2022 pour en tirer les leçons, en vue de

l'organisation des grands événements sportifs à venir. La mission d'information sur la reconnaissance faciale et ses risques a, elle, entendu la SNCF afin d'éclairer les usages possibles de la vidéo intelligente dans les transports.

À la reprise des travaux en séance publique du Parlement, le Groupe a en particulier suivi :

– Les lois du 16 août 2022 portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat et de finances rectificative pour 2022

– La loi de finances pour 2023 du 30 décembre 2022

– Le projet de loi d'orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur

– Le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

Enfin, le P.-D.G de la SNCF a été auditionné en septembre 2022 par la commission du développement durable du Sénat pour présenter son ambition en faveur du développement du ferroviaire en France.

[En savoir plus > Registre HATVP, Registre du Sénat](#)

Collaborer au niveau européen

Pour tous les acteurs du secteur des transports, l'Union européenne constitue un échelon de décision incontournable.

Présent à Bruxelles depuis 1992, le groupe SNCF dispose d'une représentation auprès de l'Union européenne. Le Groupe apporte son expertise et fait valoir ses intérêts directement auprès des institutions européennes – Parlement, Commission et Conseil – ainsi qu'auprès des représentations permanentes des États membres et de diverses autres parties prenantes au niveau européen.

Il le fait aussi de façon indirecte, via son adhésion à plusieurs associations professionnelles. Parmi les plus importantes : la CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), l'EIM (European Infrastructure Managers), l'UITP (Union Internationale des Transports Publics), l'UIC (Union internationale des chemins de fer) et la SGI Europe (Association of companies providing public services or services of general interest).

Le Groupe est inscrit en tant que représentant d'intérêts dans le registre de transparence de l'Union européenne. De ce fait, la SNCF a adhéré et soumet ses représentants au code de conduite décrit à l'annexe I de l'Accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire du 20 mai 2021.

[En savoir plus > Registre de transparence de l'UE](#)

En 2022, le groupe SNCF a contribué aux travaux législatifs et réglementaires européens, en particulier sur :

– **La Stratégie pour une mobilité durable et intelligente** : elle définit les grandes orientations de la politique européenne des transports, et notamment le doublement du trafic grande vitesse d'ici à 2030 et du trafic ferroviaire de marchandises d'ici à 2050.

– **Le Green Deal et le paquet « Fit for 55 »** : ils visent à aligner la législation européenne sur l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de -55% d'ici à 2030. Parmi les textes qui ont fait l'objet de la plus grande attention :

- La révision du Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS)
- La directive sur la fiscalité de l'énergie (ETD)
- Le Fonds social pour le Climat (FSC)
- Les règlements sur les infrastructures de carburants alternatifs (AFIR), sur le partage de l'effort (ESR)

- La directive sur les énergies renouvelables (RED)
- Et le futur système de calcul des émissions des transports (Count Emissions EU).

– **En matière d'infrastructure** : la révision du règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il définit les paramètres techniques du réseau à mettre en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et la préparation de la future initiative législative sur la gestion de capacité ferroviaire.

– **En matière de transport de passagers** : la future initiative sur les droits des passagers multimodaux, le plan d'action sur le transport ferroviaire transfrontalier longue distance et la révision des lignes directrices interprétatives sur les obligations de service public.

– **En matière de transport de marchandises** : la révision à venir des directives sur le Transport combiné (CTD) et sur les Poids et dimensions des véhicules commerciaux (WDD).

– **En termes de métier** : la révision à venir de la directive sur les conducteurs de train (TDD).

– **En matière d'aides d'État** : la révision des lignes directrices ferroviaires.

– **En matière de numérique** : l'Acte sur les données, la révision du règlement sur le partage des données de mobilité (MMITS) et le futur règlement sur les services numériques de mobilité multimodale (MDMS).

– **En matière de finance durable et RSE** : la taxonomie, les obligations vertes, la directive sur le reporting RSE (CSRD) et la directive sur le devoir de vigilance.

Acteur de l'interopérabilité ferroviaire européenne, le groupe SNCF participe également à l'élaboration de la législation et de la réglementation secondaire européenne pilotée par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et la Commission.

Le groupe SNCF est aussi membre du partenariat public-privé Europe's Rail, co-financé par le programme européen Horizon Europe. Lancées en 2022 dans le prolongement du programme Shift2Rail, les activités de ce programme définissent le ferroviaire du futur par des projets collaboratifs organisés autour de plusieurs programmes d'innovation. Ils sont dédiés notamment à la gestion du réseau, à l'automatisation des opérations ferroviaires, au matériel roulant, au contrôle commande, à l'infrastructure et au fret ferroviaire. Plus généralement, le Groupe joue un rôle actif dans l'écosystème européen d'orientation des financements pour la recherche et l'innovation, notamment dans le Groupe Recherche (RICG) de l'Union internationale des chemins de fer et à l'ERRAC, la plateforme technologique européenne du transport ferroviaire.

Le Groupe contribue par ailleurs à l'animation du débat public européen en organisant des conférences ou événements sur des sujets d'actualité. En 2022, il a organisé un grand sommet ferroviaire européen, visant à promouvoir l'action de l'Union européenne, des États membres et du secteur ferroviaire pour décarboner les transports et innover, afin de faire avancer et croître le transport ferroviaire en Europe. Ce sommet a réuni plus de 600 participants au siège de la SNCF et à distance autour des intervenants suivants : cinq ministres de différents pays, deux commissaires européens et d'autres représentants de haut niveau de la Commission européenne, une dizaine de dirigeants de chemins de fer européens et d'industriels, des députés européens, des représentants d'ONG et des syndicats. Le Groupe a également joué un rôle moteur dans l'élaboration des « Engagements des chemins de fer européens pour une

mobilité plus attractive, durable, inclusive et innovante », une déclaration signée par 33 entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure européens de 24 pays différents, présentée lors de ce sommet. Ces engagements concernent en particulier le développement durable et l'inclusion sociale.

[En savoir plus > Railway summit 2022](#)

Par l'ensemble de ses actions au niveau européen, le groupe SNCF vise à encourager la construction d'un cadre réglementaire et financier favorable au développement du transport ferroviaire et au report modal vers celui-ci. Il contribue ainsi à diminuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports - qui représente plus de 30 % du total des émissions en France et en Europe - et à atténuer ainsi le changement climatique.

Dialoguer avec les territoires

Le groupe SNCF se positionne comme un acteur incontournable au service du développement des territoires, à tous les niveaux. Deuxième propriétaire foncier derrière l'État il se distingue par une empreinte territoriale forte, avec notamment 142 000 emplois hors Île-de-France (sur 208 000 emplois au total en France), et près de 19 000 fournisseurs dont 11 000 PME pour 13 milliards d'euros d'achats en 2021.

Sa stratégie en faveur des territoires, une des quatre lignes de force du projet d'entreprise « Tous SNCF », vise à gagner en lisibilité et en efficacité vis-à-vis des interlocuteurs externes. Elle a notamment vocation à faciliter les interactions multiples au sein du groupe SNCF, au bénéfice de ses clients, de ses partenaires institutionnels ou économiques et de ses salariés, dans le respect des responsabilités de chacun, des règles de concurrence et d'indépendance des fonctions essentielles des gestionnaires d'infrastructures SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Cette volonté s'est concrétisée par la nomination, dans chaque région, d'un « coordinateur régional Groupe » désigné parmi les dirigeants en place. Il est accompagné d'un adjoint, rattaché à la SA SNCF, et peut être un point de contact pour les différentes composantes du groupe SNCF, sous réserve des fonctions essentielles en ce qui concerne SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Une directrice déléguée aux territoires pour le Groupe et un conseiller territoires du P.-D.G. du Groupe complètent cette gouvernance.

Cela se traduit par l'élaboration de stratégies territoriales ou « feuilles de route » partagées entre le groupe SNCF et un conseil régional ou une métropole, une ville ou un établissement public de coopération intercommunale, principalement axées sur les sujets de développement local et qui ne concernent pas les fonctions essentielles de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Par ailleurs, le groupe SNCF développe des partenariats avec les principales associations d'élus telles que Régions de France, l'Association des maires de France (AMF), France urbaine, Villes de France, l'Association des petites villes de France (APVF), l'Association des maires ruraux de France (AMRF). Dans ce cadre, le Groupe contribue à leurs travaux et est associé aux événements annuels qu'elles organisent.

2.3.3 Engagements pour le climat

Le fer contre le carbone : pour une croissance ambitieuse du ferroviaire

Ou le plaidoyer de Jean-Pierre Farandou, P.-D.G du groupe SNCF.

Dans une contribution publiée le 10 février 2022 par la Fondation Jean-Jaurès, le P.-D.G. du Groupe expose son ambition pour le ferroviaire français et explique pourquoi doubler la part modale du train dans les deux prochaines décennies est une nécessité écologique autant qu'économique et sociale pour la France. Il précise aussi comment notamment y parvenir :

- Avec le développement des infrastructures : la création de RER métropolitains dans 13 grandes villes françaises, la construction de lignes à grande vitesse, le déploiement de trains légers sur les lignes de desserte fine du territoire, le développement de dessertes longue distance sur des relations mal desservies

- Avec la modernisation et la digitalisation du réseau

- Avec des leviers sur les services : agir sur les prix, améliorer la qualité de service, relancer le fret, favoriser l'intermodalité et accélérer le report vers le ferroviaire par une tarification du carbone.

[En savoir plus > Le fer contre le carbone](#)

La déclinaison européenne du plaidoyer

La SNCF fédère une trentaine d'entreprises ferroviaires européennes autour d'un plaidoyer commun pour une mobilité plus attractive, plus durable, plus inclusive et plus innovante.

L'objectif de ce plaidoyer : mobiliser les acteurs européens du ferroviaire et les pouvoirs publics européens et nationaux autour de l'objectif d'un accroissement de la part modale du ferroviaire pour lutter contre le changement climatique.

Plus de 30 opérateurs et gestionnaires d'infrastructure européens présentent des engagements autour de quatre enjeux : attractivité, développement durable, inclusivité et innovation. Ceux-ci visent à démontrer que les acteurs ferroviaires européens sont pleinement engagés sur ces sujets. Le plaidoyer appelle ensuite l'Union européenne et les États à apporter leur soutien au développement du ferroviaire via des mesures concrètes, notamment la fixation d'objectifs de report modal ou des investissements massifs dans le réseau pour permettre ce report modal.

Cette initiative européenne complète celle, nationale, de Jean-Pierre Farandou, qui a soumis au débat public sa proposition de doubler la part du train dans les deux prochaines décennies.

Les deux initiatives sont intimement liées et servent un même objectif : **le report modal vers le ferroviaire est une solution incontournable pour contribuer à la lutte contre le changement climatique.** Cependant, les chemins de fer ne peuvent y arriver seuls. Ils ont besoin d'un soutien massif de l'Europe et des États membres, sur les plans financier et réglementaire, pour les y aider.

[En savoir plus > Le plaidoyer européen](#)

Pacte Paris action climat biodiversité

Le groupe SNCF a renouvelé en 2022 son engagement auprès de la Ville de Paris en signant le pacte Paris Action Climat Biodiversité. Conçu pour mobiliser les acteurs économiques autour des enjeux climatiques, le Pacte Paris Action Climat est étendu au thème de la biodiversité depuis 2022. Il est axé notamment sur le partage des bonnes pratiques, pour permettre à Paris d'atteindre les objectifs de ses engagements et de tenir les trajectoires sur ces deux thèmes.

[En savoir plus > Le pacte Paris Action Climat Biodiversité](#)

2.3.4 Engagements du secteur des transports

Union internationale des chemins de fer (UIC)

La SNCF est membre du comité de pilotage de la plateforme développement durable de l'UIC. Elle participe activement à de nombreux travaux et engagements relatifs à la contribution du rail aux objectifs de développement durable et à la recherche de solutions pour rendre les chemins de fer plus durables et plus silencieux. Elle se concentre sur cinq grands thèmes environnementaux : qualité de l'air, économie circulaire, énergie et émissions de CO₂e, bruit et vibrations, utilisation durable des sols. La SNCF a également renouvelé la signature de la déclaration du secteur ferroviaire sur le climat. L'UIC a participé aux événements organisés par le Pavillon Français à la COP27 en Egypte lors de la journée dédiée aux acteurs économiques.

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

L'UTP est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises de la branche ferroviaire en France : transport de fret et/ou de voyageurs, gestionnaires d'infrastructures et d'installations de service... Les sociétés concernées du groupe SNCF participent aux travaux de l'UTP dans ses différentes commissions thématiques, notamment la commission technique et développement durable où sont partagés les travaux (réglementation, veille, technologie...), ainsi que l'actualité RSE de la profession.

En 2022, l'UTP a élaboré un guide des bonnes pratiques de sobriété énergétique dans les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires.

L'UTP a répondu à la consultation publique Comptabilisation des émissions liées aux transports – « [CountEmissions EU](#) »

En savoir plus > [Le manifeste de l'UTP](#)

Union internationale des transports publics (UITP)

La SNCF est aussi membre de l'UITP et signataire de sa charte du développement durable. L'UITP représente ses membres au sein du comité Union européenne (UE) de l'UITP.

En savoir plus > [La charte Développement durable - UTP](#)

2.3.5 Mécénat et partenariats

2.3.5.1 Contexte

La SNCF a développé en 2022 de nouvelles relations partenariales et poursuivi les actions engagées avec ses principales parties prenantes.

2.3.5.2 Nos engagements

– Développer une vision systémique des enjeux et impacts pour nourrir les processus de décisions.

– Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans l'évolution de nos activités au niveau local, régional et national.

2.3.5.3 Politique et actions

Afin de préparer au mieux la transition écologique de la mobilité, la SNCF participe à la mobilisation autour des enjeux RSE en qualité de mécène ou en nouant des partenariats, en réalisant des projets communs et en participant à des groupes de travail. Les associations et réseaux listés ci-dessous sont ceux avec lesquels le Groupe a particulièrement collaboré ces deux dernières années. Un travail a notamment été mené en 2021 et 2022 autour du plaidoyer pour le train dans le cadre d'une ambition partagée de doubler la part modale du ferroviaire en France et en Europe.

En 2021, deux échanges autour du fret ferroviaire et de la stratégie RSE du Groupe ont ainsi été organisés avec les organisations les plus impliquées sur les enjeux climatiques et de mobilité écologique pour les voyageurs

et les marchandises pour enrichir la stratégie RSE : le Réseau action climat (RAC), la Fondation pour la nature et l'homme (FNH), France nature environnement (FNE), l'Institut du développement durable et des Relations Internationales (IDDRI), l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) et The Shift Project, ainsi que Météo&Climat.

En 2022, les synergies sur ces enjeux ont été renforcées avec le dialogue mis en place dans le cadre du comité des parties prenantes. Des rencontres en particulier vont dans le sens du plaidoyer en faveur du ferroviaire :

– **La participation à un atelier organisé par Réseau Action Climat** intitulé « Comment mettre en cohérence la programmation budgétaire ferroviaire avec nos objectifs climatiques ? ». Ce dialogue avec les principaux experts mobilité des ONG, associations, organisations, et institutionnels prépare la révision de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) avec des propositions sur la programmation des investissements ferroviaires au regard des ambitions climatiques.

– **Des échanges avec le Shift Project** dans le cadre de la présentation de l'étude sur la transformation de l'économie française et pour la réalisation des travaux sur la résilience des territoires aux enjeux énergétiques et climatiques.

– **L'invitation des partenaires du Groupe experts en mobilité à une visite guidée** de l'exposition [Les vies qu'on mène](#) du Forum Vies Mobiles (FVM) à la Cité internationale des arts à Paris.

2.3.5.4 Responsabilité sociale d'entreprise

COMITÉ 21 - Partenaire depuis 1995

– Mise à disposition de ressources, études, veille RSE, actualités

– Animation d'ateliers et de conférences multi-acteurs.

Réalisations

– Atelier [Les entreprises et leurs parties prenantes : nouvelles voies de gouvernance et de résilience](#) (2021)

– Accompagnement de la rédaction de la contribution SNCF au GIEC Pays de la Loire (2020 – 2021)

– Accompagnement à la mise en place d'une concertation renforcée visant à améliorer l'accessibilité et l'intermodalité des gares de la ligne Nantes <-> Châteaubriant (2020 – 2021)

– Participation du Comité 21 en tant que grand témoin à une étude prospective sur les attentes en matière de RSE de la direction de la Communication et de la marque du groupe SNCF (2021)

ORSE – OBSERVATOIRE DE LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES - Partenaire depuis 2010

– Outils, études, benchmarks, groupes de travail et publications sur des thèmes émergents pour accompagner la stratégie RSE des entreprises

Réalisations

– Participation aux travaux et publications sur la taxonomie, [l'analyse de la matérialité au service du dialogue parties prenantes](#), [la comptabilité intégrée](#) avec le C3D et l'association Orée, [la finance durable](#), [le reporting extra-financier](#), [les nouvelles pratiques du télétravail](#), [les salariés aidants](#) (2021)

– Participation de la présidente de l'ORSE en tant que grand témoin à une étude prospective sur les attentes en matière de RSE de la direction de la Communication et de la marque du groupe SNCF (2021)

– Participations aux travaux de l’Orse sur la collecte des plans de sobriété afin de les partager au sein des membres de l’Orse, sur le nouveau visage des directions RSE, sur le baromètre des administrateurs (2022)

– Participation aux groupes de travail sur la taxonomie, le dialogue avec les parties prenantes, la biodiversité, la prévention santé et l’éco-anxiété des salariés (2022)

2.3.5.5 Environnement - Biodiversité

EPE – ENTREPRISES POUR L’ENVIRONNEMENT - Partenaire depuis 1993

– Lieu d’échanges inter-entreprises pour la transition écologique

– Réalisation d’études, publications et événements

– Participation de la SNCF aux commissions thématiques et groupes de travail sur le changement climatique, la biodiversité, le numérique responsable, la représentation des modes de vie dans la publicité...

– Membre du **World Business Council for Sustainable Development** (WBCSD) pour le compte des entreprises membres.

Réalisations

– Guide à l’usage des communicants sur [la représentation des modes de vie et la transition écologique](#), afin d’encourager de nouveaux imaginaires plus durables (2021)

– Bilan Act4Nature, lancement de [Act4Nature International](#) et participation au congrès UICN et à la COP 26 (2021)

– Envoi d’une délégation à la COP 27 et à la COP 15 de la CDB (Convention pour la diversité biologique), participation à l’European Business and Nature Summit, contribution aux travaux sur les conditions de succès de la transition écologique à 2030 (2022)

ORÉE – ORGANISATION POUR LE RESPECT DE L’ENVIRONNEMENT EN ENTREPRISE - Partenaire depuis 2013

– Animation dans le cadre de la vice-présidence portée par la SNCF de deux clubs métiers (valorisation des mousses et textiles, gestion des déchets liés à la déconstruction des bâtiments) et participation à celui sur la gestion des déchets dans les établissements recevant du public (ERP)

– Collaboration sur la biodiversité, l’économie circulaire et l’ancrage territorial

– Coordination par le référent Économie circulaire SNCF des projets FRIVEP (Filière de réemploi et de recyclage industriel des vêtements professionnels), FIREX (Filière Industrielle de Recyclage des textiles) et FREPI (Filière de recyclage des équipements de protection individuelle).

Réalisations

– Finalisation de la phase expérimentale du projet [FRIVEP](#) et lancement du projet FIREX et FREPI (2021)

– Contribution aux travaux relatifs à la Gouvernance des Entreprises et transition écologique, menés par ORÉE avec le soutien du ministère de la Transition écologique (2021 pour publication en 2022)

– Contribution aux livrets Économie circulaire, participation au Forum Économie et biodiversité, aux conférences du salon Produrable (2022)

FNE – FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT - Partenaire depuis 2008

– Partage des connaissances sur des thématiques environnementales : mobilité, biodiversité, ressources...

– Recherche d’approches nouvelles dans les métiers et soutien à leur mise en œuvre

– Accompagnement de la concertation dans les territoires avec les associations locales.

Réalisations

– Accompagnement des réflexions et des concertations relatives à l’arrêt de l’usage du glyphosate dans les emprises ferroviaires et encadrement de l’information sur l’usage des produits phytosanitaires (2021)

– Atelier d’échange sur les services environnementaux entre les acteurs territoriaux de la SNCF et de FNE en Pays de la Loire (2022)

FNH – FONDATION POUR LA NATURE ET L’HOMME - Partenaire depuis 2011

– Dialogue de haut niveau entre les dirigeants SNCF et FNH

– Échanges d’expertises sur les enjeux mobilité

– Relais des actions sur les réseaux sociaux (SNCF et FNH)

– Coopération lors d’événements

Réalisations

– Participation de la SNCF aux webinaires organisés par la FNH, ouverts à tous les salariés des partenaires sur les travaux et programmes : la justice climatique, l’action citoyenne pour la biodiversité, la loi Climat et résilience, la transition juste du secteur automobile, l’échec de la réduction des pesticides en France (2021), résultats du 2e baromètre de la mobilité du quotidien, l’artificialisation des sols (2022).

– Présentation par FNH en avant-première des résultats du [baromètre des mobilités du quotidien](#) et échanges avec le réseau RSE interne

– Lancement de la campagne « [J’agis je plante](#) » pour participer à des chantiers de plantation dans chaque département et pour créer son propre projet (2022).

RECORD – Partenaire depuis 2013

– Projets de recherche dans le cadre d’une coopération tripartite originale entre industries, organismes publics et chercheurs, votés chaque année par le conseil d’administration, dont font partie la SA SNCF et SNCF Réseau

– Éclairages sur des sujets émergents, de nouvelles technologies et leurs impacts, sur des projets de normalisation et de réglementation

– Quatre axes investigués : connaissance et caractérisation, méthodes et outils, développement de nouvelles filières de valorisation et de traitement des déchets, évaluation des risques sanitaires et environnementaux, évaluation des dimensions économiques et sociales.

Réalisations

– Publication sur les [approches moléculaires pour caractériser les fonctions écologiques du sol dans le cadre d’une réhabilitation écologique](#) (2021)

– Publication sur l’usage de réseaux de [capteurs pour la surveillance environnementale des sites industriels et urbains](#) (2021)

– Publication sur un outil de conception et de suivi de la [réhabilitation de sites dégradés intégrant les solutions fondées sur la nature](#) (2021)

– Publication sur l’empreinte biodiversité des entreprises (cartographie des différentes méthodes d’évaluation et construction d’un module d’aide à la décision), la

surveillance environnementale des sites industriels et urbains, l'utilisation de réseaux de capteurs environnementaux, l'incorporation de matières plastiques recyclées, les méthodes et outils de prise en compte des externalités environnementales et sociales dans les modèles d'affaires soutenables (2022)

– Etudes en cours : outil RECORD Biodiversité en réhabilitation écologique, métaux stratégiques - risques pour les entreprises.

2.3.5.6 Climat

I4CE – *Partenaire depuis 2022*

– Échange d'expertise dans le cadre des travaux et projets sur les enjeux d'atténuation des émissions de carbone, notamment via le financement d'infrastructures et d'adaptation au changement climatique pour les transports et le train.

Réalisations

– Présidentielle 2022 : [les défis budgétaires du prochain quinquennat](#) (2022) :

– [Se donner les moyens de s'adapter aux conséquences du changement climatique en France : de combien parle-t-on ?](#) (2022)

MÉTÉO&CLIMAT • *Partenaire depuis 2015*

– Interventions lors d'événements annuels de la SNCF et de Météo&Climat (colloques, plénières, cercles d'échange).

– Co-organisation d'expositions « Train du climat » pour inviter le public à dialoguer avec les scientifiques afin de mieux comprendre les enjeux, les solutions possibles et à accélérer le passage à l'action dans les territoires.

– Soutien et participation annuelle au [Forum International Météo et climat](#) (FIM) en tant que membre du Club des partenaires.

Réalisations

– Forum International de la Météo et du climat : [Les événements extrêmes : un avant-goût du climat futur ?](#) (2021)

– « Neutralité carbone : comment fait-on pour y parvenir ? » (2022)

– Participation aux journées scientifiques « [Comprendre et s'approprier les messages-clés du 6e rapport du GIEC](#) »

– Participation au cercle d'échange entre scientifiques, entreprises et collectivités sur le thème de la canicule de 2019 à Paris (2022)

– Travaux préparatoires, avec la section des Messagers du climat, à un nouveau projet commun de sensibilisation et de mobilisation d'envergure sur les enjeux climat et biodiversité par le dialogue avec les scientifiques (2021/2022).

FRANCE VILLE DURABLE (FVD) – *Partenaire depuis 2019*

– Fédération des acteurs, État, collectivités territoriales, entreprises, associations, pour construire une ville durable et neutre en carbone en 2050.

– Partenariat porté par SNCF Immobilier et la DESTÉ.

Réalisations

– Poursuite de la participation aux orientations et groupe de travail « Santé / Bien-être et ville durable » entamée en 2021: « Comment prendre en compte les déterminants de santé dans une stratégie globale de territoire ? » (2021/2022).

– La SNCF bénéficiaire de nouveaux cycles de formation FVD sur les grands enjeux et fondamentaux des villes et

territoires durables, articulé autour des quatre objectifs de sobriété, résilience, inclusion et créativité, avec une plateforme de rediffusion pour accélérer la montée en compétences des acteurs (2022).

– Participation de la SNCF à la 2e édition de « Villes Durables en actions » : événement annuel de référence avec l'intervention de la directrice de SNCF Immobilier (2022).

THE SHIFT PROJECT - *Partenaire depuis 2013*

– Participation de la SNCF à la réalisation d'études, de publications et de conférences organisées par The Shift Project afin d'éclairer et d'influencer le débat en faveur d'une économie décarbonée en Europe.

Réalisations

– Études : Présentation du Plan de transformation de l'économie française (PTEF) et publication du volet sur le fret et sur la mobilité longue distance (2022)

– Participation aux Tables rondes « Assurer le Fret dans un monde fini » dans le cadre du PTEF et « Voyager bas carbone » dans le cadre du PTEF (2022)

– Publication d'un manuel « Résilience et territoires » à l'attention des collectivités et des élus, dont la réalisation a été soutenue par SNCF Réseau (2022)

– Participation du P.D-G du groupe SNCF au Shift Forum 2022)

CONVENTION DES ENTREPRISES POUR LE CLIMAT - *Partenaire depuis 2021*

– Collectif de 150 dirigeants et experts indépendants chargé, durant un an, d'accélérer les stratégies bas carbone et de reconnecter au vivant chacune des entreprises participantes en formulant des propositions concrètes et exigeantes en faveur de la transition écologique. L'axe Atlantique de TGV-INTERCITÉS a contribué aux travaux de ce collectif.

Réalisations

– Participation de SNCF Voyageurs au Grand Défi des Entreprises qui fédère des entreprises invitées à repenser la contribution du monde économique au bien commun, à l'instar de la convention citoyenne pour le climat. La SNCF a accompagné cette organisation à l'occasion d'une session de travail à Grenoble et en assurant l'animation d'ateliers de sensibilisation à l'environnement à bord d'un TGV (2022).

2.3.5.7 Droits humains

EDH – ENTREPRISES POUR LES DROITS DE L'HOMME - *Partenaire depuis 2021*

– Partage des meilleures pratiques avec d'autres grands groupes français pour la prise en compte des droits humains.

Réalisations

– Participation à un groupe de travail sur les indicateurs relatifs aux droits humains dans les plans de vigilance.

– Formation de cadres dirigeants à l'évaluation d'impacts droits humains dans les audits internes, à la prise en compte des droits humains dans la sphère des ressources humaines (articulation avec les normes internationales relatives aux conditions de travail).

OBSERVATOIRE DE LA MIXITÉ – *Partenaire depuis 2019*

– Groupe d'experts et de grandes entreprises engagés sur le sujet de la mixité.

Réalisations

- Publication commune sur les mythes et barrières qui empêchent la progression des femmes
- Livre vert [Six mesures concrètes pour accélérer la mixité dans les organisations](#) (2019 - mis à jour en 2022)
- Manifeste des acteurs économiques contre les violences faites aux femmes signé par la SNCF (2021)
- Étude sur l'opting out
- Club des dirigeant-e-s : rencontres trimestrielles

La SNCF est également impliquée dans d'autres « méta réseaux » de mixité : 2GAP, le [cercle interElles](#), [Femmes en mouvement](#), [L'alliance pour la mixité en entreprise](#), qui visent à partager les bonnes pratiques et amplifier l'action des entreprises en faveur de la mixité.

FONDATION DES FEMMES – *Partenaire depuis 2019*

- Sensibilisation du grand public au respect des droits des femmes.

Réalisations

- [Train pour l'égalité](#) en février et mars 2022 : 8 000 personnes sensibilisées, 1 500 personnes formées à « Stand up contre le harcèlement de rue », 31 conférences, neuf villes étapes et quatre associations partenaires (CIDFF, Force femmes, Planning familial, Solidarité femmes).

CAPITAL FILLES - *Partenaire depuis 2017*

- Accompagnement de jeunes lycéennes par des salariées volontaires « marraines » SNCF : conseil, expertise dans leur choix de parcours, candidature pour une école ou une alternance.
- Découverte du monde professionnel.

Réalisations

- 50 marraines SNCF engagées en mécénat de compétences en binôme avec une jeune fille, et huit déléguées SNCF pour la promotion de la démarche (2022).

2.3.5.8 Innovation & recherche

Le groupe SNCF s'appuie sur de nombreux partenariats académiques pour favoriser le développement de l'expertise scientifique et technique du Groupe. Ces partenariats permettent également de développer les futures compétences nécessaires à l'appropriation des évolutions technologiques qui impacteront les métiers de l'entreprise. Plus de 40 partenariats académiques sont actifs en 2022 dont 10 majeurs pour la SNCF.

Parmi ceux-ci :

CENTRALE SUPELEC – Thématique : Risques et Résilience des Systèmes Complexes (RRSC)

Actualités 2022

Un doctorant de la Chaire a soutenu la thèse « Prévention contre les attaques extérieures pour les infrastructures critiques ». La méthodologie proposée permet de modéliser la propagation des défaillances en cascade entre deux infrastructures critiques, avec un cas d'usage centré sur l'énergie (EDF) et le ferroviaire (SNCF). Cette thèse a donné lieu à deux publications scientifiques. Elle a également été valorisée en interne auprès de SNCF Réseau avec **une démonstration de faisabilité d'une preuve des risques d'inondation sur l'axe Marseille-Aubagne**.

Cette Chaire vise également à mieux comprendre l'interaction de l'humain et des systèmes techniques de plus en plus autonomes. Une thèse CIFRE SNCF adossée à la Chaire a commencé en 2022. Elle consiste à mener des recherches approfondies sur l'intégration des facteurs humains dans l'ingénierie système en phase de

conception, avec une application pour le train autonome. Cette thèse a permis de tisser un nouveau lien avec une autre Chaire FlexTech de l'école d'ingénieurs ESTIA spécialisée sur les facteurs organisationnels et humains.

Prévisions 2023

Des échanges sont en cours avec le CIFT (Centre d'ingénierie formation traction de la SNCF) afin de s'inspirer des scénarios actuels de formation en conduite manuelle et de concevoir des scénarios de conduite semi-automatique. Exemple : la reprise subite de la conduite par le conducteur en cas de désengagement du système de conduite semi-automatique.

ÉCOLE DES MINES SAINT-ÉTIENNE – Collaboration : Accord-cadre (2014-2019 ; 2021-2025)

Thématique : Recherche opérationnelle

Actualités 2022

Les travaux menés en collaboration avec l'EMSE sur **le développement et la mise en œuvre d'approches d'optimisation et d'aide à la décision pour la régulation en cas d'incidents** ont été poursuivis, en particulier dans une thèse CIFRE. Des travaux sur l'utilisation de l'apprentissage automatique pour guider la recherche dans l'espace des solutions ont été réalisés. De plus, un travail conséquent sur l'analyse des décisions proposées par rapport au réalisé a été entrepris avec un post-doctorant de l'EMSE, afin d'éprouver la pertinence des préconisations de l'algorithme.

Une autre thèse CIFRE s'est poursuivie sur l'optimisation de systèmes mixtes de transport à la demande en zones peu denses - problème original mixant un problème de transport à la demande et un problème d'ordonnement de trains. La modélisation mathématique a été réalisée, des instances réalistes ont été générées, et une heuristique (méthode de calcul) hybridant un algorithme de recherche par voisinages larges et un algorithme de couverture par ensembles a été testé avec succès.

En collaboration avec la direction du Matériel, une thèse CIFRE s'est poursuivie **sur la planification robuste des activités et des approvisionnements dans les chantiers de maintenance ferroviaire**. Le problème a été modélisé comme un problème d'ordonnement de projets, dont les conclusions ont été validées avec les techniciens.

En collaboration avec Fret SNCF, la thèse CIFRE sur **la planification intégrée et robuste des ressources ferroviaires pour le transport de marchandises** a démarré au deuxième semestre 2022, suite au projet d'exploration mené en 2021.

En collaboration avec TGV-INTERCITÉS, un post-doctorant et un enseignant-chercheur ont été mobilisés pour concevoir et développer **un modèle de simulation de l'usage des futurs matériels TGV M sous l'outil de simulation AnyLogic**.

Enfin, un atelier SNCF-EMSE, organisé courant 2022, a été l'occasion pour l'EMSE de présenter aux experts SNCF quelques-uns de ses projets d'optimisation, portant en particulier sur des thématiques transport.

Prévisions 2023

Les travaux et thèses menés en 2022 seront poursuivis en 2023 (dont le simulateur de l'usure des rames TGV M). La thèse CIFRE sur le développement et la mise en œuvre d'approches d'optimisation et d'aide à la décision pour la régulation en cas d'incidents se conclura au premier trimestre 2023. À sa suite, une nouvelle thèse portant sur le « Réordonnement et la reconception du plan de transport en zone dense » est pressentie. Par ailleurs,

l'EMSE collaborera avec la SNCF en tant qu'entité affiliée dans le programme européen ERJU FA1 (MOTIONAL), sur les groupes de travail portant sur la planification long et court terme, et l'optimisation des grilles horaires.

Chiffres-clés 2022 – SNCF

- 22 dépôts de brevets.
- 72 millions d'euros investis dans la recherche dont 60 millions d'euros consacrés aux programmes Tech4rail, Tech4mobility et Research4future.
- 11 millions d'euros de crédit impôt recherche estimé sur l'exercice 2022 pour le groupe SNCF.

CORIFER

Le Comité d'orientation de la recherche et de l'innovation de la filière ferroviaire (CORIFER) a été officiellement lancé le 14 novembre 2022, lors du premier comité de pilotage ministériel Transports. Ce groupe de travail a été créé pour faciliter le dialogue entre l'État et la filière ferroviaire. Le CORIFER recense et oriente des projets en faveur de la transition écologique et de la décarbonation de la filière vers le soutien public. Présidé par la directrice Technologies, Innovation et Projets Groupe de la SA SNCF, il regroupe autour du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) et des ministères concernés les parties prenantes de la filière impliquées dans la R&D en France (industriels, opérateurs ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, acteurs académiques, collectivités territoriales, autorités organisatrices des mobilités).

1er AMI CORIFER. L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) de 2021 a permis le dépôt de 46 projets, dont 13 ont été validés pour un montant d'aides d'État d'environ 180 millions d'euros. Les projets lauréats dans lesquels la SNCF est partenaire représentent un budget d'environ 200 millions d'euros, dont 90 millions d'euros de soutiens publics.

[En savoir plus > Les résultats du 1er AMI](#)

2e AMI en préparation. Le CORIFER élabore actuellement la mise à jour de sa feuille de route, autour des thématiques préalablement validées : efficacité énergétique et décarbonation, infrastructure ferroviaire résiliente, capacitaire et digitalisée, mass transit / RER métropolitain, accélération du fret ferroviaire, mobilité en zone peu dense / multimodalité, gestion des risques et nouvelles méthodes de conception et de fabrication.

L'objectif sera de développer des solutions industrielles et de services permettant une mobilité écologique, fiable, robuste et sûre, une performance améliorée et une compétitivité renforcée de la filière.

FORUM VIES MOBILES – Partenaire depuis 2011

La SNCF soutient le Forum Vies Mobiles, un institut de recherche sur la mobilité qui étudie la place des déplacements dans les modes de vie en France et dans le monde et prépare la transition vers des modes de vie désirés et plus durables.

L'institut a notamment présenté en 2022 une exposition photographique à la Cité internationale des arts, à Paris, pour documenter la diversité insoupçonnée des modes de vie des Français, au regard de leurs déplacements. C'est le fruit d'une mission photographique nationale, inspirée par la mission de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) de 1984 sur le paysage. Le Forum Vies Mobiles l'a confiée à 16 photographes du collectif Tendances Floues et un photographe de l'agence Magnum Photos.

L'exposition [Les vies qu'on mène](#) donnait à voir plus de 400 photographies sur le quotidien nuit et jour de Français de tous âges, de tous milieux, urbains ou ruraux, isolés ou

en famille, en toutes saisons et avant comme après la crise sanitaire.

2.3.6 Être à l'écoute des clients

2.3.6.1 Evaluation de la satisfaction des clients

Baromètre image SNCF

Le baromètre image permet de suivre mensuellement l'opinion des Français sur la SNCF et ainsi d'évaluer l'impact de l'actualité, de la stratégie de l'entreprise et de sa communication sur son image. À l'occasion du projet d'entreprise « Tous SNCF », ce baromètre a été recentré autour de la compréhension des composantes de l'image externe de la SNCF, sa raison d'être et ses valeurs, et des quatre lignes de force : humain, environnement, territoires, innovation & numérique.

Le taux de satisfaction clients, issu du « baromètre image externe de la SNCF », est mesuré globalement auprès des Français depuis 1987, qu'ils soient clients ou non clients. Depuis 2012, le questionnaire est administré chaque mois par mail à 1 000 Français, sur la base d'un échantillon représentatif national de 15 ans et plus

Indicateur-clé

	2020	2021	2022
Taux de satisfaction client (Baromètre image) (%) - SNCF	70	76	71

Baromètre satisfaction client en gare

À l'écoute de ses clients BtoC et BtoB, SNCF Gares & Connexions conduit des enquêtes de façon récurrente.

Le « **baromètre de satisfaction client** » interroge, deux fois dans l'année, les clients entrants et sortants au sujet des promesses de service en gare. Ainsi, dans le cadre de la vague de septembre 2022, près de 39 000 clients ont été interrogés dans 147 gares. Les résultats disponibles sur [l'open data SNCF](#) montrent un haut niveau de satisfaction globale, avec une note en progression à 7,89/10 en 2022. Les grands axes de travail retenus priorisent les actions sur de fortes attentes :

- Le confort en gare (mobilier, aménagement...)
- La modernité des gares (plan déchet, plan vélo...)
- L'information voyageur.

Le « **baromètre de satisfaction BtoB** » mesure le niveau de satisfaction des autorités organisatrices et des transporteurs au sujet des services proposés en gare à travers 45 à 50 enquêtes semi-directives. Pour l'année 2022, 16 autorités organisatrices et 30 transporteurs ont été consultés dans le cadre d'un questionnaire qualitatif et quantitatif. La note obtenue est de 6,7/10. Le plan d'action prévoit notamment de renforcer la collaboration avec les clients, de poursuivre la professionnalisation des équipes, de donner une meilleure visibilité sur les coûts et enfin de valoriser davantage les moyennes et petites gares.

Le **Club Client** est un outil complémentaire d'écoute et d'échange permanent avec des clients BtoC, dans une démarche de co-construction de la gare. L'objectif est de capter plus largement l'expérience client en gare et de nourrir les plans d'action.

Écoute clients SNCF Connect

Les pratiques de co-construction avec les utilisateurs sont au cœur du fonctionnement de SNCF Connect et ils sont interrogés à chaque étape des nouveaux développements. Ainsi une communauté de clients utilisateurs, Connect & Vous, a été créée dès 2015 afin de partager les expériences et tester les nouvelles évolutions du site et de l'application. Cette communauté est animée grâce à un site dédié qui permet d'informer sur les actualités de SNCF Connect, donner des astuces, co-

construire les évolutions de demain, faire des focus sur des sujets ciblés tels que l’accessibilité numérique ou les mobilités durables. Tous les mois, un atelier est réalisé dans les locaux du site avec 15 à 20 clients, pour co-construire le site et l’application de demain.

Plus généralement, plus d’un million de verbatims clients sont analysés sur une année pour contribuer aux évolutions apportées aux fonctionnalités et aux offres proposées sur le site et l’application.

Le taux de satisfaction des acheteurs du site et de l’application est de 72% à fin 2022, en progression de 22 points par rapport au moment du lancement de SNCF Connect en janvier 2022. Cet indice de satisfaction est mesuré à chaud, par un questionnaire sur le site et l’application, après le parcours d’achat : 2 000 réponses sont analysées chaque mois.

[En savoir plus > SNCF Connect évolue avec ses clients](#)

Baromètre satisfaction clients FRET SNCF

Fret SNCF interroge chaque année ses clients chargeurs sur son offre, sa qualité de service ou encore sur le parcours digital (services du portail client). En 2022, avec un taux de réponse en hausse par rapport à la précédente enquête, les clients confirment leur implication. Ils accueillent positivement le programme de relance du wagon isolé, avec une satisfaction du service en hausse, et les évolutions engagées sur le portail client. Ils indiquent aussi des axes de progrès concernant les trains massifs, en France et à l’international, sur lesquels les équipes de Fret SNCF sont mobilisées.

Fait encourageant : 69% des clients envisagent d’accroître la part de leurs transports ferroviaires en 2023.

Écoute clients Keolis

En plus des programmes « Keoscopie » d’étude annuelle des comportements passagers, Keolis a lancé une grande étude pour mieux connaître et comprendre les usages, les attentes, les motivations et freins des non-abonnés au transport public. Cette étude doit permettre d’enrichir les actions commerciales de conquête et de fidélisation afin d’engager plus de citoyens dans les mobilités vertueuses et partagées. En 2022, Keolis a entrepris un programme de modernisation complète des outils et supports d’engagement client nommé « Passenger Booster ». L’entreprise met désormais à disposition de plus de 80 salariés dans les réseaux une plateforme digitale recensant l’ensemble des actions de communication et de promotion des réseaux.

Écoute clients GEODIS

Une étude de satisfaction a été conduite auprès de plus de 8 000 clients partout dans le monde avec un taux de participation de 12,1%. Résultat : 89% de satisfaction globale, identique à 2021. 50% d’entre eux affirment que GEODIS est le meilleur ou l’un des meilleurs prestataires de logistique du marché. Le NPS (Net Promoter Score) pour GEODIS s’élève à +24, un score élevé pour la profession. Concernant le niveau d’information des clients sur la RSE de GEODIS, le taux de satisfaction globale atteint 85%.

2.3.6.2 Relations clients et service après-vente

Chacune des activités Voyageurs et SNCF Gares & Connexions dispose d’une politique de relations clients spécifique. Différents dispositifs d’information, d’aide ou de prise en charge sont ainsi déployés en gare, à bord des trains et sur internet pour répondre plus précisément à leurs demandes.

Le programme Simplicité clients voyageurs

Proposer aux clients une expérience de voyage utilisant plusieurs trains SNCF tout en restant fluide : c’est l’une des promesses de « Simplicité clients voyageurs ».

Le programme vise à simplifier l’ensemble du parcours des clients qui voyagent avec plusieurs « transporteurs » SNCF différents (Transilien, TER, TGV-INTERCITÉS...) : dès la recherche d’itinéraire jusqu’à une éventuelle réclamation ou après-vente, en passant par l’achat de billet, le voyage, la correspondance, en situation normale comme perturbée. Pour cela, le programme doit

- Gommer les frontières techniques des différents transporteurs de SNCF Voyageurs
- Enrichir les outils des agents
- Faire évoluer les process entre transporteurs et métiers
- Enrichir les « connaissances communes » pour fluidifier l’information et la prise en charge des demandes des clients.

Lancé fin 2021, le programme comprend une trentaine d’actions concrètes d’ici fin 2023. Ces actions ont été élaborées à partir du ressenti de 150 clients, d’analyses d’enquêtes clients, de réclamations et de posts sur les réseaux sociaux. Tous les métiers et transporteurs SNCF Voyageurs ont travaillé à partir de ces irritants pour identifier des solutions permettant de fluidifier, simplifier les parcours des clients « multi transporteurs SNCF » et apporter plus de satisfaction client. Ces propositions ont ensuite été testées et validées par un groupe témoin de clients.

Exemples d’actions réalisées en 2022

Le programme simplifie progressivement le parcours des clients multi-transporteurs SNCF, grâce aux évolutions suivantes :

- Le transfert automatique d’une personne vers le bon centre d’appel
- L’affichage des prix « par tronçon » et la clarification des conditions d’après-vente pour une meilleure compréhension des tarifs pour les trajets en correspondance
- Le remplacement systématique de voyageurs en rupture de correspondance dans le train suivant.

D’autres améliorations vont suivre, comme la création d’un point de contact unique par téléphone et formulaire prévu pour fin 2023, ainsi qu’une meilleure prise en charge en situation perturbée, avec des possibilités de report entre transporteurs SNCF ou la possibilité d’échanger son billet entre transporteurs SNCF.

En 2022, le programme a intégré une mesure de la satisfaction des clients et de l’effort fourni par ces derniers sur les parcours multi-transporteurs pour mieux suivre leurs besoins. Par ailleurs, les 13 000 agents en contact avec les clients multi-transporteurs ont été interrogés pour identifier les difficultés qu’ils rencontrent au quotidien face aux voyageurs. Ces indicateurs permettront d’adapter les actions tout au long de 2023.

Focus sur la médiation SNCF Voyageurs

La médiation est un recours gratuit et confidentiel qui s’adresse aux clients insatisfaits de la réponse d’un professionnel obtenue à la suite de leur réclamation. La Médiation SNCF Voyageurs existe depuis 1994 et couvre les litiges entre les voyageurs et SNCF Voyageurs, Eurostar, Thalys ou les Chemins de Fer de la Corse. Le Médiateur est compétent pour traiter les demandes concernant un litige commercial, contractuel, ou une contravention des quatre premières classes à la police du transport ferroviaire.

Personnalité indépendante et extérieure à l'entreprise, le médiateur peut être saisi [en ligne](#) ou par courrier à l'adresse suivante : Médiateur SNCF Voyageurs, TSA 37701, 59973 TOURCOING CEDEX.

Le [site du Médiateur](#) détaille le fonctionnement de la Médiation et rappelle les préalables à sa saisine ainsi que les grandes étapes de la procédure.

Le nombre de saisines reste constant en 2022, avec une moyenne de plus de 1 400 dossiers par mois. Les demandes sont examinées en droit et en équité, au cas par cas. Les avis se traduisent par des satisfactions partielles ou totales de la demande du client, ou par un refus.

Le client conserve la possibilité d'aller en justice s'il n'est pas satisfait de l'avis rendu par le Médiateur. En pratique cependant, très peu d'avis donnent lieu postérieurement à une action en justice.

La Médiation alerte les services clients lorsqu'elle constate certains dysfonctionnements récurrents à l'occasion des réclamations dont elle est saisie. Dans son rapport annuel, le Médiateur émet des recommandations à destination des services clients.

[En savoir plus > Le rapport d'activité de la médiation SNCF Voyageurs](#)

L'orientation clients absolue de SNCF Réseau

L'amélioration du service et de la satisfaction clients est un enjeu majeur d'attractivité du transport ferroviaire. Pour cette raison, SNCF Réseau place la satisfaction de ses clients et partenaires au cœur de son projet d'entreprise. Cette « Orientation clients absolue » est déployée au sein de ses services et métiers dans toutes leurs actions et arbitrages au quotidien. Les résultats sont mesurés chaque année au moyen d'un baromètre de satisfaction clients.

[En savoir plus > Engagements clients SNCF Réseau](#)

Le Comité des opérateurs du réseau (COOPERE)

constitué depuis 2016 l'instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau, ses clients et ses partenaires. L'objectif est d'améliorer la connaissance réciproque des enjeux et contraintes des différentes parties prenantes du système ferroviaire, et de favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national et des réseaux voisins. Il est composé de 30 membres : gestionnaires d'infrastructures titulaires de concessions ou de délégations de service public, entreprises ferroviaires fret et voyageurs, autorités organisatrices de transport, opérateurs de transport combiné et chargeurs. Présidée par le président de SNCF Réseau, cette instance a mis en place des groupes de travail sur la priorisation des circulations, la programmation amont des travaux et de la capacité, les voies de service et la compatibilité du matériel roulant, ainsi que le parcours clients digital depuis 2022.

3. MATÉRIALITÉ DES ENJEUX RSE

3.1 ANALYSE DE MATÉRIALITÉ

La matrice de matérialité est le résultat d'une consultation des parties prenantes de l'entreprise (salariés, clients, fournisseurs, institutionnels...) sur leur perception de l'importance des enjeux RSE du Groupe et de sa performance.

Elle vise principalement à enrichir le dialogue avec les parties prenantes internes et externes autour des enjeux RSE, questionner la stratégie RSE de l'entreprise, et nourrir la matrice des risques extra-financiers et le diagnostic du plan de vigilance.

En septembre 2022, près de 10 500 répondants, répartis en 1 500 externes et 9 000 salariés, ont été sollicités via un questionnaire en ligne. Ils ont permis la mise à jour de la matrice de matérialité de 2017. Le questionnaire a été établi en se basant sur les principaux enjeux et référentiels RSE : ISO 26000, Global Compact des Nations unies, Objectifs de développement durable, Global Reporting Initiative. Ces enjeux et référentiels ont été complétés et affinés par des entretiens avec huit dirigeants du Groupe et un travail avec les référents RSE des différentes sociétés et entités du Groupe.

En synthèse, les attentes les plus fortes et de manière consensuelle entre les salariés et les parties prenantes externes à l'entreprise concernent :

- **La rénovation des infrastructures**, en résonance avec l'engagement du Groupe en faveur d'une croissance ambitieuse de la part du ferroviaire

- **La contribution à des solutions de transport multimodales**, notamment le vélo, plutôt que des solutions motorisées, et le fret

- **Et la sécurité.**

On observe ensuite de très fortes attentes spécifiques différentes en fonction des catégories de répondants :

- Pour l'externe, la qualité et l'accessibilité des services, ainsi qu'un meilleur déploiement du réseau dans les territoires

- Pour les salariés, l'attractivité des métiers et des conditions de travail à la SNCF, ainsi qu'une exemplarité environnementale dans le fonctionnement quotidien de l'entreprise, au-delà de la performance environnementale du train en lui-même qui est largement reconnue.

Concernant les autres champs de la RSE, l'adaptation au changement climatique, qui n'avait pas été évaluée dans la consultation précédente, apparaît comme un grand enjeu émergent. L'engagement de la SNCF pour les enjeux de solidarité est considéré comme un sujet plus secondaire.

Au-delà de ces thématiques identifiées comme importantes, la perception des parties prenantes au sujet de la performance de la SNCF attire l'attention de l'entreprise sur les enjeux suivants :

- Le développement des compétences des salariés

- La qualité du dialogue social

- Le développement d'énergies renouvelables dans les territoires

- Et la garantie d'une gouvernance responsable, transparente, lisible et participative.

Ces résultats viennent confirmer la pertinence de l'ensemble des champs d'action de la stratégie RSE SNCF 2020-2030. Tous ces axes de progrès doivent désormais être pris en compte pour ajuster les priorités du Groupe et mieux faire valoir ses actions et sa performance.

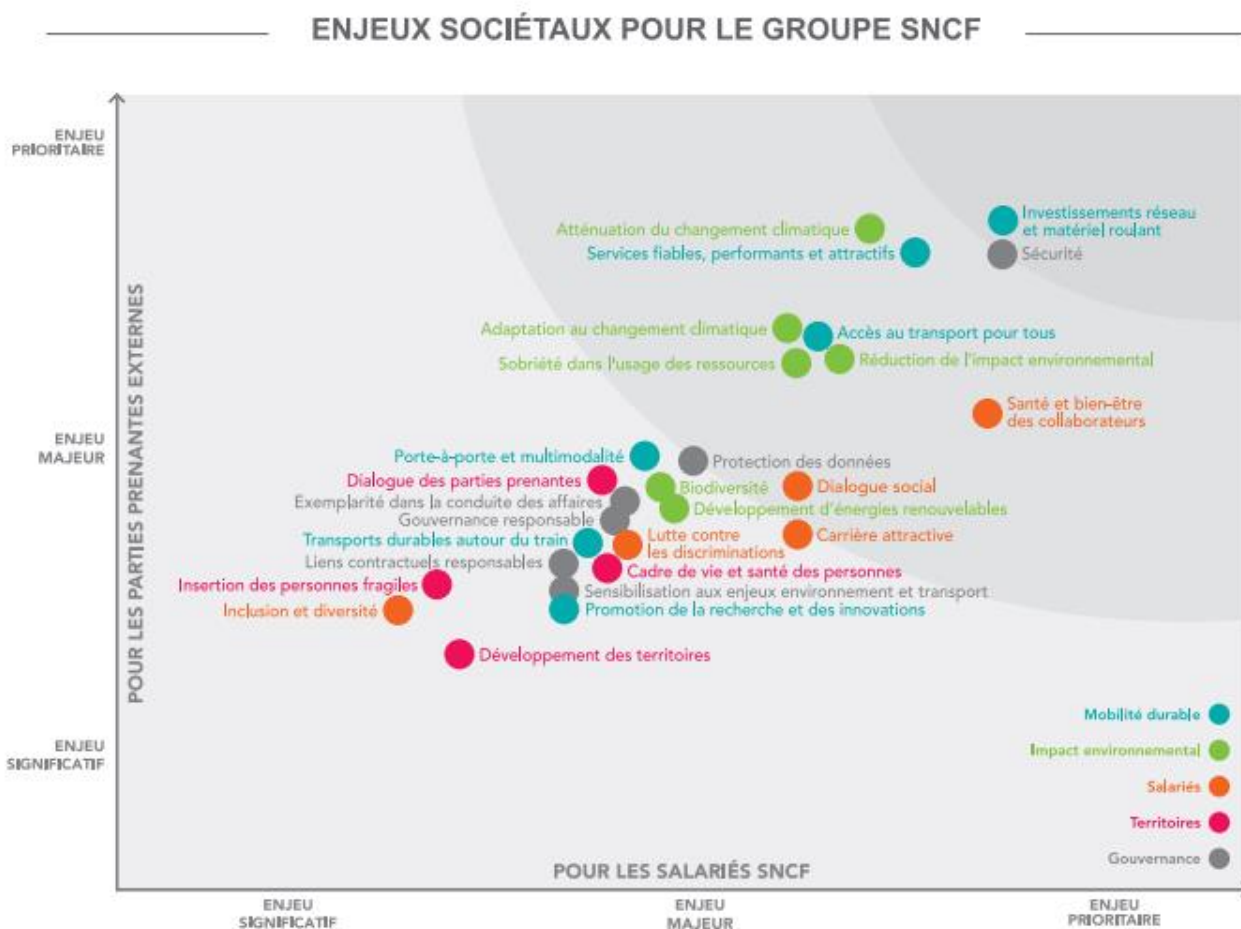
Les enjeux identifiés ainsi que la perception des parties prenantes au sujet de leur performance sont cohérents avec l'analyse des risques sur les trois domaines :

- **Environnemental** avec la réduction des impacts des activités sur l'environnement, la contribution à l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, la sobriété dans l'utilisation des ressources, le développement de l'économie circulaire et la réduction des impacts sur environnement

- **Social** avec la garantie de sécurité pour tous, la protection adéquate des données personnelles, la lutte contre les cyberattaques, la santé et le bien-être au travail

des salariés, le dialogue social, le développement des compétences et l'employabilité, l'évolution des carrières et la mobilité des salariés au sein de l'entreprise

– **Gouvernance** avec l'exemplarité dans la conduite éthique des affaires.



3.2 LES RISQUES EXTRA-FINANCIERS

La direction du Management des risques Groupe (DMRG) pilote et anime le management des risques majeurs et des risques de corruption du Groupe selon une double approche :

- Une vision « top down », basée sur des entretiens réguliers avec les Présidents des sociétés du Groupe et membres des comités exécutifs
- Une vision « bottom up », à partir de plusieurs niveaux de cartographies (Groupe, sociétés ferroviaires, activités-entités-directions), qui nourrissent la cartographie Groupe. Elle s'appuie sur un référentiel méthodologique de risques et un outil de cartographie communs à tous les acteurs.

La DESTE a pour mission d'élaborer, en conformité avec le décret d'application n° 2017-1180 du 19 juillet 2017, la cartographie des risques extra-financiers du Groupe ayant un impact sur ses activités, en cohérence avec les risques propres aux sociétés du Groupe. Ce travail est mené en collaboration avec la DMRG et avec l'appui des trois lignes de maîtrise au sein des sociétés (management, contrôle interne et audit), de spécialistes du développement durable et des « risk managers » (représentants des métiers) au sein des activités et filiales du Groupe.

L'identification et l'évaluation des risques extra-financiers les plus significatifs s'appuient sur trois dispositifs : le référentiel des risques Groupe, l'étude de matérialité

Groupe et la cartographie des risques Groupe réalisée pour le plan de vigilance.

Le référentiel des risques Groupe

Il est organisé en quatre étapes :

- L'identification des risques d'une entité, d'une direction ou d'une activité par le biais d'entretiens individuels ou collectifs afin de collecter l'ensemble des risques sur un périmètre et les documenter. Pour chaque risque sont identifiés :

- Des scénarios maximums crédibles
- Les causes ou facteurs de risques
- Leurs conséquences
- Le lien avec le projet stratégique
- Les dispositifs de maîtrise existants.

- L'évaluation des risques sur quatre types d'impact (financier, stratégique, réputation, sécurité) selon deux matrices :

- Une matrice de criticité du risque, évaluée selon son niveau d'impact (entre « limité » et « critique ») et sa probabilité d'occurrence (entre « improbable » et « fréquent »)
- Une matrice de priorisation, combinant la criticité du risque et sa marge d'amélioration (de « faible » à « très significatif »), afin d'obtenir une vision hiérarchisée des risques les uns par rapport aux autres.

– Le traitement des risques avec :

- La désignation pour chaque risque d'un sponsor, membre du comité exécutif Groupe (comex). Ce dernier peut nommer un pilote opérationnel (n-1 du membre du comex) pour mener les travaux de mise sous contrôle des risques
- La mise en œuvre des plans d'actions associés à chaque risque (mesures de prévention, de protection, de transfert...), suivi de leur avancement, remontée éventuelle des alertes au comex.

– La revue annuelle des risques avec chaque sponsor pour :

- Vérifier le déploiement des plans d'actions et s'assurer de leur efficacité
- Mettre à jour la cartographie au regard de l'évolution du contexte, de l'organisation ou de l'avancée des plans d'actions (réévaluation, suppression, ajout de nouveaux risques).

Les risques majeurs du Groupe sont en grande partie des risques extra-financiers. Ils sont identifiés par la mention « DPEF » dans le chapitre La gestion des risques et les dispositifs de contrôle interne du rapport de gestion.

L'étude de matérialité Groupe, réalisée en 2017 et mise à jour en 2022

Elle apporte un éclairage sur les sujets de préoccupation des parties prenantes. La mise à jour de la matrice de matérialité a enrichi l'analyse des risques et opportunités du Groupe en cartographiant les enjeux les plus significatifs identifiés par les parties prenantes. La DESTE vérifie la cohérence des risques identifiés avec les attentes des parties prenantes.

La cartographie des risques Groupe réalisée pour le plan de vigilance

Celui-ci appréhende les risques d'atteinte grave sur l'environnement, la santé et la sécurité des personnes, les droits humains et libertés fondamentales, en cohérence avec l'approche des risques propres (ou risques majeurs)

de l'entreprise. Certains risques majeurs Groupe sont identifiés par la mention « Vigilance » dans le chapitre La gestion des risques et les dispositifs de contrôle interne du rapport de gestion.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.1.

Les risques extra-financiers les plus significatifs pour le Groupe sont ensuite revus en concertation avec les directeurs RSE des sociétés et la DMRG.

La cartographie des risques extra-financiers, intégrée à la DPEF, est présentée lors de l'examen du rapport financier annuel par le conseil d'administration, après avis du comité d'audit, des comptes et des risques (CACR).

L'organisation générale du management des risques et du contrôle interne du Groupe ainsi que les risques auxquels le groupe SNCF est exposé sont présentés dans le rapport de gestion, chapitre La gestion des risques et les dispositifs de contrôle interne.

Pour plus de détails : voir La gestion des risques et les dispositifs de contrôle.

La responsabilité au cœur du processus d'achat

En 2020, la direction des Achats Groupe a réalisé avec le support d'un prestataire spécialisé une cartographie de ses risques RSE et achats. Cette analyse répond aux obligations réglementaires de la loi Sapin II et du devoir de vigilance.

La cartographie porte sur l'ensemble des 123 familles d'achats et couvre un périmètre de 12 milliards d'euros (chiffres 2019). Elle a permis d'identifier et de prioriser les familles d'achats sur lesquelles des actions spécifiques de maîtrise des risques sont mises en œuvre, dans une démarche d'amélioration continue. En 2023, l'objectif est d'évoluer vers une cartographie dynamique permettant d'actualiser régulièrement les risques RSE fournisseurs par société ou activité.

Pour plus de détails : voir 7.2, et Plan de vigilance, 4.3.

3.3 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RISQUES EXTRA-FINANCIERS

Principaux risques	Engagements et Objectifs	Références	Indicateurs	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022	Périmètre*
Sécurité d'exploitation et Sûreté des personnes et des biens	Prioriser la sécurité des clients, des salariés, des partenaires et de l'environnement est la priorité Veiller à la tranquillité et sécurité des personnes et des biens par une politique de sûreté ciblée. PROGRAMME PRISME Objectif : 106 en 2026	4.1 Assurer la sécurité	Évènements de sécurité remarquables (ESR) (nb)	184	158	143	SNCF
		4.2 Assurer la sérénité des voyages	Atteintes physiques envers les clients et agents SNCF et vols simples contre les clients (nb)	9 257	11 642	14 973	SNCF
			Actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier (nb)	17 793	19 984	21 479	SNCF
			Actes d'incivilités et infractions à la législation (nb)	267 234	368 271	333 654	SNCF
Non-conformité	Veiller au respect des règles relatives à la protection des données à caractère personnel Objectif : 100% en 2025	2.2 Gouvernance conformité et éthique	Part du CA Europe couvert par un DPO (%)	n.c.	98	86	GROUPE
Accès de l'offre et réponse aux attentes clients	Faciliter la mobilité de tous les citoyens en améliorant l'accessibilité des structures ou services et en orientant les publics les plus fragiles Objectif: 736 points d'arrêt nationaux et régionaux en France accessibles en 2025 PROGRAMME SDNA Ad'AP Objectif : 100% en 2025	4.7 Favoriser l'accès à la mobilité en autonomie	Taux d'avancement de la mise en accessibilité des gares (%)	45,30	51,90	58	SNCF
		4.4 Réinventer la mobilité des voyageurs et des marchandises	Nombre de places de stationnement vélos (nb)	20 254	27 010	30 366	SNCF
		4.6 Proposer des offres de mobilité accessibles à tous	Taux de satisfaction client Baromètre image SNCF (%)	70	76	71	SNCF

01 – RAPPORT DE GESTION GROUPE SNCF

Principaux risques	Engagements et Objectifs	Références	Indicateurs	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022	Périmètre*
Changement climatique / atténuation	Objectif: Améliorer la performance énergétique de la traction des trains et du parc immobilier	5.4 Réduire les émissions du secteur du transport	Consommation d'énergie totale (GWh)	14 838	16 428	17 846	GROUPE
			Consommation d'énergie pour la traction ferroviaire (GWh)	8 426	9 412	10 344	SNCF Keolis Autres
			Part d'énergie renouvelable dans le mix électricité traction ferroviaire (% de la consommation) Objectif 20% en 2030	n.c.	0,1	0,3	SNCF
			Consommation de carburants des véhicules routiers des flottes commerciales (GWh)	3 764	4 106	4 307	GEODIS Keolis Autres
			Consommation de kérosène de véhicules aérien (en GWh)	0	97	364	GEODIS
			Consommation d'énergie des véhicules routiers de service (en GWh)	222	266	263	SNCF GEODIS Autres
			Consommation des engins de chantier (en GWh)	n.c.	n.c.	6	GEODIS Autres
		5.5 Réduire les émissions du secteur du bâtiment	Consommation d'énergie des bâtiments (en GWh)	2 426	2 546	2 563	GROUPE
Changement climatique / atténuation	Sensibiliser nos clients à des solutions de mobilité toujours plus respectueuses de la planète grâce à des outils pour faciliter le choix des transports multimodaux bas carbone Proposer aux chargeurs des solutions multimodales peu carbonées pour contribuer à doubler la part du rail dans le fret en Europe (de 15 à 30%) et en France (de 9 à 18%) entre 2020 et 2030	4.4 Réinventer la mobilité des voyageurs 4.5 Rééquilibrer la part du rail dans le fret 4.8 Faciliter et encourager la mobilité bas-carbone pour contribuer à l'atteinte de l'objectif français de neutralité carbone en 2050 5.4 Réduire les émissions du secteur des transports	Émissions de gaz à effet de serre (kt de CO ₂ e) liées aux consommations d'énergie Scope 1&2&3	2 814	2 961	3 260	GROUPE
	Tenir une trajectoire de réduction des émissions de carbone pour le train, les bâtiments et toutes nos activités, en consommant moins et en utilisant d'autres énergies Objectif: - 30% GES de traction et -50% GES pour le parc immobilier entre 2015 et 2030	5.5 Devenir un acteur engagé dans la performance énergétique des bâtiments 6. Améliorer l'adaptation et la résilience des activités face au changement climatique					
Changement climatique / adaptation	Piloter un plan d'action d'adaptation au changement climatique pour garantir la résilience et la durabilité des offres de mobilité	6. Améliorer l'adaptation et la résilience des activités face au changement climatique	Minutes perdues cause réseau intempéries (nb)	628 750	692 290	608 439	SNCF
			Trains supprimés cause réseau intempéries (nb)	4 436	5 388	3 478	SNCF

Principaux risques	Engagements et Objectifs	Références	Indicateurs	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022	Périmètre
Normes et réglementation environnement	Déployer des SME dans les sociétés du Groupe pour améliorer la performance environnementale de la SNCF	5.2 Optimiser le management de l'environnement	Établissements industriels ferroviaires certifiés ISO 14001 (%)	90	88	95	SNCF
	Lutter contre l'épuisement des ressources et contre les impacts de la production de matière et de déchets sur les ressources naturelles, la biodiversité et le climat Viser une trajectoire Zéro déchet non valorisé à horizon 2030 sur les produits au cœur de l'activité ferroviaire	5.8 Réduire la consommation de ressources et valoriser les matières dans une démarche d'économie circulaire	Quantité totale de déchets dangereux produits (K. tonne)	69,4	75,2	67,6	GRUPE
	Poursuivre nos engagements dans le cadre du dispositif Act4Nature Anticiper l'interdiction des produits phytosanitaires à base de glyphosate fin 2021	5.9 Préserver les ressources naturelles et la biodiversité	Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (Hors biocontrôle) (%)	15,40	16,80	30,00	SNCF
Fournisseurs	Accompagner l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi ou en situation de handicap par l'intégration de clauses sociales dans les marchés Objectif 100 (M€) en 2030	7.2 Développer une politique ambitieuse d'achats responsables	Achats solidaires (M€)	26,80	33,50	34,49	SNCF Hors Fret SNCF en 2022
	Augmenter le poids des critères RSE dans le choix de nos sous-traitants et améliorer notre performance d'acheteur responsable Objectif 100% en 2025		Part du montant d'achats contractualisé sur l'année N et couvert par une notation des offres RSE à 20% de la note globale (%)	5,00	36	52	SNCF
	Renforcement des critères RSE tout au long du process achats pour promouvoir la performance sociale et environnementale		Performance RSE des fournisseurs (note sur 100) dont social et droits de l'homme	56,5 59	57,4 60,2	58,6 61	SNCF
Corruption et manque au devoir de probité	Promouvoir les comportements éthiques et contrôler la mise en œuvre de la charte éthique	2.2 Gouvernance conformité et éthique	Alertes éthiques reçues (nb)	95	110	227	SNCF
			Enquêtes réalisées par la direction Éthique Groupe (nb)	24	22	15	SNCF
			Taux du personnel exposé au risque de corruption formé (%)	n.c	n.c	45,64	SNCF

Principaux risques	Engagements et Objectifs	Références	Indicateurs	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022	Périmètre*
Santé sécurité au travail	Évaluer, prévenir et mieux maîtriser tous les risques liés à la sécurité à la santé et à la qualité de vie au travail des salariés SNCF PROGRAMME SNCF&MOI	8.1 Accompagner les salariés avec le Programme Humain	Taux de gravité des accidents du travail (pour 1000 heures travaillées)	1,66	1,77	2,03	GROUPE
		8.5 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	Taux de fréquence des accidents du travail (pour 1 000 000 heures travaillées)	16,93	20,77	20,41	GROUPE
		8.5 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	Taux absentéisme (maladie/blessures hors service) en France (%)	7,08	6,8	7,6	GROUPE
Cohésion sociale dialogue social engagement des salariés	Entretenir un dialogue social de qualité PROGRAMME SNCF&MOI	8.1 Programme Humain 8.4 Favoriser les conditions d'un dialogue social nourri	Journées perdues par agent lors de mouvements sociaux (nb)	1,35	0,47	0,94	SNCF
	Développer un vivre et travailler ensemble de qualité en favorisant une culture de l'inclusion PROGRAMME SNCF&MOI	8.1 Programme Humain 8.6 Mieux vivre ensemble	Effectif féminin (%)	25,0	25,9	26,0	GROUPE
	Faire progresser l'engagement et la satisfaction des salariés par des politiques et actions PROGRAMME SNCF&MOI Objectif 75% en 2030	8.1 Programme Humain Baromètre SNCF&MOI	Engagement des salariés (%)	n.c.	64	65	SNCF
Attractivité marque employeur	Renforcer l'attractivité des métiers pour attirer les talents et proposer une offre de formation et des mobilités attractives pour demeurer un employeur de référence et de préférence Objectif: Recruter 7000 alternants en 2023 PROGRAMME SNCF&MOI	8.1 Programme Humain	Recrutements en CDI en France (nb)	10 045	11 622	14 305	GROUPE
		8.2 Attirer et fidéliser les talents	Part des femmes cadres (%)	35,0	35,4	36,2	GROUPE
		8.6 Mieux vivre ensemble	Licenciements (nb)	10 739	6 569	4 090	GROUPE
		8.7 Soutenir l'engagement des salariés	Contrats en alternance en France (nb)	7 109	8139	4 890	GROUPE hors GEODIS en 2022
			Turnover (%)	9,2	11,7	13,9	GROUPE
Gestion des compétences	Permettre aux salariés de s'adapter aux évolutions des métiers, des techniques et des organisations, par des mobilités professionnelles facilitées à l'échelle du Groupe, par des parcours professionnels construits et des formations adaptées. PROGRAMME SNCF&MOI	8.1 Programme Humain	Heures de formation en France (en milliers)	3 743	5 228	5 474	SNCF hors GEODIS
		8.2 Attirer et fidéliser les talents	Part des salariés ayant bénéficié d'une formation au moins en France (%)	71,00	69,00	76,70	GROUPE hors GEODIS

La définition des indicateurs est reprise dans le cadre de reporting.

(*) Le périmètre des indicateurs de la DPEF correspond :

– Soit à la SNCF : SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Fret SNCF

– Soit au Groupe : SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Rail Logistics Europe, Keolis, GEODIS.

Le risque d'évasion fiscale est inclus dans la cartographie des risques extra-financiers, conformément aux exigences de la loi française n° 2018-898 du 23 octobre 2018 relative à la lutte contre la fraude. Cependant, il ne ressort pas comme un risque prioritaire au regard de la stratégie fiscale de la SNCF.

3.4 STRATÉGIE FISCALE DU GROUPE SNCF

3.4.1 Contexte

Les médias, l'opinion publique ainsi que les organisations non gouvernementales accordent une attention croissante aux problématiques d'évasion fiscale internationale par les grands groupes multinationaux. En outre, dans un contexte où les finances publiques subissent une pression grandissante, les gouvernements sont particulièrement attentifs à l'érosion de la base fiscale résultant de l'attribution artificielle de bénéfices imposables au sein de

juridictions fiscales différentes de celles où l'activité économique effective a lieu.

En 2015, dans le cadre de son projet BEPS (Base Erosion and Profit Shifting) visant à lutter contre l'érosion de la base d'imposition et le transfert de bénéfices, l'Organisation de coopération et de développement économique (l'OCDE) a publié un ensemble de recommandations permettant une action internationale coordonnée afin de réformer le système de taxation internationale existant et d'en supprimer les faiblesses.

3.4.2 Nos engagements

- S’acquitter du juste montant d’impôt dans le respect des délais légaux.
- Piloter la politique fiscale de façon responsable.
- Gérer efficacement le risque fiscal.
- Établir des relations de travail constructives avec les administrations fiscales.

3.4.3 Politique et actions

En tant que groupe multinational exerçant ses activités à l’échelle mondiale, le groupe SNCF reconnaît le rôle clé que les impôts jouent dans la construction du budget des pays au sein desquels il développe ses activités. L’ensemble des entités du Groupe soutient l’initiative BEPS et est convaincu que les efforts en matière de transparence fiscale contribueront à limiter la concurrence fiscale déloyale et profiteront ainsi au développement de ses activités.

Le groupe SNCF applique les lignes directrices suivantes :

- Les filiales du groupe SNCF agissent comme des contribuables responsables au niveau mondial, dans le respect des législations fiscales et des règlements applicables.
- La SNCF incite les pratiques commerciales éthiques et transparentes.
- La SNCF promeut un dialogue ouvert et fondé sur la confiance entre les décideurs en matière de politique fiscale et les entreprises.
- La SNCF dispose d’une équipe fiscale étroitement liée aux différents acteurs intervenant dans le cadre fiscal international, avec pour objectif principal de se conformer à ce cadre.
- La SNCF s’engage à communiquer des informations claires et transparentes aux différentes administrations fiscales afin de permettre à ces dernières d’appréhender au mieux la stratégie fiscale du Groupe.

3.4.3.1 Conformité - S’acquitter du juste montant d’impôt dans le respect des délais légaux

Le groupe SNCF s’engage à se conformer à la législation et à la réglementation fiscale des pays dans lesquels les entités du Groupe exercent une activité. Il s’agit donc de s’acquitter du juste montant d’impôt, dans les délais légaux et auprès de la juridiction fiscale du pays dans lequel cet impôt est dû. Cela implique également de déclarer tous les faits et circonstances pertinents, et de solliciter les exonérations et incitations fiscales existantes.

Par ailleurs, le groupe SNCF dépose chaque année auprès de l’administration fiscale française une « déclaration pays par pays » (Country by Country Report, ou CbCR), conformément aux recommandations internationales et à la législation fiscale française.

Cette déclaration comprend, pour chaque territoire d’implantation du Groupe, les données agrégées suivantes relatives à l’exercice considéré :

- Le chiffre d’affaires résultant des transactions intragroupes
- Le chiffre d’affaires résultant des transactions avec des parties indépendantes
- Le chiffre d’affaires total
- Le bénéfice ou la perte avant impôts sur les bénéfices
- Les impôts sur les bénéfices acquittés
- Les impôts sur les bénéfices dus
- Le capital social

- Les bénéfices non distribués à la fin de l’exercice
- Le nombre d’employés en équivalent temps plein
- Les actifs corporels hors trésorerie et équivalents de trésorerie.

La preuve d’impôt figure dans le Rapport financier annuel Groupe, Comptes consolidés annuels du groupe SNCF, 7. Impôts sur les résultats. Elle consiste à comparer un impôt théorique à l’impôt comptabilisé et à expliquer l’écart entre ces deux montants.

Pour plus de détails sur les impôts acquittés : voir Comptes consolidés annuels Groupe SNCF, 7.

3.4.3.2 Responsabilité dans le pilotage de la politique fiscale

La stratégie fiscale pour le groupe SNCF est définie par la direction des Affaires fiscales Groupe et est déclinée à l’ensemble des entités du groupe SNCF, y compris GEODIS et Keolis, qu’elles soient établies en France ou à l’étranger.

Pour plus de détails sur les principales entités du périmètre : voir Comptes consolidés annuels Groupe SNCF, 10.

Aucune de ces entités n’a été définitivement condamnée pour infraction à la législation fiscale.

La direction des Affaires fiscales Groupe veille à ce que l’ensemble des filiales se conforme à la stratégie fiscale définie par le Groupe. Pour ce faire, le directeur fiscal Groupe s’appuie sur l’expertise d’une trentaine de collaborateurs, qui interviennent dans tous les domaines de la fiscalité (France/international, tout type d’impôt...). Des journées de formation sont organisées chaque année par la direction des Affaires fiscales Groupe à destination des métiers financiers afin d’expliquer les mesures nouvelles et répondre aux questions.

La direction des Affaires fiscales du groupe SNCF a la responsabilité de :

- **Définir la politique de prix de transfert pour l’ensemble des activités du Groupe**, en veillant à ce que les sociétés du groupe SNCF appliquent cette politique
- **S’assurer de la bonne application des dispositions prévues par les conventions fiscales** conclues par les pays dans lesquels opère le groupe SNCF.

Dans le cadre du développement de ses activités commerciales, le groupe SNCF tient compte, parmi d’autres facteurs, de la réglementation fiscale des pays au sein desquels elle intervient, avec pour objectif de maximiser de façon durable la création de valeur pour ses partenaires ou ses salariés.

En outre, toute implantation dans un État est dotée d’une substance économique et commerciale et prend en compte les incidences potentielles sur la réputation et l’intégrité éthique du groupe SNCF. **L’entreprise ne met pas en place de schémas artificiels à visée exclusivement fiscale.**

Chaque entité au sein du groupe SNCF adopte une démarche responsable et prudente : aucun dispositif dont le but principal ou exclusif serait fiscal n’est mis en œuvre. Par ailleurs, **en matière de transactions transfrontalières, le groupe SNCF applique les principes de l’OCDE** et s’assure que les règles en matière de prix de transfert définies au sein du Groupe respectent le « principe de pleine concurrence ». Ces transactions transfrontalières font l’objet d’une documentation au sein du Groupe et sont intégralement déclarées auprès des administrations lorsque cela est exigé par la réglementation fiscale du pays.

Chaque projet majeur pour l'entreprise fait l'objet d'un passage devant un comité d'engagement pour validation. Pour chacun de ces projets, la direction fiscale est sollicitée et rédige une analyse des aspects fiscaux du projet. Son analyse comporte un avis et le cas échéant des recommandations qui font l'objet d'un échange avec le porteur du projet. La direction des Affaires fiscales Groupe peut être amenée à intervenir au sein de comités des engagements afin de donner son avis devant les membres.

3.4.3.3 Gestion efficace du risque fiscal

Eu égard à l'étendue des activités et des obligations fiscales qui incombent au Groupe, des incertitudes liées à l'interprétation de dispositions fiscales locales ou internationales peuvent parfois apparaître. En outre, des conflits de compétences juridictionnelles peuvent conduire à des désaccords concernant le pays susceptible d'appréhender le bénéfice imposable.

Le groupe SNCF entend à la fois identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal, afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale.

Salariés qualifiés et enjeux fiscaux sécurisés

Le groupe SNCF emploie des salariés qualifiés dans tous les domaines financiers. Ces experts ont la responsabilité de la gestion de la fiscalité, liée à la fois aux retenues à la source et aux déclarations d'impôts.

La direction des Affaires fiscales du groupe SNCF assure le respect des obligations pour l'ensemble des impôts et taxes, tels que notamment en matière de TVA, d'impôt sur les sociétés, et d'impôt sur les salaires.

Afin de sécuriser les enjeux fiscaux des opérations qui sont envisagées, les projets majeurs donnent lieu à assistance et conseil de la part de la direction des Affaires fiscales du Groupe et les principaux contrats font l'objet d'une revue et analyse fiscale avant signature.

Les déclarations de résultats fiscaux sont également revues par les équipes fiscales de la direction des Affaires fiscales de la SNCF et au sein de Keolis, pour l'ensemble des entités membres du groupe d'intégration fiscale SNCF (230 sociétés en 2022) et du groupe d'intégration fiscale Keolis (300 sociétés en 2022) en France.

La direction des Affaires fiscales Groupe est notamment composée :

- D'une part, de fiscalistes en charge d'un périmètre d'entités. Cette proximité avec les opérationnels permet de connaître les projets et de répondre aux questions au quotidien.
- D'autre part de fiscalistes spécialisés (prix de transfert, TVA notamment) qui sont en mesure de produire des analyses plus complexes.
- Enfin d'un salarié en charge de la veille fiscale.

3.4.3.4 Relation de travail constructive avec les administrations fiscales

Le groupe SNCF et les entités qui le composent entretiennent des relations de travail professionnelles, coopératives et respectueuses avec l'ensemble des autorités fiscales des juridictions dans lesquelles ils opèrent.

3.5 TAXONOMIE ENVIRONNEMENTALE

3.5.1 Enjeux de la réglementation Taxonomie pour le groupe SNCF

Le règlement Taxonomie UE 2020/852 s'inscrit dans le prolongement des accords de Paris de 2015 et du Green Deal européen. Il répond aux besoins des acteurs financiers, investisseurs et assureurs notamment, d'une définition commune et partagée de la notion de durabilité, ainsi que d'une information standardisée et comparable sur les enjeux environnementaux et sociaux. Issu de trois ans de travaux de la Plateforme européenne sur la finance durable, il est applicable sans transposition en droit national depuis l'exercice 2021 pour les entreprises d'intérêt public.

Le règlement Taxonomie vise à mesurer la contribution des entreprises déclarantes à six objectifs environnementaux :

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

Les modalités d'application du règlement Taxonomie sont décrites dans des actes délégués. Le premier acte délégué du règlement taxonomie décrit les secteurs d'activités référencés au regard de l'adaptation² au changement climatique et de l'atténuation³ du changement climatique. Ces secteurs ont été identifiés au regard de leur contribution significative aux enjeux climat.

L'application du règlement taxonomie est progressive. Pour l'exercice 2021, le règlement prévoyait la publication par les entreprises de leur périmètre éligible, c'est-à-dire la correspondance entre leurs activités et celles référencées dans les actes délégués.

En 2022, le règlement prévoit la déclaration d'alignement de ces périmètres éligibles, L'alignement consiste à analyser si une activité répond à trois critères définis dans ces actes délégués :

- Contribution substantielle à l'un des six objectifs environnementaux,
- Absence d'effets collatéraux sur les cinq autres objectifs
- Respect de garanties minimales.

L'alignement est évalué sur trois indicateurs financiers : chiffre d'affaires (CA), investissements (CAPEX) et charges d'exploitation (OPEX), décrits dans l'article 8 du règlement Taxonomie.

Enfin, l'année 2023 devrait voir la publication des actes délégués relatifs aux quatre autres objectifs environnementaux, que les entreprises concernées devront intégrer à leur publication à partir de l'exercice 2024.

² https://ec.europa.eu/finance/docs/level-2-measures/taxonomy-regulation-delegated-act-2021-2800-annex-1_en.pdf

³ https://ec.europa.eu/finance/docs/level-2-measures/taxonomy-regulation-delegated-act-2021-2800-annex-2_en.pdf

Au-delà de l'enjeu règlementaire, la taxonomie est une opportunité pour donner une représentation financière de l'engagement de la SNCF en faveur du transport bas carbone. Avec 10% des voyageurs et marchandises transportés en France pour moins de 1% des émissions de CO₂e, sur les 30% que représente le secteur des transports, le ferroviaire est l'un des modes de transports les plus respectueux de l'environnement. Face à l'urgence climatique, la SNCF s'engage d'une part à réduire fortement ses émissions et d'autre part à favoriser l'usage du train pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs inscrits par la France dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). (Cf. DPEF § 4.8 Faciliter et encourager le transport bas carbone, § 5.3 Diminuer la consommation d'énergie et les émissions carbone & § 9 Rapport annuel de la trajectoire carbone des activités SNCF en France). Les analyses menées ont conduit à considérer que les activités du Groupe sont orientées vers l'objectif d'atténuation du changement climatique.

L'adaptation au changement climatique a quant à elle été analysée, par chaque société du groupe SNCF, sous l'angle des critères de l'absence d'effet collatéral (DNSH). A ce titre, la FAQ publiée par la Commission Européenne le 19 décembre 2022 apportant des clarifications sur l'Acte Délégué Climat précise que les critères de contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique, tels qu'ils sont inclus dans l'annexe II de l'acte délégué climat, ajoutent l'exigence de mettre en œuvre les solutions d'adaptation identifiées, reflétant ainsi un niveau d'ambition plus élevé que celui du DNSH Adaptation.

L'analyse du critère de respect des garanties minimales tel que défini dans l'Article 18 du règlement Taxonomie UE 2020/852 a été conduite sur la base des recommandations du Rapport final sur les Garanties Minimales de la Plateforme européenne sur la Finance Durable du 11 Octobre 2022. Elle s'est appuyée sur le Plan de vigilance du groupe SNCF et l'analyse de risques menée dans le cadre de la loi Sapin II.

Ce chapitre Taxonomie présente dans un premier temps le périmètre éligible du Groupe. Il présente ensuite les trois indicateurs de durabilité prévus au règlement : Chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX alignés en décrivant les activités et actions associées. Une dernière partie est consacrée à la présentation de la méthodologie appliquée pour déterminer ces indicateurs, en particulier la collecte des données et les règles de calculs.

3.5.2 Le périmètre éligible du Groupe

L'analyse d'éligibilité des activités du groupe SNCF a été déterminée par la mise en correspondance des entités de l'ensemble du Groupe et les secteurs d'activités décrits par la taxonomie dans l'Annexe 1 de l'Acte Délégué Climat.

Cette analyse a été réalisée en utilisant la correspondance entre les codes NAF & NACE des entités du Groupe et celles du règlement Taxonomie. Cette correspondance technique a été affinée et approfondie dans certains cas. Les entités étrangères ne disposant pas de codes NAF & NACE ont été classifiées au vu de la description de leurs activités. Les entités aux activités multiples et significatives ont été affectées à différents secteurs d'activités de la taxonomie.

Cette analyse a permis d'établir la correspondance entre les activités du groupe SNCF et le secteur des transports (6). Plus marginalement, une correspondance a été établie avec les activités industrielles (3.3) et immobilières (7).

Pour l'exercice 2022, les activités du groupe SNCF sont éligibles selon les chiffres clés suivants par indicateur :



Chiffre d'affaires
76 % d'éligibilité



CAPEX
93 % d'éligibilité



OPEX
80 % d'éligibilité

L'éligibilité générale du Groupe est conséquente. Elle représente plus des trois quarts du chiffre d'affaires et la quasi-totalité des CAPEX. Au-delà de la seule correspondance technique, ce haut niveau d'éligibilité traduit le potentiel contributif important des activités de la SNCF à la décarbonation de la mobilité.

Sur l'exercice 2022, cette éligibilité se décompose de la manière suivante par activité taxonomie :

Activités taxonomie	CA éligible	CAPEX éligibles	OPEX éligibles
Total groupe SNCF (M€)	41 449	9 682	4 270
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	17 059	613	152
6.2 - Transport ferroviaire de fret Rail Logistics Europe	1 591	288	46
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	5 573	307	465
6.6 - Transport routier de fret	4 278	920	-
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	2 658	6 380	1 455
3.3 - Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	79	26	- 24
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	176	498	1 305
% Éligibilité	76%	93%	80%
<i>* dont activités N/s non détaillées : 6.4 , 6.5, 6.10, 6.11, 6.15, 6.16, 7.3, 7.4, 7.6, 3.6</i>	143	14	5

C'est sur le chiffre d'affaires que les activités de transport sont les plus contributives (68%).

Sur les CAPEX et OPEX, ce sont en revanche les activités d'infrastructure qui représentent la plus grande part des contributions. Ce poids relatif important est lié à la haute intensité capitalistique du secteur ferroviaire essentiellement liée aux coûts importants de la régénération et de la maintenance du réseau ferroviaire.

Les analyses menées ont conduit à exclure du chiffre d'affaires éligible les activités suivantes :

- Activités de courtage du groupe GEODIS qui ne correspondent pas à une activité taxonomie
- Activités réalisées sur les entités transverses du siège du Groupe (Corporate, centre de services partagés)
- Entités de Keolis qui ne correspondent pas à une activité taxonomie
- Redevances de concessions commerciales de l'activité de gestion de SNCF Gares & Connexions.

Les CAPEX et OPEX exclus de l'éligibilité sont ceux portés sur des entités non éligibles (Corporate, entités support) ou sur des investissements non rattachables à des activités taxonomie.

Une légère évolution de l'éligibilité est constatée entre les deux exercices, elle porte essentiellement sur les CAPEX et les OPEX comme détaillé dans le tableau ci-après :

Activités taxonomie	2022			2021		
	CA éligible	CAPEX éligibles	OPEX éligibles	CA éligible	CAPEX éligibles	OPEX éligibles
Total groupe SNCF (M€)	41 449	9 682	4 270	34 752	9 610	7 312
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	41%	6%	4%	40%	5%	0%
6.2 - Transport ferroviaire de fret Rail Logistics Europe	4%	3%	1%	4%	4%	0%
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	13%	3%	11%	14%	3%	0%
6.6 - Transport routier de fret	10%	10%	0%	10%	5%	0%
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	6%	66%	34%	7%	68%	59%
3.3 - Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	0%	0%	-1%	0%	7%	16%
7.7 Acquisition et propriété de batiments	0%	5%	31%	0%	3%	16%
% Eligibilité	76%	93%	80%	77%	96%	94%

L'éligibilité du chiffre d'affaires est restée stable entre les deux exercices représentant 76% contre 75% en 2021. Elle reste portée pour l'essentiel par les activités 6.1, 6.2, 6.3, 6.6 et 6.14, représentant 75% du chiffre d'affaires éligible.

Sur les CAPEX, l'éligibilité globale est en baisse de 3 points. Elle s'explique par un recul des investissements éligibles sur les activités 3.3 et 6.1 essentiellement dû à une analyse plus fine du périmètre éligible en 2022. Cette analyse combinée des deux activités est à corréliser avec le reclassement ayant consisté à rattacher à l'activité 6.1 les flux d'investissements initialement classés en 3.3. Ce reclassement a été réalisé en considérant la destination transport ferroviaire de passagers des investissements réalisés. Le classement des flux associés aux entités assurant la maintenance et rénovation du matériel roulant (DIN, Masteris) a quant à lui été maintenu sur l'activité 3.3.

Les données détaillées de cet alignement figurent dans le tableau ci-après :

Un léger recul des investissements sur l'activité 6.2 contribue par ailleurs à cette évolution de l'éligibilité.

Sur les OPEX, la diminution globale de 14 points de l'éligibilité s'explique par le double effet d'une qualification plus fine des charges du périmètre et des charges éligibles, portant particulièrement sur le périmètre de l'activité 6.14.

3.5.3 L'alignement du groupe SNCF

3.5.3.1 Chiffre d'affaires aligné

Une activité est alignée si elle contribue substantiellement à tout ou partie des objectifs environnementaux des actes délégués du règlement Taxonomie, sans effet collatéral sur les autres objectifs environnementaux et en respectant des garanties minimales, tel que décrit dans l'Article 3 du règlement Taxonomie.

Appliquée au chiffre d'affaires, cette définition a conduit à rechercher la correspondance entre les activités courantes du Groupe et cette définition. Cette recherche s'est faite à l'intérieur du périmètre des activités éligibles et en étudiant au cas par cas les critères définis dans les actes délégués.

Le chiffre d'affaires aligné s'élève à 18 Md€, il représente près de 44% des activités du groupe SNCF.

Cet alignement est essentiellement porté sur les activités 6.1 Transport ferroviaire de passagers (35 %), 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire (4 %), 6.3 Transport urbain et suburbain de passagers (2%) et 6.2 Transport ferroviaire de fret (2 %). Il convient de noter qu'une approche sectorisée aux seules activités de transport ferroviaire SNCF conduirait à un taux d'alignement du chiffre d'affaires de l'ordre de 84%.

Activités économiques (1)	Chiffre d'affaires absolu (3)	Part du Chiffre d'affaires (4)	Critères de contribution substantielle		Critères d'absence de préjudice important (DNSH - Does Not Significantly Harm)							Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie, année N (18)	Catégorie activité habituelle (20)	Catégorie activité transitoire (21)	
			Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Ressources aquatiques et marines (13)	Economie circulaire (14)	Pollution (15)	Biodiversité et écosystèmes (16)	Garanties minimales (17)				%
A. Activités éligibles à la taxonomie															
A.1 Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)															
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	14 460	35%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	35%		
6.2 - Transport ferroviaire de fret	893	2%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	2%		
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	1 027	2%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	2%		
6.4 - Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	1	0%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	0%		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	1 765	4%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	4%	H	
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (i.e alignés à la taxonomie) (A.1)	18 145	44%											44%		
A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)															
3.3 - Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	79	0%													
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	2 599	6%													
6.2 - Transport ferroviaire de fret	698	2%													
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	4 546	11%													
6.4 - Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	6	0%													
6.5 - Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	111	0%													
6.6 - Transport routier de fret	4 278	10%													
6.11 - Transports maritimes et côtiers de passagers	12	0%													
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	893	2%													
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments	176	0%													
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)	13 399	32%													
Total (A.1 + A.2)	31 544	76%													
B. Activités non éligibles à la taxonomie															
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie (B)	9 905	24%													
Total (A+B)	41 449	100%													

Le chiffre d'affaires figurant au pied du tableau correspond au chiffre d'affaires externe du Groupe figurant dans le Rapport de gestion § 4.1 Principaux indicateurs clés de performance financière.

Le chiffre d'affaires aligné au titre de l'activité 6.1 Transport ferroviaire de passagers correspond au transport réalisé avec du matériel électrique sur le territoire français et européen :

– Transport à grande vitesse (Inoui, OUIGO et filiales Voyageurs),

– Transport régional ou interrégional réalisé par les activités TER et Intercités,

– Transport en Île-de-France réalisé par Transilien.

Il inclut également une petite part de transport ferroviaire réalisé par Keolis.

Le chiffre d'affaires aligné au titre de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspond à la redevance d'accès sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi qu'une part marginale de redevances d'accès en gares.

Sur l'activité 6.3, le chiffre d'affaires aligné est porté sur les entités du Groupe exploitant un parc de véhicules, dont une part est constituée de véhicules électriques ou à hydrogène. Ce chiffre d'affaires aligné est localisé en France et à l'international respectivement à hauteur de 53% et 47% du chiffres d'affaires aligné.

Le chiffre d'affaires aligné au titre de l'activité 6.2 Transport ferroviaire de fret correspond à l'activité de fret réalisée avec du matériel ferroviaire électrique tant par Fret SNCF que certaines filiales françaises et européennes de R4L.

Enfin, le chiffre d'affaires aligné au titre de l'activités 6.4 correspond à l'activité issue de tournées de vélos cargos.

3.5.3.1.1 Indicateur additionnel de performance

Selon les recommandations de l'AMF dans le rapport « *Éclairages sur le premier reporting Taxonomie des sociétés cotée* » de novembre 22, une part de l'activité courante non alignée mais remplissant une partie des critères des actes délégués peut être valorisée en tant qu'indicateur additionnel de performance. Plusieurs segments de chiffre d'affaires associés aux activités 6.1 et 6.2 ont ainsi été identifiés.

Le chiffre d'affaires relevant de cette catégorie s'élève à 2,2 Md€ et représente 5 % du chiffre d'affaires total du Groupe. Il est détaillé dans le tableau ci-après :

Activités Taxonomie	Segment d'activité associables à des Indicateurs Additionnels de Performance (IAP)	IAP sur CA
	CA Total groupe SNCF (M€)	41 449
6.1	CA réalisé avec des engins bimode	1 872
6.2	CA réalisé avec des engins bimode	22
6.2	CA réalisé avec des engins électriques ne remplissant pas tous les critères DNSH	350
	Total du chiffre d'affaires IAP	2 244
	% du CA IAP	5%

Pour l'activité 6.1, le chiffre d'affaires réalisé avec des engins bi-mode ne répond pas aux critères d'alignement car les engins notamment Regiolis et AGC, conformes à la réglementation en vigueur à l'époque, ont été mis en service avant l'entrée en application du règlement européen 2016 / 1628 relatif à des normes d'émissions de véhicules.

Pour l'activité 6.2, l'indicateur inclut le chiffre d'affaires réalisé avec des engins bi-mode et celui réalisé avec du matériel électrique par les filiales dont les politiques d'économie circulaire sont insuffisantes au regard du critère d'économie circulaire.

3.5.3.2 CAPEX alignés

Au-delà des critères techniques d'alignement décrits précédemment, la détermination de cet indicateur a nécessité de déterminer les flux économiques répondant aux critères des CAPEX au sens de l'article 8 du règlement Taxonomie.

Cette analyse a conduit à retenir les investissements réalisés en propre par le Groupe ainsi que ceux issus de l'application de la norme IFRS 16 (droits d'utilisation). Elle a par ailleurs conduit à exclure les investissements associés à des actifs financiers de concession en application de la norme IFRIC 12.

Pour la SNCF, engagée de longue date dans la mobilité durable, les CAPEX alignés correspondent soit à des opérations permettant de maintenir l'appareil de

production en l'état (opération mi-vie sur le parc de matériel roulant, régénération du réseau ferroviaire etc.) soit d'opérer des transformations industrielles (acquisition de nouveaux types de matériel roulant, construction ou électrification de nouvelles voies). Parfois les investissements de rénovation sont combinés à des transformations industrielles.

L'encours de CAPEX annuels s'ajoute aux investissements engagés de longue date pour maintenir et transformer le réseau et le parc de matériel roulant, et figurant déjà dans les actifs⁴ du Groupe .

Les CAPEX alignés s'élèvent à 2 Md € représentant près de 21 % de l'ensemble des investissements du groupe SNCF

Cet alignement est essentiellement porté sur les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire (13%) et 6.1 Transport ferroviaire de passager (6%). Il est également porté de manière plus marginale sur les activités 6.2 transport ferroviaire de fret (0.8%), et 6.3 (0.2%). Il est détaillé dans le tableau ci-après :

⁴ Les actifs figurant au bilan au titre des actions des années passées ne sont pas repris dans le calcul de l'indicateur annuel de CAPEX alignés

Activités économiques (1)	CAPEX absolu (3)	Part du CAPEX (4)	Critères de contribution substantielle		Critères d'absence de préjudice important (DNSH - Does Not Significantly Harm)							Garanties minimales (17)	Part du CAPEX alignée sur la taxonomie, année N (18)	Catégorie activité habilitante (20)	Catégorie activité transitoire (21)
			Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Ressources aquatiques et marines (13)	Economie circulaire (14)	Pollution (15)	Biodiversité et écosystèmes (16)	%				
A. Activités éligibles à la taxonomie															
A.1 Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)															
3.6 - Autres technologies de fabrication à faible intensité de carbone	2	0,0%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	0%		
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	599	6,2%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	6%		
6.2 - Transport ferroviaire de fret	73	0,8%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	1%		
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	16	0,2%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	0%		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	1 235	12,8%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	13%	H	
7.3 - Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	0,1	0,0%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
7.4 - Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments (et dans des parcs de stationnement annexés à des bâtiments)	0,8	0,0%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
7.6 - Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	0,08	0,0%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments	71,6	0,7%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	1%		
CAPEX des activités durables sur le plan environnemental (i.e alignés à la taxonomie) (A.1)	1 997	20,6%											21%		
A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)															
3.3 - Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	26	0%													
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	14	0%													
6.2 - Transport ferroviaire de fret	215	2%													
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	291	3%													
6.4 - Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	2	0%													
6.5 - Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	10	0%													
6.6 - Transport routier de fret	920	10%													
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	5 145	53%													
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments	427	4%													
CAPEX des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)	7 050	73%													
Total (A.1 + A.2)	9 047	93%													
B. Activités non éligibles à la taxonomie															
CAPEX des activités non éligibles à la taxonomie (B)	635	7%													
Total (A+B)	9 682	100%													

Le total des CAPEX figurant au pied du tableau, et constituant le dénominateur de l'indicateur, comprend :

– Les investissements traditionnels sur les immobilisations corporelles et incorporelles, d'un total de 8 131 M€ (cf.

§ 4.1. Principaux indicateurs clés de performance financière figurant dans le rapport de gestion)

- Les droits d’utilisation, au titre du retraitement IFRS16 des contrats de location (1 052 M€)⁵
- Les entrées de périmètre retraitées de l’écart d’acquisition, amortissements et dépréciations (499 M€).³

Ces éléments, constituant le dénominateur des CAPEX, sont repris dans le tableau ci après :

M€	
1- Investissements	8 131
<i>Investissements tout financements</i>	9 936
<i>Nouveaux actifs financiers de concession</i>	-1 805
2- Droits d’utilisation	1 052
3- Entrées de périmètre (Valeurs brutes)	499
<i>Investissements (hors écarts d’acquisition)</i>	313
<i>Droits d’utilisation</i>	186
Total des CAPEX (dénominateur)	9 682

Les CAPEX alignés au titre de l’activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspondent à une partie des investissements réalisés sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi que dans les gares. Ils incluent notamment les opérations de régénération du réseau électrifié réalisés par les établissements, notamment d’Île-de-France, et les grands projets sur lesquels un système de management environnemental a été déployé (SME). À cela s’ajoutent les phases études des projets (ingénierie, études préalables, homologations) portant sur le réseau électrique. Ils incluent également les chantiers certifiés zéro déchet associés à une notice de respect de l’environnement (NRE) menés par SNCF Gares & Connexions, comme par exemple le projet sur le pôle d’échange multimodal de la gare Lyon Part Dieu, la rénovation de la gare RER de Paris Saint-Michel ou encore le projet d’accessibilité PMR en gare de Saint-Denis.

Les CAPEX alignés au titre de l’activité 6.1 Transport ferroviaire de passagers correspondent aux investissements réalisés sur du matériel roulant électrique :

- Acquisition de nouvelles rames électriques sur parc TGV : Rames Dasye, TGV 2N2, TGV M
- Rénovation de matériel ferroviaire
- Projets de modernisation de rames électrique TER, de voitures Corail
- Pose de compteurs sur les rames TGV, Transilien
- Projet ERTMS, système européen de normalisation de la signalisation en cours de déploiement ferroviaire

Les CAPEX alignés au titre de l’activité 6.2 Transport ferroviaire de fret correspondent aux investissements réalisés sur du matériel électrique R4L : Acquisition et location de locomotives électriques sur parc Fret SNCF et ses filiales et rénovation et opérations mi-vie sur le matériel électrique.

Pour l’activité 6.3, et alors que les acquisitions de flottes de véhicules électriques ont été significatives en 2022, à l’international, (essentiellement en Suède, au Danemark et aux Pays-Bas), mais également en France (transport

⁵ Ces éléments sont détaillés dans les états financiers consolidés. Les droits d’utilisation figurent dans le détail des droits d’utilisation. Les entrées de périmètre constituent une partie des variations de périmètre.

interurbain), les CAPEX alignés résultant de l’analyse des critères, correspondent principalement à des acquisitions ou investissements en France de :

- Véhicules électriques
- Bornes de recharge, travaux d’adaptation et électrification
- Vélos et infrastructures associés.

Des CAPEX alignés ont pu être identifiés sur l’activité 7.7 correspondant à des investissements au titre de droits d’utilisation sur des entrepôts logistiques basés en Europe et bénéficiant de certifications.

Sur les autres activités immobilières (7.3, 7.4 & 7.6), les CAPEX portent sur des équipements d’économie d’énergie, des stations de recharge de véhicule électrique et des panneaux photovoltaïques positionnés sur quelques sites de l’activité Distribution Express.

Les CAPEX alignés de l’activité 3.6 incluent les investissements en chariots électriques de manutention situés dans des entrepôts logistiques basés en France.

Enfin, les CAPEX alignés sur l’activités 6.5 portent sur des investissements en véhicules électriques.

3.5.3.2.1 Indicateurs additionnels

L’analyse des critères des actes délégués, en particulier la vérification de l’absence d’effets collatéraux, a conduit à exclure certaines opérations du périmètre des investissements alignés. Une partie d’entre elles est directement liée à la décarbonation des activités de transport et d’immobilier et peut être incluse dans les indicateurs additionnels de performance.

Plusieurs volants de CAPEX associés aux activités 6.1, 6.2 et 6.14 ont ainsi été identifiés.

Les CAPEX relevant de cette catégorie s’élèvent à 2,4 Md€, représentant 25 % des investissements du Groupe.

A ceux-ci s’ajoutent les investissements réalisés sur les actifs financiers de concession (IFRIC 12) d’un montant de 1,1 Md€.

L’ensemble de ces éléments sont détaillés dans le tableau ci-après :

Activités Taxonomie	Investissements associables à des Indicateurs Additionnels de Performance (IAP)	IAP sur CAPEX
CAPEX Total groupe SNCF (M€) - Investissements directs et droits d’utilisation		9 682
6.1	Investissements réalisés sur des engins bimode	7
6.2	Investissements sur engins bimode	4
6.2	Investissements (ou DU) réalisé avec des engins électriques ne remplissant pas tous les critères DNSH	92
6.14	Investissements sur réseau électrifié ne remplissant pas tous les critères DNSH	2 301
Total des CAPEX IAP (investissements en propre et DU)		2 405
%des CAPEX IAP		25%
6.1	Investissements sur actifs financiers de concession	1 120
Total des CAPEX IAP (actifs financiers de concession, investissements en propre et DU)		3 525

Pour l’activité 6.1, ces CAPEX incluent les investissements réalisés sur des engins bi-mode ne répondant pas aux critères d’alignement, les engins Regiolis et AGC, conformes à la réglementation en vigueur à l’époque ayant été mis en service avant l’entrée en application du règlement 2016 / 1628.

Pour l’activité 6.2, ces CAPEX incluent les investissements réalisés sur des engins bi-mode. Ils incluent également les investissements sur le parc

électrique de filiales ne respectant pas les critères d’alignement sur l’économie circulaire.

Pour l’activité 6.14, ils incluent les investissements réalisés sur le réseau ferroviaire électrifié mais ne respectant pas l’ensemble des critères des actes délégués du règlement.

Les investissements relevant de la catégorie des actifs financiers de concession (cf. § 4.1 Indicateurs clés de performance financière dans le rapport de gestion) correspondent à des investissements réalisés sur du parc d’engins géré par le Groupe mais relevant de la propriété des autorités organisatrices. La part électrique de ces investissements représentent 1,1 Md€, soit plus de 60% des flux d’investissements relevant de la norme IFRIC 12.

3.5.3.3 OPEX alignées

Selon l’article 8, les OPEX correspondent aux charges associées à la maintenance des actifs. Elles peuvent

également inclure des frais de recherche et développement. Ce premier niveau d’analyse a conduit à rechercher les charges associées à cette définition et à exclure notamment les charges associées aux achats, sous-traitance et charges de personnel, en application des recommandations de la CNCC. La typologie détaillée des comptes constituant les OPEX figure dans le volet méthodologie.

Les OPEX alignées représentent près de 8 % de l’ensemble des OPEX du groupe SNCF.

Cet alignement est essentiellement porté sur les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire (4%), 6.1 Transport ferroviaire de passagers (2%), 6.3 Transport urbain et interurbain de passagers (2%). Il est détaillé dans le tableau ci-après :

Activités économiques (1)	OPEX absolu (3) €	Part du OPEX (4) %	Critères de contribution substantielle		Critères d’absence de préjudice important (DNSH - Does Not Significantly Harm)										Part des OPEX alignés sur la taxonomie, année N (18) %	Catégorie activité habituelle (20) H	Catégorie activité transitoire (21) T	
			Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Ressources aquatiques et marines (13)	Economie circulaire (14)	Prévention de la Pollution (15)	Biodiversité et écosystèmes (16)	Garanties minimales (17)	O/N	O/N	O/N				O/N
A. Activités éligibles à la taxonomie																		
A.1 Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)																		
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	- 106	2%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	2%	
6.2 - Transport ferroviaire de fret	- 11	0%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	0%	
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	- 75	2%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	2%	
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	- 172	4%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	4%	H
OPEX des activités durables sur le plan environnemental (i.e alignées à la taxonomie) (A.1)	- 363	8%															8%	
A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)																		
3.3 - Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	24	- 1%																
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	- 46	1%																
6.2 - Transport ferroviaire de fret	- 35	1%																
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	- 391	9%																
6.4 - Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	- 1	0%																
6.5 - Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	- 3	0%																
6.11 - Transports maritimes et côtiers de passagers	- 1	0%																
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	- 1 283	30%																
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments	- 1 305	31%																
OPEX des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)	- 3 041	71%																
Total (A.1 + A.2)	- 3 403	80%																
B. Activités non éligibles à la taxonomie																		
OPEX des activités non éligibles à la taxonomie (B)	- 867	20%																
Total (A+B)	- 4 270	100%																

Le total des OPEX de ce tableau est issu d’une sélection de comptes constitutifs des achats et charges externes (§ 6.1 Résultats du Groupe du rapport de gestion).

Les OPEX alignées au titre de l’activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspondent aux opérations de maintenance réalisées sur le périmètre

électrifié du réseau ferroviaire ainsi qu’à celles réalisées dans les gares.

Les OPEX alignées au titre des activités 6.1 et 6.2 Transport ferroviaire de passager et de fret correspondent aux opérations de maintenance réalisées sur du matériel ferroviaire électrique. Pour l’activité 6.3, elles

correspondent aux opérations de maintenance sur du matériel de transport routier de passagers.

3.5.3.4 Perspectives

Le chiffre d'affaires et les CAPEX traduisent les effets d'actions à temporalité différente.

La part de 44% de chiffre d'affaires aligné reflète l'activité actuelle. Elle est marquée par l'engagement de longue date de la SNCF dans la fourniture d'une offre de mobilité à émission nulle de CO₂e ou faiblement carbonée.

La politique ambitieuse de décarbonation de la SNCF (-30% sur les activités de transport et -50% sur les activités immobilières à horizon 2030) repose en partie sur un recours à des solutions à zéro émission nette mais aussi sur des moyens alternatifs hors champ de l'alignement (bio-carburant, bi-mode). La poursuite de cette trajectoire devrait en partie favoriser la croissance du chiffre d'affaires aligné mais également celle de l'indicateur additionnel de performance sur le chiffre d'affaires.

Les CAPEX reflètent quant à eux l'effort d'investissement du Groupe tant pour maintenir le niveau d'alignement du chiffre d'affaires, issu des capacités actuelles de production, que pour opérer des transformations industrielles.

Le taux d'alignement actuel est représentatif du poids important des investissements sur le réseau ferroviaire, encore partiellement alignés. La poursuite de la politique de déploiement d'un SME sur tous les établissements à l'horizon 2025 ainsi que sur l'ensemble des chantiers de travaux devrait favoriser la croissance du taux d'alignement des CAPEX.

La croissance de programmes de rénovation des gares certifiés zéro déchet devrait également favoriser le développement de la part alignée des CAPEX.

À ces actions sur la composante infrastructures des investissements s'ajouteront les effets des programmes d'investissements portant sur le matériel ferroviaire électrique (passagers et fret).

Plus largement, les effets d'une amélioration des politiques d'économie circulaire, notamment sur les filiales du Groupe, pourront contribuer à faire progresser l'alignement de plusieurs activités Taxonomie.

3.5.4 Méthodologie

3.5.4.1 Analyse des critères de contribution substantielle

Le texte des actes délégués ne mentionne pas explicitement d'indicateurs financiers type Chiffre d'affaires, CAPEX mais englobe les enjeux économiques sous le terme générique « activité ». Le premier niveau d'analyse a donc été de flécher l'activité avec sa représentation sous la forme d'un indicateur.

Pour le chiffre d'affaires, le niveau d'activité a été apprécié au regard d'indicateurs extra-financiers homogènes (trafic, km etc.) correspondant à la définition taxonomie.

Pour les investissements et les OPEX, la notion d'activité a été appréhendée au regard des volumes financiers associés aux critères décrits. La grande disparité des événements associés à des CAPEX et OPEX : nombre d'engins acquis, nombres d'opérations de rénovation, nombre d'opérations de maintenance etc. ne permet pas de dégager un indicateur extra-financier homogène et pertinent pour les calculs de cet indicateur.

3.5.4.2 Chiffre d'affaires contribuant substantiellement

Pour les activités 6.1 et 6.2, la correspondance avec les critères des actes délégués a été établie en recherchant dans les systèmes d'information de gestion et de production les données associées à la part d'activité

« dont les émissions directes de CO₂e sont nulles » et celles utilisées par « un moteur conventionnel lorsqu'une telle infrastructure n'est pas disponible (bimodal) ». Ceci a conduit à détourner les activités de transport réalisées avec du matériel électrique et celles réalisées avec du matériel bi-mode (engin équipé de deux moteurs, l'un électrique, l'autre diesel).

Pour les activités 6.1 ce détournement a été réalisé à partir des trains km issus des parcs et parcours engins de la société SNCF Voyageurs et du chiffre d'affaires des filiales Voyageurs exploitant du parc grande vitesse électrique (Eurostar, Thalys, OUIGO, SVI). A ces données se sont ajoutés les km trains électriques des filiales de Keolis exploitant des trains.

Pour l'activité 6.2, le détournement du chiffre d'affaires réalisé avec du parc électrique ou bi-mode a été réalisé en s'appuyant sur les tonnes km fournies par l'entité et en excluant la part de Chiffre d'affaires associé au transport de combustible fossile. Cette part a été déterminée par analyse des flux de ventes.

L'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, correspond à l'exploitation de véhicules de transport urbain et suburbain de voyageurs et de transport routier de voyageurs (bus, car, tramway, métro). Les travaux pour déterminer la part de chiffre d'affaires contribuant substantiellement à l'alignement Taxonomie (dont les émissions de CO₂e à l'échappement sont nulles) ont consisté à :

- Identifier l'énergie de traction utilisée dans les entités relevant de cette activité taxonomique (Électricité / Hydrogène (H2) / Diesel / Autres énergies), pour ne retenir que les entités dont les émissions de CO₂e sont nulles à l'échappement (Électricité / Hydrogène).

- Utiliser les kms parcourus, par mode de traction et par énergie, afin d'appliquer le ratio de la part des kms électriques/H2 sur les kms totaux.

La contribution substantielle des activités 6.4 et 6.5 a été évaluée sur la base du nombre de tournées de vélos cargos et véhicules électriques ou hydrogène de type M1, N1 ou L. L'identification a été réalisée à partir des données de production des entités concernées collectées via des questionnaires.

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en détournant le chiffre d'affaires associé aux péages et redevances sur le réseau électrifié. Les données d'appui ont été les classifications UIC⁶ du réseau ferroviaire. Le chiffre d'affaires réalisé par l'activité de gestion des gares a quant à lui été pris dans son intégralité en application de la définition de l'acte délégué « l'infrastructure et les installations sont dédiées au transfert de voyageurs du rail vers le rail ou à partir d'autres modes de transport vers le rail »

Pour l'activité 3.3, les investigations ont conduit à rechercher la part de chiffre d'affaires associé à de la rénovation de matériel roulant électrique ou bi-mode. L'absence de données homogènes dans les SI et les faibles enjeux ont conduit à ne pas identifier de contribution substantielle sur cette activité.

Pour l'activité 7.7, les investigations ont conduit à rechercher dans le parc immobilier les immeubles relevant de la catégorie DPE A : « Dans le cas de bâtiments construits avant le 31 décembre 2020, un certificat de performance énergétique relevant au minimum de la classe A a été délivré ». L'absence de bâtiment relevant

⁶ Appellation sur les types de voies, de reconnaissance internationale dans le monde du chemin de fer

de cette catégorie et le caractère incertain du second critère de CS, « À défaut, le bâtiment fait partie des 15 % du parc immobilier national ou régional les plus performants en matière de consommation d'énergie primaire opérationnelle, ce qui est démontré par des éléments de preuve appropriés, comparant au moins la performance du bien concerné à la performance du parc immobilier national ou régional bâti avant le 31 décembre 2020 et opérant au minimum une distinction entre bâtiments résidentiels et bâtiments non résidentiels » ont conduit à ne pas identifier de chiffre d'affaires contribuant substantiellement.

3.5.4.3 CAPEX contribuant substantiellement

Les CAPEX pouvant contribuer substantiellement (CS) sont issus de deux sources d'informations : les flux associés aux investissements traditionnels dits « en propriété » et ceux associés aux retraitements de loyers qualifiables d'investissements en application de la norme IFRS16. Par ailleurs, il a fallu préalablement écarter les flux associés d'investissements associés aux actifs financiers de concession (IFRIC 12) et essentiellement portés sur l'activité 6.1.

Pour les activités 6.1 et 6.2, le détournement a conduit à rechercher dans les bases comptables les investissements réalisés sur du matériel électrique et bi-mode. Ceci a également conduit à isoler au préalable les engins moteurs (locomotives, motrice) des voitures tractées. Des filtres ont ensuite été activés sur les flux associés aux engins moteurs, soit via le compte général ou analytique s'ils étaient porteurs d'information, soit en s'appuyant directement sur les libellés des opérations associées aux engins moteurs. Les investissements contribuant substantiellement réalisés sur les voitures ont été déterminés en appliquant une clé issue de l'analyse des engins moteurs.

Pour l'activité 6.3, les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement à l'alignement Taxonomie ont consisté à :

- Identifier l'énergie de traction utilisée dans les entités relevant de cette activité taxonomique (Électricité / Hydrogène (H2) / Diesel / Autres énergies).
- Caractériser les investissements par nature et par entité, permettant de ne retenir que ceux associés aux activités alignées
- Analyser le traitement comptable appliqué en consolidation (CAPEX/ IFRS 16 ou IFRIC 12), afin de ne retenir que les traitements alignés selon les préconisations en vigueur.

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en s'appuyant à la fois sur la catégorisation UIC6 des segments de voie et des analyses complémentaires.

Pour les activités 6.5, 6.6 et 3.6, les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement ont consisté à remonter des informations par nature via des questionnaires adressés aux entités du périmètre.

Pour les activités 7.3, 7.4, 7.5, 7.6 et 7.7, les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement ont consisté à remonter les informations par nature via des questionnaires adressés aux entités du périmètre.

Pour l'activité 3.3, les investigations ont conduit à rechercher la part d'investissements associée à de la rénovation de matériel roulant électrique ou bi-mode. L'absence de données homogènes dans les SI et les faibles enjeux ont conduit à ne pas identifier de contribution substantielle sur cette activité.

3.5.4.4 OPEX contribuant substantiellement

Les OPEX pouvant contribuer substantiellement (CS) sont issues d'un cadrage par les comptes de charges associés à la maintenance et à la recherche et développement. La sélection de comptes associés aux OPEX s'est portée sur les catégories suivantes :

- Entretien, maintenance et location de matériel roulant ferroviaire
- Entretien et maintenance sur biens immobiliers
- Entretien et maintenance sur le réseau ferroviaire
- Entretien et maintenance sur matériel de transport
- Études et recherche

Le caractère foisonnant des charges composant cet indicateur s'est couplé, comme pour les CAPEX, à l'absence d'homogénéité des événements associés (opérations de maintenance, études). Ceci a conduit à privilégier des calculs basés sur les données financières associées à l'indicateur. De manière plus générale, son caractère composite en fait un indicateur moins signifiant que le chiffre d'affaires ou les CAPEX, représentant de manière plus précise l'activité courante et sa transformation potentielle.

Par ailleurs, les éventuels flux générant de la production immobilisée ont été neutralisés.

Le second niveau d'analyse a conduit à rechercher les flux associés à une activité zéro émission de CO₂e parmi cette sélection. Ce détournement a été réalisé, soit de manière additive quand les données financières associées permettaient une identification à la source, soit selon un proxy basé sur le niveau d'activité quand cette identification à la source n'était pas possible. Ce proxy a été déterminé sur la base du chiffre d'affaires pour les transporteurs en raison de l'effet d'induction du transport et des investissements pour les activités d'infrastructure.

Le critère de matérialité a conduit à ne pas identifier d'OPEX sur les activités 6.6, le total des OPEX de la sélection étant inférieur à 5% des charges de ce périmètre.

Pour les activités 6.1 et 6.2 le détournement a conduit à rechercher dans les bases comptables les flux associés à la maintenance du matériel roulant électrique. Dans la mesure où une partie d'entre elles est réalisée par des équipes de personnel interne, le périmètre des OPEX s'est fait limité à des charges externes de maintenance du matériel roulant détournées en appliquant une clé basée sur les volumes d'activités (TK).

Pour l'activité 6.3, les travaux pour déterminer la part des OPEX contribuant substantiellement à l'alignement Taxonomie ont consisté à :

- Identifier l'énergie de traction utilisée dans les entités relevant de cette activité taxonomique (Électricité / Hydrogène (H2) / Diesel / Autres énergies).
- Utiliser les kms parcourus, par mode de traction et par énergie, afin d'appliquer le ratio de la part des kms électriques/ H2 sur les kms totaux.

Pour les activités 6.14, le détournement des OPEX contribuant substantiellement a pu être réalisé à la source en couplant les charges de maintenance et de recherche et développement avec les indicateurs sur le type de voies maintenues en s'appuyant sur la catégorisation UIC.

Pour l'activité 3.3, les investigations ont conduit à rechercher la part d'OPEX associée à de la maintenance de matériel roulant électrique. L'absence de données homogènes dans les SI et les faibles enjeux ont conduit à ne pas identifier de CS sur cette activité.

Pour les activités immobilières 7.7, les investigations ont conduit à rechercher dans les charges de maintenance celles associées à des biens immobilisés de DPE A.

3.5.4.5 Analyse des critères d'absence d'effets collatéraux

L'analyse de l'absence d'effets collatéraux (DNSH) a reposé sur plusieurs travaux :

- Une analyse technique préalable permettant d'identifier les données qualitatives et quantitatives requises pour vérifier le respect des critères
- Une analyse complémentaire sur les critères à partir des données disponibles
- Une analyse thématique, à partir des retours de la FAQ pour identifier les cas de non applicabilité des DNSH (cf description par activité) – La FAQ du 19 décembre 2022 portant sur l'Acte Délégué Climat ayant confirmé qu'une activité peut être qualifiée d'alignée sans respecter un critère spécifique qui ne lui serait pas applicable.

Ces travaux ont donné lieu à des « raccords » entre les analyses techniques et les données financières pour opérer un nouveau détournage à partir des données contribuant substantiellement. Celui-ci a été réalisé en s'appuyant autant que possible sur des données analytiques communes entre contributions substantielles et analyses DNSH.

Les critères d'absence d'effets collatéraux s'appliquent de manière différenciée sur les activités. Sur les activités de transport, les critères d'adaptation au changement climatique, d'économie circulaire et de prévention de la pollution sont systématiques. Il n'y a pas lieu en revanche d'analyser les critères de respect de l'utilisation durable des ressources hydrologiques et marines et de la protection de la biodiversité. Sur les activités 6.14 et 3.3, en revanche, l'analyse de l'ensemble des critères d'absence d'effets collatéraux est requise.

Le tableau ci-après résume ces croisements entre la contribution substantielle des activités Taxonomie à l'objectif d'atténuation du changement climatique et les analyses requises sur les critères d'absence d'effets collatéraux.

Activités taxonomie	Adaptation au changement climatique	Atténuation du changement climatique	Prévention des Ressources aquatiques et marines	Economie circulaire	Prévention de la Pollution	Biodiversité et écosystèmes
6.1 - Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	x	N/a	N/a	x	x	N/a
6.2 - Transport ferroviaire de fret	x	N/a	N/a	x	x	N/a
6.3 - Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	x	N/a	N/a	x	x	N/a
6.6 - Transport routier de fret	x	N/a	N/a	x	x	N/a
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	x	N/a	x	x	x	x
7.1 à 7.7 - Activités immobilières	x	N/a	x	x	x	x

Le développement ci-dessous est structuré par activités pour faciliter la vision d'ensemble des analyses menées. Il est suivi de l'analyse menée sur l'adaptation au changement climatique et sur le respect de garanties minimales menées sur l'ensemble des sociétés du Groupe.

3.5.4.5.1 Analyse de l'absence d'effets collatéraux pour les activités 6.1 et 6.2 – Transports ferroviaires de passagers / fret

Pour les activités 6.1 et 6.2, les flux associés aux indicateurs contribuant substantiellement ont été combinés à la vérification des deux critères d'absence d'effets collatéraux décrits dans les actes délégués : mesures d'économie circulaire et tests de prévention de la pollution sur le matériel bi-mode.

Le critère de prévention de la pollution a été analysé en testant la conformité des moteurs associés aux engins bi-mode aux tests de pollution du règlement 2016/1628. S'ils ne respectaient pas ce critère, le chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX associés à ces familles d'engins ont été exclus de l'alignement et repris en indicateur alternatif de performance.

Le respect du critère d'économie circulaire a été analysé à partir des référentiels du groupe SNCF (RA 274) décrivant les mesures prévues et mises en œuvre tant au niveau des activités voyageurs que des activités de fret. En effet, le référentiel d'appui précité reprend les grands principes de gestion des déchets conformément à la hiérarchie des modes de traitement des déchets, y compris sur les déchets de maintenance. Les dispositifs décrits sont appuyés par des contrats cadre de prestation de gestion des déchets produits sur les sites y compris pour le nettoyage du matériel roulant. (cf. DPEF § 5.8 Ancrer l'économie circulaire dans le Groupe).

Ces pratiques Groupe ont été complétées d'une part par des politiques économie circulaire spécifiques sur les activités de fret, ainsi que par des remontées sur les pratiques des filiales fret européennes. Les agrégats des entités dont les pratiques étaient insuffisantes ou incomplètes au regard du critère d'économie circulaire ont été exclues de l'alignement et repris en indicateur alternatif de performance. Des dispositifs de collecte et de tri sélectif sont par ailleurs en place pour la gestion des déchets en gares et dans les trains (cf. DPEF § 5.8. Gestion des déchets en gare et dans les trains).

Le respect du critère économie circulaire s'appuie également sur la certification des technicentres de maintenance du matériel roulant (cf. DPEF § 5.2. Optimiser le management de l'environnement) et sur les politiques de gestion des déchets issus de la maintenance et de la fin de vie du matériel roulant (cf. DPEF § 5.8 Les matériels roulant retirés du service)

Au-delà de la collecte et valorisation, le Groupe s'est engagé à systématiser l'écoconception tant sur le matériel de voies, des gares, matériel ferroviaire, que l'immobilier et à repenser les processus de production pour réduire les déchets (cf. DPEF 5.8.3. Systématiser l'écoconception). Un outil dédié au suivi des déchets a été mis en place et est désormais utilisé par plus de 3 000 collaborateurs.

3.5.4.5.2 Vérification de l'absence d'effets collatéraux pour l'activité 6.3 – Transports urbains et interurbains de passagers

Les flux associés aux indicateurs contribuant substantiellement ont été combinés à la vérification des deux critères d'absence d'effets collatéraux décrits dans les actes délégués : mesures d'économie circulaire et tests de prévention de la pollution.

Pour la prévention de la pollution, l'analyse a consisté, pour les véhicules routiers de catégorie M, à déterminer si les pneumatiques utilisés sur ces véhicules sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée et au coefficient de résistance au roulement dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus

élevées. Il est à noter que la définition des meilleures classes d'efficacité est dépendante des pneumatiques disponibles sur le marché selon les véhicules qu'ils équipent. Ainsi le nombre de références de pneumatiques, en circulation dans les entités relevant de cette activité Taxonomie est important (jusqu'à une centaine de références par fournisseur) et les dimensions et profils des pneumatiques retenus peuvent être dépendants des situations locales. Les travaux menés ont été concentrés sur les véhicules électriques afin d'évaluer l'alignement final des contributions substantielles. Les informations collectées sont les suivantes :

- Entités ayant exploité des véhicules routiers électriques au cours de l'année 2022
- Pays d'affectation
- Fournisseur couvrant le contrat en pneumatique
- Modèle de pneumatiques utilisés.

Sur le critère d'économie circulaire, l'analyse a consisté à démontrer la gestion et la maîtrise des déchets des entités relevant de l'activité Taxonomie 6.3. Cette analyse repose sur l'existence et la mise en œuvre des outils disponibles permettant :

- D'affirmer l'engagement du Groupe en matière de développement durable,
- De déployer son action auprès de chacune des entités, dans l'amélioration continue de leur performance environnementale.

Concrètement, le processus de gestion des déchets et la maîtrise de la valorisation vers les filières de traitement est un objectif central de la politique du Groupe. Il est assuré par les trois dispositifs suivants :

- Certification ISO 14001 des entités
- La mise à disposition d'un référentiel RSE et contrats cadre Groupe
- Le suivi de la performance en matière de gestion des déchets.

3.5.4.5.3 Vérification de l'absence d'effets collatéraux pour l'activité 6.6 – Transports routiers de fret

Les flux associés aux indicateurs contribuant substantiellement ont été combinés à la vérification des deux critères d'absence d'effets collatéraux décrits dans les actes délégués : mesures d'économie circulaire et tests de prévention de la pollution.

Prévention de la pollution. Les véhicules concernés (véhicules électriques) sont utilisés et ont été achetés dans l'UE. Ils sont donc conformes à la législation en vigueur concernant les émissions et le niveau sonore. De plus, les véhicules électriques sont réputés respecter au moins les limites d'émissions de la norme la plus élevée (véhicule Euro VI). Les pneus utilisés ont un coefficient sonore de niveau A et une classe d'efficacité énergétique de niveau A ou B.

Économie circulaire. Les véhicules électriques acquis pour l'activité 6.6 respectent la réglementation européenne, notamment en ce qui concerne le réemploi, le recyclage, le démantèlement et la valorisation. Leur maintenance est sous-traitée aux concessionnaires des constructeurs pour garantir les meilleures pratiques. En fin de vie, les véhicules sont revendus aux concessionnaires des constructeurs qui assurent leur réutilisation, démontage ou recyclage selon l'état du véhicule.

3.5.4.5.4 Vérification de l'absence d'effets collatéraux pour l'activité 6.14 – Infrastructures de transport ferroviaire

La vérification des critères de respect des ressources marines et de la biodiversité a été adossée à la réglementation applicable en droit français et à la réalisation d'Études d'Impact Environnemental préalables aux chantiers d'infrastructure concernés. L'ensemble des projets éligibles du groupe SNCF se conforme aux réglementations françaises et européennes en matière d'études d'impact environnementaux, permettant de justifier du respect des critères DNSH liés à la biodiversité et à l'eau.

En effet, au titre du DNSH générique portant sur la biodiversité détaillée dans l'appendice D de l'Annexe 1 du règlement délégué, conformément à la réglementation européenne 2011/92/EU, les projets du groupe SNCF font l'objet d'une pré-analyse permettant de déterminer si une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) est nécessaire. Dépendamment du résultat, le projet pourra en être exempté. Au contraire, si une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) est nécessaire, l'évaluation doit être menée et des mesures d'atténuation et de compensation pour protéger l'environnement sont mises en œuvre.

A l'instar des diligences portant sur la biodiversité, le DNSH générique portant sur l'eau dont les exigences sont détaillées à l'annexe B suit la même logique : conformément à la directive 2011/92/3U, l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) identifie, décrit et évalue les effets sur l'environnement de projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) doit comprendre une évaluation des incidences sur l'eau conformément à la directive 2000/60/CE.

La mise en œuvre de notices de respect de l'environnement (NRE) sur les chantiers de rénovation de gares et le déploiement d'un système de management environnemental (SME) sur les différents sites de production (Infralog, infrapôle, Gares certifiées) ont permis de s'assurer du respect du critère de prévention de la pollution. (Cf. DPEF § 5.2. Optimiser le management de l'environnement).

Les analyses technico-environnementales issues de ces sources d'informations ont été rapprochées des données financières en utilisant autant que possible les référentiels de comptabilité analytique.

Ces aspects réglementaires et organisationnels prolongent les actions déjà engagées par le Groupe sur les entités de l'activité 6.14 :

- En matière de biodiversité : cf. DPEF § 5.9. Des réalisations concrètes pour protéger et favoriser la biodiversité : participation à la définition de standards, schémas directeurs en Île-de-France, construction d'indicateurs d'empreintes biodiversité, réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires.
- Pour la préservation des ressources en eau cf. DPEF § 5.9. Assurer une gestion durable des ressources en eau.

Le respect du critère d'économie circulaire a été vérifié au regard des taux de collecte de déchets sur l'ensemble des chantiers de voie pour l'activité de SNCF Réseau. Pour l'activité Gares, les chantiers zéro déchet ont été retenus pour la détermination de la part alignée sur les CAPEX et OPEX.

Au-delà de la collecte et valorisation, le Groupe s'est engagé à systématiser l'écoconception tant sur le matériel de voies, des gares, matériel ferroviaire, que l'immobilier

et à repenser les processus de production pour réduire les déchets (cf. DEPF 5.8.3. Systématiser l'écoconception). Un outil dédié au suivi des déchets a été mis en place et est désormais utilisé par plus de 3 000 collaborateurs.

De manière plus générale, le Groupe est engagé à renforcer les actions favorisant l'économie circulaire avec notamment la systématisation de l'écoconception, le développement du réemploi et de la valorisation des matières, la réduction du gaspillage, l'augmentation de la part de produits recyclés dans ses achats (Cf. DPEF §5.8).

3.5.4.5.5 Analyse du critère d'adaptation au changement climatique

L'activité ferroviaire est par nature confrontée aux aléas climatiques. Les situations extrêmes sont bien connues et documentées par le Groupe depuis des dizaines d'années et traitées dans le cadre des plans de continuité d'activité (PCA) qui permettent d'assurer la poursuite du service en cas de survenance. L'enjeu de l'adaptation au changement climatique prolonge la sensibilité opérationnelle à ces questions et en fait dorénavant un sujet stratégique majeur. L'adaptation et la résilience au changement climatique des activités du groupe SNCF constitue ainsi l'un des six axes de la stratégie RSE 2020-2030 validée en conseil d'administration. (Cf. DPEF § 6 Améliorer l'adaptation et la résilience).

Pour piloter les travaux de cet axe stratégique, un comité Adaptation au Changement Climatique (ACC) a été mis en place depuis 2021. Il est chargé de la validation et du suivi des plans d'actions proposés par les sociétés du Groupe et de leur pilotage global. Il est placé sous la responsabilité des présidents du Groupe, auxquels il réfère lors d'un comité annuel.

Le risque lié à l'adaptation au changement climatique a également été intégré dans la cartographie des risques majeurs du groupe SNCF depuis plusieurs années. Les actions de remédiation de ce risque sont suivies au niveau du COMEX groupe lors de comités biannuels.

Chaque société établit et suit une cartographie des risques majeurs pour son activité. Dans toutes les cartographies des risques figure un risque lié aux impacts du changement climatique. Dans chaque société, un référent adaptation au changement climatique a été identifié et est chargé de la bonne conduite des travaux sur son périmètre.

Des études spécifiques de vulnérabilité ont par ailleurs été menées sur l'axe Seine (Paris – Le Havre). Une autre étude est en cours sur l'axe Languedocien.

Le comité ACC de décembre 2022 a par ailleurs initialisé une organisation ad hoc sur le sujet : pilotage de l'ACC dans chaque entité du Groupe, structuration d'un réseau de référents, sensibilisation des salariés et formation au plus près du terrain aux diagnostics de résilience et à la gestion des risques physiques.

L'analyse du critère ACC du règlement taxonomie s'est donc appuyée sur des structures déjà actives au sein du Groupe et une sensibilité opérationnelle aux aléas climatiques. Elle a donné lieu à la réalisation d'une analyse instruite selon les attendus de l'appendice A de l'Annexe 1 de l'Acte Délégué Climat.

Identification et analyse des risques

Les risques climatiques physiques significatifs pour les activités du groupe SNCF ont été identifiés parmi ceux énumérés dans le tableau de la section II de l'appendice A. Pour chacun des aléas climatiques, l'impact et la fréquence du risque associé ont été étudiés. L'évaluation de l'impact a intégré les dimensions financières,

réputationnelle, santé au travail, sécurité, sûreté et clients/salariés. L'évaluation de la fréquence du risque s'est appuyée sur les sinistres qui se sont déjà produits dans le Groupe et sur les études dans le domaine.

Les risques auxquels le Groupe est particulièrement sensibles sont les suivants :

- Modification des températures
- Stress thermique
- Variabilité des températures
- Vagues de chaleur
- Inondations
- Cyclones.

Une analyse d'exposition aux aléas chroniques et aux aléas aigus a été menée et cartographiée par société et croisée avec sa correspondance taxonomie.

Par ailleurs, dans le cadre du reporting réalisé pour la DPEF, un processus d'analyse d'impact sur l'activité est déjà initié. Il donne lieu à une comptabilisation des minutes de trafic perdues et une identification des impacts économiques du changement climatique (cf. DPEF §6 Les impacts du changement climatique sur le patrimoine sont déjà perceptibles, conséquences sur la production, l'organisation du travail et impacts économiques).

Des études projectives selon les scénarii du GIEC ont déjà été initiées pour certaines sociétés du Groupe et en particulier par GEODIS sur le périmètre de ses 800 sites et les nœuds logistiques fret. Pour GEODIS et les autres sociétés du Groupe, les études se poursuivront tout au long de l'année 2023 selon les scénarios SSP2-4.5 « *business as usual* » et SSP5-8.5 « *plus haute dérive climatique* » (Cf. DPEF § 6. Choix des scénarios de référence).

Ces études pourront être complétées d'analyses financières ad hoc pour évaluer les impacts financiers du changement climatique : chiffre d'affaires perdu en cas de perturbations météo, investissements et OPEX requis pour les solutions d'adaptation etc.

Solutions d'adaptation

L'analyse des risques a été complétée de l'identification et de l'évaluation des solutions d'adaptation. Ces solutions sont constituées de celles déjà mises en œuvre, et d'autres de nature plus profonde à mener sur le long terme.

Solutions déjà mises en œuvre :

- Activités 6.1, 6.2, 6.14 - Risque température : Système d'alertes Météo France dans toutes les sociétés du Groupe, tournées chaleur", Information Voyageurs, avitaillement en eau, mesures en cas d'arrêt en pleine voie, entretien et travaux des différents ouvrages, gestion anticipée de la végétation
- Activités 6.1, 6.2, 6.14 - Risques liés à l'eau : zones de mise hors d'eau pour le matériel roulant
- Activités 6.3 :
 - Création ou mise à jour des plans et procédures d'intervention en cas de phénomènes météorologiques extrêmes (notamment vagues de chaleur et inondations)
 - Anticipation de l'exposition aux risques climatiques par la systématisation d'études d'impact pour les nouvelles lignes
 - Kit de communication à destination du personnel et des clients-voyageurs
 - Suivi des instances publiques en charge de la surveillance des phénomènes extrêmes

- Réaménagement du mobilier urbain pour réduire les îlots de chaleur
- Augmentation de la fréquence des contrôles d'infrastructures
- Rénovation des bâtiments
- Adaptation des horaires de travail
- Installation de matériel en prévention des épisodes extrêmes
- Formation des conducteurs.

– Activité 6.14 : Risques liés aux masses solides :

Végétalisation des abords de voies pour tenir les sols

Pour le plus long terme, et au-delà de l'identification des risques physiques pouvant survenir, la SNCF s'attache à investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités (cf. DPEF § 6 Les actions de SNCF Réseau pour adapter les infrastructures).

Pour les activités 6.1, 6.2, l'Ingénierie du Matériel de la société SNCF Voyageurs, a participé à la construction du programme « Europe's Rail », une communauté mobilisée sur la recherche et l'innovation, qui vise à définir le « ferroviaire du futur » résilient au changement climatique.

Pour l'ensemble des activités, la direction Technologies, innovation & projets groupe (DTIPG) travaille sur la production de méthodologies et d'outils d'analyse de risque et d'aide à la décision.

Pour l'ensemble des activités Taxonomie, le réseau Synapses d'experts du développement durable de la SNCF a été missionné pour mieux cerner le concept de SafN (Solution d'adaptation fondées sur la nature) et identifier les solutions applicables à la SNCF sur un premier cas d'étude : les extrêmes de température. (Cf. DPEF § 6. Identifier et développer des solutions d'adaptation fondées sur la nature)

Pour l'activité 6.14, les efforts d'identification des risques physiques à climat actuel et futur à l'échelle du réseau ferré national (RFN) se poursuivent. L'objectif est d'obtenir une vision macroscopique des effets du changement climatique sur ce réseau pour un panel d'aléas climatiques.

Ces analyses d'ensemble, identification et analyses des risques, études des solutions d'adaptation, permettent de conclure que l'ensemble des activités du Groupe sont conformes aux critères décrits dans l'appendice A du règlement Taxonomie.

Des éléments plus détaillés sur tous ces aspects figurent également dans le chapitre 6 de la DPEF.

3.5.4.5.6 Analyse du respect du critère de garanties minimales

L'analyse du critère des garanties minimales repose d'une part sur les dispositions de l'article 18 du règlement Taxonomie, et d'autre part sur les recommandations de la Plateforme pour la finance durable dans son Rapport final sur les garanties minimales du 11 octobre 2022.

Si l'article 18 requiert que les entreprises vérifient la mise en œuvre de procédures visant à s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, y compris les principes et les droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la Déclaration de l'Organisation internationale du travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail et par la Charte internationale des droits de l'homme, le rapport de la Plateforme recommande de renforcer la vérification aux thématiques de la lutte anti-corruption, de la fiscalité, et du

droit de la concurrence en proposant des critères de non-alignement à ne pas atteindre.

La vérification des garanties minimales sur les critères de non-alignement a donc reposé sur les *guidelines* du règlement Taxonomie et leur interprétation par la Plateforme pour la Finance Durable en portant sur les quatre thématiques suivantes :

- Droits humains
- Corruption
- Fiscalité
- Droit de la concurrence

Pour ces quatre thèmes, l'analyse du critère repose sur la mise en place de diligences ou de processus spécifiques et l'absence de condamnation.

Mise en place de diligences ou processus spécifiques

Concernant les droits humains, le groupe SNCF publie annuellement dans son rapport de gestion, depuis 2022, un plan de vigilance, en conformité avec la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Celui-ci comprend :

- Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation
- Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques
- Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves
- Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société
- Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.

Celui-ci comprend également les engagements en matière de droits humains dans les processus de l'entité.

Ainsi, les six étapes-clés en matière de processus de diligence raisonnable en matière de droits humains sont couvertes.

Ces dispositions sont décrites plus largement dans la DPEF § 2.2 Gouvernance conformité et éthique.

Concernant la lutte anti-corruption, le groupe SNCF a adopté un programme de prévention et de lutte contre la corruption, conformément aux exigences de la loi dite « Sapin II ». Il vise à prévenir les risques juridiques, financiers et d'image que fait peser la corruption sur le Groupe. Dans ce but, plusieurs actions concrètes ont été mises en place comme prévu dans la loi, dont la diffusion d'un Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption. Les principaux engagements sont repris sur un site internet public dédié.

En savoir plus > [Lutte contre la corruption](#)

En matière de fiscalité, le Groupe a mis en place des processus adaptés pour identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale. [...] (cf. DPEF § 3.4. Gestion efficace du risque fiscal).

En matière de droit de la concurrence, l'entreprise sensibilise ses employés à l'importance du respect de toutes les lois et réglementations applicables en matière

de concurrence. À titre d'exemple, certaines entités du Groupe ont mis en place depuis 2019 un code de conduite pour une concurrence libre et loyale. À cela s'ajoute la mise à disposition d'un e-learning sur le respect du droit de la concurrence pour les équipes d'encadrement.

Absence de condamnations

Sur ces différentes thématiques, le Groupe n'a par ailleurs pas fait l'objet de condamnation de nature à remettre en cause le respect du critère.

4. DÉVELOPPER LA PART DU FERROVIAIRE ET DES MOBILITÉS DURABLES

4.1 ASSURER LES FONDAMENTAUX DE LA SÉCURITÉ, DE LA PONCTUALITÉ ET DE L'INFORMATION VOYAGEUR

4.1.1 Contexte

Afin de partager une culture commune d'excellence opérationnelle sur ses fondamentaux, la SNCF a mis en place des programmes transverses qui irriguent et nourrissent l'action quotidienne des cinq sociétés ferroviaires : PRISME sur la sécurité ferroviaire, H00 sur la ponctualité, Information FIRST sur l'information voyageur, et Atout conduite pour des actions spécifiques pour les conducteurs.

4.1.2 Nos engagements

Assurer le meilleur service aux clients en termes de sécurité, d'information et de ponctualité des trains pour développer la part du ferroviaire.

4.1.3 Politique et actions sur la sécurité

SNCF Sécurité : le programme PRISME

La sécurité de ses clients, de ses salariés, de ses partenaires et de son environnement est la priorité de la SNCF et fait partie de son identité. Depuis 2015, la SNCF transforme le management de la sécurité avec son programme PRISME pour renforcer la culture de la sécurité au sein des différentes entités de l'entreprise. Objectif : ancrer d'ici 2026 une culture sécurité participative, proactive et intégrée.

Ses principes sont rappelés dans la dernière version de la politique de sécurité de la SNCF signée en février 2023 par les présidents des cinq sociétés ferroviaires de la SNCF. Ils consistent notamment à :

- Encourager les remontées spontanées des incidents pour mieux les prévenir
- Simplifier les procédures auprès de tous les acteurs contribuant à la sécurité pour en faciliter l'appropriation
- Analyser les risques amont et a posteriori pour prioriser les actions
- Créer les conditions managériales pour responsabiliser les agents
- Déployer les démarches de prévention instaurant une vigilance partagée : Juste & Équitable, Règles qui sauvent, management par les risques, transformation managériale, audits et veille renouvelés, prise en compte des facteurs organisationnels et humains...

Les chantiers engagés depuis sept ans ont contribué à ancrer les plus hauts standards de la sécurité dans les comportements. Résultat : la sécurité de l'exploitation ferroviaire a progressé :

- En diminuant de 23% les accidents significatifs depuis 2014
- Et en divisant par deux le nombre d'événements sécurité remarquables depuis 2015.

L'entreprise a également amélioré la santé et sécurité au travail en réduisant de 20% les accidents du travail depuis 2016.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Événements de sécurité remarquables (ESR) (nb) - SNCF	184	158	143

À partir de 2023, la SNCF suivra les événements de gravité 4 et plus suivant l'échelle de l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire), afin de s'aligner sur l'outil commun à toutes les entreprises et réseaux européens.

Les orientations 2023-2025 du programme PRISME ont été présentées à la convention organisée en septembre 2022 par les directions sécurité des cinq sociétés de la SNCF.

La transformation de la culture sécurité : bilan 2022

La SNCF a poursuivi l'ancrage de sa culture sécurité en 2022 en intensifiant notamment sa démarche participative avec des managers, des agents, des sous-traitants dans toutes ses sociétés.

Les managers en particulier se sont impliqués dans les formations au leadership sécurité ou aux facteurs organisationnels et humains (FOH), ont utilisé les nouveaux outils pour évaluer le niveau de sécurité des équipes (grille de maturité), analyser des événements sécurité par les FOH ou étudier les causes d'événements indésirables (diagrammes de Reason...).

Ils ont aussi testé de nouveaux formats de discussion pour faire progresser concrètement la culture sécurité sur le terrain en encourageant la remontée d'incidents, grâce à l'usage du Savoir Voir - Savoir Dire, ou à la démarche d'amélioration continue Juste & Équitable.

La transformation de la culture sécurité est aussi un nouvel état d'esprit qui a permis de renforcer la conscience des risques :

- En traitant au même niveau la sécurité de l'exploitation ferroviaire et la santé et la sécurité au travail
- En mettant en place une cartographie des risques intégrant la co-activité
- Et en renouvelant les audits.

La SNCF a adopté une nouvelle approche pour piloter par les risques à travers :

- Une veille sécurité priorisée, avec un diagnostic et une cotation des risques inhérents à chaque chantier, puis un programme de veille différenciée suivant les procédures, les agents et la criticité des risques potentiels
- Le management par les risques, par exemple grâce à la cartographie des risques, réalisée au moins une fois par an sur les chantiers.

La sécurité est désormais mieux intégrée à l'activité opérationnelle avec :

- L'application de standards de sécurité comme la résolution structurée de problème, le briefing et debriefing sécurité ou encore la tournée terrain
- La transformation managériale et la formation au leadership Sécurité pour veiller à l'application rigoureuse des règles de sécurité et favoriser l'implication de tous
- L'instauration des « règles qui sauvent » à tous les niveaux de la SNCF pour sauver des vies et prévenir les risques majeurs liés aux activités de l'entreprise.

Pour plus de détails : voir 8.4.

La SNCF a professionnalisé le traitement des anomalies de sécurité grâce à :

- L’analyse des causes profondes avec 8 500 managers formés et 250 correspondants FOH
- Le partage et la transparence sur tout événement sécurité, à l’aide d’un guide d’application de la démarche Juste & équitable
- La création d’outils pour analyser plus finement les remontées d’incidents ou de « quasi-incidents » comme le REX (retour d’expérience) Nouvelle Génération.

PRISME 2023-2025 : plus ciblé, mieux ancré et plus systématique

La convention sécurité a réuni en septembre 2022 plus de 700 managers et directeurs sécurité. Les orientations 2023-2025 ont été présentées : elles donnent la priorité à la sécurité globale des clients, des salariés, des partenaires et de l’environnement. La sécurité est dite globale lorsqu’elle regroupe sécurité de l’exploitation, sécurité et santé au travail, sécurité incendie, sécurité environnementale, sûreté et cybersécurité. Les nouveaux axes de travail de PRISME reposent sur trois piliers déclinés en sept orientations :

Un programme PRISME avec et pour les agents permettant de :

- Intégrer l’ensemble des personnels et les Instances Représentatives du Personnel dans la démarche de transformation de la culture de sécurité et la partager avec les partenaires
- Libérer la parole pour que chaque agent soit acteur de l’amélioration continue de la sécurité.

Un programme PRISME au bénéfice des entités opérationnelles pour :

- Développer l’approche par les risques pour prioriser les actions et concentrer les énergies
- Rendre systématique le « produire en sécurité »
- Écrire « moins et mieux ».

Un programme PRISME facteur d’unité et d’ambition de la SNCF et vecteur d’ouverture au secteur ferroviaire pour :

- Poser les principes communs de sécurité au sein de la SNCF
- Faire de la sécurité un bien commun.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.2.

La culture sécurité chez Keolis

La politique sécurité de Keolis, élaborée par la maison mère, couvre aussi bien la santé et sécurité au travail que la sécurité d’exploitation. Basée sur un socle commun d’organisation et de management, elle est déclinée dans l’ensemble des filiales françaises et internationales, en fonction de leur contexte réglementaire et des spécificités des services de mobilité opérés. L’objectif ultime restant celui de « Zéro accident mortel responsable » pour les voyageurs, les salariés et les tiers, Keolis apporte le support nécessaire localement. Keolis s’assure aussi de l’amélioration continue, développe l’échange des bonnes pratiques, et organise le retour d’expérience.

La politique sécurité a été révisée en 2021 pour mieux concrétiser les enjeux de Keolis. L’axe fort de 2022 a porté sur l’harmonisation des pratiques en matière de santé et sécurité au travail. Cette démarche s’est appuyée sur le référentiel de management de la sécurité de Keolis qui assure la formalisation des exigences minimales. Objectif : établir un cadre harmonisé des pratiques et de

l’organisation de chaque filiale, et garantir un socle solide pour sa gestion et son animation au quotidien. Ce référentiel, basé sur les standards de la norme ISO 45001 et 39001, va faciliter le développement du niveau de couverture des certifications d’ici à 2025.

Exemple de bonne pratique : le développement du digital pour analyser les événements de sécurité à Keolis Canada. La filiale a étendu le déploiement de l’outil digital d’enregistrement et d’analyse des événements de sécurité de Keolis aux activités de pilotage de la sécurité des bus et des cars. Les opérateurs ont ainsi accès aux documents clés, tels que les checklists de dégarage et disposent de formulaires digitaux pour enregistrer et signaler toute situation à risques. Alimentés directement, les tableaux de bord permettent de déclencher rapidement des actions correctives ou préventives.

4.1.4 Politique et actions sur la cybersécurité

Le numérique occupe une place croissante dans le quotidien des salariés, dans les processus métiers des activités et pour les clients. De plus, les tensions internationales, les grands événements sportifs à venir en France (Coupe du Monde de Rugby France 2023, Jeux olympiques et paralympiques en 2024), ainsi que l’ouverture à la concurrence sont de nature à augmenter les risques de cyberattaques sur les systèmes d’information du Groupe. Pour les contrer et empêcher des arrêts de la production ferroviaire, la SNCF a développé une stratégie de défense et de contrôles drastiques de l’efficacité des dispositifs de protection mis en place.

Deux équipes en action

Au-delà de ses actions de modernisation et du durcissement de la protection de ses systèmes d’information conventionnels et industriels, la SNCF a déployé depuis trois ans un centre opérationnel de cybersécurité qui collecte, analyse et supervise les alertes et signaux faibles d’attaques.

Véritable tour de contrôle cyber, il apporte une nette amélioration de la capacité de la SNCF à détecter et à traiter une cyberattaque :

- Une première équipe est en charge de la veille, de la prévention et de la détection, grâce à des mécanismes en mesure de contrôler et bloquer les accès non conformes et les appareils non sécurisés. Ces solutions techniques s’accompagnent d’actions de sensibilisation auprès de tous les salariés, notamment via un e-learning lancé en décembre 2021 pour développer leur cyber vigilance au quotidien.

- Une deuxième équipe étudie des scénarios d’attaque pour circonscrire au plus tôt les tentatives d’intrusion lorsqu’elles se produisent.

La cybersécurité s’attache à protéger les personnes, les données et les infrastructures contre des cyberattaques susceptibles d’engendrer trois risques majeurs pour les métiers :

- L’indisponibilité totale ou partielle des systèmes d’information et des systèmes industriels
- La perte d’intégrité (de protection) de la donnée
- La fuite ou le vol de données sensibles

En termes de gouvernance, les règles et objectifs sont définis dans la politique générale de sécurité des systèmes d’information de la SNCF, fixant les grands principes de sécurité des systèmes d’information.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3.3.

La cybersécurité expliquée à tous

Des dispositifs de sensibilisation sont déployés dans toute l'entreprise pour accompagner tous les salariés dans leur compréhension des risques cyber et dans les moyens d'y faire face. Plus de 40 000 salariés, dont alternants et stagiaires, ont déjà été formés en 2022 aux « 10 cyberreflexes », un e-learning court et ludique. Objectif : sensibiliser tous les salariés d'ici la coupe du monde de rugby en 2023.

4.1.5 Politique et actions sur la ponctualité

SNCF Robustesse : le programme H00

Le programme H00 a pour objectifs d'améliorer la ponctualité des trains au départ à la seconde, et d'assurer un meilleur service pour le client. L'application des standards opérationnels et de conception a permis de gagner huit points de ponctualité depuis 2017.

L'année 2022 affiche une ponctualité à 87,1%, en deçà de l'objectif fixé à 89%. Cela s'explique notamment par une période estivale particulièrement marquée par les conséquences des fortes chaleurs, une hausse du nombre de trains en circulation et un retour des clients post confinements. Le déploiement des standards H00 se poursuit dans la perspective d'améliorer la résilience aux différents aléas qui peuvent toucher cette activité.

Pour plus de détails : voir 6.2.3

Pour 2023, le Programme H00 a pour objectifs d'une part de continuer le déploiement des standards, et d'autre part de préparer l'avenir et les évolutions nécessaires induites par l'arrivée de la concurrence en France.

[En savoir plus > Données Régularité en open data](#)

Améliorer le traitement des bagages abandonnés

Les objets abandonnés dans les gares et dans les trains sont devenus une cause majeure de retards et de dysfonctionnements pour le système ferroviaire. Le phénomène s'est fortement accentué ces deux dernières années. En 2022, les objets abandonnés ont occasionné 423 153 minutes perdues et 2 593 trains supprimés.

Aussi la SNCF a décidé en octobre 2021 de lancer le programme « Améliorer le traitement des objets abandonnés ». Il s'agit de renforcer la coordination entre les équipes de la Sécurité ferroviaire, et de toutes les activités concernées : SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions. Objectif : identifier et mettre en œuvre les actions permettant d'améliorer la qualité de production tout en conservant le plus haut niveau de sûreté.

En 2022, le programme a déployé plusieurs actions majeures qui ont permis de redresser les résultats :

- Une campagne de formation pour les opérateurs SNCF
- L'évolution de certains processus liés à l'application de la procédure « objets délaissés »
- Le développement de la cyno-détection sur le territoire
- Une campagne nationale de sensibilisation des clients les incitant à ne pas oublier leurs affaires personnelles « Hey c'est à vous, ça ? »
- La distribution massive d'étiquettes, dont une étiquette innovante à QR code durant l'été 2022.

L'ensemble de ces actions a permis de diminuer significativement les conséquences des objets délaissés. Ainsi, en 2022, elles ont baissé de 34% par rapport à 2021.

[En savoir plus > Le traitement des bagages abandonnés](#)

4.1.6 Politique et actions sur l'information voyageur

SNCF Information : le programme Information FIRST

Après cinq ans d'existence, le programme Information First continue à se mobiliser pour atteindre l'excellence opérationnelle en termes d'information voyageur (IV) et d'appropriation des gestes métiers de la chaîne IV.

En 2022, le programme Information First en situation perturbée avait pour priorités :

- Être au plus près des attentes des voyageurs pour leur retour dans les trains post confinements
- Renforcer l'ancrage terrain et l'engagement des salariés.

En 2023, l'objectif principal est de continuer à progresser sur la réactivité et de renforcer la fiabilité de l'information voyageur.

La satisfaction client en 2022

Les résultats de la satisfaction client sur l'Information Voyageur en 2022 sont globalement à l'objectif, avec un effort à réaliser sur les dévoiements ou annonces tardives d'un changement de voie qui dépassent le seuil des 1% pour un objectif à 0.

Dans le détail, la fiabilité, la réactivité, et l'information complète et précise sont en amélioration constante depuis 2017, grâce à l'implication des acteurs de l'IV et la mise en place d'actions et d'outils innovants (systèmes d'information, professionnalisation, création d'ambassadeurs de l'IV multi-métiers, rénovation de centres opérationnels...).

– **Sur la réactivité en gare**, qui pointe entre autres la capacité à travailler en inter-métiers, les résultats sont au-dessus des objectifs : 85% pour un objectif de 83%. L'outil web Fil Info Live lancé il y a un an pour raconter les faits en temps réel depuis la salle de crise, est très apprécié par les clients et les acteurs de crise SNCF. Il est accessible via les réseaux sociaux et sera amélioré courant 2023.

– **Sur les irritants**, les équipes d'Information FIRST se sont mobilisées fin 2022 afin d'améliorer la satisfaction client en situation perturbée qui est passée de 6,2 en 2021 à 6 en 2022.

L'action s'est aussi portée sur l'ancrage terrain des pratiques pour les différents métiers contributeurs de l'IV, sur l'Information Voyageur sonore et le portage de l'IV par SNCF Connect. C'est en généralisant les meilleures pratiques des sites que le programme Information FIRST a permis ces sauts de qualité qui se poursuivront dans les mois à venir.

Cinq axes de mobilisation pour 2023

En 2023, le programme renforce ses exigences sur la qualité de l'information, pour gagner la confiance de tous les voyageurs et faire progresser la satisfaction clients. Il prévoit de :

- **Donner une place plus grande à la qualité perçue et à la satisfaction clients**, en développant le standard écoute clients, en identifiant et en traitant les « irritants clients », en améliorant la qualité de l'IV sonore et des prises de parole à bord
- **Poursuivre la progression sur la qualité produite**, en gagnant en réactivité incidents et réactivité gare, en maintenant des efforts sur l'affichage H-20 minutes et les dévoiements, en fixant de nouveaux objectifs tels que la fiabilité
- **Développer les compétences et les gestes métiers**, en entraînant les acteurs opérationnels de la gestion d'incidents (100 sessions prévues en 2023), en déployant une veille IV simplifiée et priorisée pour répondre aux remontées des managers et en développant la maturité des standards de gestion de crise

– **Accompagner les entités et les sites**, en renforçant l’ancrage terrain avec les diagnostics IV et un soutien sur mesure des entités. C’est aussi en animant le réseau des responsables IV dans les entités pour mieux aider les managers, opérateurs et collectifs de gestion de crise

– **Faire évoluer le programme FIRST pour répondre aux nouveaux enjeux de la SNCF**, en tenant compte de l’ouverture à la concurrence, en simplifiant les standards, en garantissant la robustesse du système d’information.

C’est ainsi que le programme Information FIRST pourra contribuer à une meilleure satisfaction des clients, et préparer des échéances majeures comme la coupe du monde de rugby en 2023 et les Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

4.2 ASSURER LA SÉRÉNITÉ DES VOYAGES

4.2.1 Contexte

Assurer la sérénité des voyages dans les trains, les gares et sur tous les réseaux urbains fait partie intégrante des services proposés aux voyageurs. Le choix d’emprunter ou non les transports collectifs en dépend. C’est pourquoi tous les types d’atteintes à la sûreté doivent être abordés, parmi lesquels les violences sexistes et sexuelles, les incivilités et le risque terroriste.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.2.

4.2.2 Nos engagements

Veiller à la sécurité et à la tranquillité des voyageurs par une politique de sûreté ciblée.

4.2.3 Politique et actions

La SNCF doit assurer la sécurité de ses voyageurs et des marchandises qui lui sont confiées par les chargeurs. Elle conduit pour cela une politique globale de sûreté intégrée qui associe :

- Les moyens internes
- Un partenariat avec les forces de sécurité intérieure, police, gendarmerie, douanes, et les parquets
- Le recours à des sociétés privées de sécurité pour les missions de gardiennage.

Sécurité des personnes et des biens à la SNCF

Les moyens humains sont au cœur du dispositif. Ainsi, la SNCF s’attache à déployer des outils technologiques et des organisations adaptées pour améliorer leur efficacité et protéger au mieux les personnes et les biens. La SNCF dispose d’un service interne de sécurité de 2 800 personnes, la Surveillance générale, réparties sur l’ensemble du territoire national, et susceptibles d’intervenir pour l’ensemble des acteurs du système ferroviaire, conformément à la législation.

Les actualités de la sûreté ferroviaire en 2022

Réseau international sûreté

Le directeur de la Sûreté de la SNCF a été nommé en juillet 2022 vice-président de la plateforme sûreté de l’Union internationale des chemins de fer (UIC), et ce, jusqu’au 30 juin 2024. Il en prendra ensuite la présidence durant deux ans. Par cette nomination, la SNCF pourra partager des analyses et des pratiques très diverses et renforcer le réseau de partenariats de la sûreté ferroviaire.

[En savoir plus > La plateforme sûreté de l’UIC](#)

Université de la Sûreté

Situé à Ermont-Eaubonne (95), cet organisme interne assure la formation initiale et la formation continue des agents opérationnels de la sûreté ferroviaire, sur l’ensemble des thématiques professionnelles, notamment juridiques et sociétales, ainsi que les techniques d’intervention et le tir. Elle s’adapte en continu afin de

former les nombreux agents recrutés en 2022 et en 2023. C’est désormais un organisme de formation certifié Qualiopi par le ministère du Travail.

Recrutement interne

Le niveau d’exigence élevé de la sûreté ferroviaire pour sélectionner son personnel opérationnel rend difficile les recrutements. Par ailleurs, les autres acteurs de la sûreté (forces de sécurité intérieure, polices municipales, sociétés privées de sécurité) peuvent débaucher le personnel de la Sûreté Ferroviaire pour couvrir leurs besoins de salariés qualifiés. La SNCF cherche donc à fidéliser ses équipes et à recruter en continu. Par exemple, en 2019 et 2021, l’opération interne « Osez la Sûreté » a permis de valoriser les missions de ces salariés et d’identifier des candidats du groupe SNCF prêts à exercer ce métier. Ces opérations s’inscrivent dans le programme Solidarité Emploi, dont l’objectif est d’aider chacun à trouver une place au sein de l’entreprise.

Campagne anti-insultes envers le personnel des gares et des trains

SNCF Voyageurs a lancé le 7 novembre 2022 une campagne choc pour appeler au respect dans les trains et en gare, alors que ses salariés sont victimes en moyenne de 14 actes de violence verbale ou physique par jour (2021). L’entreprise est d’autant plus mobilisée pour lutter contre ce phénomène qu’il s’amplifie avec, à mi-année 2022, des accidents de travail avec arrêts en progression de 9% par rapport à 2021. Visibles dans les 11 plus grandes gares françaises et sur les réseaux sociaux, les visuels de cette campagne ont ainsi pour objectifs :

- **D’interpeler** sur ce phénomène, via une phrase d’insulte déjà adressée à un de ses salariés - les mots grossiers étant « masqués » mais compréhensibles de tous
- **De dénoncer** la gravité de ces violences avec une accroche commune invitant au respect : « Vous trouvez ça violent ? Nous aussi ! »
- **Et de prévenir** des risques encourus pour un outrage à l’égard d’un agent : six mois d’emprisonnement et jusqu’à 7 500 euros d’amende.

Témoignage de soutien de la SNCF à ses salariés, cette campagne de sensibilisation vient en complément de différents dispositifs visant à réduire les atteintes et outrages. Ainsi, le déploiement de plus de 1 800 caméras piétons auprès de tout agent assermenté et volontaire permet d’apaiser les tensions grâce au déclenchement de l’enregistrement. Ce geste a généralement pour effet de désamorcer la situation critique.

[En savoir plus > La campagne contre les atteintes et outrages envers les salariés SNCF](#)

La prévention des incivilités par la médiation sociale

Utilisation d’appareils sonores, retenue des portes, déclenchement intempestif de signaux d’alarme, cigarettes dans les gares ou dans les trains, dégradations diverses... Les incivilités, même si elles peuvent apparaître bénignes, nuisent à la sérénité des déplacements et constituent parfois un frein à l’utilisation des transports en commun. Le désagrément provoqué est d’autant plus fort qu’il se produit dans un milieu confiné.

Pour répondre à cette problématique et proposer aux clients un climat propice au voyage, la SNCF a notamment recours à des médiateurs sociaux en gares et à bord des trains, via les Pimms Médiation de Lyon, Saint-Étienne, Bordeaux, Dijon... Leurs missions sont complémentaires à celles des salariés SNCF sur le terrain (sûreté ferroviaire, chefs de bord...). Par le dialogue, les médiateurs peuvent en effet faire adopter des

comportements plus compatibles avec les usages de la vie en société et, par le rappel à la règle, contribuer aussi à réduire la fraude. Dans le cas contraire, les salariés de la sûreté ferroviaire interviennent pour verbaliser les contrevenants, auteurs d'infractions.

En 2022, les médiateurs ont traité 67 000 motifs lors de leur mission en gare et à bord des trains.

D'autres structures de médiation sociale partenaires de la SNCF réalisent le même type de missions dans les Régions Grand Est, Provence-Alpes-Côte d'Azur ou en Île-de-France sur le réseau Transilien.

La lutte contre les violences sexistes et sexuelles

Dispositifs en place dans les cinq sociétés ferroviaires du groupe SNCF

La SNCF poursuit la formation de son personnel de sûreté à la lutte contre les violences sexistes et sexuelles afin de mieux adapter la prise en charge des victimes, en appui des forces de l'ordre.

La direction de la Sûreté en assure le pilotage pour l'ensemble des cinq sociétés ferroviaires et dédie depuis 2021 un poste à la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles à la SNCF. Ainsi, la sûreté ferroviaire Transilien, TER et Gares & Connexions ont mené en novembre 2022 une action de communication commune. À cette occasion, des salariés de ces entités sont allés au-devant des voyageurs pour leur présenter les différents dispositifs mis en place, en lien avec les autorités organisatrices, comme le numéro d'alerte 3117 et le 31177 pour les SMS.

D'autres mesures les protègent, comme la présence des agents en gare et à bord, formés à réprimer les violences, la vidéoprotection, ainsi que la possibilité de descente à la demande dans les bus de nuit. Pour mieux caractériser les atteintes, la SNCF expérimente l'intégration d'items sur ce type de violences dans ses outils d'évaluation : baromètre de satisfaction client, diagnostics sûreté...

Entre janvier et novembre 2022, ont eu lieu 235 interpellations pour atteintes sexistes et sexuelles, en progression de 29,1% par rapport à 2021. Pendant la même période, 152 procès-verbaux ont été établis pour outrages sexistes à l'encontre des voyageuses, en augmentation de 12,6% par rapport à 2021.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3.3

Chez Keolis

Cette politique publique est une priorité forte pour Keolis. En 2022, elle s'est traduite par un plan d'action en trois étapes :

- Poursuivre la sensibilisation et la formation de tous les personnels à travers deux outils : les sessions dédiées du programme Stand Up, pour intervenir en toute sécurité en tant que victime ou témoin de harcèlement de rue, et la création d'un module spécifique de e-learning.

- Signer une convention de mécénat avec la Fondation des Femmes, pour engager durablement le groupe Keolis dans la lutte contre les violences faites aux femmes et pour l'égalité entre les femmes et les hommes.

- Déployer dans les filiales une campagne de communication préventive à destination des voyageurs avec pour objectif de condamner les insultes sexistes.

En parallèle du plan d'action de Keolis, plusieurs initiatives ont été engagées sur de nombreux réseaux en 2022 en France et à l'international, comme le déploiement du dispositif de descente à la demande sur plus d'une dizaine de réseaux français.

Les Interventions en Milieu Scolaire pour réduire risques et incivilités

Depuis plus de 20 ans, la SNCF sensibilise environ 200 000 jeunes chaque année aux risques ferroviaires et aux comportements citoyens grâce aux Interventions en Milieu Scolaire (IMS). Engagée dès 2006 avec l'Éducation nationale dans le programme « Voyageur & citoyen », la SNCF intervient dans les écoles, collèges et lycées à proximité des emprises ferroviaires, lorsque des comportements à risques ou des incivilités ont été signalés, ou à la demande des enseignants ou chefs d'établissement scolaire. L'animation est assurée par 550 agents volontaires de la SNCF, tous métiers confondus, formés spécifiquement sur la connaissance des publics et les messages de prévention à faire passer selon leur niveau de scolarité. Durant l'année scolaire 2021-2022, près de 97 000 jeunes ont été sensibilisés dans 1 200 établissements scolaires.

Pour redynamiser le dispositif et retrouver le nombre d'interventions de la période avant Covid, la SNCF s'emploie à :

- Faciliter les prises de contact avec des établissements scolaires

- Valoriser l'engagement des salariés SNCF et faciliter leur disponibilité

- Mieux identifier les établissements scolaires prioritaires par rapport aux enjeux de sécurité rencontrés en interne

- Améliorer l'impact du programme Voyageur & Citoyen auprès des collégiens et lycéens, et connaître la perception du programme par les personnels de l'Éducation nationale et les intervenants SNCF.

En savoir plus > [Les interventions en milieu scolaire](#)

Un module Mission Mobilité en plus des IMS

En complément des IMS, qui ont permis de sensibiliser plus de 27 000 élèves franciliens en 2021-2022, le module Mission Mobilité a été déployé auprès de 300 élèves de lycées des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Objectif : leur apprendre à utiliser les transports en Île-de-France, tout en délivrant des messages liés à la sécurité et à la citoyenneté. Prochaine étape, accompagner les élèves des Cités Éducatives de Poissy et Nanterre, un dispositif éducatif rassemblant notamment élus locaux, associations et services de l'État.

Prise en charge de l'errance en gare

La SNCF est attentive à la sécurité de tous en gare. Aussi SNCF Gares & Connexions veille à la prise en charge des personnes en grande précarité et coopère avec des associations pour mettre en place des dispositifs de prévention et d'intervention sociale adaptés.

En 2022, 59 gares ont bénéficié de ce dispositif de prise en charge de l'errance et 56 conventions d'objectifs ont été signées avec des associations partenaires sur l'ensemble du territoire.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.2.3.

Indicateurs clés

	Déc 2019 à Nov 2020	Déc 2020 à Nov 2021	Déc 2021 à Nov 2022
Atteintes physiques envers les clients et agents SNCF et vols simples contre les clients (nb) - SNCF	9 257	11 642	14 973
Actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier (nb) - SNCF	17 793	19 984	21 479
Actes d'incivilités et infractions à la législation (nb) - SNCF	267 234	368 271	333 654

4.3 FOURNIR UN RÉSEAU DURABLE AUX TERRITOIRES

4.3.1 Contexte

D'avantage qu'un moyen de transport, le train de fret ou de voyageurs constitue un véritable levier d'aménagement et de dynamisation des territoires. Au sortir de la crise sanitaire, la SNCF souhaite renforcer sa stratégie partenariale avec chaque région et se placer au service de la relance économique de chaque territoire. Cela passe notamment par l'accélération de la rénovation et l'optimisation de l'offre de service du réseau structurant mais aussi des lignes de desserte fine du territoire.

4.3.2 Nos engagements

– Nous engager aux côtés de l'État, des Régions et des collectivités territoriales afin de poursuivre dans la durée l'effort de rénovation et de modernisation du réseau structurant.

– Préserver, sous l'impulsion de l'État et des Régions, la desserte ferroviaire dans le maillage des territoires, à travers les lignes de desserte fine.

4.3.3 Politique et actions

Avec 28 000 km de voies et de nombreuses installations au sol (postes de signalisation, aiguillages...), le réseau ferroviaire français nécessite un effort permanent de rénovation et de modernisation. Ces travaux sont réalisés en priorité sur le réseau dit structurant, où le trafic est important (LGV, lignes classiques), mais aussi sur les lignes de desserte fine du territoire. Variées dans leurs fonctionnalités, liaisons périurbaines, inter-villes, dessertes de territoire de faible densité..., et leurs usages (types de trains, nombre de circulations...), les lignes de desserte fine du territoire font depuis quelques années l'objet d'investissements croissants, tant du point de vue de l'offre de service que de la rénovation des infrastructures.

Les investissements

Les investissements consacrés au réseau sont passés de 900 millions d'euros en 2005 à près de 2,6 milliards d'euros en 2015 et à 2,8 milliards d'euros en 2021. Cet effort de rénovation a essentiellement permis de retarder le vieillissement des voies. Pour stabiliser l'ensemble du réseau, l'État et SNCF Réseau projettent un budget d'investissement proche de 2,9 milliards d'euros par an en moyenne sur la durée du contrat.

En 2021, SNCF Réseau a investi 437 millions d'euros pour régénérer les lignes de desserte fine, soit le double de la moyenne annuelle de la période 2015-2018. La trajectoire d'investissement subit les effets de la pandémie et de la crise internationale due à la guerre en Ukraine : en 2022, le volume d'investissement a été de 350 millions d'euros, avec une prévision de reprise de la trajectoire à 600 millions d'euros annuels à partir de 2025-2026. À ceci

s'ajoutent les 14 lignes relevant, à ce jour, des lignes de desserte fine des territoires. Elles seront réintégrées dans le budget du réseau structurant, avec une enveloppe cumulée affichée de 638 millions d'euros entre 2024 et 2030.

Les protocoles d'accord État-région

Cette dynamique s'appuie sur le plan d'action de l'État avec les régions. Elle se décline par des protocoles entre l'État et les régions pour chaque territoire, définissant notamment les règles de financement propres aux lignes. Fin 2022, huit protocoles d'accord ont été signés avec les Régions Centre-Val de Loire, Grand Est, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, Hauts-de-France et Occitanie. Deux autres sont en phase de négociation (Auvergne-Rhône-Alpes, protocole dédié à la ligne Aubrac/Cévenol) et une en attente de signature (Normandie).

La relance des dessertes fines

Pour contribuer à l'effort financier, le volet ferroviaire du Plan de relance de l'État alloue 620 millions d'euros aux lignes de desserte fine du territoire, dont 300 millions d'euros de subventions directes de l'État au projet, et 320 millions d'euros en dotation à SNCF Réseau. Il vient se conjuguer avec les engagements de nombreuses régions et sera contractualisé dans les prochains contrats de plan État/région (CPER) pour la période 2023-2027.

Approche partenariale pour le transfert des missions d'infrastructure

Les régions souhaitant bénéficier de la possibilité du transfert des missions de gestionnaire d'infrastructure introduit par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) peuvent le demander depuis la publication du décret d'application n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 qui en définit le cadre de mise en œuvre. SNCF Réseau développe une approche partenariale afin de construire avec l'État, les régions, les collectivités locales et les opérateurs, une réponse adaptée et innovante pour chaque ligne, en fournissant les données nécessaires et en construisant les interfaces futures. L'objectif est d'élaborer des solutions optimales sur la qualité de service en garantissant la sécurité.

La première Région à avoir franchi le cap est l'Occitanie. Depuis septembre 2021, elle est autorisée à reprendre la gestion des lignes Montréjeau-Luchon, dont le transfert a été réalisé au 31 décembre 2022, et Alès-Bessèges pour un transfert d'ici 2024, dans la perspective de réouverture de ces lignes. Par ailleurs, les échanges ont été très actifs avec la Région Grand Est avant le lancement de ses appels d'offres pour les premiers lots de lignes qu'elle souhaite reprendre en gestion. L'officialisation est attendue entre fin 2022 et mi-2023.

L'année 2022 est également marquée par l'engagement de trois transferts de propriété de lignes :

- Deux lignes non circulées pour des projets fret : Agen – Auch et Tarbes – Bagnères-de-Bigorre
- Une ligne de desserte fine active en trafic régional pour une reconversion en ligne de tramway : Harfleur – Rolleville.

Ces transferts sont régis par un cadre proche de celui de l'article 172 de la LOM.

Chiffres-clés 2022 des lignes de desserte fine du territoire - SNCF

- 42% du linéaire du réseau ferré national
- 80% de lignes à voie unique
- 85% de lignes non électrifiées

– 37 ans d'âge moyen

Un guide pour repenser les lignes de desserte fine

Depuis septembre 2018, SNCF Réseau publie un guide proposant à ses parties prenantes une démarche nouvelle pour construire un avenir aux « petites lignes ferroviaires ». Ce guide esquisse en effet des solutions pour en optimiser les coûts de régénération et de gestion. Actualisé régulièrement, il repose à la fois sur une méthode pour mieux définir les caractéristiques de régénération des lignes (besoins de mobilités à satisfaire, définition de services, juste dimensionnement...) et sur une série de solutions techniques optimisées, par thématique. Il en ressort un panel d'opérations qui vont du recours au « train usine » à des solutions spécifiques prévoyant le réemploi de rails et la diminution du nombre de traverses.

[En savoir plus > Guide Lignes de desserte fine du territoire](#)

Exemples de chantiers de modernisation

Modernisation de l'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise (Hauts-de-France)

L'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise (62) s'articule autour de trois branches : Saint-Pol-sur-Ternoise – Étaples à l'ouest, Saint-Pol-sur-Ternoise – Béthune au nord, et Saint-Pol-sur-Ternoise – Arras à l'est. Avec en moyenne 460 passages par jour en gare de Saint-Pol, l'étoile ferroviaire joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire. Construites dans les années 1950, les trois lignes nécessitaient d'être modernisées.

Ainsi, la Région Hauts-de-France, l'État et SNCF Réseau ont lancé les travaux en octobre 2019 avec une remise en service progressive des trois lignes jusqu'en septembre 2022. Le programme consistait à régénérer les voies, le rail, le ballast et à rénover des passages à niveau, des ouvrages d'art ainsi que les quais des gares. Au total, 130 km de voies ferrées ont été renouvelés, pour un montant de 98,1 millions d'euros inscrit au CPER (2015-2022). Cette modernisation permet d'améliorer le confort des voyageurs, de maintenir l'ensemble des dessertes, d'assurer la pérennité de la ligne pour les 30 prochaines années, contribuant ainsi à augmenter l'attractivité du territoire.

Modernisation de la ligne Joué-lès-Tours – Loches (Centre-Val de Loire)

Mise en service en 1878, la ligne Joué-lès-Tours – Loches, (37) compte 10 gares et assure la desserte du val de l'Indre. En raison de son ancienneté, la ligne connaissait des limitations de vitesse depuis 2006 et avait besoin d'être modernisée. Les travaux prévoyaient le remplacement de l'ensemble des rails, traverses et ballast sur un linéaire de 27 km, de neuf pont-rails, la rénovation des ouvrages d'art hydrauliques et ouvrages en terre, le renouvellement de 35 passages à niveau, et l'adaptation de la signalisation pour permettre le retour des circulations à une vitesse nominale.

Achevés à l'été 2022, ces travaux ont permis de remonter la vitesse, revenant ainsi aux performances d'avant 2006. Par ailleurs, l'offre de service a pu être doublée depuis fin août 2022 avec six allers-retours TER contre trois précédemment.

Ces travaux, entièrement financés par la Région Centre-Val de Loire pour un montant de 36 millions d'euros, permettent également de pérenniser l'infrastructure pour une quinzaine d'années, entre Joué-lès-Tours et Reignac.

Régénération de la ligne des Alpes (Auvergne-Rhône-Alpes / Provence-Alpes-Côte d'Azur)

La Ligne des Alpes relie Grenoble (38) à Veynes (05). Elle a fait l'objet d'une régénération importante en 2022. La vétusté de cette ligne de montagne, culminant à 1167 m d'altitude, ne permettait plus de garantir le niveau de performance et de sécurité attendu sur le réseau ferré par des méthodes d'entretien classiques.

Afin de rétablir les circulations ferroviaires sur cet axe, d'importants travaux ont été menés en fermeture totale de ligne. Il a fallu renouveler 17 km de voie, conforter 25 ouvrages d'art, dont des tunnels et viaducs, et remplacer des câbles de signalisation. Pour éviter les chutes de rochers, des grillages et des écrans protecteurs ont été installés sur certaines parois rocheuses.

Les travaux ont été menés conjointement dans les régions limitrophes Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le montant du chantier s'élève à près de 35 millions d'euros financés par l'État, les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements de l'Isère, de la Drôme et des Hautes-Alpes et par SNCF Réseau. Le chantier a bénéficié du Plan de relance du gouvernement de 2020.

[En savoir plus > Cartes des principaux chantiers ferroviaires en 2022](#)

4.4 RÉINVENTER LA MOBILITÉ DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

4.4.1 Contexte

Le changement climatique, la concurrence entre les différents modes de transports et l'intensification des échanges modifient les contours de la mobilité pour les voyageurs et les chargeurs, avec une demande croissante de mobilité écologique et fluide. Conscient que le développement des transports bas carbone est un enjeu majeur pour la transition écologique, le groupe SNCF adapte ses offres pour assurer des liaisons responsables de porte à porte à travers la France et l'Europe. Pour les trajets du quotidien, il développe avec les autorités organisatrices des mobilités actives comme le vélo, en intermodalité avec le train, le tram ou le bus, en cohérence avec les objectifs fixés par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

4.4.2 Nos engagements

– Répondre aux nouveaux rythmes de vie et à l'évolution des modes de consommation et de production, en facilitant la combinaison des modes de transport.

– Décarboner la mobilité et développer l'usage du vélo combiné au train, en contribuant à l'objectif national de tripler la part modale du vélo de 3% à 9% d'ici 2024.

4.4.3 Politique et actions

Dans un contexte mêlant crise inflationniste et urgence climatique, la SNCF s'attache à réinventer la mobilité des voyageurs pour la rendre partagée et durable. L'entreprise propose ainsi de nouvelles offres adaptées aux besoins de chaque client et territoire valorisant les atouts du train, qu'il soit quotidien, touristique, international ou de nuit. Ces offres mettent en avant son intermodalité avec le vélo, le bus, le tram ou encore l'avion pour assurer un voyage de porte à porte.

Le comité SNCF des parties prenantes « vélo »

Engagé aux côtés de l'État et des autorités organisatrices pour tripler la part modale du vélo d'ici à 2024 (loi LOM), la SNCF a mis en place en 2021 un comité des parties prenantes « vélo ». Objectif : construire avec 14 associations de cyclistes et de défense de l'environnement des solutions pertinentes pour développer l'usage du vélo combiné à celui du train. Cet engagement s'est poursuivi en 2022 avec des premiers résultats,

comme l'augmentation significative d'abris vélo sécurisés ou d'emport de vélos non démontés à bord des trains longue distance.

Perspectives 2023

En 2023, l'objectif est de concevoir collectivement au sein du comité, un label d'accueil vélo sous forme de standards qualité, pour noter l'accueil réservé aux cyclistes vers et dans la gare. Par ailleurs, il est prévu de constituer un inventaire de l'offre vélo sur tous les types de trains, si possible par ligne, pour l'été 2023 et d'améliorer, avec les régions, le dispositif de réservation obligatoire TER en période de forte affluence.

Les gares, hubs des mobilités durables

SNCF Gares & Connexions a l'ambition de promouvoir les mobilités actives et partagées, et notamment la pratique du vélo, afin de proposer une solution de transport écologique de porte à porte.

Son plan stratégique prévoit de disposer de 90 000 places de stationnement vélos autour des gares d'ici à 2030. On recense aujourd'hui près de 30 000 places vélo aux abords des 1 075 gares les plus importantes en terme de fréquentation voyageurs. Dans le cadre de la loi LOM, grâce au financement de l'État et des autorités organisatrices de la mobilité, 20 000 nouvelles places seront installées par SNCF Gares & Connexions à horizon 2024.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Nombre de places de stationnement vélos sécurisées (nb) - SNCF	20 254	27 010	30 366

Pour favoriser la pratique du vélo, différents services complètent le stationnement : pompes de gonflage, stations d'autoréparation, bornes de recharge électrique, casiers de micromobilité...

L'information sur le vélo est renforcée, grâce à des outils digitaux, comme l'application « Ma gare ». Elle intègre de nouvelles fonctionnalités telles que la localisation des services dédiés aux mobilités actives ou le calcul d'itinéraires à vélo pour rejoindre ou quitter la gare.

En outre, SNCF Gares & Connexions élabore une offre innovante train + vélo pour développer la location de vélos en gare, en association avec les pouvoirs publics, la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) ou encore l'Académie des mobilités actives (ADMA).

Par ailleurs, des opérations ponctuelles sont proposées aux voyageurs dans certaines gares. En 2022, Transilien SNCF a proposé à nouveau aux Franciliens des ateliers solidaires de réparation de vélos entre mai et octobre dans 28 gares d'Île-de-France, soit huit de plus qu'en 2021.

À fin 2022, le programme Place de la gare, qui vise à valoriser des espaces vacants à l'intérieur des gares, accueille 24 projets en lien avec la bicyclette : cafés vélos, location de vélos, ateliers d'entretien et de réparation...

Quant à Keolis, la filiale de transport public de voyageurs du groupe SNCF, elle propose 35 000 vélos sur 45 territoires et 7 000 places de stationnement vélo dans environ 25 villes françaises.

[En savoir plus > Parkings vélos dans les gares d'Île-de-France](#) -

Toujours plus de vélos à bord

Dans tous les TGV, les vélos démontés et placés dans une housse peuvent être aujourd'hui emportés comme bagages. En 2021, 37% des 319 rames de TGV INOUI

permettaient d'embarquer deux à quatre vélos non démontés. La capacité a été portée en 2022 à 43% du parc ; elle atteindra 48% du parc TGVINOUI en 2023. Pour les OUIGO, la nouvelle offre « Train classique » propose depuis le printemps 2022 deux emplacements par rame.

– Sur TGV, ce sont au total plus de 67 000 places de vélo qui ont été vendues au 8 décembre 2022, en progression de 34% par rapport à 2021.

– Sur OUIGO Train classique, 6 074 options vélo non démonté ont été vendues du 11 avril au 31 décembre 2022, alors que la nouvelle offre low-cost ne concernait que quatre emplacements jusqu'à fin juillet. Il en existe huit désormais, avec une montée en charge pouvant aller jusqu'à 16.

– Sur les lignes INTERCITÉS, les trains Nantes <> Bordeaux et Nantes <> Lyon, notamment, disposent de six emplacements par rame et de 12 quand elles sont doublées. En 2022, plus de 54 000 places vélo ont été vendues, soit 28% de réservation vélo supplémentaire par rapport à 2021. Désormais toutes les lignes de nuit bénéficient de deux places vélos minimum.

– Enfin sur TER, 95% des trains sont équipés de places dédiées aux vélos, avec en moyenne six emplacements par rame.

[En savoir plus > Comment voyager en train avec son vélo](#)

L'offre vélo élargie de TER

TER, en lien avec SNCF Gares & Connexions, accompagne les régions dans leur stratégie de développement du vélo du quotidien comme du cyclotourisme.

La SNCF a prévu 25 000 emplacements vélo aux abords des gares TER et développe des solutions de parkings sécurisés ou la mise à disposition de vélo avec SNCF Connect.

En période estivale, un partenariat avec France Vélo Tourisme permet d'assurer un service de location à proximité des gares. Et pour répondre aux pics de demande, la SNCF augmente l'offre de places de vélos à bord, en reconfigurant l'intérieur des trains.

Sur la « Véloodyssée », par exemple, en Région Nouvelle-Aquitaine, jusqu'à 14 TER peuvent quotidiennement accueillir durant l'été 25 vélos au lieu de six en moyenne.

Devant son succès, cette solution a été étendue progressivement aux Régions Bretagne, Auvergne-Rhône-Alpes et Normandie.

[En savoir plus > Service TER + Vélo](#)

La Région Pays de la Loire a investi 156 millions d'euros dans des rames « Jumbo vélo » équipées de zones modulables permettant de passer de 33 à 83 places de vélo. Chaque été, le train Loire à vélo, grâce à un partenariat entre les régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire, transporte entre Orléans et Le Croisic plus de 17 000 vélos. Il s'insère pleinement dans le dispositif touristique de la véloroute « [Loire à vélo](#) ».

Enfin, pour ne laisser aucun client à quai, les Régions Bretagne, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie ont mis en place un système de réservation obligatoire pour les vélos non démontés (gratuit ou jusqu'à 3 euros selon les régions).

Par ailleurs, TER propose depuis 2022 une carte interactive avec des loueurs de vélos et réparateurs sur les différents itinéraires et un guide « TER aime le vélo ».

[En savoir plus > TER, toutes nos offres pour le vélo](#)

[Itinéraires à vélo](#)

Nouvelle convention des trains d'équilibre du territoire (TET)

Signée en mars 2022, la nouvelle convention d'exploitation du service public des Trains d'équilibre du territoire (TET) est portée par l'État, en tant qu'autorité organisatrice des TET et SNCF Voyageurs à travers l'offre INTERCITÉS. Cette convention d'une durée de dix ans vise à développer l'offre ferroviaire, de jour comme de nuit, afin d'améliorer la desserte des territoires tout en préservant l'environnement. Le réseau est constitué de trois lignes structurantes, de quatre lignes d'aménagement du territoire et de quatre lignes de nuit, et représente environ 90 trains par jour, transportant 9 millions de passagers par an. L'objectif est d'augmenter de 20% le nombre de voyageurs transportés par les TET d'ici à 2032.

[En savoir plus > La convention d'exploitation des TET](#)

Développement des trains de nuit

Grâce au Plan gouvernemental France Relance de 2020 qui prévoit une enveloppe de 100 millions d'euros pour le développement des trains de nuit en France, les liaisons de nuit prennent un nouvel élan et peuvent répondre aux besoins de desserte de territoires enclavés. Elles sont aussi de plus en plus plébiscitées pour voyager à travers la France et l'Europe.

Un train de nuit Paris-Lourdes jusqu'à Hendaye.

Durant les vacances d'été 2022, SNCF Voyageurs a prolongé jusqu'au Pays basque la liaison en train de nuit Paris<>Lourdes lancée fin 2021. Cette offre INTERCITÉS a proposé un aller-retour quotidien entre Paris et Hendaye via Lourdes en desservant les villes de : Pau, Orthez, Dax, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye. Le Paris<>Lourdes/Hendaye complète l'offre de trains de nuit déjà existante en France avec Paris <> Toulouse, Paris <> Rodez / Albi, Paris <> Latour-de-Carol / Cerbère, Paris <> Briançon et Paris <> Nice.

Le Paris-Nice de nuit fait le plein. Depuis sa réouverture en mai 2021, le train couchette Paris<>Nice a transporté plus de 100 000 voyageurs en un an. Les petits prix et les services proposés intéressent une clientèle jeune et familiale souhaitant voyager facilement, sans avoir à prendre la voiture ou l'avion. Plus d'un voyageur sur trois à bord du train de nuit Paris<>Nice a moins de 26 ans.

Concernant les lignes transfrontalières, outre la ligne Paris<>Vienne créée en décembre 2021, une nouvelle liaison de nuit Paris<>Berlin est prévue en décembre 2023.

Rapprochement Eurostar-Thalys pour une nouvelle offre

Cette alliance, approuvée fin mars 2022 par la Commission européenne, s'est concrétisée par une société holding nommée « Eurostar Group ». Elle est détenue par SNCF Voyageurs (55,75 %), la Caisse de dépôt et placement du Québec Group Infrastructures Inc. - CDGPI (19,31 %), SNCB (18,5 %) et des fonds gérés par Federated Hermes Infrastructure (6,44 %). Basée à Bruxelles, la société détient 100 % des parts d'Eurostar International Limited (Eurostar) et de THI Factory SA (Thalys), qui restent des entreprises ferroviaires de plein exercice respectivement à Londres et à Bruxelles. En octobre 2022, une nouvelle directrice générale a été nommée à la tête du nouvel ensemble.

Eurostar Group opère le plus grand réseau international à grande vitesse en Europe de l'Ouest et proposera une marque unique à partir de septembre 2023 : Eurostar. Ainsi, Thalys arbore maintenant la mention « membre

d'Eurostar Group ». L'ambition de la holding est d'atteindre 30 millions de passagers par an d'ici 2030 contre 18 millions de clients en 2019.

[En savoir plus > Eurostar – Thalys](#)

15 ans de grande vitesse entre l'Allemagne et la France

Depuis 15 ans, les deux entreprises mettent en commun leur savoir-faire pour offrir le meilleur de la grande vitesse française et allemande. Cette collaboration a permis l'accélération des échanges culturels et professionnels transfrontaliers entre les deux pays. Ainsi, depuis 2007, 25 millions de voyageurs ont pris un TGV ou un ICE pour se rendre entre l'Allemagne et la France. Les deux entreprises, qui se positionnent comme les référents d'une mobilité d'avenir respectueuse de l'environnement, veulent poursuivre la coopération. Leur ambition est d'étoffer l'offre ferroviaire européenne. Ainsi, une liaison directe grande vitesse entre Berlin et Paris est à l'étude.

[En savoir plus > L'Europe à grande vitesse](#)

Train + avion : billet numérique

La SNCF a lancé en novembre 2022 avec 12 compagnies aériennes partenaires des billets numériques permettant de combiner directement des voyages en TGV et en avion passant par les aéroports parisiens d'Orly et Roissy. Jusqu'à présent, les 300 000 voyageurs qui l'utilisent chaque année devaient récupérer le billet SNCF en gare. Il comprend une prise en charge des voyageurs en cas de retard du train ou de l'avion.

Un train léger pour relancer les petites lignes...

La SNCF a créé en 2022 avec 10 autres partenaires le consortium du Train Léger innovant (TLi) pour enrichir l'offre TER dans les territoires ruraux et limiter le recours à la voiture. Il s'agit en effet de construire un système ferroviaire modulaire et frugal qui redynamisera les lignes moins fréquentées, en offrant plus de services à coûts maîtrisés.

En s'adaptant au niveau de l'ensemble des quais, le TLi permet également aux personnes à mobilité réduite (PMR) de voyager sur les 9 000 km de lignes. Grâce à sa modularité, il répond à différents besoins locaux : transport de vélo, micro-fret...

[En savoir plus > Le train léger innovant](#)

... et d'autres solutions pour relier les territoires au train

Face à l'isolement des populations rurales et à la difficulté de rouvrir des petites lignes fréquentées par un faible volume de voyageurs, la SNCF et ses partenaires mettent au point « Flexy ». Ce système de navettes ferroviaires futuristes circulera sur les rails comme sur les routes et permettra de rallier la gare la plus proche.

Enfin, pour répondre aux besoins des citoyens tout en réduisant l'empreinte carbone, la SNCF souhaite utiliser le foncier des gares pour développer la mobilité inversée. Il s'agit de favoriser l'implantation de centres de santé, relais poste, services publics et administratifs, magasins... au sein des territoires.

[En savoir plus > Mobilité dans les territoires](#)

4.5 RÉÉQUILIBRER LA PART DU RAIL DANS LE FRET

4.5.1 Contexte

Face à l'augmentation constante des flux de marchandises, le développement du fret ferroviaire est une solution pour répondre aux enjeux écologiques des territoires et aux besoins des acteurs économiques, notamment en s'appuyant sur sa complémentarité avec

d'autres modes de transport. C'est le credo de l'alliance européenne « Rail Freight Forward » et de sa déclinaison française « 4F » (Fret Ferroviaire Français du Futur) dont fait partie la SNCF.

[En savoir plus > Rail Freight Forward](#) et [Alliance 4F](#)

4.5.2 Nos engagements

Proposer aux chargeurs et transporteurs des solutions ferroviaires peu carbonées pour contribuer à doubler la part modale du fret ferroviaire :

- de 9% en 2020 à 18% en 2030 en France
- de 18 à 30% au niveau européen.

4.5.3 Politique et actions

Grâce aux synergies et complémentarités mobilisées entre les différentes entités de Rail Logistics Europe, les activités de transport et de logistique ferroviaires de la SNCF permettent de proposer aux chargeurs différents formats de transport, de bout en bout, en France comme dans toute l'Europe.

Créée début 2021, Rail Logistics Europe réunit cinq entreprises :

- Fret SNCF, leader du transport ferroviaire en France (wagons isolés et trains massifs)
- Le réseau ferroviaire CAPTRAIN et ses filiales européennes
- VIIA, l'opérateur d'autoroutes ferroviaires, assurant le transport de semi-remorques ou conteneurs par train
- NAVILAND CARGO, le leader européen du transport combiné maritime
- FORWARDIS, commissionnaire de transport, expert du ferroviaire et de la chaîne de transport multimodal.

[En savoir plus > Rail Logistics Europe](#)

Rail Logistics Europe contribue avec les autres entreprises ferroviaires de l'alliance 4F à décarboner les transports de marchandises en France. Après s'être mobilisée avec succès en 2021 pour faire inscrire l'objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire dans la loi Climat et Résilience, l'Alliance 4F a largement inspiré la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire présentée par le Gouvernement en septembre 2021. Elle a aussi proposé et cosigné avec l'État, SNCF Réseau et les chargeurs de l'AUTF (l'Association des utilisateurs de transport de fret), un pacte pour le développement du fret ferroviaire posant des objectifs concrets et une méthode pour mettre en œuvre cette stratégie. Ainsi, avec les premiers investissements en 2021 du plan de relance gouvernemental pour le développement du fret ferroviaire, l'alliance entend participer activement à l'accélération de la transition énergétique du pays.

Ces mesures interviennent dans un contexte de satisfaction élevée des chargeurs vis-à-vis du fret en 2020 et 2021, qui se traduit par une hausse des intentions de recourir au mode ferroviaire. Associées au dynamisme des sociétés de Rail Logistics Europe, ces mesures de soutien ont permis de voir la part modale du fret ferroviaire passer en France de 9,6% en 2020 à 10,7% en 2021 (source ART).

Perspectives 2023

Malgré un contexte économique complexe, compte tenu des menaces de récession qui pèsent sur l'activité industrielle en Europe, de nouvelles initiatives seront prises en 2023 pour renforcer les services des activités de Rail Logistics Europe, alors que la Stratégie Nationale de Développement du Fret Ferroviaire poursuit son déploiement.

- Ainsi chez Fret SNCF, les perspectives de croissance en tonne kilomètre du wagon isolé et coupons de wagons sont de 20% entre 2021 et 2025.

- VIIA a lancé de nouveaux services au départ de Sète et à destination de Calais et Valenton. En 2023, l'augmentation progressive des fréquences sur cette liaison permettra d'anticiper le lancement du terminal multimodal sur le site de Sète, pour une pleine exploitation à partir de 2024.

- NAVILAND CARGO prévoit l'ouverture d'une nouvelle plateforme multimodale rail-route en Centre-Val de Loire (Tours / Saint-Pierre-des-Corps). Objectif : connecter le port du Havre et proposer une nouvelle offre à ses clients, sur des zones qui ne sont accessibles pour le moment qu'en accès routier.

Retour sur les investissements pour le fret

Décidé en 2020, le plan de relance pour le fret ferroviaire prévoit 1 milliard d'euros d'investissements sur l'infrastructure utilisée par les services de fret ferroviaire, d'ici à 2024. Il a abouti dès octobre 2021 à la signature de quatre premières conventions de financement de l'État avec SNCF Réseau, en présence de l'alliance 4F. D'un montant total de près de 50 millions d'euros, elles serviront notamment à :

- Accélérer la régénération des voies de service, essentielles pour un fonctionnement plus robuste du fret par rail
- Lancer des études pour
 - D'une part, développer l'infrastructure du terminal ferroviaire du Boulou vers la ligne internationale Perpignan <> Figueras et augmenter les trafics de fret vers l'Espagne, qui reposent encore majoritairement sur la route.
 - D'autre part, pour augmenter la capacité électrique du principal axe français entre Dijon et Lyon et ainsi accueillir plus de trains longs et lourds.

- Développer des services, comme une offre digitale d'automatisation de la commande de sillons pour répondre de manière plus réactive aux besoins des entreprises ferroviaires.

Le pacte pour un doublement de la part modale du fret ferroviaire

Ces investissements s'inscrivent également dans la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire (SNDFF) qui prévoit de doubler d'ici à 2030 la part du rail dans le transport de marchandises en France, en la portant de 9% à 18%. Cette stratégie nationale, présentée par le ministère des Transports en septembre 2021, reprend les principales préconisations du rapport de l'alliance 4F, axé notamment sur les complémentarités entre les différents modes rail, route, fleuve, mer. Elle intègre la mise en œuvre, dans le cadre du plan de relance, d'un plan d'aide au secteur d'un montant annuel de 170 millions d'euros jusqu'en 2024. Ces aides permettront à la fois de soutenir l'activité stratégique de wagons isolés (70 millions d'euros), le combiné et les autoroutes ferroviaires (35 millions d'euros), mais aussi de renforcer la compétitivité du mode par la réduction des péages (65 millions d'euros). Elles devraient être prolongées jusqu'en 2027.

La présentation de la SNDFF a été suivie par la signature d'un pacte entre l'État, SNCF Réseau, l'alliance 4F et les chargeurs de l'AUTF. Par cette démarche inédite, tous les signataires s'engagent sur des objectifs et une méthode, permettant de répondre concrètement aux quatre enjeux de la stratégie nationale :

- Assurer la pérennité du modèle économique
- Améliorer la qualité de service
- Renforcer la performance des infrastructures
- Développer notamment la coordination avec le portuaire et le fluvial.

Ainsi, dans la continuité des mesures d'aide annoncées à l'été 2020 puis de celles inscrites en loi de finances 2021, la nouvelle stratégie acte le maintien d'une enveloppe additionnelle annuelle de 170 millions d'euros jusqu'en 2024 pour les opérateurs.

[En savoir plus > Rapport sur le doublement de la part du fret ferroviaire français](#)

Actualités 2022 pour éviter le « tout routier »

Rail Logistics Europe (RLE) a activement contribué aux essais français du DAC (Digital Automatic Coupling), l'attelage automatique digital de wagons. Une démonstration avec les chemins de fer allemands a eu lieu en gare de Strasbourg en juin 2022. Cette technologie, en cours de développement au niveau européen, a pour but de faciliter les manœuvres sur les sites de triage, d'accélérer les opérations réalisées par les agents et de faciliter les échanges et flux transfrontaliers. Ce système d'attelage innovant rend le fret ferroviaire plus compétitif et donc plus attractif pour accélérer le report modal de la route vers le rail.

Par ailleurs, parmi les actualités des activités de RLE :

– **VIIA avec sa société VIIA Connect a remporté la gestion opérationnelle du futur terminal multimodal du port de Sète.** Implanté sur six hectares et basé sur les dernières technologies du secteur, il s'adressera à la quasi-totalité des semi-remorques du marché et permettra leur chargement et déchargement horizontal dans des délais courts. Il constitue une réponse aux enjeux logistiques des chargeurs et transporteurs de report modal de la route vers le rail.

– **VIIA a aussi démarré en novembre 2022 son nouveau service d'autoroute ferroviaire entre l'Occitanie et l'Île-de-France.** Ce sont au démarrage trois allers/retours entre Sète et Valenton, qui monteront progressivement vers six allers/retours hebdomadaires.

– **VIIA a également relancé son service d'autoroute ferroviaire reliant Barcelone à Bettembourg,** en collaboration avec CAPTRAIN España pour la traction sur le territoire espagnol et Fret SNCF pour le tronçon français. Avec cinq allers/retours par semaine entre l'Espagne et le Luxembourg, ces trains embarquant 20 semi-remorques et 22 conteneurs permettront d'éviter l'émission de près de 22 000 tonnes de CO₂e par an par rapport à un transport 100% routier.

– **Fret SNCF, pour sa part, a notamment signé un contrat de trois ans avec le cimentier Vicat** pour un flux qui évitera chaque année la circulation de 2 800 camions, soit l'émission de 700 tCO₂e. La gestion capacitaire a permis de répondre aux attentes, avec le transport de wagons à une fréquence modulable, adaptée à la production industrielle et logistique de Vicat.

Un exemple de complémentarité Groupe

Fret SNCF et CAPTRAIN Italie ont été choisies par Novatrans pour opérer un flux de transport combiné (camions ou containers sur trains) de 3 500 tonnes de marchandises par semaine entre l'Île-de-France et l'Italie. Cette nouvelle offre sur le marché franco-italien du combiné est commercialisée par l'acteur majeur du multimodal GEODIS, qui a confié à Novatrans la partie ferroviaire. Novatrans s'est ensuite appuyée sur Fret SNCF pour assurer le transport de bout en bout entre

Noisy-le-Grand (93) et Novara (Italie) via Bâle (Suisse), CAPTRAIN Italie assurant la fin du parcours.

GEODIS poursuit ainsi le développement de solutions rail-route en Europe avec l'inauguration de cette nouvelle ligne début 2022. Sur son sillon réservé, GEODIS assure six allers/retours et offre une capacité de chargement de 240 Unités de Transport intermodal (UTI) par semaine, soit une réduction jusqu'à 75% des émissions de gaz à effet de serre. Ce nouvel axe France-Italie s'inscrit dans la stratégie de développement bas carbone des solutions rail-route du secteur Transport routier de GEODIS. Plus de 100 trains par semaine circulent sur le réseau européen.

Le fret ferroviaire et le transport combiné en campagne

Une campagne vidéo virale sur les autoroutes ferroviaires lancée en 2021 s'est poursuivie en 2022. Un premier film met en avant le témoignage d'une experte de la logistique expliquant pourquoi l'avenir de la logistique réside dans le transport combiné.

Un second film met en scène un transporteur routier qui vante les atouts des autoroutes ferroviaires pour l'écologie et les conditions de vie des chauffeurs routiers. Il a obtenu plus d'un million de vues et plus de 43 000 interactions.

[En savoir plus > La campagne Autoroutes ferroviaires](#)

Les atouts du fret ferroviaire en BD

Après avoir sensibilisé les candidats à la présidentielle aux atouts du fret ferroviaire par la publication d'une charte d'engagement, l'alliance 4F a souhaité sensibiliser le grand public aux enjeux de ce mode de transport décarboné en 10 planches de bande dessinées. Conçue avec le concours du dessinateur JUL, cette BD gratuite est intitulée « Le fond de l'air est fret ». Elle a été présentée au festival d'Angoulême de la BD, puis diffusée à la presse, sur les réseaux sociaux et auprès des équipes gouvernementales et parlementaires.

[En savoir plus > La BD « Le fond de l'air est fret »](#)

4.6 PROPOSER DES OFFRES DE MOBILITÉ ACCESSIBLES À TOUS

4.6.1 Contexte

Rendre le train plus accessible à toutes les catégories de voyageurs devient un enjeu vital à l'heure de l'ouverture à la concurrence et du low-cost, alors même que la crise sanitaire a modifié les habitudes de déplacements. SNCF Voyageurs y répond avec une offre adaptée, dans un contexte marqué en 2022 par l'inflation et la hausse du prix de l'énergie.

4.6.2 Nos engagements

– Être à l'écoute des besoins de tous nos clients et faciliter leurs besoins de mobilité.

– Développer des offres de mobilité personnalisées à des tarifs accessibles.

4.6.3 Politique et actions

L'année 2022 été marquée par un fort retour au train des voyageurs loisirs mais aussi professionnels. En effet, la SNCF a connu un record de fréquentation notamment pendant les congés d'été, avec 10% de voyageurs de plus qu'en 2019. Malgré un ralentissement des déplacements professionnels lié au développement du télétravail, 85 à 90% des clients de ce marché sont revenus au train par rapport à 2019. Une tendance confirmée à l'automne, qui s'explique par l'effet conjugué d'une lassitude du « Tout virtuel » et d'une nouvelle politique commerciale adaptée.

En 2022, le contexte d'inflation élevée accentue les besoins de mobilité à des prix plus accessibles. Pour permettre au plus grand nombre de voyager, la SNCF a décidé de ne pas augmenter ses prix en 2022 et de maintenir sa politique de petits prix avec notamment :

- La poursuite du développement de OUIGO : ouverture de deux nouvelles lignes OUIGO en France, une deuxième ligne en Espagne et l'extension OUIGO à des trains classiques en 2022.
- Le programme Avantages avec plus de 3,5 millions de clients encartés fin 2022.

Côté TER, les tarifs sont de la responsabilité des autorités organisatrices des transports régionaux. Près de 86% des clients de TER bénéficient de tarifs réduits et un client TER occasionnel paie en moyenne 10,5€ pour un trajet.

Bouclier tarifaire 2023 pour le TGV et les INTERCITÉS

Malgré une forte augmentation des coûts de près de 13% dès la fin 2022 pour le TGV, SNCF Voyageurs a décidé en novembre 2022 de ne pas répercuter cette hausse sur les prix payés par les voyageurs et a annoncé la mise en place d'un bouclier tarifaire pour la grande vitesse et les trains INTERCITÉS.

Cette décision limite la hausse du prix moyen payé par les voyageurs à 5%, à partir du 10 janvier 2023, soit en dessous de l'inflation. Ce bouclier tarifaire vise également à protéger les voyageurs loisirs et les plus sensibles aux prix : les bénéficiaires de la carte Avantage et les voyageurs OUIGO ne sont pas concernés par l'augmentation. La politique tarifaire évolue de la même façon pour les trains INTERCITÉS et l'offre internationale.

Des tarifs longue distance pour tous

Un an après son lancement en juin 2021, la nouvelle offre tarifaire longue distance Avantage a su répondre à différentes attentes des Français, en proposant notamment :

- Un programme de fidélité plus simple et plus avantageux pour les voyageurs fréquents et la carte Avantage qui offre des réductions et des prix plafonnés, en dernière minute, sur les TGV INOUI en France et en Europe et sur INTERCITÉS : 3,5 millions de cartes vendues.
- L'abonnement Max Actif pour les télétravailleurs (250 ou 450 trajets annuels) qui a permis de doubler le nombre d'abonnés Max Professionnels : de 5 000 en 2021 à 13 000 en 2022.

Offre senior. En 2022, l'offre tarifaire s'est enrichie avec l'abonnement dédié aux plus de 60 ans, Max Senior, qui permet, pour 79€ par mois, de voyager partout en France en 2^{de} classe, en semaine, hors périodes d'affluence. Quant à la carte Liberté pour les voyageurs professionnels, en France et en Europe, elle intègre désormais, au même tarif, tous les bénéficiaires de la carte Avantage.

En savoir plus > [Cartes et abonnements](#)

OUIGO se développe en France...

Après 10 ans de OUIGO grande vitesse, SNCF Voyageurs a lancé en avril 2022 sa nouvelle offre OUIGO Train Classique vers 14 destinations et sur deux lignes : Nantes-Paris-Nantes et Lyon-Paris-Lyon. Cette nouvelle offre de voyage à petits prix, fixes jusqu'au départ, entre 10€ et 30€ maximum, est réalisée sur des lignes à vitesse classique, avec des trains Corail remis en état et pelliculés en rose. Ces nouvelles lignes renforcent la présence de OUIGO dans les territoires, en complémentarité avec tous les autres trains. Économiques et équipées de huit emplacements vélos, elles donnent une possibilité de plus aux Français de préférer le train à la route, en prenant leur

temps. En 2022, plus d'un million de billets ont été proposés aux voyageurs dont 60% à 19€ ou moins. Cette offre a permis à SNCF Voyageurs de remporter le 1^{er} Prix de la Good Économie dans la catégorie « Lutter contre le réchauffement climatique » en 2022. Ce prix récompense les meilleures initiatives d'entreprises engagées pour une transformation écologique, sociale et solidaire de leurs activités.

En savoir plus > [Grand prix de la Good Economy 2022 ...et en Espagne](#)

Après avoir lancé Madrid-Barcelone en mai 2021, OUIGO Espagne a ouvert la ligne Madrid-Valence en octobre 2022. Une nouvelle étape pour l'offre low-cost à grande vitesse OUIGO España, qui a déjà profité à plus de 3 millions de voyageurs en moins d'un an et demi. Les petits prix, avec des billets à partir de 9€, ont permis de toucher notamment les familles et les moins de 45 ans qui voyageaient peu ou pas en train avant OUIGO España. Le lancement de cette nouvelle offre accessible à tous les budgets est donc un nouvel élan pour favoriser les voyages en train en Espagne. Après Barcelone et Valence, OUIGO España ouvrira une nouvelle liaison à destination d'Alicante, au premier semestre 2023, avec un arrêt à Albacete. Ensuite, OUIGO España arrivera en Andalousie avec Madrid-Séville.

Nouveautés TER adaptées à tous les usages

TER innove et développe différents dispositifs pour mieux s'adapter aux demandes des régions en matière de tarification.

- **Post-paiement en Nouvelle Aquitaine.** Lancée fin 2021, l'expérimentation FlexTer est étendue à toute la région depuis avril 2022. Première française dans le transport ferroviaire, l'application FlexTer permet de voyager en TER sans anticiper l'achat de billet ou abonnement. Ainsi le client qui emprunte les lignes de la région est facturé à la fin du mois au meilleur tarif correspondant à son usage. Il a donc la garantie de payer le meilleur prix.
- **Abonnement télétravail.** Pour s'adapter aux nouveaux usages comme le développement du télétravail, plusieurs régions ont mis en place des abonnements plus flexibles.
- **Nouvelle offre « +=0 » en Occitanie pour les jeunes entre 18 et 26 ans.** Après l'expérimentation menée auprès de 2 000 jeunes en 2021, la Région a généralisé sur son réseau liO cette offre qui propose 50% de réduction jusqu'à 10 trajets par mois et la gratuité des voyages à partir du 11^e trajet. En un an, plus de 50 000 jeunes ont choisi cette formule qui pourrait essaimer dans d'autres régions.

En savoir plus > [Flexter, +=0, Offre 1^{er} week-end du mois](#)

4.7 FAVORISER L'ACCÈS À LA MOBILITÉ EN AUTONOMIE

4.7.1 Contexte

La loi du 11 février 2005 sur les droits fondamentaux des personnes en situation de handicap inscrit de fait l'accessibilité dans la stratégie du groupe SNCF. Les besoins de mobilité en autonomie sont en croissance avec le vieillissement de la population. Aujourd'hui, près de 40% des voyageurs sont en situation de mobilité réduite en France, de manière permanente ou temporaire. En complément des travaux d'adaptation, la SNCF et ses filiales développent des services pour faciliter l'accès aux transports collectifs.

4.7.2 Nos engagements

– Couvrir 736 gares et haltes en France sur la période 2016-2025 dans le cadre des engagements pris dans les

Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), lancés par l'État en 2014.

– Mener à bien le Schéma directeur national d'accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDNA-Ad'AP) qui porte sur les services ferroviaires nationaux, validé par arrêté du ministre des Transports, paru au Journal officiel le 18 septembre 2016.

– Développer l'accessibilité numérique des médias SNCF, notamment pour les clients malvoyants et malentendants.

4.7.3 Politique et actions

Depuis plus de 15 ans, la SNCF multiplie les actions pour permettre à tout le monde, y compris aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, de voyager dans des conditions optimales d'accessibilité et de confort. Depuis 2014, le dispositif Ad'AP prévoit des interventions à plusieurs niveaux pour rendre les quais et les bâtiments voyageurs accessibles : cheminements, signalétiques, guichets ou espaces d'information et de vente... Avec l'aide des financements des autorités organisatrices de transport et de l'État, la SNCF s'est engagée à réaliser les travaux de mise en accessibilité de 736 gares et haltes dans l'hexagone d'ici 2025.

Développement de services aux personnes à mobilité réduite (PMR)

En complément, la SNCF assure différents services d'assistance pour aider les voyageurs dans la montée et la descente du train. De plus, les agents en contact avec les clients dans les gares et dans les trains, dont le personnel de sûreté ferroviaire, sont formés depuis 2006 aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Par ailleurs, des progrès sont réalisés pour rendre les applications et sites internet utilisables par tous. En avril 2021, la SNCF a fait un état des lieux de toutes les améliorations apportées en la matière lors de la journée mondiale des mobilités et de l'accessibilité.

Un programme ambitieux de mise en accessibilité des gares et des trains

L'accessibilité recouvre plusieurs dimensions : celle des gares, des trains, des services d'assistance et de l'information voyageur. Les schémas directeurs d'accessibilité, élaborés à la suite de la loi de 2005, ont été amendés en 2016 via les Ad'AP, qui permettent de prolonger jusqu'en 2025 la dynamique d'accessibilité dans les transports. Ils représentent 3,2 milliards d'euros pour la partie mise en accessibilité des gares.

Les gares. À fin 2022, les travaux ont été réalisés dans 58 % des 736 gares et haltes à rendre accessibles d'ici 2025 :

– En Île-de-France, 134 gares sur 209 sont déjà accessibles à tous, soit 64%.

– Hors Île-de-France, plus de 290 gares sont traitées, soit 55 % des gares prévues d'ici 2025, pour un budget global d'environ deux milliards d'euros. En outre, l'État renforce sa participation à ces chantiers dans le cadre de son plan de relance du ferroviaire avec 120 millions d'euros pour accélérer les travaux de mise en accessibilité des gares.

Le contexte de crise sanitaire en 2020 et de guerre en Ukraine début 2022 a fortement impacté la programmation des travaux. Avec la pénurie de matières premières, des tensions dans le BTP, des capacités ferroviaires limitées, conséquence des nombreux travaux programmés sur le réseau, l'objectif de 2025 ne sera vraisemblablement pas respecté. Toutefois, la SNCF continue à se mobiliser pour réaliser l'ensemble des programmes après cette échéance.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Taux d'avancement de la mise en accessibilité des gares (%) - SNCF	45	52	58

Les trains. La SNCF améliore la qualité de l'accessibilité des trains au fil des rénovations et de ses nouvelles commandes de matériels. Pour ce faire, elle tient compte des réglementations et des retours des associations représentatives des personnes en situation de handicap (PSH) et personnes à mobilité réduite (PMR). Par exemple pour le TGV M, les associations ont été sollicitées dès la conception du train, pour renforcer son accessibilité dès son entrée en service en 2024 et proposer une plus grande autonomie aux personnes en fauteuil roulant.

La prise en charge des voyageurs

Un service d'assistance est proposé dans près de 900 gares pour accompagner le client depuis la gare jusqu'à sa place dans le train et vice-versa à son arrivée. En 2022, 783 000 prestations d'assistance ont été réalisées en gare. Ce score est en hausse de 35% par rapport à 2021, et encore en recul par rapport à 2019, dernière année de référence avant la crise sanitaire. Le décret n° 2021-1124 du 27 août 2021 de la Loi LOM art.28, confie à SNCF Gares & Connexions la mise en place d'une plateforme unique dédiée à la réservation du service d'assistance en gare PSH/PMR pour l'ensemble des transporteurs ferroviaires sur le réseau national français en janvier 2024. En 2022, l'équipe projet structurée par SNCF Gares & Connexions a réalisé le cadrage des activités et objectifs de performance de la plateforme unique, et a lancé le développement de ses outils et interfaces clients. Deux phases de tests utilisateurs ont notamment été conduites avec des associations pour valider les propositions. En étape intermédiaire, un module numérique d'information et d'orientation des clients a été intégré sur le site de SNCF Gares & Connexions, à l'été 2022, dans les délais indiqués par le décret.

Le service d'assistance garantie sur réservation Accès Plus, Accès TER et Accès Plus Transilien.

– Sur les grandes lignes, Accès Plus de TGV-INTERCITÉS est ouvert aux voyageurs handicapés et à mobilité réduite et satisfait 94% des bénéficiaires du service. Depuis octobre 2022, il est possible de réserver Accès Plus jusqu'à 24h à l'avance (au lieu de 48h) pour un voyage exclusivement en TGV ou en INTERCITÉS sans correspondance. En 2022, près de 510 000 prestations d'assistance ont été réalisées.

– Sur TER, les 11 services Accès TER proposent la réservation d'assistance en gare sur toutes les lignes régionales : en 2022, 282 000 prestations Accès TER ont été réalisées.

– Accès Plus Transilien est ouvert aux personnes handicapées sur 385 gares d'Île-de-France et satisfait 94% des clients. En 2022, 44 500 demandes d'assistance ont été réalisées contre 13 500 en 2021. Par ailleurs, ce service a obtenu la certification Cap'Handéo Services de mobilité en octobre 2022 pour une période de trois ans.

[En savoir plus > L'accessibilité à la SNCF, Rapport accessibilité](#)

L'accessibilité numérique de l'information voyageur

Entre les sites destinés au grand public et ceux permettant aux agents d'assurer leurs missions, la SNCF gère plus de 200 sites internet et applications mobiles. Après un travail collaboratif avec les associations de PMR entamé

en 2017, un schéma directeur d'accessibilité numérique a été déployé entre 2020 et 2022.

Ainsi de nombreux sites SNCF ont fait l'objet d'audits basés sur le Référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) dont notamment :

- [sncf.com](https://www.sncf.com) : 95,65% de conformité - mars 2022
- [sncf-reseau.com](https://www.sncf-reseau.com) : 100% de conformité - 2020
- [garesetconnexions.sncf](https://www.garesetconnexions.sncf) : 61% de conformité globale - début 2022. 96% de conformité moyenne du service en ligne (moyenne des taux de conformité de chaque page)
- [transilien.com](https://www.transilien.com) : 93% de conformité - avril 2022
- [SNCF Connect](https://www.sncf-connect.com) : 70,4% de conformité - juillet 2022 vs 54,1% au lancement du site en janvier 2022. 90% de conformité des critères en moyenne par page
- [Ouigo.com](https://www.ouigo.com) : 43% de conformité pour l'éditorial et 66% pour la vente - 2022 vs respectivement 30% et 45% - 2021

Des applications mobiles ont également fait l'objet d'audits basés sur le Référentiel d'évaluation de l'accessibilité des applications mobiles (RAAM 1), référentiel luxembourgeois basé sur les normes européennes en 2022 :

- OUIGO : 27% de conformité globale sur Android et 50% sur iOS - avril 2022
- Ma Gare SNCF : sur iOS 18% de conformité globale, 65% de conformité moyenne, sur Android 38% de conformité globale, 72% de conformité moyenne - juin 2022
- SNCF Connect : 67% de conformité moyenne par écran - janvier 2022.

La SNCF poursuit son engagement vers un monde digital plus inclusif avec un nouveau schéma 2023-2025 en préparation qui priorise notamment la formation et la sensibilisation des acteurs du numérique.

Les avancées d'une concertation associative permanente

La SNCF mène depuis 15 ans une concertation avec les associations nationales représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite. En janvier 2020, les associations sont devenues également les interlocuteurs privilégiés des nouveaux transporteurs qui candidatent pour exploiter des lignes de train sur le réseau français. Cette concertation, animée par la direction de l'Accessibilité SNCF Réseau, permet de concevoir des solutions universelles pour une plus grande autonomie des personnes handicapées et à mobilité réduite dans la chaîne de transport. L'expérience montre que ces solutions d'accessibilité sont généralement utiles à l'ensemble des voyageurs.

En 2022 ont ainsi eu lieu :

- **Deux Conseils consultatifs pour l'accessibilité** afin d'informer les parties prenantes sur des orientations stratégiques, notamment la présentation du bilan du Schéma Directeur National Accessibilité – Ad'AP sur la période 2019-2021, déposé auprès de l'État en septembre 2022
- **Huit Commissions techniques accessibilité**
- **Douze ateliers** de tests ou visites.

En outre, le travail collaboratif s'est poursuivi sur l'accessibilité notamment autour des sujets suivants :

- La localisation et la signalétique des espaces voyageur handicapé, et leur aménagement intérieur

- L'accessibilité des automates de vente TGV-INTERCITÉS et Transilien, et du futur valideur TER (tests en cours)

- Les nouveaux marquages des services, avec SNCF Gares & Connexions (tests in situ réalisés)

- L'accessibilité du TGV M pour les personnes en fauteuil roulant (visite chez Alstom en septembre 2022).

Enfin, le collectif associatif a travaillé en 2022 sur le programme de la future plateforme unique de réservation des prestations d'assistance piloté par SNCF Gares & Connexions.

Le service client 3635 par téléphone

Le service client 3635, gratuit et disponible 7 jours sur 7 de 8h à 20h par téléphone, accompagne les voyageurs. Il rend notamment service aux personnes qui ont besoin d'aide, qui ont des difficultés d'accès aux outils digitaux ou qui n'ont pas internet. Le 3635 leur permet de s'informer, d'acheter, échanger et annuler un billet TGV, INTERCITÉS et TGV-INTERCITÉS en correspondance.

Keolis : leader en France du Transport de personnes à mobilité réduite (TPMR)

Engagé depuis 2018 dans une politique d'accessibilité, Keolis a mis en place une place une démarche structurée « UniK », en soutien de sa nouvelle politique Accessibilité Groupe.

UniK vise à répondre aux besoins spécifiques de chaque voyageur en tenant compte de ses potentielles fragilités, qu'elles soient visibles ou non, permanentes ou temporaires.

Afin de simplifier et faciliter l'expérience de mobilité à toutes les étapes d'un déplacement, elle guide ainsi la conception, le déploiement, l'animation et la promotion de services de mobilité plus inclusifs et mieux adaptés.

Keolis a poursuivi en 2022 ses actions en partenariat avec plusieurs ONG (UNAPEI, AVH, Handéo...). La filiale du groupe SNCF a notamment organisé un webinaire dédié à la démarche S3A, Accueil, Accompagnement et Accessibilité, avec l'UNAPEI (Union nationale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis).

Parmi ces initiatives liées à l'accessibilité mises en place en 2022, la solution FACIL'iti est expérimentée sur le site web de TCL à Lyon. FACIL'iti est une solution d'accessibilité numérique qui permet d'adapter l'affichage d'un site web selon différents types de fragilités, fatigue visuelle, daltonisme, gestes imprécis, et ainsi améliorer le confort de navigation.

4.8 FACILITER ET ENCOURAGER LE TRANSPORT BAS CARBONE

4.8.1 Contexte

Avec 10% des voyageurs et marchandises transportés pour moins de 1% des émissions de CO₂e sur les 30% que représente le secteur des transports, le ferroviaire est l'un des modes de transports les plus respectueux de l'environnement. Face à l'urgence climatique, la SNCF entend favoriser l'usage du train pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports avec des outils d'information et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs inscrits par la France dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

4.8.2 Nos engagements

Sensibiliser nos clients à des solutions de mobilité respectueuses de la planète pour faciliter le choix des transports multimodaux bas carbone.

4.8.3 Politique et actions

Un voyage en train en France permet de réduire au moins de 70% à 90% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à la voiture et l'avion selon le type de trajet (Source : Facteurs émissions Base Carbone ADEME voiture, train, avions réalisés selon article L1431.3 du code des transports). Il en est de même lorsqu'une entreprise achemine ses marchandises en train plutôt que par la route (neuf fois moins – source CER). La SNCF veut capitaliser sur cet atout bas carbone pour renforcer sa contribution à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France d'ici à 2050. Le lancement début 2022 de son nouveau service numérique SNCF Connect, que les clients peuvent améliorer par leurs suggestions, en est une bonne illustration.

SNCF Connect pour organiser des trajets bas carbone

Disponible depuis fin janvier 2022, SNCF Connect devient un service digital unique dédié aux mobilités pour les petits et les grands trajets. Décliné en une application et un site internet, SNCF Connect permet de planifier, réserver et gérer simplement tous ses déplacements : train, transports urbains, co-voiturage, trottinette, taxi, VTC...

L'application affiche les indications des émissions de CO_{2e} de chaque trajet, pour permettre à chacun de faire des choix de déplacements responsables. Pour les inciter à choisir des mobilités bas carbone, le site d'e-commerce SNCF Connect propose aussi [un comparateur de mobilité](#) entre cinq moyens de transport sur longue distance (train, voiture, avion, autocar, co-voiturage). L'objectif est de comparer l'empreinte environnementale mais aussi le temps qui peut être utilisé à faire une autre activité : lecture, travail...

Atelier « En train pour le climat »

Durant la Semaine européenne du développement durable 2022, la SNCF s'est associée au projet « 2 tonnes », des spécialistes de la pédagogie du dérèglement climatique, pour proposer aux voyageurs des ateliers de sensibilisation baptisés « En train pour le Climat », à bord de 37 trains TGV INOUI et INTERCITÉS. Objectif : faire comprendre aux voyageurs les enjeux climatiques, leur bilan carbone individuel et leur donner des clés pour réduire leurs émissions carbone. C'est-à-dire passer de 10,5 tonnes (moyenne émise par chaque Français) à 2 tonnes par an de CO_{2e} pour limiter le réchauffement climatique en dessous de +2 degrés conformément à l'Accord de Paris. Ces ateliers ont été organisés sur des trajets au départ et à l'arrivée de Paris : Bordeaux, Rennes, Nantes, Lyon, Marseille, Montpellier, Grenoble, Strasbourg, Lille, Nevers, Francfort, Genève, Chambéry...

Résultats :

- 500 clients ont participé à ces ateliers
- 800 000 clients fidélisés ont été informés de l'opération
- Plusieurs centaines de milliers de personnes interpellées sur les réseaux sociaux.

Tourisme vert en TER : « La Dordogne sans pétrole »

La SNCF et les régions, via le réseau des TER, s'attachent de plus en plus à promouvoir le tourisme en train. L'occasion d'encourager les modes de déplacement bas carbone et de répondre à une demande en augmentation depuis la pandémie.

Parmi les idées de balades proposées en 2022 : « La Dordogne sans pétrole » en Nouvelle-Aquitaine. Ce guide publié en mars par le département de la Dordogne et TER Nouvelle Aquitaine permet de visiter le département sans voiture, à travers 21 circuits à faire à pied ou à vélo, au départ d'une quarantaine de gares. C'est le fruit d'un partenariat de plusieurs années pour développer l'information des voyageurs à la fois sur internet et sur papier avec la diffusion de brochures dans les gares et offices de tourisme.

En savoir plus > [La Dordogne sans pétrole](#)

Le Randopolitain, des balades franciliennes à portée de train

Entre le 26 juin 2022 et le 22 septembre 2024, Transilien SNCF est partenaire du media « Enlarge your Paris » qui organise, avec la Fédération régionale de randonnée pédestre, le Randopolitain : 100 randonnées ouvertes à tous en compagnie de botanistes, philosophes, forestiers, bibliothécaires, paysagistes... Objectif : montrer qu'à portée de pass Navigo, des milliers de kilomètres de sentiers balisés sont accessibles en transports en commun (métro, RER, Transilien) sans prendre sa voiture.

Ainsi un dimanche sur deux et un mercredi par mois, une balade de 15 ou 25 km est proposée au départ d'une gare.

En savoir plus > [Le Randopolitain](#)

Des éco-comparateurs pour le train du quotidien

Les éco-comparateurs régionaux se multiplient dans le cadre du programme PlaneTER. Après [l'éco-comparateur liO Train](#) déployé sur TER Occitanie, les voyageurs de la Région Grand Est ont désormais la possibilité, grâce à un moteur de recherche, de préparer leurs déplacements en comparant le coût et l'empreinte environnementale de la voiture ou de la moto et du TER, pour des voyages fréquents ou occasionnels, selon le parcours défini. Il suffit d'indiquer le trajet de départ et d'arrivée ainsi que le mode de transport utilisé. Le voyageur obtient instantanément une vision claire du mode de transport le plus avantageux pour lui et l'environnement. Si c'est un TER, il peut réserver ses billets ou son abonnement directement. Exemple de [l'éco-comparateur TER Grand Est](#) : sur un trajet Épernay – Reims (27km), un voyageur de moins de 26 ans circulant seul avec une voiture diesel (déplacement fréquent) pourrait réaliser avec un abonnement mensuel TER une économie de 51,50 euros et de 151,01 kg de CO_{2e} chaque mois.

Un éco-comparateur semblable train - voiture est proposé en [Île-de-France](#).

« Toujours en train » d'avancer pour l'écologie

La campagne « Toujours en train » illustre l'engagement de la SNCF pour l'écologie. Elle constitue un engagement majeur inscrit au cœur de sa raison d'être.

Une humoriste et chroniqueuse part à la rencontre des salariés pour échanger sur les initiatives locales, comme sur les grands programmes environnementaux et sociétaux de l'entreprise. Résultat : des podcasts pédagogiques et humoristiques sur une entreprise qui, par ses engagements quotidiens, entend faire de l'Hexagone un territoire plus écologique.

En savoir plus > La campagne « [Toujours en train](#) »

Campagne RSE Transilien en lignes

Du 27 juin au 8 juillet 2022, Transilien SNCF a affiché sur ses lignes, dans la presse et sur les médias sociaux des voyageurs et des agents qui contribuent à lutter contre le changement climatique et s'engagent en faveur des jeunes et des personnes en difficulté. La campagne met en scène :

– Quatre séquences de la vie quotidienne des voyageurs qui font le choix de prendre le train pour leurs déplacements au lieu de la voiture.

– Deux visuels de salariés citoyens, qui, sur la base du volontariat ou dans leur activité professionnelle, aident ceux qui en ont besoin à travers les Interventions en milieu scolaire (IMS) et les chantiers et ateliers d'insertion.

Selon une étude post test CSA d'août 2022 menée auprès d'un échantillon représentatif de 1 207 Franciliens âgés de 18 ans et plus, le taux de reconnaissance de 22% obtenu par cette campagne montre notamment que Transilien est considéré comme légitime pour parler d'environnement.

À l'occasion de cette campagne, Transilien a communiqué en externe sur ses engagements RSE, rassemblés dans le « Manifeste pour une mobilité verte et responsable en Île-de-France ».

[En savoir plus > Les engagements RSE Transilien](#)
Campagne de sensibilisation grand public TER

Après avoir lancé son programme environnemental PlaneTER en 2020, TER a voulu le faire connaître à ses voyageurs et aux plus jeunes en 2022, tout en les sensibilisant aux enjeux climatiques. Une série de huit vidéos courtes et pédagogiques ont été diffusées sur les réseaux sociaux en mars et avril 2022, #PlusdeTERmoinsdeCO2. Elles reprennent les principales actions de sobriété énergétique et de décarbonation que l'activité conduit avec l'aide de ses salariés. L'objectif est de déclencher une prise de conscience pour faire préférer le train et les mobilités bas carbone.

[En savoir plus > Le programme PlaneTER](#)

Fret SNCF mesure l'impact GES de ses clients

Fret SNCF accompagne ses clients dans le pilotage de leur impact environnemental. En 2022, Fret SNCF a intégré un nouvel outil sur son portail client qui leur donne accès aux émissions de GES et polluants atmosphériques de leurs transports, pour chaque flux. L'information inclut la totalité des émissions de GES liées à l'énergie de traction, du puits à la roue, prenant en compte la production et l'utilisation des carburants. L'itinéraire réel des wagons et les trajets à vide sont pris en compte, ainsi que le type d'énergie de traction de chaque tronçon (électrique ou gazole), répondant aux exigences du GLEC (Global Logistics Emissions Council) et à la norme EN16258.

Le calculateur d'émissions de GEODIS

Depuis 2020, les clients de GEODIS sont de plus en plus nombreux à mener des démarches de réduction de l'empreinte carbone de leurs transports. Accessible gratuitement en ligne depuis 2020, le calculateur d'émissions de GEODIS leur permet d'estimer les émissions de GES et de polluants atmosphériques en comparant différents modes de transport : fret aérien, maritime, ferroviaire, routier, fluvial... Grâce à la technologie EcoTransIT World, l'outil définit un itinéraire en identifiant l'aéroport, le port ou la gare la plus proche et calcule l'impact de la chaîne de transport complète. En 2022, GEODIS a développé une version simplifiée du calculateur, sans données opérationnelles, disponible en huit langues.

Dans le cadre de projets commerciaux, GEODIS accompagne aussi ses clients dans la réalisation d'études sur mesure en calculant l'impact carbone de chaînes de transport complexes et dans la mise en œuvre d'alternatives bas carbone.

[En savoir plus > Le calculateur GEODIS](#)

1re édition des grands prix TGV-INTERCITÉS de l'écomobilité des entreprises

Acteur incontournable de la mobilité durable, la SNCF a souhaité valoriser les entreprises et agences de voyages qui favorisent une mobilité plus éco-responsable pour le déplacement de leurs salariés ou de leurs clients. C'est pourquoi TGV-INTERCITÉS a créé les Grands Prix de l'Écomobilité, dont la remise des prix s'est tenue en septembre 2022. Un jury composé de personnalités de l'écologie et de responsables du monde du voyage a récompensé les démarches les plus pérennes, motivées par une réelle prise de conscience collective de l'urgence climatique. Les six lauréats sont : La Caisse des Dépôts, QEnergy, CCS-Crédit Mutuel, JC Decaux, BCD Travel, Somfy.

[En savoir plus > Grands Prix de l'Écomobilité](#)

4.9 DÉVELOPPER LA FINANCE VERTE POUR LES INFRASTRUCTURES ET LE MATÉRIEL ROULANT

4.9.1 Contexte

La finance durable a connu une croissance exponentielle au cours des 10 dernières années, portée par des volumes d'émissions dépassant 100 milliards de dollars par an. C'est un marché incontournable pour un grand nombre d'émetteurs, au premier rang desquels le groupe SNCF. Entre 2016 et 2022, la SNCF a levé 8,1 milliards d'euros de titres Green Bonds en 23 opérations de marché. Cela positionne le Groupe comme le troisième émetteur en France et parmi les dix premiers dans le monde (hors financiers ou souverains).

De janvier 2018 à décembre 2022, 30% des émissions de dette obligataire du Groupe (SA SNCF et SNCF Réseau) ont été effectués en format Green Bonds.

4.9.2 Nos engagements

Convertir, à horizon 2025, l'intégralité des produits financiers utilisés par la SNCF aux critères de l'investissement responsable, dans une stratégie 100% finance verte en incluant :

- Les Green Bonds pour les financements moyen et long terme
- Les Green Commercial Papers (CP) pour les financements court terme inférieurs à un an
- Les placements sur des supports intégrant des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance pour la trésorerie.

4.9.3 Politique et actions

Pour convertir l'intégralité de ses produits financiers, la SNCF s'appuie sur quatre leviers.

L'élargissement de la base d'actif. L'élargissement progressif à de nouvelles typologies d'actifs est une démarche à long terme. Conçu à l'origine pour le réseau ferroviaire, le programme inclut depuis 2021 l'acquisition et la rénovation lourde du matériel roulant à grande vitesse. La SNCF travaille au développement d'indicateurs et d'approches pour élargir sa base d'actifs éligibles. L'entreprise s'intéresse par exemple à la valorisation de son patrimoine immobilier à usage ferroviaire - comme les gares, technicentres et centres de maintenance -, ou résidentiel.

L'élargissement au financement court terme (Green CP). En 2021, la SNCF a lancé la première émission de titres de financement verts court terme conformes aux critères d'allocation des « Green Bond Principles ». L'instrument a vocation à financer les dépenses d'exploitation en lien avec le recyclage, la dépollution et

les contrats d'achat d'énergie renouvelables. Pour son inauguration, ce nouveau mode de financement a été développé en partenariat avec Mirova, une société de gestion dédiée à l'investissement durable. Par cette nouvelle initiative, la SNCF entend contribuer à l'essor de la finance verte et accélérer l'investissement dans la transition écologique. Depuis, la SNCF a mis au marché plusieurs Green CP en 2022, tous émis en format ECP (Euro Commercial Paper).

Le développement des placements socialement responsables. À l'horizon 2025, la SNCF souhaite faire converger 100% de ses placements de trésorerie (OPCVM et sicav monétaires et obligataires) vers des placements respectant les critères de l'investissement responsable.

L'ouverture à de nouveaux standards. Les Green Bonds de la SNCF sont conformes à deux standards « Green Bonds Principles » édictés par l'ICMA (International Capital Market Association) et « Climate Bond Initiative ». La SNCF a pour objectif de se rendre également éligible aux futurs EU GBP (European Union Green Bonds Principles), sous réserve que ce nouveau standard soit compatible avec la méthodologie du Groupe et qu'il apporte une valeur ajoutée au marché.

Des impacts positifs sur le réseau

Entre 2016 et 2020, l'allocation des fonds « Green Bonds » s'est concentrée sur le réseau ferroviaire, pour son renouvellement ou son développement. Les investissements financés par Green Bonds ont généré une économie de 35 millions de tonnes de CO₂e (émissions évitées), ce qui correspond à l'empreinte carbone de près de 74 000 français sur 40 ans.

De manière générale, pour chaque milliard d'euros investi dans le réseau ferré, 3,7 millions de tonnes de CO₂e sont évitées pendant 40 ans.

En savoir plus > [Méthodologie carbone](#)

Une méthodologie robuste

Le programme Green Bond de la SNCF s'appuie sur les meilleures pratiques du marché, parmi lesquelles :

- **L'affectation des fonds à de nouveaux projets** : il est donc impossible de financer plusieurs fois le même projet avec des émissions distinctes.
- **La prise en compte du cycle de vie des produits** : les émissions carbone des projets intègrent les émissions directes en phase d'usage, ainsi qu'un ensemble d'émissions indirectes liées aux phases amont (construction) ou aval (recyclage).
- **L'exhaustivité de l'analyse d'impact** : dans la mesure du possible, la SNCF intègre les émissions directes, les émissions indirectes liées aux consommations d'énergie, et les émissions indirectes aval /amont.
- **L'objectivité des hypothèses** : notamment pour les hypothèses d'évolution du mix énergétique français ou d'évolution des facteurs d'émissions des modes concurrents. Elles sont révisées chaque année à partir des dernières études d'organismes externes de référence, comme l'ADEME, RTE...
- **L'absence de double-comptage** : la SNCF incorpore des règles d'allocation permettant d'éviter un double-comptage des émissions évitées. Plus concrètement, cela implique qu'indépendamment du projet financé, 80% des émissions sont attribuées à l'infrastructure et 20% au matériel roulant. Dans le cas des projets partiellement subventionnés ou co-financés, la SNCF s'attribue la quote-part des émissions évitées au prorata des financements apportés.

En outre, la SNCF fait certifier chaque année son programme Green Bond par les meilleurs standards du marché, « Green Bond Principles », « Climate Bond Initiative », et publie un reporting annuel d'impact Green Bond. Ce document est contrôlé par un auditeur externe indépendamment de la mission des commissariats aux comptes.

En savoir plus > [Les Green bonds à la SNCF](#)

Crédit syndiqué indexé sur la RSE pour Keolis

Keolis a mis en place fin 2021 un crédit syndiqué de 600 millions d'euros, dont le coût dépend de l'atteinte d'objectifs annuels en matière :

- D'environnement, avec des indicateurs qui traduisent notamment sa contribution à la lutte contre le dérèglement climatique, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la protection des ressources (eau, sol, matières premières, biodiversité)
- De mixité, avec un engagement d'augmentation de la part de femmes dans l'effectif global de Keolis
- De santé et sécurité, à travers le développement des formations internes de culture sécurité ou des mesures de prévention des accidents du travail (troubles, chutes ou accidents de la route).

Ce type de crédit collectif, réalisé auprès de 14 banques, permet à la filiale du groupe SNCF, de matérialiser ses engagements en matière de RSE, de refinancer ses lignes de crédit existantes, et d'allonger la maturité de sa dette à cinq ans.

5. RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DE NOS ACTIVITÉS

5.1 CONFORTER LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE DE LA SNCF

5.1.1 Contexte

Si la SNCF est un acteur majeur de la mobilité décarbonée, en tant qu'activité industrielle et grand aménageur, elle doit rendre plus robuste le management environnemental de ses établissements et améliorer sa conformité environnementale. Enfin, il lui faut porter une ambition forte de respect et de préservation de l'environnement et des ressources naturelles avec des impératifs aussi bien écologiques que sociaux et économiques.

5.1.2 Nos engagements

- Réduire l'empreinte environnementale de nos activités en cohérence avec notre mission de mobilité durable et solidaire contributive de la transition écologique.
- Intégrer dans notre approche l'ensemble du cycle de vie de nos produits, services et projets, qu'ils soient délivrés directement par nos salariés au sein des sociétés SNCF ou, pour notre compte, par nos prestataires et fournisseurs.

5.1.3 Politique

Après la construction de la stratégie RSE, la politique Environnement participe à la mise en place d'une gouvernance standard de l'environnement au sein de la SNCF, pour donner un cap commun et montrer l'engagement de l'entreprise en la matière au plus haut niveau. Elle a été signée par les trois présidents-directeurs généraux, le président et la directrice des cinq sociétés ferroviaires de la SNCF en juillet 2022.

La politique Environnement s'articule autour des trois valeurs du Groupe :

- L'engagement dans un pilotage global de la conformité et la maîtrise des risques environnementaux

– L’efficacité, grâce à une démarche d’amélioration continue, l’organisation des moyens et la mesure de la progression

– L’ouverture aux parties prenantes internes et externes en toute transparence.

Formalisée comme la politique de transformation de la sécurité de l’entreprise, cette politique Environnement permet d’afficher une perspective de long terme cohérente avec une démarche de transition.

En savoir plus > [La politique Environnement](#)

5.2 OPTIMISER LE MANAGEMENT DE L’ENVIRONNEMENT

5.2.1 Contexte

La constitution de la nouvelle SNCF en janvier 2020 en cinq sociétés ferroviaires nécessite la mise en place d’une nouvelle démarche fédératrice autour des questions écologiques. Il lui faut aussi un cadre permettant d’avoir une vision plus globale des risques environnementaux pour mieux en réduire la portée. C’est le Système de Management de l’Environnement (SME).

5.2.2 Nos engagements

Déployer le SME dans toutes les sociétés ferroviaires du Groupe pour améliorer la performance environnementale de la SNCF.

5.2.3 Politique et actions

Avec la création du Groupe public unifié au 1er janvier 2020, les rôles entre les cinq sociétés ferroviaires ont été délimités en matière de management de l’environnement :

– La SA SNCF endosse les responsabilités stratégiques, les pouvoirs de direction et de contrôle renforcés, et pilote l’ensemble des sociétés du Groupe

– Les sociétés et les activités du Groupe sont en pleine responsabilité sur la conduite de leurs opérations, au plus près des clients et des salariés.

La DESTE propose et anime l’ensemble des politiques du Groupe sur les différents thématiques environnementales, en co-construction avec l’ensemble des sociétés. Elle organise aussi leur gouvernance et met en place les outils nécessaires au suivi et au pilotage de ces politiques (référentiels, systèmes d’information, animation et coordination...).

Un référentiel commun

Un texte de prescription interne présente les orientations générales en matière d’environnement dans le cadre de cette nouvelle organisation ainsi que les enjeux associés. Le texte précise aussi les missions communes aux cinq sociétés ferroviaires et les responsabilités respectives en matière de management environnemental.

L’organisation commune de la démarche managériale est ainsi fixée par la DESTE, et chaque société est en responsabilité pour la mise en œuvre.

La mise en œuvre du système de management de l’environnement

En 2022, toutes les activités composant l’entreprise étaient engagées dans une démarche de type SME et 95% des établissements industriels, comme les technicentres et les établissements industriels voie, étaient certifiés ISO 14001.

Ce large déploiement garantit la pérennité des actions environnementales et une démarche structurée d’amélioration continue, adaptée aux enjeux de chacune des sociétés SNCF et intégrée au fonctionnement des établissements.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Part d’établissements et sites à caractère industriel certifiés ISO 14001 (%) - SNCF	90	88	95

Un outil complet d’aide au management

Le processus d’amélioration continue du Système de management de l’environnement repose sur :

– Le plan de mise en conformité, basé sur l’évaluation réglementaire des sites par rapport aux textes environnementaux

– Le plan d’amélioration continue environnement, basé sur l’analyse des impacts environnementaux des activités. Cette analyse a pour objectif d’identifier, d’analyser et de hiérarchiser les principales sources d’atteintes à l’environnement des activités (eau, air, sol, bruit, biodiversité, énergie, déchets...), en tenant compte de la sensibilité de chaque site. Le but est de mettre en œuvre des mesures de prévention pour diminuer la probabilité d’occurrence des risques ou pour réduire la gravité de leurs conséquences.

Le déploiement du SI Environnement

Pour simplifier ce travail et répondre aux besoins spécifiques des entités, un outil digital de management de l’environnement a été développé au niveau de la SNCF. En 2022, cette solution a été déployée dans toutes les activités des cinq sociétés ferroviaires. Cela permet désormais à l’entreprise d’avoir un pilotage consolidé du management de l’environnement, une vision plus globale des enjeux et des risques environnementaux, à l’échelle d’un territoire, d’une activité, d’une société. Ces données alimentent la cartographie des risques RSE pour la partie environnement.

A titre d’exemple, ce SI Environnement alimente quatre des indicateurs de PROGRESSEO, l’outil de partage des bonnes pratiques en lien avec le projet d’entreprise « Tous SNCF ».

Le suivi des déchets et de la conformité

Cette solution comprend un module sur la gestion des déchets. Il a accompagné la transformation des pratiques, suite à la mise en œuvre de la plateforme numérique gouvernementale « Trackdéchets » : une évolution majeure de la gestion des déchets dangereux en France. L’outil permettra sous peu de suivre au plus près la gestion des déchets non dangereux.

Pour plus de détails : voir 5.8

Une autre avancée importante : l’outil intègre également un module permettant le pilotage dédié de la conformité. Il répond à l’engagement pris suite à l’audit sur la conformité environnementale mené par la direction de l’Audit interne Groupe dans le cadre du plan d’audit 2021-2022.

Sécurité environnementale, un autre des fondamentaux

Enfin, dans une démarche de sécurité globale, les standards managériaux appliqués pour la sécurité ferroviaire sont adaptés progressivement au domaine de la sécurité environnementale. Par exemple, le traitement des événements environnementaux majeurs fait l’objet d’une réunion « J+1 » pour une réactivité accrue et le déploiement des « règles qui préservent l’environnement » sur le modèle des « règles qui sauvent » permettent d’ancrer les bons réflexes chez tous les salariés.

C’est également pour s’inscrire dans cette approche globale de la sécurité que la politique Environnement a été refondue cette année sur le modèle de la politique Sécurité de la SNCF.

Pour plus de détails : voir 5.1

Des formations ciblées au niveau national

Le programme de formation aux enjeux environnementaux permet aux salariés de la SNCF de monter en compétence sur des domaines ciblés en fonction de leurs missions. Ainsi dans un contexte industriel, ils peuvent se familiariser selon leur métier avec les enjeux environnementaux, le droit de l'environnement, les Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les déchets, les SME, les audits environnementaux et outils informatiques internes. SNCF Réseau, dans ses formations, reprend les mêmes thèmes en les adaptant aux caractéristiques de ses métiers, et en propose d'autres plus spécifiques sur la protection de la biodiversité, la loi sur l'eau, le bruit ferroviaire ainsi que sur les procédures administratives et la concertation.

Le management de l'environnement chez Keolis

Pour renforcer son engagement en faveur de la transition écologique, Keolis a mis en place depuis 2013 une certification environnementale ISO 14001 dans plusieurs de ses filiales. Aujourd'hui, Keolis est le premier opérateur de transport de voyageurs à être certifié ISO 14001 à l'échelle de son Groupe. Pour ce faire, la direction Développement durable et engagement sociétal de Keolis va au-delà d'une politique commune. Elle pilote l'ensemble du processus et diffuse des outils permettant une cohérence globale de la démarche, une circulation plus fluide des informations, l'échange des bonnes

pratiques entre filiales et l'animation du réseau des experts Environnement en filiales.

En 2022, les certifications ISO 14001 des filiales engagées dans cette démarche ont été reconduites par des auditeurs indépendants, dont AFNOR Certification. Le périmètre de certification s'est même étendu, avec l'entrée de deux nouvelles filiales.

5.3 DIMINUER LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET LES ÉMISSIONS CARBONE

La totalité des émissions de CO₂e du groupe SNCF ainsi que les consommations d'énergie globales sont reprises dans les tableaux ci-dessous.

5.3.1 Consommations d'énergie du groupe SNCF

MIX ENERGETIQUE EN % SUR LA BASE DES CONSOMMATIONS EN KWH	2020	2021	2022
Électricité	50,9%	51,9%	53,4%
Gazole et essence	34,0%	32,2%	31,0%
Gaz	10,5%	10,6%	9,5%
Biocarburant	3,2%	3,1%	3,0%
Kérosène	0,0%	0,5%	2,0%
Fioul	0,6%	0,6%	0,3%
Réseau de chaleur	0,3%	0,4%	0,2%

Consommation Énergie (en GWh)	2020	2021			2022				
	Total	SNCF FR	Filiales FR	Filiales HORS FR	Total	SNCF FR	Filiales FR	Filiales HORS FR	Total
Transport	12 412	7 654	2 963	3 265	13 882	8 014	3 320	3 950	15 284
Dont traction ferroviaire	8 426	7 398	520	1 495	9 412	7 793	695	1 856	10 344
Dont traction routière commerciale	3 764		2 434	1 672	4 106		2 590	1 717	4 307
Dont traction aérienne				97	97		0	364	364
Dont véhicules de services	222	257	9	0	266	221	30	12	263
Dont engins de chantiers							5	1	6
Bâtiments	2 426	1 431	613	501	2 546	1 298	598	667	2 563
Total général	14 838	9 086	3 576	3 766	16 428	9 312	3 917	4 617	17 846

L'augmentation générale de +9% de la consommation d'énergie entre 2021 et 2022 est essentiellement due :

- À la reprise d'activité du transport post période Covid, en France et à l'international
- À la prise en compte d'une année d'exploitation de l'avion possédé par GEODIS et à l'entrée en activité d'une nouvelle filiale chez Keolis à Dubaï, sur le périmètre des filiales hors France.

- À la prise en compte plus large des véhicules de services et des engins de chantiers

Sur le périmètre de la SNCF, les plans de sobriété ont permis une diminution de 9% des consommations des bâtiments.

L'évolution des chiffres 2020 et 2021 est essentiellement due à la mise en qualité des consommations d'énergie sur le poste Bâtiments des cinq sociétés ferroviaires en France.

5.3.2 Émissions de gaz à effet de serre du groupe SNCF

Indicateurs clés

(en ktCO ₂ e)	2020	2021			2022				
	Total	SNCF FR	Filiales FR	Filiales HORS FR	Total	SNCF FR	Filiales FR	Filiales HORS FR	Total
Total général	2 814	4 516	876	1 019	6 030	5 036	928	1 301	7 265
Scope 1 - Transport	1 394	409	607	483	1 499	406	642	593	1 641
Dont traction ferroviaire	544	340	28	182	554	351	35	202	587
Dont traction routier commerciale	794		577	279	855		598	299	897
Dont traction aérienne commerciale				23	23		0	89	89
Dont véhicules de services	56	64	2	0	67	55	8	3	66
Dont engins de chantier							1	0	1
Scope 1 - Bâtiments	197	123	66	31	220	95	66	27	188
Scope 2 - Transport	483	246	18	226	490	243	22	324	590
Dont traction ferroviaire	482	246	17	217	480	243	21	317	582
Dont traction routier commerciale	1		1	9	10		1	7	8
Scope 2 - Bâtiments	183	33	10	127	171	31	9	184	224
Scope 3 - Transport	497	214	157	144	516	220	171	167	558
Scope 3 - Bâtiments	60	40	18	7	65	35	18	6	59
Total - Scopes 1,2, 3 - énergie	2 814	1 065	876	1 019	2 961	1 031	928	1 301	3 260
Scope 3 - Achats biens et service		2 038			2 038	2 616			2 616
Dont achats prestations et fournitures		1 237				1 860			619
Dont achats travaux		801				756			756
Émissions induites par les visiteurs/voyageurs		1 031			1 031	1 389			1 389
Scopes 3 - Autres (dont immobilisations et déplacements domicile travail)		382			382				

L'augmentation de +10% des émissions GES suit l'augmentation des consommations d'énergie sur le périmètre Énergie. A noter toutefois, une baisse, sur le périmètre France, due en partie à un facteur d'émission de l'électricité en baisse de 5% entre 2020 et 2021 (valeur 2022 non disponible).

L'année 2022 marque la prise en compte des émissions significatives indirectes suite à l'exercice BEGES 2021, sur le périmètre SNCF : « Achats de biens et services » et « Émissions induites par les voyageurs et visiteurs ».

Par rapport à l'exercice BEGES 2021, le poste « Achats de biens et services » croît de 28%, principalement dû à un suivi plus précis du périmètre.

Les émissions induites par les voyageurs et visiteurs de passage dans les gares augmentent de +35%, suite à la hausse des déplacements post confinements.

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Émissions de CO ₂ e par voyageur (en gCO ₂ e/ voy.km) - SNCF	10,0	9,1	7,0
Émissions de CO ₂ e par tonne de fret (en gCO ₂ e / tonne.km) - SNCF	5,8	4,8	4,8

La baisse de 5% du facteur d'émission électricité ainsi que la reprise de l'activité (+32% de voyageurs.km) profitent à l'activités Voyageurs.

Pour Fret SNCF, la stagnation est liée à un recensement plus exhaustif des consommations de GNR.

Politique de décarbonation des achats

Tous les achats réalisés par la SNCF s'accompagnent d'émissions de GES. Une première évaluation exhaustive

menée en 2022 montre que 45% des émissions de GES de la SNCF proviennent de l'empreinte carbone de ses achats de biens et de services et 74% avec la prise en compte des autres types d'achats (Énergie et immobilisations).

Ainsi, la SNCF a besoin de l'implication totale de sa chaîne d'approvisionnement et va solliciter tous ses fournisseurs pour atteindre ses objectifs de décarbonation. La stratégie de décarbonation de la SNCF répond au décret n °2022-982 du 1er juillet 2022 relatif au code de l'environnement avec l'intégration au 1er janvier 2023, dans le bilan des émissions de GES, des émissions indirectes significatives de la chaîne de valeur dont font partie les achats.

Désormais axe stratégique de la relation de la SNCF avec ses fournisseurs, la décarbonation de la chaîne d'approvisionnement est un impératif pour réussir sa politique de réduction de GES, ancrer durablement sa performance et accroître collectivement celle de la filière ferroviaire.

Résultat 2022

L'acculturation de la filière achats a été engagée, le processus de décarbonation des achats défini et 100% des fournisseurs majeurs ont été sensibilisés aux enjeux de décarbonation de la SNCF. Pour illustrer la dynamique en place, la SNCF publiera au premier trimestre 2023 un livre blanc sur la décarbonation de la filière ferroviaire, issu d'un groupe de travail entre la SNCF et la Fédération des industries ferroviaires (FIF).

Orientations 2023

En 2023, des critères de notation liés au carbone seront introduits progressivement. La priorité est portée sur les marchés de travaux et les marchés de prestations.

En outre, 100% des fournisseurs stratégiques dont l’empreinte carbone achats est très importante pour la SNCF, devront tenir les engagements décarbonation de l’entreprise. Par ailleurs, l’entreprise intégrera un indicateur de maturité carbone (pratiques de gestion des GES menées par les fournisseurs) mesurée depuis 2022 par EcoVadis et axera sa communication et ses rencontres fournisseurs autour de la décarbonation.

Réduction de l’empreinte des trajets domicile-travail des salariés SNCF

La Loi d’orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) oblige les employeurs à favoriser « l’usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l’environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ». Cette obligation est une opportunité pour collectivement ancrer les ambitions environnementales dans le quotidien des salariés, au service de la performance économique et de la qualité de vie au travail. Les émissions GES des déplacements liés à l’activité de la SNCF se répartissent de la façon suivante :

- Déplacements domicile-travail : 3%
- Déplacements professionnels : 1%

La SNCF agit sur trois leviers pour réduire son empreinte employeur.

– **La mobilité du quotidien.** Lors de la table ronde salariale du 7 décembre 2022, la direction de la SNCF a adopté des mesures d’accompagnement de la mobilité durable des salariés à partir du 1er janvier 2023 : mise en place d’un Forfait Mobilités Durables de 400 euros, aide à l’achat de 150 euros pour l’achat d’un vélo classique ou à assistance électrique, prise en charge par l’employeur de 75% du montant des abonnements de transports publics.

– **Le déploiement de plans de mobilité employeur (PDME)** encouragé sur ses différents sites. Ce dispositif, issu de la LOM de 2017, permet de mesurer les pratiques actuelles et leurs impacts, et de construire des solutions favorisant l’usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. En 2022, la SNCF a déployé un guide pratique à destination des directeurs d’établissement ou d’entité pour les aider à construire leur PDME. En 2023 la SNCF accompagnera la mise en place des PDME dans les établissements.

– **Objectif employeur pro vélo.** Ce dispositif, porté par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), permet de labelliser les sites d’employeurs s’engageant en faveur de la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail. Après avoir contribué à la définition du dispositif en 2020, la SNCF a lancé la labellisation de ses établissements en région Auvergne-Rhône-Alpes. Résultat : plus de 200 places de stationnement sécurisés vélo en décembre 2022 et des audits de labellisation programmés dans plusieurs gares TER de la Région début 2023. Côté Transilien, le technicentre de Paris Est a obtenu le label médaille argent en novembre 2022. Treize établissements sont par ailleurs engagés dans le parcours de labellisation.

Publication des BEGES 2021

Le BEGES (Bilan des émissions de gaz à effet de serre) est une évaluation réglementaire française de l’ensemble des émissions de gaz à effet de serre sur une année par les activités d’une organisation ou d’un territoire, qu’elles soient directes (scope 1 et 2) ou indirectes (scope 3). Il doit être publié tous les quatre ans par les entreprises

françaises de plus de 500 salariés. La SNCF avait publié un BEGES en 2015 et en 2018. Avec la mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1er janvier 2020, chaque société ferroviaire a réalisé son propre BEGES en 2022 sur les données de l’année 2021, en coordination avec la DESTE.

Les émissions de la SNCF en France sont évaluées à 4,548 millions de tonnes de CO₂e, dont 45% liés aux achats de produits et services, 24% aux consommations d’énergie et 23% liées aux émissions induites par les clients pour se rendre et quitter les gares.

	2021
(en kTCO ₂ e)	SNCF FR
Total émissions GES Scopes 1,2 et 3	4 548
Total - Scopes 1,2, 3 - consommations Énergie	1 078
Scope 1 - Transport	409
Scope 1 - Bâtiments	134
Scope 2 - Transport	245
Scope 2 - Bâtiments	34
Scope 3 - Amont énergie	255
Total - Scopes 1 - Fuites fluides frigo	19
Scope 1 - Fuites fluides frigo	19
Total - Scopes 3 - Hors énergie	3 451
Scope 3 - Achats biens et service	2 038
Dont achats travaux	801
Dont achats prestations & fournitures	1 237
Scopes 3 - Émissions induites clients	1 031
Scopes 3 - Autres	382
Dont immobilisations	228
Dont déplacements domiciles travail	154

L’écart de 1% entre le total des émissions de GES publié fin octobre 2022 sur bilans-ges.ademe.fr et le total des émissions en 2022 publié pour la DPEF sur le périmètre de la SNCF s’explique par la mise en qualité des données liées aux consommations d’énergies des bâtiments.

Ces travaux ont permis une montée en compétence collective des équipes sur les enjeux de comptabilité carbone, une meilleure appréhension de l’empreinte carbone de la chaîne de valeur, au-delà des émissions liées à la consommation d’énergie déjà suivies annuellement. C’est aussi le moyen d’identifier de nouveaux leviers d’actions de baisse des émissions.

Les émissions significatives indirectes, Achats de biens et services et émissions induites par les clients, sont prises en compte dans la DPEF 2022 et font l’objet d’un plan d’action de décarbonation.

En savoir plus > Déclarations réglementaires disponibles sur le site de l’ADEME : [SA SNCF](#), [SNCF Réseau](#), [SNCF Voyageurs](#), [Fret SNCF](#), [SNCF Gares & Connexions](#)

5.3.3 Plan de sobriété énergétique

La SNCF est l’un des plus importants consommateurs industriels d’électricité avec plus de 7 000 GWh et 2 000 GWh d’énergies thermiques (fioul, gaz naturel, gazole...) :

- 81% pour la traction des trains
- 16% pour le fonctionnement des bâtiments : gares, bureaux, ateliers
- 3% pour la route : véhicules de service.

Compte-tenu de son engagement dans la transition écologique et du contexte actuel de raréfaction des énergies non renouvelables, l’enjeu est de diminuer la

consommation de 10% d'ici 2024 par rapport à 2019, conformément aux attentes du gouvernement français. Face à l'urgence de la situation, le management est impliqué dans ce plan d'action.

La SNCF travaille depuis de longues années sur les économies d'énergie. Le plan de sobriété vise donc à accélérer la mise en œuvre de certaines actions prévues et à en favoriser de nouvelles, en renforçant la mobilisation de tous les salariés.

En 2022, des mesures à effet immédiat.

– **Concernant la mobilité**, la SNCF s'engage à renforcer des pratiques telles que l'éco-conduite et l'éco-stationnement, déjà utilisées par les conducteurs et les équipes des technicentres de SNCF Voyageurs, par SNCF Réseau et Fret SNCF. D'ici 2025, ces mesures permettront d'économiser 750 GWh, soit l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 340 000 Français, ce qui correspond à la population de la ville de Nice. Quant aux véhicules de service électriques, ils sont rechargés de préférence en dehors des pointes de consommation électrique.

– **Au sein des bâtiments**, la température est au plus haut à 19°C en hiver et au plus bas à 26°C en été. En outre, le chauffage dans les bureaux inoccupés est diminué, notamment le vendredi, jour de télétravail, et les ballons d'eau chaude des sanitaires, hormis les douches, ne sont plus chauffés. L'extinction des appareils électroniques est aussi programmée en fin de journée.

– **Dans les gares**, où le chauffage n'excède pas 11°C dans les halls en hiver et 16°C dans les salles d'attente, les braseros et assises chauffantes sont éteints, ainsi que les luminaires des commerces lors de la fermeture de la gare.

Ces mesures représentent 7% d'économies sur 2023.

Pour la seconde tranche de 3% d'économie d'énergie, il s'agit d'opérations de rénovation de bâtiments de plus long terme, déjà engagées par la SNCF et qui nécessitent souvent des investissements supplémentaires.

Pour plus de détails : voir 5.5.

[En savoir plus > Le plan de sobriété énergétique de la SNCF](#)

Signature de la charte EcoWatt

Le groupe SNCF a signé la charte EcoWatt le 7 octobre 2022, avec 90 autres entreprises rassemblées autour du ministre de l'Économie et des Finances. Cela signifie qu'en cas d'alerte EcoWatt, la SNCF appliquera des mesures de sobriété supplémentaires.

Ainsi, outre les mesures détaillées à la presse le 10 octobre 2022, la SNCF s'engage à :

– Baisser la température des locaux occupés de 19°C à 18°C lorsque le pictogramme EcoWatt passe au rouge. Lorsque les locaux se vident le soir, la température est ramenée à 16°C.

– Inciter ses salariés à s'inscrire sur le site web monecowatt.fr et à diffuser la démarche EcoWatt auprès de ses voyageurs.

[En savoir plus > Signature de la charte EcoWatt](#)

Le Lab SNCF Impact pour passer à l'action

Composé d'une équipe pluridisciplinaire de psychologues, cognitivistes, designers et ingénieurs experts de la transformation organisationnelle, le Lab SNCF Impact contribue à mettre en œuvre la stratégie RSE. Il agit sur les leviers individuels et organisationnels pour favoriser le passage de l'intention à l'action.

Les travaux du Lab ont pour objectif d'encourager et de valoriser les changements de comportement à l'échelle individuelle et collective en faveur des politiques environnementales, sociales et sociétales conduites par l'entreprise. Ses recherches, menées notamment en partenariat avec l'ENS Ulm, se déclinent aussi en interventions auprès des sociétés ferroviaires. Parmi les propositions d'actions :

– L'aide dans la réalisation de diagnostics : attitudes, intentions d'actions et leviers motivationnels

– L'acculturation : conception de modules d'information et de sensibilisation, réalisation d'ateliers d'appropriation des enjeux des actions RSE, du coût des non-actions, et des leviers de changements, mise en place de systèmes de valorisation...

– La conception de plans d'action ou de dispositifs de feedback et suivi.

En 2022, le Lab SNCF Impact est principalement intervenu dans le domaine de la sobriété énergétique avec la conception d'un module de sensibilisation, l'accompagnement de Fret SNCF dans le déploiement massif de l'éco-stationnement et de l'éco-conduite ou encore l'accompagnement de Transilien dans la mise en place des éco-gestes.

5.3.4 Rapport annuel de la trajectoire carbone des activités SNCF en France

5.3.4.1 Contexte

La transition énergétique est une composante majeure du pilier environnement de la stratégie du groupe SNCF. Elle s'impose, non seulement comme une nécessité pour une entreprise publique avec un devoir d'exemplarité, mais aussi comme une opportunité de différenciation par rapport aux autres modes de transport.

Dans le cadre des participations de l'État dans le groupe SNCF au titre de la loi de finance rectificative n° 2020-935, le Groupe a pris des engagements ambitieux de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du Transport et du Bâtiment. Ces engagements font l'objet d'un rapport annuel conformément à l'arrêté du 2 novembre 2021 pris en application de l'article 66 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020. Les chapitres 5.4 à 5.6 reprennent en partie les éléments constituant le rapport annuel sur la trajectoire carbone des activités du groupe SNCF en France.

Le rapport complet est disponible dans la présente DPEF, 9. Rapport annuel de la trajectoire carbone des activités SNCF en France.

5.3.4.2 Nos engagements

Conformément à l'article 66 de la loi n° 2020-935, des engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été pris par le groupe SNCF :

– Réduire de 30% nos émissions de GES (scopes 1 et 2, périmètre France) liées aux activités du secteur du Transport d'ici 2030, par rapport à 2015,

– Réduire de 50% nos émissions de GES (scopes 1 et 2, périmètre France) liées aux activités du secteur du Bâtiment sur la même période.

L'objectif à 2050 vise la décarbonation complète des activités des secteurs du Transport et du Bâtiment du Groupe.

Ces engagements ont été définis en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone dont les objectifs sectoriels constituent pour le groupe SNCF la référence majeure suivie pour construire et piloter les trajectoires de transition énergétique présentées dans le rapport annuel.

Comme la quasi-totalité des émissions émane des consommations d'énergie, le respect de ces trajectoires repose sur trois principaux leviers de décarbonation :

- Sobriété
- Efficacité
- Changement de fluides énergétiques et utilisation d'évolutions technologiques.

Ils sont déclinés en plans d'action précisés aux chapitres 5.4.3 et 5.5.3.

Les trajectoires détaillées, les plans d'investissements qui accompagnent ces plans d'action ainsi que les jalons intermédiaires seront présentés pour validation au prochain comité stratégique Énergie carbone du groupe SNCF en mai 2023.

5.3.4.3 Politique et actions

Présentation des trajectoires et du périmètre

Le Groupe travaille depuis novembre 2021 sur la définition de jalons intermédiaires d'ici 2030 en intégrant les premiers éléments disponibles permettant de nourrir l'ambition de croissance ambitieuse de la part modale du ferroviaire d'ici 20 ans.

Une fois précisée la trajectoire à 2030 pour laquelle les principaux axes de progrès sont déjà identifiés, d'autres travaux se concentreront sur la période 2030-2050. Il s'agit notamment de définir les hypothèses à retenir sur ces échéances à long terme.

Ces hypothèses portent, entre autres, sur les évolutions des émissions de gaz à effet de serre (en ktCO₂e, scope 1, 2 et 3 de l'énergie) des activités du groupe SNCF liées aux secteurs du Transport et du Bâtiment. Elles comprennent donc à la fois des choix - souvent technologiques - qui sont du ressort du Groupe et de ses partenaires et clients (autorités organisatrices de transport, industriels...) et d'autres plus exogènes tels le mix énergétique national, les mesures en faveur du report modal, etc.

Les trajectoires ainsi que les paramètres de calcul sont disponibles dans le rapport annuel sur la trajectoire carbone du groupe SNCF, chapitre 9.

Afin de respecter les trajectoires présentées ci-dessus, le groupe SNCF a établi un plan d'action de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre.

Les principales actions en cours ou à venir sont présentées dans les deux chapitres suivants, 5.4 Réduire nos émissions liées aux activités du secteur du Transport et 5.5 Devenir un acteur engagé dans la performance énergétique des bâtiments.

Ainsi d'ici à 2025, la stratégie du groupe SNCF repose sur l'activation des trois principaux leviers de décarbonation :

- Des mesures d'économie d'énergie et de performance énergétique dans tout le Groupe
- L'étude et la validation des énergies de substitution et solutions technologiques pour la rénovation de matériels roulants
- Des programmes de réhabilitation énergétique pour les bâtiments qui structureront le plan d'action par la suite.

La gouvernance et les modalités d'appropriation de la stratégie, des objectifs et des engagements sont détaillées dans le rapport annuel sur la trajectoire carbone du groupe SNCF.

5.4 RÉDUIRE NOS ÉMISSIONS LIÉES AUX ACTIVITÉS DU SECTEUR DU TRANSPORT

5.4.1 Contexte

L'activité Transport du groupe SNCF porte principalement sur des activités :

- De transport ferroviaire ou routier de voyageurs, opérées par SNCF Voyageurs et Keolis
- De transport de marchandises, par Fret SNCF, Rail Logistics Europe et GEODIS
- De commission de transport par GEODIS.

Le Groupe a une très bonne performance carbone et énergie, du fait du nombre de voyageurs et marchandises transportés par train, et de l'utilisation majoritaire d'énergie électrique peu carbonée. Dans le même temps, le Groupe est le premier consommateur industriel d'électricité de France, à hauteur de 7 000 GWh en 2022. Cela représente une dépense annuelle de l'ordre de 1,5 milliard d'euros en 2022. Le Groupe doit réduire ses consommations et poursuivre la transformation de sa flotte pour sortir progressivement des énergies fossiles. Ces évolutions sont à mener dans un contexte de renchérissement du prix de l'énergie et de nouvelles obligations de mise en conformité des installations et des matériels.

5.4.2 Nos engagements

- Tenir une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30% d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2015, en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France pour l'ensemble de nos activités de transport sur le territoire national.
- Améliorer la performance énergétique de la traction des trains de 20% entre 2015 et 2025.

5.4.3 Politique et actions

Le Groupe a identifié les leviers d'économies d'énergie, de performance énergétique et de nouvelles énergies renouvelables pour les consolider dans une trajectoire commune. Définie lors du comité stratégique Énergie carbone du Groupe le 29 mars 2021, cette trajectoire irrigue désormais l'entreprise à tous les niveaux. Elle participe au développement de la part du ferroviaire et des mobilités durables au service des voyageurs et des marchandises.

Pour atteindre ses objectifs, le groupe SNCF s'appuie principalement sur les actions suivantes :

- L'adaptation de l'exploitation avec la mise en œuvre de gestes métiers comme l'optimisation de la conduite (éco-conduite) et l'optimisation des stationnements dans le processus de maintenance des rames (éco-stationnement).
- La recherche de nouvelles technologies, en partenariat avec d'autres industriels, pour améliorer l'efficacité énergétique de ses activités. Parmi les démarches d'innovation engagées :
 - La mise au point de matériels roulants moins émetteurs
 - Le déploiement progressif du biocarburant, à l'instar du B100 qui réduit de 60 % les émissions de GES des trains thermiques diesel, et autres carburants pour les modes routiers
 - La conception de matériels « légers » associés à des infrastructures à empreinte environnementale plus faible
 - L'électrification « frugale » de certaines lignes, en complément des nouvelles technologies de matériel roulant, pour favoriser l'électrification tout en adaptant

les niveaux de résistance et de robustesse au service souhaité.

Le groupe SNCF joue également un rôle de conseil et d'accompagnement des autorités organisatrices de transport dans leur propre politique de transition énergétique.

L'engagement des salariés et la communication

Les démarches environnementales PlaneTER, Planète Voyages et la démarche RSE de Transilien permettent de fédérer depuis 2020 les équipes autour de valeurs communes pour faire des 87 000 salariés de SNCF Voyageurs les ambassadeurs de la mobilité durable auprès des voyageurs.

Le train, mode de transport bas carbone, est valorisé auprès des clients à travers des campagnes e-mailing, d'affichage, l'annonce des chefs de bord, avec l'indication du CO₂e évité sur les billets, sur les écrans à bord ou sur les lignes. En interne, des formations, la signature de manifestes et une sensibilisation aux écogestes donnent aux salariés des outils pour atteindre les objectifs environnementaux et énergétiques de la SNCF. En 2022, SNCF Voyageurs a mis l'accent sur un grand programme de sobriété énergétique qui a été relayé aux salariés via des campagnes de sensibilisation.

Ce programme vise aussi à encourager la prise de parole sur le terrain pour faire évoluer les pratiques. Par exemple, le sujet de l'énergie est discuté lors des tournées managériales terrain et lors des rencontres entre directeurs d'établissements et salariés.

Pour plus de détails : voir 4.8 et 8.2.3.

Décarboner toute la flotte du Groupe

Concernant la décarbonation des trains, de nombreux travaux sont entrés en 2022 en phase de finalisation ou d'accélération : trains hybrides, à batterie, hydrogène, au biocarburant...

La SNCF développe avec les autorités organisatrices les solutions de mobilités durables les plus adaptées à leur territoire. De même, Keolis partage avec elles son expertise technique des mobilités électriques et des énergies alternatives sur les réseaux urbains. Pour le transport de marchandises de ses clients, GEODIS développe l'utilisation de véhicules électriques, de biogaz ou de biocarburant pour le fret routier, et de biocarburant pour le transport aérien et maritime, partout dans le monde.

Fret SNCF participe aux travaux du Groupe sur la décarbonation de sa flotte même si, avec 90 % des tonnes.km sous traction électrique, l'activité marchandises émet en moyenne 5 gCO₂e par tonne.km alors que le transport routier émet autour de 70 à 90 gCO₂e (source : base carbone de l'ADEME). Elle propose à ses clients chargeurs et transporteurs des prestations de transport bas carbone, permettant de réduire jusqu'à 96 % les émissions de CO₂e sur la base d'une traction électrique de bout en bout, par rapport au transport routier.

Des programmes d'économie d'énergie pour les trains

L'éco-conduite est une manière de conduire qui optimise l'utilisation de l'effort de traction en fonction du relief de la ligne et des contraintes d'exploitations pour limiter l'énergie utilisée. Elle permet d'économiser jusqu'à 10% d'énergie sur un trajet. L'objectif est de former l'ensemble des conducteurs à ce type de conduite. Sur chaque ligne, un outil, Opti-conduite, guide les conducteurs en indiquant en temps réel à quelle vitesse ils doivent rouler, où couper la traction, où reprendre l'accélération du train. Opti-conduite optimise la consommation d'énergie tout en respectant l'objectif prioritaire de la régularité et de la

ponctualité. En 2022, 100% des conducteurs de la flotte voyageurs sont formés et équipés de l'outil sur leurs tablettes.

Eurostar pratique aussi l'éco-conduite sur une partie de ses trains. L'entreprise a achevé les essais du driver assistance system (DAS) sur les lignes Londres-Paris et Londres-Bruxelles. Ces tests ont montré des résultats encourageants en matière de réduction de l'énergie consommée sur ces trajets. Objectif : 100% des conducteurs formés. Eurostar a également pour projet d'installer de nouveaux compteurs à bord de tous ses trains les plus récents (Siemens Velaro) pour mesurer les économies d'énergie réalisées et les émissions carbone évitées grâce à cette pratique.

D'autres dispositifs sont déployés depuis 2021 pour développer l'éco-stationnement et réduire la consommation d'énergie à l'arrêt du train sans nuire à la régularité :

- Coupure d'alimentation électrique ou arrêt des moteurs diesels dès que les trains sont à l'arrêt depuis plus de 30 minutes
- Développement de l'utilisation de modes économiques quand le maintien en service des trains est nécessaire lors de temps courts ou d'opération de maintenance et de nettoyage : réduction du fonctionnement de la climatisation et du chauffage en ajustant les températures de consigne
- Fermeture temporisée automatique des portes et extinction de l'éclairage intérieur
- Branchement des trains TER diesel sur des prises électriques extérieures durant leur stationnement en gare ou en atelier pour alimenter uniquement les besoins auxiliaires (climatisations et chauffage, éclairage)

Ces phases de stationnement peuvent représenter jusqu'à 30% de la consommation totale de certains trains et les actions menées ont pour objectif de les réduire de 5 à 30% selon les activités.

SNCF Voyageurs a mis en place des démarches structurées d'animation managériale pour faire évoluer les organisations locales de travail (gestes métiers) afin de réduire au maximum la consommation d'énergie en stationnement. À titre d'exemple, l'objectif de gain espéré sur l'activité TER est de l'ordre de 48 ktCO₂e par an d'ici 2025, soit 10% des émissions de CO₂e des trains TER. En 2022, 20 ktCO₂e ont été économisées.

Eco-stationnement à Grenoble : moins de CO₂e et moins de bruit. L'objectif est de réduire l'allumage des moteurs des TER diesel au strict nécessaire. Résultat : une réduction des émissions de CO₂e progressive depuis 2020, pour atteindre 280 tCO₂e en 2022, soit 92% d'émissions évitées par les rames en stationnement en deux ans. En outre, les riverains ne se plaignent plus de nuisances sonores. Cette démarche a été inscrite comme contribution au programme « Grenoble Capitale Verte Européenne 2022 ».

Fret SNCF a également lancé en 2021 l'éco-stationnement pour ses engins sur plusieurs sites pilotes comme les plateformes de tri des wagons. Cette action a été déployée sur de nouveaux sites en 2022 et devrait permettre de réduire de 3 à 5 % la consommation énergétique d'ici 2025.

Un programme industriel de plus de 70 millions d'euros pour mesurer l'énergie consommée

Pour confirmer ces gains, des compteurs sont installés progressivement sur 3 800 trains de la SNCF jusqu'en 2026. En 2022, 1 500 trains ont déjà été équipés. Le planning prévoit l'équipement de 95% de la flotte d'ici

2026. Fin 2021, 20% de l'électricité consommée était mesurée. En 2022, c'est quasiment 30 %.

Zoom sur la décarbonation des trains

Les rames thermiques ou bi-mode sur les lignes ou portions de lignes non électrifiées représentent encore 20% du trafic. L'essentiel des GES émis dans le transport ferroviaire provenant de l'énergie de traction de ces trains, la SNCF développe avec les constructeurs des solutions moins émettrices de GES.

Le recours aux biocarburants, notamment le B100, coproduit de la filière colza

C'est une solution rapide et transitoire pour réduire les émissions de GES, en attendant le déploiement de nouvelles solutions technologiques de décarbonation. Elle ne nécessite pas de modification majeure du matériel roulant. Ainsi, après des tests prometteurs réalisés sur bancs moteurs Regiolis et autorails de grande capacité en 2019 et 2020, les expérimentations au biocarburant B100 ont démarré en 2021 en service commercial. Elles se sont poursuivies en 2022 et la Région Normandie a pérennisé cette solution sur 15 Regiolis de la ligne Paris-Granville. La méthodologie QuantiGES élaborée par l'ADEME a permis de quantifier les émissions de GES de la solution B100 sur cette ligne et a démontré une réduction de 62 % des émissions de GES.

En Bourgogne-Franche-Comté, une expérimentation a été menée de janvier à juillet 2022, pour faire circuler au B100 deux des cinq autorails grande capacité (AGC) X76 500 sur la Ligne des Horlogers, de Besançon au Locle-Col-des-Roches en Suisse. Il s'agissait d'évaluer l'impact du B100 avec :

- Une nouvelle série de matériel
- Des températures hivernales extrêmes nécessitant un additif Grand Froid
- Un relief montagnard.

Résultat : une réduction des émissions de 360 tCO_{2e} en six mois.

La Région s'est portée volontaire pour tester un autre carburant alternatif, le HVO, carburant de synthèse issu de graisses animales ou huiles végétales recyclées, sur le même site de Besançon.

La rame Regiolis TER hybride déployée fin 2023

Elle est équipée de batteries Lithium-ion qui réutilisent l'énergie de freinage du train. Objectif : une réduction jusqu'à 20% d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.

Les premiers essais sont désormais achevés pour une mise en exploitation commerciale expérimentale de la rame hybride fin 2023 dans les Régions Occitanie, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire.

Les trains à batteries rechargeables en 2024

La transformation de rames bi-mode électrique-diesel en bi-mode batterie-caténaire leur permettra de récupérer de l'énergie de freinage, d'économiser celle des caténaires et surtout de rouler sur voies électrifiées comme sur voie non électrifiées grâce aux batteries d'une autonomie de 80 km. Cinq rames transformées circuleront en exploitation commerciale dans les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Hauts-de-France fin 2024.

Les trains à hydrogène en 2025

C'est une autre solution pour des circulations bas carbone sur des lignes non électrifiées. Ce projet nécessite toutefois le déploiement d'un nouvel écosystème Hydrogène pour approvisionner les trains. La SNCF a

officialisé la commande de 12 rames TER à hydrogène avec Alstom en avril 2021. Les premiers essais sont prévus pour 2024, la première livraison de rame fin 2025 et la mise en service commerciale dans quatre Régions, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est, au premier trimestre 2026.

Zoom sur des matériels plus économes en énergie et en ressources

À l'exemple du « relamping » de 300 rames TGV avec des éclairages par LED, les matériels rénovés ou neufs consomment moins d'énergie.

Le TGV M en 2024

Après avoir dévoilé la motrice de ce TGV en mai 2021, la SNCF a présenté la rame complète en septembre 2022 dans les ateliers d'Alstom. La commande d'une centaine de ces rames permettra une réduction de la consommation d'énergie de 20%, notamment grâce à :

- La forme aérodynamique du train avec un nez et une étrave améliorée, des faces lisses et le carénage des bogies
- Un renvoi d'énergie vers la caténaire lors du freinage : le freinage électrique régénératif sera privilégié notamment par rapport aux systèmes de freinage classiques
- La fermeture automatique et temporisée de portes
- Des matériaux plus légers
- Un système d'éclairage modulable par LED

Recyclable à plus de 97%, il accueillera dès sa mise en service en 2024 sur le Sud-Est, jusqu'à 740 voyageurs, soit 20% de plus que dans les rames Duplex. Il fera ainsi baisser de 32% les émissions de CO_{2e} par voyageur.

[En savoir plus > Le TGV M](#)

Eurostar d'ici à 2030

Eurostar group a pour objectif de passer à 100 % d'énergie renouvelable pour alimenter ses trains d'ici 2030. Aux Pays-Bas, la ligne grande vitesse est déjà entièrement alimentée en énergie décarbonée provenant de parcs éoliens, et ce, depuis 2017. Au Royaume-Uni, l'exploitant de la partie britannique de la ligne transmanche à grande vitesse high speed 1 (HS1), a introduit progressivement en 2022 de l'énergie renouvelable sur la ligne, provenant de contrats d'achat d'électricité (Corporate Power Purchase Agreement - CPPA).

Les solutions bas-carbone de GEODIS

GEODIS et Renault Trucks s'associent

Par cette nouvelle collaboration, le constructeur et son partenaire logisticien conçoivent un nouveau camion électrique urbain de 16 tonnes, à un coût d'usage similaire à celui d'un véhicule diesel. Ce camion intègre toutes les contraintes de la livraison urbaine : forte réduction de la pollution et du bruit, amélioration de l'ergonomie pour le conducteur et renforcement de la sécurité active et passive pour mieux gérer la cohabitation avec tous les utilisateurs de la voirie.

Après livraison du prototype début 2023, l'expérimentation de ce camion pour la livraison urbaine est prévue à Paris dans le courant de l'année.

Les Trophées EVE 2022

L'activité de transport routier de GEODIS a été récompensée pour sa performance environnementale dans le cadre du programme Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE) de l'ADEME. Engagé depuis 2019 pour réduire de 6% de ses émissions de gaz à effet de serre à travers un plan d'action triennal, GEODIS a reçu le Trophée de la meilleure progression dans sa

catégorie, sur la base des résultats des deux premières années de son engagement. Parmi les actions menées :

- La formation des conducteurs à l'éco-conduite
- La décarbonation progressive de la flotte de véhicules
- Des actions en faveur d'une amélioration de la qualité de la maintenance préventive, qui influe positivement sur la consommation des véhicules de la flotte
- La mise en place d'une solution Track&Trace en collaboration avec ses principaux sous-traitants afin d'améliorer les conditions de rechargement et de limiter ainsi les kilomètres à vide.

Livraison en bateau et à vélo électrique à Strasbourg

Un partenariat avec la société alsacienne Urban Logistic Solutions (ULS) permet à GEODIS d'approvisionner les commerçants et particuliers du centre-ville de Strasbourg, à l'aide d'une barge avec pousseur combinée à un service de livraison par vélo à assistance électrique. Ce partenariat s'inscrit dans le cadre des initiatives engagées par GEODIS pour livrer 37 métropoles de France avec des solutions décarbonées d'ici 2024.

Zoom sur l'achat d'électricité renouvelable à la SNCF

L'objectif de la SNCF est d'atteindre 40% d'énergies renouvelables dans son mix de consommation pour la traction à l'horizon 2026. Cela nécessite de développer des contrats d'achat direct d'électricité renouvelable (Green Corporate Power Purchase Agreement) à hauteur de 20% de la consommation d'électricité pour la traction des trains d'ici à 2026, soit environ 1 100 GWh. Depuis le lancement du programme CPPA en 2018, 12 contrats ont été signés, principalement pour la mise en production de centrales photovoltaïques. Ils totalisent environ 480 GWh de production annuelle et les mises en service s'étalent jusqu'en 2026.

Contrat SNCF-REDEN. SNCF Énergie, filiale de SNCF Voyageurs, a signé un contrat d'achat direct d'électricité renouvelable en octobre 2022 avec l'entreprise française REDEN pour une durée de 25 ans. Il prévoit la construction de quatre centrales solaires en France, en Haute-Garonne, dans l'Aude et en Gironde, totalisant une puissance de 146 MWc, qui produiront 207 GWh par an à l'horizon 2025-2026. L'électricité produite fournira 3,6% de l'énergie nécessaire aux trains de SNCF Voyageurs, soit l'équivalent de la consommation annuelle du RER D en Île-de-France.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Part d'énergie renouvelable dans le mix électricité traction ferroviaire (% de la consommation) - SNCF	n.c.	0,1	0,3

L'évolution de près de +200% est due à la mise en production de contrats d'énergie renouvelable PPA (Power Purchase Agreement) à l'été 2021. Par ailleurs, en 2022, SNCF Voyageurs a signé de nouveaux de contrats.

5.5 DEVENIR UN ACTEUR ENGAGÉ DANS LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

5.5.1 Contexte

Le groupe SNCF est le deuxième propriétaire immobilier en France derrière l'État avec 12 millions de m² dont 8 millions de m² et près de 25 000 bâtiments sous responsabilité de SNCF Immobilier.

Via SNCF Gares & Connexions, il porte par ailleurs la responsabilité de l'empreinte énergétique et carbone de

3 000 gares avec près de 4 millions de m² de bâtiments, dont 2 millions de m² de bâtiments voyageurs.

La SNCF fait face au défi de réduire la consommation énergétique et l'empreinte carbone d'un parc diversifié (bâtiments tertiaires, ateliers de maintenance, logements, etc.) plus que cinquantenaire, avec certains bâtiments, toujours utilisés, datant de la fin du 19e siècle.

Fin 2022, le Groupe a rempli ses obligations de déclaration dans la base ADEME OPERAT de près de 3 000 entités fonctionnelles assujetties.

5.5.2 Nos engagements

- Réduire d'ici à 2030 de 40% nos consommations énergétiques sur tous les bâtiments de plus de 1 000 m² par rapport à 2010 : c'est l'enjeu du décret tertiaire applicable au patrimoine de la SNCF.

- Réduire d'ici à 2030 de 50% nos émissions de GES (scope 1 et 2) liées à la consommation énergétique de nos bâtiments sur le territoire national par rapport à 2015.

5.5.3 Politique et actions

Près de 14% de la consommation énergétique de la SNCF est le fait de ses bâtiments.

Le tertiaire

Pour réduire l'empreinte d'un patrimoine complexe et historique, SNCF Immobilier s'appuie sur un management de l'énergie de ses bâtiments et une programmation pluriannuelle de travaux, notamment de réhabilitation énergétique, qui est à renforcer en 2023, dans le cadre du plan de sobriété énergétique.

Parmi les actions prioritaires en 2022 :

- L'optimisation de l'utilisation des locaux SNCF en intégrant la vente et la démolition des locaux devenus inutiles, le télétravail et le regroupement des équipes tertiaires au sein des mêmes locaux. En 2022, le parc a diminué de 4%. Ainsi SNCF Immobilier a établi le schéma directeur de son parc tertiaire qui prévoit à 10 ans une baisse d'environ 18% de ses surfaces tertiaires, soit environ 180 000 m².

- Le remplacement des chaudières au fioul dans ses emprises ou ses bâtiments par des pompes à chaleur, la chaufferie biomasse ou le raccordement aux réseaux de chaleur urbains comme au technicentre SNCF Voyageurs de Lyon. Cela permet à l'atelier de Lyon d'éviter l'émission de 699 tCO2e par an.

- La modernisation de l'éclairage grâce aux LED, à l'exemple du relamping de l'atelier de Nevers Languedoc, qui permet d'éviter l'émission de 56 tCO2e par an.

- L'étude systématique du potentiel de panneaux photovoltaïques au sein des nouveaux bâtiments industriels mais aussi des nouveaux campus de formation de SNCF Réseau. Celui de Bordeaux-Bègles, par exemple, est certifié HQE très performant en 2022 avec 80% de sa consommation électrique assurée par des panneaux photovoltaïques.

- La production d'énergie renouvelable sur les terrains inutilisés, comme la centrale solaire réalisée au Mans sur un ancien site de triage.

Près de 14 millions d'euros d'investissements sont prévus en 2023 et 22 millions en 2024 pour réduire la consommation énergétique des bâtiments. Des audits énergétiques accompagneront ces investissements en 2023. Un programme de sous-compteurs d'énergie pour piloter la consommation sera également déployé.

Sur le périmètre du Groupe, la trajectoire des investissements nécessaires pour atteindre ces objectifs

est évaluée à près de 430 millions d'euros sur la période 2021-2030.

Les gares

SNCF Gares & Connexions est aussi engagée dans un programme de rénovation bâtiminaire et de transition énergétique, concrétisé par plus d'une centaine de projets en 2022. Sa stratégie est axée notamment sur :

- Le pilotage renforcé des consommations d'énergie
- La réhabilitation énergétique
- La sortie du fioul en 2025, qui fait l'objet d'un plan d'action spécifique
- La production d'énergie solaire sur le foncier des gares, avec le déploiement d'environ 250 000 m² de panneaux photovoltaïques d'ici à 2025.

Dans ses gares comme dans ses bâtiments industriels, l'entreprise déploie des technologies numériques de type Internet des Objets (IOT) ou de Gestion Technique des Bâtiments (GTB) pour suivre en temps réel les consommations. Exemples : le technicentre connecté de Romilly-sur-Seine (10) ou le projet Smart Station déployé dans 350 gares. L'amélioration et la connaissance des flux offrent ainsi des potentiels importants de maîtrise des consommations énergétiques. Enfin, la SNCF est amenée chaque année à construire de nouveaux logements, quartiers, bâtiments industriels et gares, respectant des normes environnementales énergétiques exigeantes et performantes.

Zoom sur des actions de sobriété énergétique

Projets « Énergie & Carbone » en gares

SNCF Gares & Connexions dispose d'une enveloppe de 120 millions d'euros dédiée à la transition énergétique d'ici à 2030. Cela permet de donner plus d'ampleur à des projets de travaux déjà prévus et d'initier de nouveaux projets qui ne disposaient d'aucun financement. Ainsi en 2022, 9 millions d'euros ont été mis à disposition des directions régionales gares pour financer des opérations de performance énergétique dans le cadre d'un appel à projet interne « Énergie & Carbone ». Les projets retenus portent sur des travaux de relamping, de sortie des chaudières au fioul, de calorifugeage...

Plan de sobriété énergétique en gares...

Dans un contexte de fortes tensions sur l'énergie, SNCF Gares & Connexions prend des mesures complémentaires de réduction de ses consommations, notamment sur le chauffage et l'éclairage, les postes les plus énergivores dans les bâtiments. Baisse des températures des locaux occupés, extinction de l'éclairage des gares, bureaux et commerces, à leur fermeture... Ce sont autant d'actions susceptibles de générer une économie supplémentaire d'environ 27 GWh par an.

... Et dans les bureaux ou les ateliers... Un comité de pilotage bi-annuel SNCF Immobilier et SNCF Voyageurs a été créé en 2022 pour piloter le plan de sobriété énergétique dans les bâtiments. Parmi les actions à court terme : le relamping des bureaux et des ateliers, l'optimisation de l'occupation des locaux, la régulation du chauffage ou de la climatisation. Pour exemple, le relamping du technicentre du Landy (maintenance des trains), s'étendant sur 30 hectares derrière la gare du Nord, doit permettre d'économiser un peu plus de 0,8 GWh d'électricité par an.

Pour plus de détails : voir 5.3.3

83 projets de transition énergétique financés par le FITEV

Le Fonds Innovant pour la Transition Énergétique Voyageurs (FITEV) a été créé en janvier 2021 par SNCF

Voyageurs. Objectif : accélérer le déploiement de projets de moins de 500 000 euros pour mieux mesurer et réduire les consommations d'énergie, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Le recours au FITEV s'est accéléré en 2022 sous l'effet du programme de sobriété énergétique de SNCF Voyageurs. Alors qu'en 2021, 26 projets ont été financés dans 17 établissements, 57 nouveaux projets ont été financés en 2022, pour un budget total d'environ de 5 millions d'euros. Les projets financés sont majoritairement du relamping pour remplacer des lampes à sodium par des LED dans les ateliers de maintenance, en plafond, en fosse ou en passerelle extérieure et dans les bureaux.

Le FITEV finance également l'installation de compteurs, la réalisation de diagnostics énergétiques, le renouvellement d'installation de chauffage, de compresseurs, l'achat de locotracteurs électriques.

Depuis sa création en 2021, le FITEV a permis d'éviter l'émission annuelle de 1 000 tCO₂e dans les bâtiments et d'économiser plus de 10 GWh par an. Le montant du FITEV est doublé en 2023 et le plafond de prise en charge monté à 700 000 euros.

Sobriété énergétique chez GEODIS

GEODIS a lancé un plan de sobriété énergétique sur la période 2022-2023 qui couvre les activités des plateformes opérationnelles et les activités de bureau. Outre une sensibilisation des salariés s'appuyant sur un guide des écogestes au travail, il se traduit par des actions de réduction de la consommation à déployer sur chaque site.

– Concernant l'éclairage, outre l'extinction des panneaux lumineux, enseignes et éclairages non sécuritaires, le relamping se déploie. À fin 2021, 48% des surfaces bâties et 60% en France sont éclairées par des LED. Le gain de consommation en migrant vers la technologie LED est de l'ordre de 30% minimum sur toutes les consommations d'électricité.

– Concernant l'efficacité énergétique, GEODIS va réaliser des audits sur ses sites en 2023-2024 et nommer des référents chargés de leur suivi. Objectif : identifier les travaux d'amélioration les plus significatifs en termes de gains, comme le renforcement de l'isolation, et bâtir un plan d'action pouvant aller au-delà des obligations réglementaires (décret tertiaire notamment).

Ce plan de sobriété énergétique s'inscrit dans la démarche de réduction de l'empreinte environnementale et de décarbonation de GEODIS.

Exemples de bâtiments modèles

Le projet Smart Station pour des gares moins énergivores...

Lancé par SNCF Gares & Connexions en 2020 pour créer une supervision centralisée des gares et améliorer ainsi la disponibilité des équipements et la performance énergétique, le projet Smart Station a poursuivi son déploiement en 2022. En connectant les compteurs énergétiques présents en gare (électricité, gaz, thermique), le dispositif permet de suivre en temps réel les consommations afin de détecter les potentielles anomalies et de réaliser des économies d'énergie. Fin 2022, 350 gares étaient équipées de ce système et 579 gares devraient l'être en 2023.

... qui répondent aux nouvelles obligations légales

Dans les bâtiments tertiaires, le décret tertiaire a fixé un objectif d'économie de 60% d'énergie finale à horizon 2050. Le décret BACS (Building Automation and Control System) de 2020 donne les moyens d'y parvenir en imposant l'installation de systèmes d'automatisation et de

contrôle des bâtiments dans certaines constructions d'ici à janvier 2025. En cohérence avec ces objectifs, une deuxième phase du projet Smart Station prévoit de nouveaux cas d'usage, comme la télésurveillance de l'éclairage ou des escaliers mécaniques.

[En savoir plus > Smart station](#)

Le pôle d'échanges de Saint-Jean-de-Maurienne, modèle de gare éco-conçue

Gare « transitoire » au cœur du projet de la ligne Lyon-Turin, le nouveau pôle d'échanges multimodal a été conçu dans une logique de réduction de l'empreinte environnementale et des émissions carbone. Les matériaux du bâtiment sont entièrement destinés au réemploi et en partie issus de l'approvisionnement local, à l'exemple de sa façade préfabriquée en bardage bois. L'ensemble observe les fondements d'une architecture traditionnelle, frugale et, surtout, évolutive, tout en s'insérant dans le paysage alpin. La réduction des consommations énergétiques a été intégrée dans la conception du bâtiment, par sa volumétrie, sa compacité, sa protection solaire et son choix de matériaux. D'une surface de 8 000 m², il possède notamment un hall pouvant passer de 145 m² en basse saison à 430 m² en haute saison. Le futur pôle est ainsi en phase avec la démarche EMC2B développée par AREP, l'agence d'architecture pluridisciplinaire, filiale de SNCF Gares & Connexions. Cette démarche prend en compte cinq dimensions lors de l'élaboration des projets : énergie, matière, carbone, climat et biodiversité. L'empreinte carbone du projet a ainsi été limitée à 1 728,8 tCO₂e, soit 215,6 kgCO₂e/m², en-deçà des standards du bâtiment.

Le technicentre Industriel Picardie Tergnier, bâtiment HQE

SNCF Immobilier accompagne la direction Industrielle de SNCF Voyageurs dans la construction d'un nouveau centre de maintenance des essieux en 2023. Le projet vise la certification HQE Bâtiment durable et prévoit notamment :

- L'énergie solaire avec l'implantation de panneaux photovoltaïques sur 3 000 m² de toiture pouvant assurer la couverture d'une partie des besoins en électricité du bâtiment

- Une isolation thermique au-delà des exigences réglementaires qui permettra d'obtenir un label bas carbone et basse consommation énergétique (E2C1).

Par ailleurs, la conception bio-climatique et la gestion de l'eau réduiront son empreinte environnementale. Le futur centre intégrera les dernières technologies BIM (Building Information Model) et de supervision, permettant de visualiser en temps réel le fonctionnement du bâtiment et des installations afin d'optimiser la gestion technique, la maintenance et les consommations énergétiques.

Des projets durables bâtis avec les experts

Partenariat de S2FIT en faveur du réemploi pour la construction ou la rénovation...

La société foncière ferroviaire industrielle et tertiaire S2FIT de la SNCF agit depuis 2021 pour diminuer son empreinte environnementale par un levier fort : celui du réemploi. Engagée aux côtés d'A4MT (Action pour la transformation des marchés), elle intègre désormais le réemploi de matériaux dans ses projets de construction, ainsi que dans les opérations de remise en état plus courantes sur son patrimoine. D'une durée de trois ans, ce nouveau partenariat témoigne d'une volonté de répondre aux enjeux environnementaux du secteur en systématisant le recours aux principes de l'économie circulaire dans ses métiers et futurs projets.

... et du pilotage de sa RSE

Engagée de longue date dans une démarche RSE ambitieuse, S2FIT s'est dotée d'une plateforme de pilotage personnalisée. Développée dans le cadre d'un partenariat avec la start-up Oze-Energies, leader en optimisation énergétique instrumentée des bâtiments, cet outil numérique recensera l'ensemble des données environnementales, sociales et sociétales de S2FIT et produira des indicateurs de performance RSE. Il intégrera les objectifs de réduction des consommations énergétiques fixés par le décret tertiaire à l'horizon 2030, 2040 et 2050.

Partenariat pour les sols et sous-sols

La requalification des sols, la dépollution, l'exploitation de la géothermie, la prévention des risques naturels, ou encore le réemploi de matériaux nécessitent une connaissance très fine des sols et sous-sols. C'est pourquoi Espaces Ferroviaires a signé en avril 2022 un partenariat de trois ans avec le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières).

Ainsi, Espaces Ferroviaires s'appuiera sur l'expertise scientifique et technique d'un acteur reconnu de la gestion des ressources et des risques du sol et du sous-sol pour transformer les anciens fonciers SNCF en quartiers durables de la ville de demain.

Production d'énergie renouvelable sur le foncier et les bâtiments SNCF

De nouvelles fermes solaires au sol en prévision

SNCF Immobilier poursuit avec SNCF Réseau le développement de fermes solaires sur les fonciers SNCF qui ne sont plus utiles à l'exploitation ferroviaire, et dont la localisation ne permet pas la création d'éco-quartiers ou de logements. C'est le cas en Pays de la Loire, où 572 tables de panneaux photovoltaïques ont été installées sur 17 hectares en plein cœur de l'ancienne gare de triage du Mans (72). En juin 2022 a eu lieu une visite inaugurale de cette ferme solaire entre la SNCF et les acteurs territoriaux pour célébrer le premier anniversaire de sa mise en service. Elle produit 11,4 GWh d'électricité par an, soit la consommation annuelle de 4 500 foyers, et évite l'émission de 5 000 tCO₂e par an.

On compte une cinquantaine d'hectares de fermes solaires fin 2022, dont les trois quarts sont déjà en activité. Depuis 2011, la SNCF a ainsi permis le développement de 100 MWc de puissance solaire. D'autres centrales photovoltaïques seront installées dans les mois et années à venir sur des fonciers SNCF inutilisés comme à Saint-Mars-la-Brière (72) ou Novion-sur-Meuse (08).

1re phase d'équipement des gares en panneaux photovoltaïques

SNCF Gares & Connexions projette d'installer d'ici à 2030 environ un million de m² de panneaux photovoltaïques sur son foncier, soit une capacité de production solaire de 150 à 200 MWc avec 47 MWc installés d'ici 2025. Dans ce cadre, SNCF Gares & Connexions a signé une convention d'occupation temporaire en octobre 2022 avec Tenergie, entreprise française à mission, pour la couverture d'ici à 2024 de 119 parkings de gares en ombrières photovoltaïques, soit environ 180 000 m² de panneaux solaires. Cela représente 15% de la consommation électrique annuelle des 3 000 gares ou encore la consommation annuelle de 7 500 foyers.

[En savoir plus > Le solaire à la SNCF](#)

5.6 DEVENIR UN ACTEUR ENGAGÉ DANS LE NUMÉRIQUE RESPONSABLE

5.6.1 Contexte

Selon une étude The Shift Project de 2019, le numérique émet 4% des émissions de CO₂e mondiales avec un taux de croissance d'environ 9% par an. Dans ce contexte, la SNCF cherche à maîtriser ses émissions liées à la digitalisation de ses activités. Après un deuxième bilan carbone réalisé début 2022, l'entreprise a confirmé ses priorités et déroule son plan d'action au sein de ses cinq sociétés ferroviaires.

5.6.2 Nos engagements

Déployer une stratégie numérique responsable cohérente, volontariste, avec des objectifs chiffrés, dans les cinq sociétés ferroviaires du Groupe.

Nos objectifs en 2023 sont :

- Sensibiliser en priorité les acheteurs et les chefs de projet numériques ainsi que 20% de cadres supérieurs ou dirigeants
- Introduire dans une filière de seconde vie 80% des terminaux : ordinateurs, smartphones et tablettes
- Instaurer des critères « numérique responsable » dans les appels d'offres informatiques
- Fermer les data centers historiques et valoriser les fibres optiques sur l'ensemble du territoire.

5.6.3 Politique et actions

Selon le bilan carbone de 2022, les émissions CO₂e du numérique à la SNCF se décomposent comme suit :

- Les équipements des cinq sociétés ferroviaires représentent 50% des émissions : 100 000 PC, 200 000 smartphones et tablettes et 150 000 écrans pour l'information voyageur, la publicité ou les distributeurs de titres de transport
- La seconde source de pollution, à hauteur de 23% des émissions de CO₂e, provient des prestataires informatiques (expertise, exploitation au quotidien, développement en centre de services...)
- 14% des émissions pour les data centers, internes et externes
- 13% des émissions pour les télécoms qui fournissent la connectivité aux clients, en gare et à bord.

Le bilan 2022 des émissions de GES du numérique a permis à la SNCF de confirmer les quatre leviers d'action définis en 2021.

Faire prendre conscience de l'impact environnemental du numérique

Afin de toucher l'ensemble des salariés, la SNCF a choisi de démultiplier et diversifier les actions de formation. En 2022, plus de 3 500 personnes ont été sensibilisées par :

- Des événements ponctuels comme la semaine du Numérique responsable où se sont mêlés conférences thématiques et défis concrets
- Le déploiement plus large des fresques du Numérique avec plus de 250 participants
- Une série de guides de bonnes pratiques ainsi que des modules de formation et des ateliers dédiés pour les mettre en œuvre au quotidien, notamment sur la gestion de mails
- Une campagne de sensibilisation aux écogestes numériques, intégrée à la stratégie de sobriété énergétique impulsée par l'État.

La démultiplication de ces actions passe également par l'engagement de l'ensemble des professionnels des

directions des Systèmes d'information (DSI) et l'appui des référents RSE dans toute l'entreprise.

Limiter le renouvellement des appareils numériques

Les terminaux restent majoritaires dans le bilan des émissions du numérique avec 50% des émissions de la SNCF, notamment lors de la phase de fabrication. Engagée à limiter l'impact de leur fabrication, elle continue d'activer plusieurs leviers :

- Acheter mieux en insérant des critères d'écoconception, de durabilité et d'efficacité dans les achats informatiques. La formation des acheteurs et des acteurs en DSI s'est intensifiée cette année. Une expérimentation avec le Fairphone est en préparation pour tester 100 de ces téléphones éco-conçus en conditions réelles et envisager à terme une mise au catalogue.
- Offrir une seconde vie au matériel informatique. Via son partenaire Olinn, la SNCF a déjà donné une seconde vie à plus de 6 000 équipements en 2022, soit 40 à 45% des matériels, sur un objectif de 80% d'ici à fin 2023.
- Promouvoir des PC reconditionnés pour maximiser l'usage des équipements internes dans l'entreprise.
- Enfin, récupérer les écrans pour les valoriser, dans le cadre des projets de flex office avec la rationalisation des locaux.

Favoriser des usages numériques écologiquement vertueux

L'écoconception des services numériques de la SNCF s'est accélérée avec :

- **La mise en œuvre dans 20 projets** d'un outil d'aide à la décision et la checklist Numérique responsable pour amener les chefs de projet numérique à définir le produit le plus sobre avec les fonctionnalités attendues. Par exemple : FRET SNCF a déployé 30 règles d'écoconception avec succès dans plusieurs projets et automatise des purges de données avec des gains qui se chiffrent en téra-octets.
- **La notation de chaque grand projet numérique** sur l'axe environnemental et sociétal lors des comités de validation de projets pour s'assurer qu'ils intègrent ces sujets dès la conception.
- **La mise en mouvement de l'écosystème de partenaires** via des critères RSE comptant pour 20% de la notation dans le cadre des achats. Les centres de services notamment doivent accélérer la formation de leurs salariés sur ces sujets.

Promouvoir des data centers et des réseaux moins énergivores

La SNCF poursuit sa migration vers le cloud et privilégie les data centers les plus efficaces en termes de diminution des pertes énergétiques, d'optimisation des serveurs et d'utilisation d'énergies renouvelables. Cela se traduit par la fermeture progressive des data centers historiques de l'entreprise. Une baisse de consommation électrique de ces sites a été observée en 2022 au fil des migrations progressives.

C'est également l'occasion d'accélérer la suppression d'applications informatiques obsolètes. La mise en place d'un programme de suivi dédié permet de ne pas doubler les services numériques rendus et de limiter les périodes de recouvrement entre les applications historiques et les nouveaux déploiements.

Toutes ces actions sont réalisées sur l'ensemble du territoire national.

5.7 LIMITER LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS DUES AU SYSTÈME FERROVIAIRE

5.7.1 Contexte

La préservation de la qualité de l'air et l'atténuation de la gêne sonore pour les clients, les salariés et les riverains constituent un volet déterminant de la politique de limitation des nuisances dues aux circulations ferroviaires. Cela conditionne le développement du report modal vers le train. C'est pourquoi la SNCF conduit depuis de nombreuses années une politique de limitation des impacts environnementaux des circulations ferroviaires.

5.7.2 Nos engagements

Assurer les conditions du report modal sur le fer en minimisant l'empreinte environnementale de la circulation ferroviaire.

5.7.3 Politique et actions

Si le train répond à de nombreux besoins de mobilité tout en émettant moins de gaz à effet de serre, de particules, d'oxydes d'azote, et en consommant moins d'espace et d'énergie que d'autres modes de transport, des marges de progrès existent. Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, notamment dans les transports en commun, est un des axes de la politique environnementale de la SNCF. Alors même que la thématique de la qualité de l'air dans les espaces souterrains reste complexe, la SNCF fait partie des rares acteurs ferroviaires actifs dans le monde sur le sujet, et certains de ses travaux font l'objet de publications scientifiques.

Par ailleurs, la gêne sonore pour les riverains habitant à proximité des voies ferrées est une réelle préoccupation. Elle doit faire l'objet de mesures de prévention aussi bien que d'aménagements.

Améliorer la qualité de l'air d'ici à 2030

Une trajectoire de réduction des émissions de particules à l'horizon 2030 est en cours de structuration. L'objectif est de parvenir à une réduction optimale des émissions de particules et d'en atténuer les émissions résiduelles dans les gares souterraines grâce à différents systèmes techniques : filtration, ventilation, captation, train aspirateur, système de fixation des poussières etc.

Zoom sur les actions de réduction de particules

Les années 2020 à 2025 sont consacrées à l'amélioration des connaissances, à des tests de solutions suivis de campagnes de mesures de performance, en collaboration avec des organismes nationaux et internationaux pour préparer le passage à une phase industrielle. Un comité scientifique indépendant a été mis en place pour conseiller sur les actions à engager au regard des connaissances existantes dans le domaine de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines (EFS).

Tests sur matériels roulants

Plusieurs pistes sont explorées sur les matériels roulants, notamment au niveau des mécanismes de freinage, contributeurs à l'émission de particules fines :

- Une rame de RER C, équipée d'un dispositif d'aspiration de particules fines mis au point avec Tallano Technologie, circule depuis fin 2020 pour des essais de performance et d'endurance en conditions réelles.

- Des semelles de frein moins émissives sont testées pour un déploiement éventuel, ainsi que de nouvelles garnitures de frein.

Tests de traitement de l'air

Différentes technologies de filtration de l'air ont été testées en gare d'Avenue Foch (RER C) ou à Sevran Beaudottes (RER B) :

- La technologie d'Air Liquide pour capturer les particules en suspension dans l'air par un procédé d'ionisation positive

- La technologie de Starklab pour le lavage de l'air par une solution d'eau salée

- Et une filtration plus classique avec Mann & Hummel.

Plusieurs de ces tests ont été réalisés avec le soutien de la Région Île-de-France. Une deuxième phase d'expérimentation débutera début 2023, dans trois gares et pour plusieurs mois, dans le cadre du plan global adopté par Île-de-France Mobilités. L'objectif est de tester les technologies retenues suite aux premières expérimentations, en conditions réelles, à l'échelle de la gare (traitement des zones de quais).

[En savoir plus > Le bilan des tests](#)

Autres projets et alternatives

Par ailleurs, La Région Île-de-France relance l'appel à projet « Innovons pour l'air de nos stations » pour identifier de nouvelles solutions d'amélioration de la qualité de l'air. La SNCF y contribuera comme précédemment.

La SNCF a également participé au projet ADEME TOXin Transport, piloté par l'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques). Il vise à mieux caractériser les particules présentes dans les habitacles de transports et les espaces souterrains, et évaluer les liens entre concentrations en particules, certaines spécificités des particules et les effets sur la santé des personnes fréquentant ces environnements.

[En savoir plus > Le projet de l'ADEME](#)

Au-delà des actions menées depuis des années pour améliorer la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines, l'entreprise développe également des alternatives aux tractions thermiques pour le transport de voyageurs. Toutes les actions de baisse des consommations de gazole ont un impact significatif sur la baisse des émissions de particules.

Pour plus de détails : voir 5.4.

Poursuite des actions pour la réduction du bruit ferroviaire

La maîtrise des nuisances sonores générées par le trafic et les travaux ferroviaires est une condition nécessaire pour développer le report modal vers le train pour le transport des voyageurs et des marchandises et conserver de bonnes relations avec les riverains et les collectivités. L'entreprise déploie ainsi une politique de prévention et de réduction de la pollution sonore qui nécessite des actions combinées sur le matériel roulant, l'infrastructure et l'exploitation.

La politique bruit repose sur quatre volets d'actions :

- **Des actions préventives** dans le cadre des projets d'investissement en phase de conception, de construction et d'exploitation.

- **Des actions curatives** à travers un programme de résorption des points noirs du bruit : isolation de façades des bâtiments sensibles, installation de murs anti-bruit.

- **Des actions sur les composants de la voie et du matériel** afin de réduire le bruit à la source. Par exemple, le renouvellement des anciennes traverses bois par des traverses béton et le remplacement des rails courts par des longs rails soudés réduisent le niveau sonore de quelques décibels le long des voies rénovées. De même, le remplacement des semelles de freins en fonte des wagons de fret par des semelles en matériau composite rend les passages de trains plus silencieux.

– **Des actions d'innovation et de recherche** pour développer les connaissances scientifiques et les solutions technologiques dans l'objectif de comprendre, modéliser et réduire les émissions acoustiques ou vibratoires et les nuisances associées. Par exemple, un outil de diagnostic embarqué pour mesurer la qualité acoustique de l'infrastructure, associé à des semelles sous rail optimisées, réduisent le bruit de roulement. En outre, des écrans innovants, basés sur des métamatériaux, ont été développés pour atténuer la propagation du bruit ou des vibrations, tout en diminuant l'empreinte environnementale.

Par ailleurs, des réflexions collaboratives au niveau international ont permis d'identifier les manques de connaissances sur les mécanismes de perception des émissions acoustiques et vibratoires. Le sujet devrait faire l'objet d'une thèse sur le cas spécifique de la grande vitesse.

Itinéraires fret dits « silencieux »

La Spécification technique d'interopérabilité bruit, votée le 31 janvier 2019, instaure l'interdiction fin 2024, de rouler avec des wagons dits « bruyants » sur l'ensemble des itinéraires dits « silencieux » définis au niveau européen. Pour s'y conformer, la SNCF a lancé un programme de rééquipement de ses matériels roulants fret. L'entreprise a publié en 2020 la carte de ses itinéraires fret « silencieux » sur lesquels les wagons encore équipés de semelles de frein en fonte ne seront plus autorisés à circuler. Les grands axes de croissance du fret ferroviaire coïncident globalement avec ces itinéraires « silencieux ».

Résorption des points noirs du bruit ferroviaire (PNB)

Pour la période 2021-2025, un programme de réduction du bruit ferroviaire vise à réaliser :

- Des diagnostics d'identification des points noirs du bruit
- Des programmes de travaux d'isolations acoustiques de façades directement sur les logements riverains
- Des programmes de travaux de construction de murs acoustiques dans les emprises ferroviaires.

120 millions d'euros sont issus des produits de cessions du groupe SNCF. L'État vient également en soutien de cette politique via l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport en France), de même que certaines collectivités, ce qui devrait porter l'enveloppe globale à 240 millions d'euros. À ce titre, les premières conventions de financement signées fin 2021 ont permis à SNCF Réseau d'accélérer les travaux de lutte contre les nuisances sonores en Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes et Île-de-France.

En 2022, de nouvelles régions sont concernées avec 23,16 millions d'euros déjà engagés pour réaliser des diagnostics sur l'ensemble des régions, des isolations de façade en Nouvelle-Aquitaine, un mur anti-bruit en Bourgogne-Franche-Comté.

Ce programme de résorption des PNB s'inscrit dans la continuité du programme déjà réalisé depuis 2010. En 2022, il aura permis le traitement de 326 logements au bénéfice de 978 personnes.

Assises de la qualité de l'environnement sonore

En 2022, se sont tenues les assises de la qualité de l'environnement sonore, organisées par le CIDB (Centre d'information et de documentation sur le bruit) sur le thème de « Investissons [dans] l'environnement sonore ». La SNCF, partenaire de l'événement, a animé plusieurs ateliers. L'un d'eux portait sur « La prise en compte du bruit dans les décisions d'aménagement : des pistes d'actions », et le second sur « Les transports ferrés : une

réponse aux enjeux climatiques. Quelles incidences en termes de bruit et de vibrations ? ».

Ces assises permettent d'échanger avec les parties prenantes de l'entreprise et de présenter les actions d'amélioration mises en place vis-à-vis des clients et salariés pour une meilleure insertion du système ferroviaire dans son environnement.

Communication travaux pour les riverains

Dans le cadre de ses chantiers, SNCF Réseau sensibilise, informe et concerte. Pour limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux, plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre en fonction du contexte. Par exemple, la mise en place d'un tapis absorbant sur les ballastières permet de réduire par dix la source sonore des opérations de ballastage. De plus, l'entreprise utilise des engins de chantier agréés qui respectent les normes de bruit et sensibilise le personnel sur les chantiers.

Gestion des pollutions accidentelles

La maîtrise des pollutions accidentelles impose que des dispositions d'urgence soient prévues pour en limiter les conséquences quand elles surviennent. De plus, des actions de dépollution doivent, le cas échéant, être réalisées pour réparer les dommages. Il est donc nécessaire d'établir et de revoir régulièrement les scénarios envisagés.

Dans chaque entité de production, les acteurs chargés des systèmes de management de l'environnement s'appuient sur des méthodologies connues pour gérer ces situations accidentelles. Ils organisent rapidement avec l'ensemble des acteurs concernés un diagnostic des pollutions, d'évaluation de leur impact sur l'environnement et sur la santé des travailleurs, avant de procéder à des actions de dépollution et de surveillance. Ils reçoivent dans ces opérations l'appui de spécialistes en ingénierie ou dans le juridique en vue des échanges avec les autorités administratives.

Toute pollution accidentelle est un événement environnemental qui doit être consigné dans l'application interne dédiée au management de l'environnement et suivi dans le cadre du management intégré de la sécurité, en fonction de sa gravité.

5.8 ANCRER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE DANS LE GROUPE

5.8.1 Contexte

La SNCF fait de l'économie circulaire un axe majeur de sa stratégie RSE pour lutter contre l'épuisement des ressources et intégrer durablement ses activités dans l'environnement.

Elle participe ainsi à la stratégie de la France, qui s'est engagée à progresser dans la transition vers une économie circulaire, considérant que c'est l'un des objectifs en faveur du développement durable.

5.8.2 Nos engagements

– Systématiser l'écoconception

– Optimiser les consommations, réduire le gaspillage des ressources et augmenter la part des produits recyclés dans les achats et produits

– Repenser nos processus de production pour réduire les déchets, développer le réemploi et valoriser les matières.

5.8.3 Systématiser l'écoconception

L'écoconception porte sur les produits type rail, fil caténaire, matériel roulant, les services ou systèmes de signalisation et télécom, les projets ferroviaires tels que la

régénération, la modernisation ou le développement du réseau et la construction ou la réhabilitation de bâtiments.

Cette démarche d'amélioration de la performance environnementale permet notamment :

- Une économie des ressources et matériaux renouvelables ou non
- Une amélioration de l'efficacité énergétique
- Une limitation des nuisances sur l'environnement
- Une réduction de la vulnérabilité aux aléas climatiques
- Une réduction des espaces consommés et impactés.

La stratégie de la SNCF vise à systématiser, en amont des projets, l'analyse des impacts de chaque étape de la chaîne de valeur et sa prise en compte dans les arbitrages.

L'écoconception se généralise chez SNCF Réseau

L'écoconception est inscrite dans la politique environnementale de SNCF Réseau comme une pratique à généraliser et à aligner avec ses objectifs d'économie circulaire, de réduction des émissions de CO₂e ou de préservation de la biodiversité. L'écoconception est prévue dans les processus encadrant les études préliminaires et les phases suivantes de conception, mais aussi lors des passages en comités d'investissement. Tous les projets sont concernés : accessibilité aux gares, renouvellement d'infrastructures, modernisation de lignes de desserte fine des territoires... Depuis 2020, de nombreux renouvellements de marchés pour des produits ferroviaires, dont les traverses béton et bois et des produits de signalisation, ont intégré des clauses de performance environnementale. Objectif : des produits plus performants, à l'empreinte carbone connue et maîtrisée, pour de meilleurs projets en impliquant toute la chaîne de valeur.

En 2022, la communauté des responsables et contributeurs aux projets a participé à plusieurs animations sur la pratique de l'écoconception, sa place dans les processus et les ressources à leur disposition. En outre, un espace de partage dédié est en ligne dans l'entreprise depuis 2018. Il héberge un catalogue structuré pour aider les concepteurs à trouver des comparaisons, des résultats d'analyses de cycle de vie et des inspirations dans tous les métiers.

TGV M, un train écoconçu

Le « TGV du futur », baptisé TGV M pour « modularité », en service en 2024, a fait l'objet d'un intense travail d'écoconception dont découlent des nouveautés majeures. Outre sa performance énergétique et un bilan carbone amélioré, il est recyclable à 97%. Parmi ses autres atouts :

- L'accessibilité de tous les espaces à bord, grâce à une collaboration avec les associations d'Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) dès le début de la conception.
- La possibilité d'ajuster le nombre de voitures, de transformer un espace de 1^{re} en 2^e classe, de reconfigurer l'intérieur en enlevant ou ajoutant des sièges, des espaces vélos ou bagages.
- La surface à bord, augmentée de 20%, pour transporter plus de passagers : 740 contre 634 au maximum actuellement.
- Des services connectés évolutifs pour répondre au besoin des voyageurs (wifi) et assurer en temps réel des informations sur les différents organes de la rame grâce à la maintenance préventive.

En savoir plus > [Le TGV M](#)

L'écoconception chez SNCF Voyageurs

La nouvelle carte de restauration TGV INOUI est écoconçue. Lancée en octobre 2022, elle propose des produits fabriqués à 52% en France par des PME et TPE, à 92% en circuits courts, à 35% labellisés bio, HVE (haute valeur environnementale) ou issus de l'agriculture raisonnée et engagement éthique, et à 73% sans conservateurs, arôme ni colorant artificiel.

En outre, les tenues des salariés au contact des clients ont aussi été renouvelées en 2022 dans une démarche d'écoconception :

- 100% des tissus sont certifiés sans substances toxiques (label OEKO-Tex Standard 100) et 40% du vestiaire fabriqué dans du polyester recyclé ou du coton bio
- 100% des fournisseurs ont été audités par un tiers indépendant
- 75% du vestiaire est recyclable et 25% valorisable en matière ou en énergie

AREP modèle d'écoconception pour les gares et les bâtiments

Pour répondre à l'urgence climatique et aux nouvelles réglementations qui encadrent les performances environnementales des bâtiments neufs (décret tertiaire, nouvelle réglementation énergétique RE 2020...), il est primordial de concevoir, réaliser, entretenir, exploiter et commercialiser différemment le patrimoine.

Pour les volets conception et réalisation, AREP, agence d'architecture pluridisciplinaire, filiale de SNCF Gares & Connexions, a développé une démarche pour piloter les projets à travers le prisme énergie-matière-carbone-climat-biodiversité (EMCB). Cette méthode permet ainsi d'optimiser le bilan carbone des opérations, de restreindre les consommations d'énergie, de prévoir systématiquement la production d'énergie renouvelable, de limiter le volume de déchets, et d'adapter les projets au changement climatique. Elle est déployée à l'ensemble des projets de construction ou de rénovation de gares. Parmi les réalisations :

- **Le projet de gare de Saint-Denis Centre** sur le RER D, où le bâtiment voyageur a été étudié en simulant les conditions climatiques de 2050.
- **Le projet de Paris Nord 2024**, et sa halle à vélos, d'une capacité de 1 200 places. Intégralement en structure et claustra bois, elle est couverte de près de 1 200 m² de panneaux photovoltaïques pour une puissance totale estimée à 195 kWc.
- **Le pôle d'échange multimodal** transitoire de Saint-Jean-de-Maurienne en attente d'une future gare TGV sur la ligne Paris-Turin. Il a été pensé en prenant en compte l'adaptabilité de l'ouvrage dans le temps et en faisant des choix constructifs par rapport à la durée de vie de l'ouvrage.

Le mobilier des gares à faible impact tout au long du cycle de vie

Pour assurer l'aménagement des gares, SNCF Gares & Connexions propose un catalogue de mobiliers pour les espaces attente, abris et haltes ou le tri de déchets qui intègrent des critères RSE. Ces critères portent sur les matériaux et équipements, la fabrication, le transport et les spécificités du marché qui lient SNCF Gares & Connexions avec le fournisseur de l'accord cadre. Pour réduire l'impact environnemental des mobiliers à chaque étape du cycle de vie, l'entreprise favorise :

- Une fabrication française intégrant des critères de robustesse, de sobriété énergétique et de recyclabilité tel que le recours à des matériaux non composites : acier,

aluminium, bois brut avec certification PEFC et FSC, béton fibré haute performance.

– Un choix de mobiliers faciles à entretenir et à réparer avec des contrats cadre intégrant la maintenance et la vente de pièces détachées. Exemple : les bancs réparables par lame de bois.

– L'intégration du réemploi d'ancien mobilier pour le marché de fourniture des équipements de tri en gare.

– La réduction de la consommation énergétique avec des éclairages LED pour les abris et mobiliers d'attente. En outre, l'option de toiture photovoltaïque proposée pour les abris permet l'autoconsommation totale de ceux-ci.

– Le recours à l'économie sociale et solidaire avec l'intégration d'heures réservées pour la fabrication ou la maintenance des équipements, et leur entretien avec la collecte de mégots des espaces fumeurs.

5.8.4 Allonger la durée de vie des produits, mieux réemployer, mieux réutiliser

Les opérations réalisées par la SNCF génèrent des quantités importantes de produits : rails, ballast, traverses, pièces du matériel roulant, éléments d'ameublement... Ils constituent un véritable capital matière. Les enjeux de réemploi et de recyclage sont considérables. En évitant les phases d'extraction, fortement consommatrices d'énergie et d'eau, le réemploi et le recyclage économisent des ressources tout en diminuant l'empreinte environnementale des activités. Cela permet aussi de lutter contre la raréfaction des métaux comme l'acier de haute qualité qui sert à la fabrication des rails, ainsi que celle du cuivre pour les caténaires.

L'enjeu du réemploi pour l'infrastructure ferroviaire SNCF Réseau

Avec le développement des centres territoriaux d'écologie industrielle, recycleries, boucles courtes, SNCF Réseau transforme le concept d'économie circulaire en réalité industrielle. La société poursuit progressivement la transition d'une économie linéaire, encore trop génératrice de déchets, vers une économie circulaire caractérisée par une sobriété de la matière. SNCF Réseau s'appuie pour cela sur trois fondamentaux : la conformité réglementaire, la conformité technique et la pertinence économique.

Certaines pratiques historiques sont pérennisées et valorisées. **Par exemple, la réparation de matériels de signalisation** allonge la durée de la technologie et repousse de quelques années les investissements liés à un changement de technologie. Une performance nécessaire pour le maintien de certaines lignes ferroviaires.

Carrière de Miramas

Considérant que l'important pour un produit, ce n'est pas tant qu'il soit réemployé ou neuf mais qu'il réponde à l'usage prévu dans le temps d'exploitation, SNCF Réseau a travaillé ces dernières années sur **le ballast de réemploi**. Destiné à l'origine exclusivement aux voies de service ou petites lignes, il s'étend en 2022 à la régénération des lignes à grande vitesse. La carrière artificielle de Miramas assure la desserte de tous les chantiers du bassin méditerranéen en ballast de réemploi de qualité.

Dans le cas des chantiers de régénération de la voie, des installations mobiles permettent d'utiliser du ballast remis à neuf directement, ce qui améliore la performance économique et logistique. L'industrialisation de ce procédé est en cours. Les co-produits sont valorisés principalement en sous-couche routière.

Recyclerie de Beaune

D'autres matériaux de la voie font l'objet de réemploi : des rails, principalement issus de lignes à grande vitesse, sont réemployés sur des lignes de dessertes fines du territoire, ainsi que des traverses. C'est en outre une solution économique qui évite achat et traitement de matière.

La recyclerie de Beaune est un laboratoire productif d'économie circulaire. En produisant et servant des chantiers en produits d'occasion de qualité, SNCF Réseau capitalise sur l'expérience d'une ingénierie pratiquant l'économie circulaire pour augmenter le réemploi et limiter la production de déchets.

Projet RITA : la rénovation INOUI de 28 TGV Atlantique

Le projet RITA a rénové en quelques mois les plus anciennes rames TGV en circulation. 100 agents des technocentres de Rennes et de Bischheim (67) ont rénové et transformé en TGV INOUI les espaces voyageurs salle, bar et WC. Il fallait aussi installer le wifi à bord et fiabiliser les portes d'accès. Ces opérations ont été conduites en privilégiant la réutilisation de pièces prélevées sur les TGV Atlantique radiés. Cette rénovation éco-responsable de TGV INOUI a été accueillie positivement par les clients voyageurs. Elle a aussi remporté le prix de la Good Économie 2022 dans la catégorie « Économie circulaire ».

En savoir plus > [Grand prix de la Good Économie 2022](#)

Sortir des trains du démantèlement pour les réaménager

Les équipes des technocentres de Périgueux et de Tergnier rénovent les anciennes voitures de nuit d'INTERCITÉS datant des années 1970, initialement destinées à la casse, pour les remettre en circulation.

Entre 2019 et mi-2023, 130 voitures auront ainsi évité le démantèlement pour profiter d'une rénovation complète évitant ainsi le rachat de matériel neuf et coûteux. Lors de cette opération, 80% des pièces constituant les voitures sont rénovées, mobilisant jusqu'à 200 personnes sur 10 à 12 semaines pour un total de 4 000 heures de travail. Les voitures ressortent ensuite aptes au service pour 12 années supplémentaires. Elles sont dotées, entre autres, d'un meilleur confort acoustique, de prises de courant à la place, d'un nouvel aménagement intérieur du wifi, de nouveaux cabinets de toilette et d'une nouvelle livrée.

Revente de matériel roulant à des entreprises ferroviaires

SNCF Voyageurs s'est engagée à donner « une seconde vie » aux matériels ferroviaires libérés de l'exploitation commerciale en France. C'est le cas de 13 automoteurs de l'activité TER qui ont été cédés et continueront à être exploités, 11 en Roumanie et deux en France. En 2023, des projets de cession supplémentaires pourraient concerner près de 20 nouveaux automoteurs. Les pièces de maintenance de ces matériels roulants sont également concernées.

Au sein de l'Activité TER, une entité dédiée à ces marchés croissants travaille en coopération avec les Autorités organisatrices de transport régionales.

D'autres matériels roulants (locomotives BB27300), anciens mais encore opérationnels, dont Transilien n'avait plus l'usage, ont été vendus pour être réutilisés sur le marché français plutôt que mis au rebut.

Réemploi des équipements informatiques et développement de la plateforme externe

La SNCF poursuit le réemploi de ses matériels informatiques à travers sa filière unique mise en place avec l'entreprise du secteur adapté Olinn IT. En 2022, 6 300 matériels récupérés, dont 4 000 PC, ont été réemployés ou recyclés. Cette filière de réemploi, ouverte

à d'autres entreprises via une plateforme, a été rejointe en 2022 par Malakoff Humanis, Keolis et ses filiales françaises et DAMS Pro.

Cette démarche d'économie circulaire, conçue dans une triple approche économique, environnementale et sociale, a permis à ce jour de pérenniser l'emploi de personnes en situation de handicap, de franchir le seuil des 100 000 euros de dons à des associations et d'économiser 6 millions de litres d'eau et 2 454 tCO₂e.

[En savoir plus > Pour un numérique engagé](#)

La Boutique Éco grandit encore

La SNCF a lancé en 2018 La Boutique Éco, une plateforme interne de réemploi de petit matériel, hors PC, et de fournitures. Ce site intranet permet aux établissements de proposer à d'autres services des objets en bon état dont ils n'ont plus besoin, pour un usage professionnel : tenues et équipements professionnels de protection (EPI), papeterie, consommables, petit outillage... L'occasion aussi pour eux de s'impliquer concrètement dans la réduction des déchets et l'économie circulaire.

Avec plus de 45 000 inscrits et plus de 30 000 objets référencés, en hausse de 60% en un an, le site a permis d'économiser depuis son lancement plus d'un million d'euros d'achats de fournitures à l'entreprise. En 2021, le site a intégré la possibilité de proposer des stocks importants de mobilier de bureau suite à des déménagements ou réaménagements, pour les réutiliser sur d'autres sites de la SNCF. Le processus de mise en ligne et de gestion du stock jusqu'à la livraison est assuré par une filiale de l'entreprise, GEOPARTS.

Début 2023, via la Boutique Éco ou en direct avec les établissements franciliens, environ 1 200 m³ de mobilier ont été réemployés à l'occasion des déménagements en Île-de-France.

5.8.5 Limiter et mieux gérer les déchets et produits

La politique déployée par la SNCF en matière de gestion des déchets concerne toutes ses activités : les activités industrielles ferroviaires, les activités liées au parc immobilier, les activités tertiaires. Elle se déploie selon les principes suivants :

- Œuvrer pour l'amélioration continue de la connaissance de nos gisements et de notre conformité
- Réduire la production de déchets dans l'ensemble des processus d'exploitation et valoriser les produits en fin de vie, notamment par la recherche de filières adaptées ou la contribution à l'émergence de nouvelles filières, en partenariat avec des industriels ou institutions
- Progresser dans une trajectoire tendant vers le zéro déchet valorisable non valorisé d'ici 2030 pour le cœur de l'activité ferroviaire.

Des rails recyclés à partir d'anciens rails SNCF : une boucle courte

Le développement d'une boucle courte permet une sécurisation des approvisionnements dans un contexte d'incertitude mondiale. Par exemple, la valorisation des rails déposés non réemployables rentre dans les intrants industriels pour la fabrication de nouveaux rails. Ce développement oblige la SNCF à mieux connaître les matières et à passer de la vente de ferraille à la vente de nuances de métaux ferreux.

Les premiers « rails verts » fabriqués par LIBERTY Steel ont été déployés sur le réseau ferroviaire. Ils représentent jusqu'à 90% d'émissions en moins qu'un rail classique et l'objectif est de produire des rails décarbonés d'ici 2030.

Chiffres-clés 2022

- 96,5% des rails retirés recyclés en aciérie
- 3,5% des rails réemployés sur les voies ferrées, pour un objectif de 7% à fin 2025.

Les traverses bois pour la transition énergétique d'une industrie en France

La préparation de la filière française est en cours pour débiter en 2024. Le gisement des traverses bois permettra la transition énergétique d'une industrie au nord-est de la France. Les traverses bois constitueront en effet un combustible à haut rendement en cogénération industrielle pour produire et utiliser simultanément de l'électricité et de la chaleur, en remplacement de la centrale à charbon.

Les matériels roulants retirés du service : rien ne se perd, tout se transforme

Les matériels roulants qui arrivent en fin de vie sont retirés du service commercial pour être démantelés : voitures Corail, automoteurs Transilien, autorails TER, rames TGV, anciennes locomotives diesel ou électriques... La SNCF vise alors deux objectifs :

- Récupérer les pièces pouvant être réemployées, après contrôle, sur le parc en activité : cartes électroniques, bogies, essieux, transformateurs, pantographes...
- Trier la matière pour permettre son recyclage, dans le respect des normes environnementales.

L'entreprise a contractualisé avec des fournisseurs qualifiés pour la réalisation de ces opérations spécifiques. Ainsi, les matériels ferroviaires sont valorisés à hauteur de 92 à 95% en masse.

Près de 12 000 caisses de matériels roulants seront traitées sur la période 2018-2028. Pour cela, sept usines de démantèlement sont nécessaires : cinq sont déjà opérationnelles et deux en construction. La mise en place de cette filière de démantèlement contribue à l'essor d'une nouvelle industrie de l'économie circulaire ferroviaire, avec la création d'environ 400 emplois dans les territoires.

La gestion des déchets en gares et dans les trains

L'ambition de la SNCF est de favoriser la valorisation de déchets produits dans les gares et à bord des trains pour viser le « zéro déchet recyclable non orienté vers une filière de valorisation » à horizon 2030.

Dans les trains. TGV INOUI accélère le déploiement du tri à bord en bi-flux : emballages et journaux-magazines d'une part et autres déchets d'autre part. Ainsi un service de collecte des déchets en tri sélectif réalisé par des hôtes de propreté sera proposé dans 80% des trains TGV INOUI au 1er semestre 2023. Ce service sera complété par l'installation progressive d'équipements complémentaires de poubelles de tri. La séparation des flux de déchets est primordiale à toutes les étapes de la prise en charge des déchets : lors de la collecte mais aussi lors des transferts des poubelles et de leur stockage avant remise aux centres de traitement. Ce travail de mise en qualité est assuré sur l'ensemble de la chaîne de traitement des déchets.

Par ailleurs, les trains équipés d'un bar proposent depuis l'été 2022 la collecte des déchets en verre. Le tri des biodéchets complètera le tri à bord dès 2024 dans les nouvelles rames TGV M et dans les rames du parc existant.

Dans les gares. SNCF Gares & Connexions, avec le soutien financier de l'ADEME et CITEO, a installé en 2022 près de 1 500 nouvelles corbeilles de tri bi-flux et tri-flux incluant le tri des déchets organiques. D'ici fin 2023, elle prévoit d'équiper 227 gares parmi les plus fréquentées. En

partie issues du réemploi, ces nouvelles corbeilles optimisent l'efficacité de la collecte, simplifient leur entretien et leur maintenance tout en respectant les normes d'hygiène, de sûreté et de sécurité.

La SNCF industrialise la collecte et le recyclage de ses tenues de travail

Les vêtements professionnels en fin de vie marqués SNCF ne peuvent être collectés dans les bacs de la filière textile grand public pour des raisons de sécurité. Pour assurer à ces tenues une fin de vie respectueuse de l'environnement, la SNCF a été à l'initiative en 2014, avec d'autres partenaires industriels, associatifs et institutionnels, de la création d'une filière de collecte et de traitements dédiée : FRIVEP, Filière de Recyclage et de Réemploi Industrielle des Vêtements Professionnels.

Après une phase d'expérimentation jusqu'à fin 2020, plusieurs usages possibles ont été répertoriés : fabrication de feutres isolants, fil recyclé, chiffons d'essuyage industriel, rembourrage...

Le projet FRIVEP a été prolongé fin 2022, après validation du projet par l'ADEME, par une phase préindustrielle nommée FIREX, Filière Industrielle de REcyclage des teXtiles. La SNCF contribuera à alimenter ce dispositif par ses gisements de tenues et restera engagée dans l'émergence de cette filière. Les 22 tonnes de textiles collectées en 2022 sont les premiers gisements qui seront traités sur les démonstrateurs opérationnels à l'été 2023 (tri et délissage, effilochage et filature, compoundage).

Gestion des déchets : la traçabilité facilitée

Pour améliorer la connaissance des déchets que produit l'entreprise et en faciliter la traçabilité, la SNCF a investi dans le développement d'un nouvel outil de management de l'environnement. Il comprend un module dédié à la gestion des déchets et est désormais utilisé par plus de 3 000 salariés. En parallèle, la documentation interne a été mise à jour avec les récentes évolutions réglementaires en la matière pour favoriser leur diffusion et application.

Pour plus de détails : voir 5.2 et Plan de vigilance, 3.4.3.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Quantité totale de déchets dangereux produits (en kt) - Groupe	69,5	75,2	67,6

Le matelasseur carton de GEODIS

Pour réduire l'empreinte de ses expéditions via le commerce en ligne, GEODIS transforme les boîtes en carton d'un de ses clients en matériau de rembourrage pour les emballages grâce à une gaufreuse. Cette technique a été mise en œuvre en avril 2021 dans le centre de distribution Nespresso au Mexique géré par GEODIS pour les commandes réalisées en ligne. Cela permet de récupérer la moitié des 496 000 cartons de café jetés chaque année et de réduire le nombre de fournitures de remplissage en plastique à acheter, soit une économie de 30 000 euros. En outre, l'utilisation d'emballage écologique améliore l'image du client. Cette initiative a remporté un prix dans la catégorie International lors de l'édition 2022 des Trophées « Tous SNCF ».

5.9 PRÉSERVER LES RESSOURCES NATURELLES ET LA BIODIVERSITÉ

5.9.1 Contexte

Immense trame irriguant l'ensemble du pays, le réseau ferroviaire SNCF interagit constamment avec la nature. En tant qu'entreprise citoyenne, la SNCF œuvre à favoriser la biodiversité en synergie avec les territoires.

5.9.2 Nos engagements

– Poursuivre nos engagements dans le cadre du dispositif Act4Nature International et de sa déclinaison sectorielle Transport4nature

– Poursuivre la substitution du glyphosate, remplacé depuis fin 2021 par un produit phytopharmaceutique alternatif à base de produit de biocontrôle

– Se munir d'indicateurs d'empreinte biodiversité en cohérence avec la nouvelle Stratégie nationale biodiversité réactualisée prévue début 2023.

5.9.3 Politique et actions

Si, par son activité, la SNCF impacte la biodiversité, elle possède également des emprises qui lui permettent de l'abriter et la préserver. Enjeu majeur inscrit dans la politique RSE de la SNCF, la biodiversité constitue un axe important de la politique d'engagement sociétal du Groupe. Après avoir rejoint l'initiative Act4Nature en 2018, la SNCF a publié en 2020 [un premier bilan](#) ainsi qu'un document d'orientation, « démarche biodiversité », commun à toutes les entités de l'entreprise. Elle renforce également son application du principe ERC : éviter, réduire, compenser, avec le déploiement d'un outil de suivi des mesures compensatoires.

Act4Nature International et Transport4nature

En 2021, la SNCF a renouvelé ses engagements dans Act4Nature International autour de trois axes :

- Gouverner, dialoguer et sensibiliser
- Atténuer les pressions sur la biodiversité
- Contribuer à l'amélioration des connaissances.

En 2022, la SNCF a rejoint Transport4Nature (T4N), la déclinaison spécifique au secteur des transports de Act4Nature international, au niveau européen. Elle devra rendre compte de ses réalisations en 2024, à l'occasion du prochain congrès de l'IENE (Infrastructure & Ecology Network Europe). Quatre entreprises européennes ont rejoint T4N à fin 2022.

Afin d'inscrire sa démarche au sein d'un engagement collectif, la SNCF a noué de nombreux partenariats avec des entreprises travaillant sur les sujets liés à l'environnement, notamment les associations Orée, EPE ou le CILB (Club infrastructures, linéaires et biodiversité). Elle finance également des projets de recherche, tels que le programme Infrastructure de transport terrestre écosystème et paysages (ITTECOP).

En outre, pour développer une culture de l'écologie chez ses salariés, la SNCF s'est engagée en 2021 à sensibiliser à la biodiversité 10% des agents de maintenance du réseau chaque année et à favoriser l'engagement des salariés en faveur de l'environnement, via le mécénat de compétences. En 2022, 850 personnes ont participé aux journées solidaires environnement, dont une moitié sur la biodiversité.

Pour plus de détails : voir 8.6.

[En savoir plus > Nos engagements Act4Nature International, Transport4Nature](#)

Des réalisations concrètes pour protéger et favoriser la biodiversité

La SNCF conduit de nombreux projets en faveur de la biodiversité : restaurer les continuités écologiques des cours d'eau impactés par des ouvrages hydrauliques, favoriser la biodiversité dans les gares et sites ferroviaires en développant la gestion raisonnée de leurs espaces verts, ou encore réduire les heurts avec la faune sauvage en expérimentant différents dispositifs...

Concernant les risques de collision avec la grande faune, SNCF Réseau a établi un schéma directeur sur l'Île-de-France avec des propositions d'actions sur les lieux de collision. Elle s'appuiera notamment sur la FICIF, la fédération de chasse d'Île-de-France, avec qui elle a signé une convention de partenariat pour partager des données et échanger sur les secteurs sujets aux heurts fréquents.

Pour mieux concilier travaux et biodiversité, la SNCF planifie en outre ses interventions en tenant compte des périodes de nidification et d'hibernation de différents animaux, et sensibilise ses agents de terrain à ces sujets.

Des aménagements de protection de la faune. Selon les cas, la SNCF prévoit aussi divers aménagements. Par exemple, sur deux lignes ferroviaires du secteur Aubagne-Cassis en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, plusieurs aménagements écologiques ont été réalisés en 2022 en partenariat avec la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) : construction de nichoirs à chauve-souris, hibernaculum, mares, nichoirs à mésanges, spirales à insectes. Sur la commune de Vendrest (77), à proximité de la LGV Est Européenne, 600 mètres d'ornières favorables au crapaud sonneur à ventre jaune ont été créés au sein d'un site Natura 2000 qui abrite une des seules populations franciliennes de l'espèce.

Participation aux travaux de normalisation et projets de recherche

La SNCF contribue à la rédaction de normes sur la prise en compte de la biodiversité dans les projets au sein de l'AFNOR. Au niveau international, elle participe également au comité technique de l'ISO sur la biodiversité. Objectif : s'inscrire dans les meilleures pratiques et intégrer les spécificités des gestionnaires d'infrastructure.

Elle mène des projets de recherche essentiels pour progresser. Ainsi lors du dernier congrès de l'IENE qui se tenait en septembre 2022 en Roumanie, l'entreprise a présenté l'avancée de plusieurs travaux :

- Pour lutter contre les plantes exotiques envahissantes, avec le programme REEVES
- Pour éviter les collisions de trains avec les animaux : thèse sur l'effarouchement sonore des grands mammifères
- Pour proposer une alternative à l'utilisation de produits phytosanitaires sur les voies de service : l'ensemencement choisi.

Le congrès a aussi permis à la SNCF de partager ses réflexions en cours sur les Solutions d'adaptation au changement climatique fondées sur la nature (SafN) et de contribuer aux groupes de travail du projet européen BISON (Biodiversity and Infrastructure Synergies and Opportunities for European transport Networks) dont l'entreprise est membre via le groupe consultatif.

Recherche d'indicateurs d'empreinte biodiversité

Depuis 2021, la SNCF étudie les outils et indicateurs les plus appropriés pour évaluer son empreinte biodiversité en France sur le périmètre des cinq sociétés ferroviaires. En comparant les entreprises menant des réflexions similaires, la SNCF s'est appuyée sur la méthodologie SBTN (Science-based Targets Network) pour identifier ses impacts directs et indirects sur la biodiversité et les prioriser, ainsi que sa dépendance à la nature.

Il est également apparu nécessaire de recourir à plusieurs indicateurs pour couvrir les principaux effets de la SNCF sur la biodiversité, en tenant compte de la diversité de ses activités et de ses patrimoines. Pour l'évaluation de ses impacts indirects, le Global Biodiversity Score est actuellement testé.

Focus sur l'entretien des voies et de leurs abords

La réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires est un engagement de la SNCF. Pour cela, différents aménagements et méthodes sont testés :

- Pose de nattes anti-végétation sous les pistes
- Usage de produits de biocontrôle alternatifs
- Technologies nouvelles de type ondes
- Ensemencement choisi.

Concernant l'ensemencement choisi, un mélange « sur-mesure » d'espèces végétales peu invasives et compatibles avec les contraintes de sécurité ferroviaire et du personnel est en effet expérimenté depuis 2019 sur 12 sites en France. Il pourrait être déployé sur un tiers des voies de service du territoire. SNCF Réseau a d'ailleurs décidé de développer la démarche.

Concernant la sortie du glyphosate, fin 2021, la SNCF a tenu son engagement. Les nouveaux trains désherbeurs expérimentés en 2021 ont fonctionné lors des campagnes 2022 avec le nouveau produit de biocontrôle. Ces trains intègrent également un dispositif de détection de la végétation pour une pulvérisation ciblée. L'objectif en 2023 est de traiter 100% des surfaces avec ces nouveaux trains pour réduire de moitié la quantité de produit pulvérisé.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (Hors biocontrôle) (%)	15,4	16,80	30

Assurer une gestion durable des ressources en eau

Pour mieux maîtriser la gestion de l'eau dans toute l'entreprise, une politique de l'eau a été déployée de 2016 à 2020 autour de huit objectifs associant toutes les activités et tous les métiers de la SNCF. Cette politique a permis d'établir des programmes d'actions correctives pluriannuels, grâce à la mise en place de plusieurs systèmes de mesure et de suivi.

Un premier travail a consisté à identifier les sites les plus consommateurs d'eau et connaître la nature des effluents ou fluides résiduels des activités industrielles dans une démarche de réduction des rejets de substances dangereuses dans les eaux (RSDE). Ainsi un programme de rénovation des réseaux humides des actifs industriels, nommé CEPIA (Conformité Eau Pluviales Incendie & Assainissement) a pu être déployé depuis 2007 et sera suivi jusqu'à 2032. Cela représente un investissement d'environ 230 millions d'euros, affecté en priorité aux sites les plus en risques. D'autres actions sont menées pour suivre la consommation des sites, détecter et traiter les fuites, et adapter les activités en cas de tension sur la ressource en eau.

Parallèlement un état des lieux des réseaux humides a été établi pour disposer d'une cartographie des continuités écologiques des cours d'eau (CECE) et des points vulnérables du réseau pour détecter les milieux aquatiques qui pourraient subir des risques de pollutions. Sur cette base, une remise en conformité a été lancée pour la restauration des CECE et des réseaux humides. Un second plan d'action est en cours pour apporter davantage de solutions de réduction de ces impacts sur l'environnement.

De nouvelles actions vont être engagées pour limiter la perturbation du cycle de l'eau liée aux installations et ouvrages SNCF et augmenter la résilience de l'entreprise face au changement climatique.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance 3.4.3.

6. AMÉLIORER L'ADAPTATION ET LA RÉILIENCE DES ACTIVITÉS FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

6.1 AMÉLIORER NOTRE CONNAISSANCE DE L'IMPACT DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

6.1.1 Contexte

Le changement progressif du climat ainsi que la survenance de conditions météorologiques extrêmes auront un impact négatif croissant sur les circulations, le confort des voyageurs, la performance financière du Groupe et, par conséquent, sur l'économie des territoires si des mesures d'anticipation ne sont pas conduites dès aujourd'hui. En réponse à ces risques majeurs, le Groupe fait de l'adaptation au changement climatique l'un des six axes de sa stratégie RSE. Cela passe d'abord par une connaissance plus fine des impacts du climat sur ses activités ferroviaires et un pilotage resserré des actions à engager.

6.1.2 Nos engagements

Garantir la soutenabilité économique de nos activités, dans l'intérêt du système ferroviaire et de sa performance globale.

6.1.3 Politique et actions

Le dernier rapport du GIEC paru en 2021 confirme que le dérèglement climatique va rendre les aléas climatiques plus fréquents, plus intenses et moins prévisibles.

À la SNCF, ces aléas impactent la qualité et la continuité de service, la sécurité des personnes et des biens, les conditions de vie au travail des salariés, les coûts d'approvisionnement en matières et produits, les coûts d'assurance, etc. Le Groupe doit ainsi prendre en compte tous ces domaines pour adapter ses activités au changement climatique (ACC).

Mise en place d'une gouvernance

Le Groupe s'est engagé en 2021 à élaborer un plan d'adaptation de ses activités au changement climatique. C'est l'un des six axes de la stratégie RSE 2020-2030. Cette stratégie commande d'intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités, et de développer la recherche de solutions innovantes. Cela nécessite tout d'abord de mieux caractériser ce risque pour pouvoir l'anticiper, adapter les pratiques et mieux maîtriser les dépenses. Un plan d'action coordonné et piloté au plus haut niveau du Groupe est nécessaire, d'où la mise en place d'une gouvernance dédiée à ce sujet.

Un comité stratégique Adaptation au changement climatique

La gouvernance de l'adaptation au changement climatique est assurée par le comité stratégique Adaptation au changement climatique au sein du comité des présidents. Il a été créé en novembre 2021. Cette instance se réunit une fois par an et assure le suivi de l'avancée des travaux et les arbitrages attendus. Le comité de décembre 2022 a validé les points suivants :

- Pilotage de l'ACC dans chaque société avec une animation par la DESTE
- Structuration d'un réseau de référents dans l'ensemble du Groupe

– Validation du recours aux scénarios SSP2-4.5 et SSP5-8.5 du GIEC pour identifier les risques qui pèsent sur le Groupe dès à présent

– Sensibilisation des salariés sur le sujet et formations au plus près du terrain aux diagnostics de résilience et à la gestion des risques physiques.

Analyse de l'adaptation au changement climatique par les risques

En 2022, l'analyse du risque climat a été approfondie à l'occasion de la mise à jour annuelle de la cartographie des risques majeurs du Groupe. Cette analyse est complétée par un document formel décrivant les risques, leur évaluation et le plan d'action à court terme face au changement climatique pour démontrer le respect des critères du DNSH (Do not significantly harm) – adaptation au changement climatique du règlement Taxonomie par les activités du Groupe.

Pour plus de détails : voir 3.5.

L'année 2023 sera consacrée à la poursuite de l'analyse des risques physiques et leurs impacts sur les activités des sociétés du Groupe. L'objectif est de disposer, à partir de 2024, des éléments nécessaires à la définition des objectifs et au déploiement de plans d'actions précis dans toutes les activités.

Les solutions d'adaptation mises en œuvre feront l'objet d'un suivi régulier pour, entre autres, identifier des indicateurs de pilotage adaptés (niveau d'avancement, efficacité des solutions, etc.).

Mesurer les impacts

Une base de données interne centralise les circulations sur tout le réseau, avec une documentation des incidents, de leurs causes et conséquences. L'exploitation statistique de cette base a permis d'évaluer en 2022 les effets des intempéries entre 2011 et 2021 :

- Les épisodes d'orage ou de grêle et de neige représentent presque 40% du total des minutes perdues et trains supprimés.
- Les fortes chaleurs sont responsables d'environ 20% des suppressions de trains et 16% des minutes perdues.
- Les inondations, bien que peu fréquentes par rapport aux autres catégories d'intempéries, sont responsables de 6% des trains retardés et supprimés, avec une moyenne de 500 minutes perdues par incident, la plus forte parmi le groupe des incidents pour cause climatique.

Sur la dernière décennie, ce sont en moyenne annuelle 8 600 trains impactés ou supprimés et 1,2 million de minutes perdues à cause des intempéries.

Même si cette étude a démontré le besoin d'une mise en qualité des informations saisies pour mesurer plus précisément l'effet des intempéries sur l'exploitation ferroviaire, elle a mis en évidence une tendance nettement croissante des incidents de circulation pour une cause « intempéries » au fil du temps.

L'année 2022 est particulièrement marquée par des épisodes nombreux et précoces de fortes chaleurs, qui ont entraîné des conséquences notables. Les effets se sont principalement matérialisés par des feux de végétation, des problèmes de traction électrique et des limitations temporaires de vitesse. Cela s'est traduit par près de 3 500 trains supprimés et plus de 10 000 heures de retard imputables à des intempéries. En 2019, 8% des trains étaient supprimés pour cause d'intempéries et 10% des minutes perdues pour le même motif.

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Minutes perdues cause réseau intempéries (nb)	628 750	692 290	608 439
Trains supprimés cause réseau intempéries (nb)	4 436	5 388	3 478

Plus largement, les impacts du réchauffement climatique se font sentir sur les outils de production, le service rendu et les organisations.

Les impacts du changement climatique sur le patrimoine sont déjà perceptibles :

- Sur le matériel roulant : électronique embarquée et climatisation défaillantes en cas de fortes chaleurs
- Sur le patrimoine immobilier et gares : altérations dues aux périodes de sécheresse et d'inondation
- Sur l'infrastructure : déformations, dégradations prématurées.

Les impacts altèrent déjà le service rendu :

- Des gestions de crise quasi quotidiennes à certaines périodes de l'année
- Des retards constatés : dégradation de la régularité à l'été 2022 par rapport à l'été 2021
 - - 4,5 points pour TGV
 - - 4,1 points pour INTERCITÉS
 - - 1,2 points pour TER
 - - 1,1 point pour Transilien

Les impacts touchent les organisations et les salariés :

- Adaptation des horaires de travail
- Multiplication des heures d'astreinte
- Dégradation des conditions de travail

Les conséquences économiques du changement climatique entraînent :

- Une hausse des coûts de réparation et de maintenance
- La réparation et l'immobilisation de matériels roulants, la réparation des infrastructures, l'organisation du travail (heures de maintenance / astreinte dédiées)
- Une perte de productivité et de qualité de vie au travail : fortes chaleurs, ralentissement de l'activité
- Une perte de chiffre d'affaires : compensations financières suite aux suppressions ou perturbations de trafic, pertes de péages
- Une hausse de la sinistralité liée aux événements naturels.

Choix des scénarios climatiques de référence

Afin de disposer de données climatiques opérationnelles et d'avoir une meilleure connaissance des risques, le Groupe a choisi de travailler avec les scénarios du GIEC et avec l'ADEME et le CDP (Carbone Disclosure Project). L'utilisation de scénarios climatiques permet de projeter les conditions météo à moyen et long terme, pour identifier les risques auxquels devront faire face les infrastructures ferroviaires ainsi que les installations du Groupe. En l'absence de consignes officielles, nationales ou européennes, le groupe SNCF, comme beaucoup d'entreprises, choisit les scénarios de référence suivants pour les climats futurs :

- **SSP2-4.5 : scénario tendanciel « business as usual »**, où le niveau d'émissions correspond à celui des contributions déterminées au niveau national, et où le

rythme d'émissions ne subit pas de variations brutales majeures. Ce scénario peut donc être considéré comme le plus probable. Il entraîne un réchauffement global de 2,7°C à long terme (2080 – 2100)

- **SSP5-8.5 : scénario de la plus haute dérive climatique** (développement basé sur les énergies fossiles), où les aléas évolueront le plus défavorablement et donc où le niveau de risque serait le plus important. Il entraîne un réchauffement global de 4,4°C à long terme (2080 – 2100).

La DESTA a testé en 2022 la méthodologie « ACT Adaptation » de l'ADEME et du CDP. Ce référentiel ACT (Assessing low Carbon Transition) vise à évaluer les stratégies d'adaptation des entreprises, de l'analyse des risques physiques à la gouvernance et à la prise de décision. Cette méthodologie permet de travailler sur les forces et les faiblesses de la SNCF.

État des lieux de vulnérabilité du réseau

La SNCF mène depuis 2015 des études poussées dans différentes sociétés du Groupe avec l'ADEME, l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE), Météo France ou en propre, comme SNCF Réseau en 2021 sur l'axe Seine Paris - Le Havre. Objectif : mieux cerner les causes climatiques de vulnérabilité du système ferroviaire pour identifier et prioriser des solutions d'adaptation aux conditions climatiques actuelles et futures afin d'accroître la robustesse de l'infrastructure et de ses services. Ces travaux ont permis notamment :

- L'évolution de certaines pratiques ou gestes métiers. Par exemple le renforcement des équipes de maintenance du réseau et du matériel roulant en périodes sensibles, la vérification préventive des trains (climatisation) ou la mise en place de tournées chaleur pour vérifier l'état de la voie
- L'identification des indicateurs à suivre sur le périmètre de Transilien pour réduire les incidents météo-sensibles
- La visualisation des zones cibles et causes de vulnérabilité sur un axe du réseau ferré pour prioriser les actions à mener et alimenter progressivement une stratégie d'adaptation et de résilience du réseau ferré national.

L'année 2022 a permis de poursuivre les travaux pour bâtir un plan d'action et anticiper l'impact du climat sur les activités du Groupe.

SNCF Réseau a lancé un nouveau diagnostic de vulnérabilité de l'infrastructure ferroviaire aux aléas climatique sur l'Arc Languedocien. L'objectif est de terminer en 2023 les études de vulnérabilité en cours et d'en engager de nouvelles pour couvrir, à court terme, tout le territoire national, et le réseau structurant : ligne grande vitesse, zone dense, axe structurant, avec au moins une étude.

SNCF Voyageurs a structuré son action autour de deux priorités :

- Plan Canicule Été 2023 en élaborant un plan de résilience - forte chaleur, restriction d'eau, inondation - mis en place suite à l'observation des risques avérés sur nos activités.
- Adaptation au Changement Climatique 2040 en identifiant les risques physiques d'aléas climatiques et en étudiant l'adaptation des rames, des sites, des conditions de travail des agents, des processus de production pour garantir la résilience et la durabilité des offres de mobilité.

TER a commencé l'analyse de la résilience du technicentre de Grenoble avec la méthode OCARA (diagnostic de résilience climatique) développée par Carbone 4. Il s'agit d'une analyse portant sur l'intégrité

des bâtiments et le fonctionnement des équipements, ainsi que la capacité de maintien des conditions de travail et de production. L'analyse en cours a déjà permis d'identifier des démarches concrètes d'adaptation sur le site notamment : EPI (équipements de protection individuelle) en période de canicule, ombrière sur les voies de services, brise-soleil et revêtements réfléchissants innovants sur les bâtiments.

GEODIS mène une étude avec l'aide d'un cabinet expert pour cartographier l'exposition aux risques physiques de ses activités dans le monde. Cette étude prend en compte les scénarios du GIEC SSP2-4.5 et SSP5-8.5 sur un horizon de temps de 2030 à 2050. Les résultats seront disponibles au premier trimestre 2023.

La direction des Risques Groupe a mis à jour la cartographie des risques majeurs avec un focus sur les risques « climat » pour 2022.

[En savoir plus > Les études](#)

Plan d'action coordonné

Les travaux réalisés au sein des différentes sociétés du Groupe sont dorénavant pilotés et coordonnés par la SA SNCF au travers d'un plan d'action soumis une fois par an au comité stratégique Adaptation au changement climatique. L'objectif premier est de répondre au besoin d'adaptation dès à présent de la manière la plus efficace et optimisée possible au sein du Groupe. Il est nécessaire dans le même temps de garantir la cohérence des priorités, de l'amplitude et du rythme des mesures consacrées à ce sujet avec les obligations et attentes des parties prenantes externes. Il s'agit notamment de mieux répondre :

- Aux besoins d'adaptation des activités du Groupe identifiés dès à présent
- Aux autorités organisatrices qui sollicitent des « stress tests » pour établir leurs Plans régionaux d'adaptation au changement climatique (PRACC)
- Aux compagnies d'assurance qui demandent un plan d'action détaillé
- Aux services financiers, via la taxonomie environnementale
- Aux agences de notation extra-financière qui intègrent cette thématique dans les évaluations.

Parmi les priorités d'action du Groupe pour 2023 :

- Disposer de jeux de données climatiques utilisables par les opérationnels. Ces données, issues des scénarios de changement climatique du GIEC SSP2-4.5 et SSP5-8.5, serviront de référence commune pour les analyses internes au Groupe et les « stress tests » avec les autorités organisatrices.
- Poursuivre les efforts de sensibilisation des salariés et de formations d'équipes dédiées
- Renforcer les connaissances sur le sujet avec l'analyse de vulnérabilité des sites à forts enjeux, par rapport au climat actuel et futur, et l'évaluation des impacts financiers intégrant les travaux ainsi que les pertes d'exploitation ou d'activité, l'assurance...
- Identifier des évolutions organisationnelles d'exploitation : organisation dédiée ACC, réseau d'experts formés, partage de bonnes pratiques issues des différentes études, etc.
- Entamer des réflexions en matière de conception et d'adaptation structurelle avec des solutions techniques basées sur la nature, comme le groupe de travail lancé par SNCF Réseau.

[En savoir plus > Données climatiques](#)

Taxonomie européenne et risques physiques

Le groupe SNCF a réalisé en 2021 un exercice d'éligibilité : 77% du chiffre d'affaires éligible, 94% des OPEX et 96% des CAPEX.

En 2022, un exercice d'alignement à l'objectif d'atténuation du changement climatique est demandé et publié dans la déclaration de performance extra-financière, 3.5. Il est réalisé en évaluant trois domaines :

- La contribution substantielle de l'entreprise : respect des seuils d'émissions
- Le Minimum Safeguard : respect de critères liés aux droits humains fondamentaux et à la bonne conduite des affaires
- Le DNSH (Do No Significantly Harm) : absence d'impact défavorable sur les autres objectifs.

Pour répondre aux exigences du dernier domaine, il est demandé aux activités éligibles de mener une analyse des risques climatiques selon les étapes suivantes :

- Examen de l'activité visant à déterminer les risques climatiques physiques pouvant impacter cette activité
- Évaluation de l'importance des risques identifiés par rapport à l'activité
- Évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire les risques climatiques physiques recensés.

L'identification et l'évaluation des risques physiques ont été engagées sur l'ensemble du périmètre du Groupe en septembre 2022. Il est piloté par la DESTE et la direction du Management des risques (DMRG).

Pour plus de détails : voir 3.5.

Former les experts et sensibiliser les salariés

Afin d'aider les cinq sociétés ferroviaires à se mobiliser pour adresser le sujet adaptation au changement climatique, la DESTE a mis en place et animé des groupes de travail autour de thématiques transverses : jeux de données climatiques ou techniques/incidents, financières, assurantielles, etc., modules de sensibilisation et de formation des équipes à l'identification des risques.

En 2022, deux ateliers de formation à l'analyse de la résilience des activités ont permis de faire monter en compétence des équipes dédiées au diagnostic de vulnérabilité des installations de la SNCF : l'un avec le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), l'autre avec Carbone 4.

En outre, la DESTE a organisé plusieurs sessions de sensibilisation des salariés au changement climatique au niveau national et à la demande, dans les territoires.

6.2 INTÉGRER LES ALÉAS CLIMATIQUES DANS LA PLANIFICATION ET LA GESTION DES ACTIVITÉS

6.2.1 Contexte

Dégradations de voies, pannes et vieillissement accéléré des trains... Le groupe SNCF subit déjà les conséquences du dérèglement climatique sur ses équipements, ce qui entraîne une baisse de qualité de service et des impacts financiers. Depuis 10 ans, on observe un accroissement des incidents d'exploitation dus aux intempéries : +600% de trains supprimés sur la décennie 2011 – 2021. L'anticipation et l'intégration systématique du risque climatique dans les choix techniques sont désormais nécessaires pour réduire la vulnérabilité des infrastructures, des gares et du matériel roulant et augmenter leur résilience et capacité d'adaptation.

6.2.2 Nos engagements

Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités pour assurer la continuité du service.

6.2.3 Politique et actions

Sachant que les événements climatiques gagnent en intensité, en fréquence, en impact, en périmètre et en gravité, le groupe SNCF a conduit plusieurs actions au sein de ses activités pour réduire la vulnérabilité des infrastructures et s'adapter aux nouvelles contraintes environnementales.

Dans ce cadre, SNCF Voyageurs a lancé en 2022 deux démarches pour adapter son activité :

– À court terme, l'élaboration d'un plan de résilience pour l'été 2023

– À moyen terme, l'identification des risques d'aléas climatiques et des actions d'adaptation à mener pour garantir la résilience et la durabilité des offres.

Chez SNCF Réseau, un plan d'action est en cours d'élaboration pour :

- Réaliser des études de vulnérabilité par axe
- Vérifier la résilience des composants et systèmes
- Réévaluer les processus d'entretien, de maintenance, de conception et de mise en œuvre.

Les actions de SNCF Réseau pour adapter les infrastructures

L'adaptation et la résilience de l'infrastructure, ses composants et son exploitation sont les grands défis de SNCF Réseau. Sa priorité est de faire face aux événements climatiques et permettre la continuité du service et la régularité des circulations ferroviaires.

Dans ce contexte, SNCF Réseau met en place depuis plusieurs années des solutions pour lutter contre le changement climatique et maintenir la continuité de service :

- Des tournées préventives intempérie ou chaleur pour anticiper toute dégradation d'ouvrages et de voies ferrées due à une intempérie ou à des fortes températures
- La surveillance des voies en cas d'alerte intempéries
- Des évolutions de conception et de mise en œuvre des rails et d'autres composants.

Une démarche d'adaptation progressive

Atteindre la résilience complète du réseau ferré est un objectif ambitieux, en raison de son linéaire, de sa complexité d'exploitation, de son âge, de sa forte imbrication dans les territoires qu'il traverse, de son exposition permanente aux aléas climatiques.

L'atteinte de cet objectif nécessite des transformations des pratiques et des organisations qui sont mises en place progressivement depuis 2016 :

- Élaboration d'une cartographie des établissements et installations à risques situés en dehors des Territoires à Risques Inondations
- Politique de sécurisation incendie des installations techniques du réseau, comme les postes d'aiguillage
- Renforcement des actions de surveillance, à la fois par les tournées de terrain et par la supervision du réseau

Depuis 2020, la priorité est donnée au diagnostic fin des vulnérabilités actuelles et futures :

- Des différents composants de l'infrastructure ferroviaire,
- Des axes ferroviaires pour tenir compte de la variation de l'exposition au changement climatique, d'un territoire à l'autre.

L'objectif est de disposer d'une vision globale des faiblesses du réseau pour anticiper les actions à réaliser à des coûts maîtrisés. Ces diagnostics alimentent ainsi progressivement une stratégie d'adaptation et de résilience du réseau ferré national.

Assurer la continuité de service à l'été 2023

SNCF Voyageurs élabore un plan de résilience face aux risques de canicule, de sécheresse et d'inondation.

L'objectif est d'anticiper l'impact de ces aléas climatiques :

- Sur les circulations : suppression de trains, incidences sur la régularité, gestion des incidents en ligne, maintenance renforcée
- Sur la promesse client : confort à bord, information des voyageurs et prise en charge, respect des contrats avec les autorités organisatrices de transport en région...
- Sur les conditions de travail et de sécurité des salariés : test d'équipements de protection fortes chaleurs et adaptation des tenues, modification des plannings de travail, ombrières pour protéger les salariés et éviter la surchauffe des rames, revêtements réfléchissants innovants sur les bâtiments et les trains.

6.3 DÉVELOPPER LA RECHERCHE DE SOLUTIONS INNOVANTES AU SERVICE DE L'ADAPTATION ET DE LA RÉSILIENCE DE NOS ACTIVITÉS

6.3.1 Contexte

Atteindre et maintenir la résilience des activités du Groupe dans un contexte climatique en perpétuel changement est un véritable défi. Si des solutions d'adaptation existent déjà, la plupart restent à inventer.

6.3.2 Nos engagements

Investir dans l'Innovation et la Recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience de nos activités, infrastructures et systèmes.

6.3.3 Politique et actions

La SNCF s'attache à investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités, infrastructures et systèmes. Ainsi la direction Technologies, innovation & projets Groupe (DTIPG) travaille sur la production des méthodologies et des outils d'analyse de risque et d'aide à la décision pour l'adaptation au changement climatique, afin de développer :

- Une expertise en matière de résilience par une veille active, des benchmarks réguliers et des démarches partenariales
- Une compréhension des impacts positifs des infrastructures et ouvrages d'art du réseau sur la résilience des territoires au changement climatique.

Identifier et développer des Solutions d'adaptation fondées sur la nature (SafN)

Le directeur de la DESTA a missionné Synapses, le réseau d'experts du développement durable de la SNCF, pour mieux cerner le concept de SafN et identifier les solutions applicables à la SNCF sur un premier cas d'étude : les extrêmes de température. Cette mission exploratoire en évaluera l'intérêt et la faisabilité, que ce soit au niveau de l'infrastructure, des gares ou encore des centres industriels.

Les SafN ne font pas l'objet d'obligation réglementaire, mais sont mises en avant, notamment par le GIEC et l'IPBES (Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services). Les SafN permettent une approche combinée des enjeux

d'adaptation au changement climatique et de biodiversité, et offrent différents co-bénéfices.

La SNCF met déjà en œuvre des solutions qui pourraient être considérées comme des SafN, sous réserve d'appliquer le standard développé par l'UICN. Il s'agit par exemple de certains parvis de gare ou pôles d'échanges multimodaux largement végétalisés et incluant une gestion de l'eau par des noues (fossés végétalisés). D'autres démarches, telles que l'ensemencement choisi des voies de services comme alternative à l'utilisation de produits phytosanitaires, pourraient s'avérer intéressantes. La mission doit fournir un rapport de synthèse et des préconisations d'études complémentaires au cours du premier trimestre 2023.

Programme de recherche européen

En 2019, l'Ingénierie du Matériel de SNCF Voyageurs, a participé à la construction du programme « Europe's Rail », une communauté mobilisée sur la recherche et l'innovation, composée de 25 membres fondateurs du secteur ferroviaire européen (industriels, opérateurs, gestionnaires d'infrastructures, laboratoires). La première phase du programme démarre en janvier 2023 avec un financement de 570 millions d'euros sur quatre ans. Dans le cadre de ce programme, l'Ingénierie du Matériel, représentant le groupe SNCF, pilote les travaux du projet intitulé « Adaptation to climate change ». Il est structuré en quatre axes de travail :

- Le développement d'un outil fournissant les données climatiques adaptées aux besoins du ferroviaire
- L'identification des solutions techniques disponibles dans le monde, ses coûts d'adaptation et le développement de nouvelles solutions
- La construction d'un plan d'actions préventives et correctives, au niveau technique et organisationnel, appliqué à la conception, à la maintenance et à l'exploitation
- La révision des normes européennes de conception du système ferroviaire qui sont utilisées dans le monde entier, voire des spécifications techniques d'interopérabilité.

Ces travaux s'échelonnent jusqu'en 2030.

La peinture blanche, un exemple de low tech

Afin de limiter la hausse des températures en été, et donc la consommation énergétique induite par le recours à la climatisation, une démarche simple consiste à appliquer sur les toitures de bâtiments une teinte blanche qui réfléchit les rayons du soleil. Des tests ont été conduits sur des abris de quai SNCF à Joué-lès-Tours (37) et Ballan-Miré (37). Résultat : une baisse de 6 à 7°C.

En outre, la mise en place d'un revêtement réfléchissant de 400 m² sur la toiture de l'établissement industriel voies de SNCF Réseau à St-Dizier (52) permet de diminuer naturellement la température de 5°C l'été.

7. AGIR POUR LA COHÉSION SOCIALE ET L'ÉCONOMIE ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE DANS LES TERRITOIRES

7.1 DÉVELOPPER LA MOBILITÉ INCLUSIVE ET LA SOLIDARITÉ AU CŒUR DES TERRITOIRES

7.1.1 Contexte

Le manque de mobilité est le deuxième frein à l'emploi après la formation. Il peut aussi pénaliser l'accès aux loisirs ou à d'autres déplacements ⁽¹⁾. Parmi les causes, l'appréhension à utiliser les transports en commun, la difficulté à prendre un billet de train ou la méconnaissance

des solutions de transports sur sa région. Entreprise publique responsable avec un ancrage fort dans les territoires, la SNCF favorise l'apprentissage de la mobilité géographique pour tous. Acteur historique de l'insertion et des actions citoyennes et solidaires, elle s'engage en faveur des publics éloignés de l'emploi et des personnes en fragilité.

⁽¹⁾ *Baromètre des mobilités du quotidien* publié par Wimoov et la Fondation pour la Nature et l'Homme, mars 2022

7.1.2 Nos engagements

– Favoriser l'apprentissage de la mobilité géographique pour tous, et notamment pour les personnes en recherche d'emploi.

– Développer les actions d'insertion professionnelle particulièrement envers les jeunes.

7.1.3 Politique et actions

La SNCF tient un rôle majeur dans les transitions écologique et sociale du pays. Sa présence partout en France, la nature de ses activités, son poids économique et son identité publique lui permettent de développer une mobilité durable et inclusive, tout en renforçant la solidarité dans les territoires.

La SNCF participe ainsi à la lutte contre l'exclusion et la précarité et à l'insertion de personnes éloignées de l'emploi, à travers de nombreuses actions avec les acteurs de l'Insertion par l'Activité Économique (IAE) et de l'action sociale.

Accompagner l'emploi ...

Que ce soit par les achats durables à travers les clauses d'insertion, le soutien au secteur protégé adapté, les chantiers d'insertion ou les contrats aidés via l'apprentissage, ce sont chaque année des parcours de vie qui sont accompagnés par les entités de la SNCF.

Pour agir en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes, fragilisés par la crise sanitaire et l'inflation, la SNCF poursuit ses actions aux côtés de l'État dans le dispositif « 1 jeune, 1 solution », accueille plus de 7 000 jeunes en alternance et développe des partenariats associatifs. La Fondation du Groupe a notamment constitué pour l'année 2022 un fonds de solidarité de 227 000 euros pour aider la jeunesse en précarité alimentaire.

...et la mobilité vers l'emploi

Sachant que toutes les personnes empêchées d'accéder aux services essentiels - école, santé, travail, culture, loisirs...-, sont considérées comme exclues de la mobilité, c'est aussi en facilitant l'apprentissage de la mobilité géographique pour tous que le Groupe peut aider ces personnes à trouver un emploi ou à se déplacer. Ainsi, face aux difficultés de déplacement quotidien rencontrées par près de la moitié des Français ⁽²⁾, la SNCF amplifie les ateliers de sensibilisation, notamment en partenariat avec les Pimms Médiation.

⁽²⁾ *Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), Enquête « Mobilité et accès à l'emploi », 2016*

Des Pimms Médiation pour créer du lien social et de la proximité...

Le Groupe est engagé aux côtés des Pimms Médiation depuis leur création en 1995. Nés d'une volonté partagée entre l'État, les collectivités et les entreprises partenaires, ils répondent aux attentes des citoyens en leur facilitant l'accès à des services administratifs et au numérique. La SNCF est ainsi présente auprès de 54 lieux d'accueil portés par les 20 associations Pimms Médiation dont elle est partenaire. Ces structures d'accueil implantées parfois

en gare, dans les territoires ruraux, périurbains ou dans les quartiers prioritaires sont accessibles gratuitement à tous, particulièrement aux personnes en fragilité. Les médiateurs sociaux peuvent ainsi accompagner les publics aux bons usages de la mobilité du quotidien, notamment en ce qui concerne l'offre de la SNCF :

- Au sein des Pimms Médiation, pour l'aide à la construction du parcours, au choix du produit tarifaire en fonction de son profil sur les sites internet TER ou SNCF Connect. En 2022, 12 070 personnes accompagnées.
- Dans les gares et les trains, pour prévenir les conflits, recréer du lien social et aider les personnes qui en ont besoin à utiliser des services de mobilité. En 2022, 67 000 actions menées dans les gares ou les trains.
- Par des ateliers d'apprentissage de la mobilité dans chaque région. En 2022, 704 personnes accompagnées lors d'ateliers collectifs (numérique ou terrain) et 2 434 de manière individuelle lors d'ateliers « flash » d'appropriation de SNCF Connect.

... et favoriser l'insertion professionnelle

Le dispositif Pimms Médiation porte aussi un enjeu humain d'inclusion puisque les médiateurs sociaux sont en parcours d'insertion professionnelle, pour la plupart en contrats aidés. La SNCF a réactivé en 2022 une passerelle emploi à destination des médiateurs mais aussi des équipes de direction des Pimms Médiation qui ont un projet professionnel orienté vers un métier ferroviaire, en lien avec les services aux voyageurs et les métiers du matériel. Dans ce cadre, la SNCF leur propose :

- Des présentations pour les métiers de chef de bord, agent commercial en gare, Sûreté ferroviaire, technicien de maintenance..., et des parcours de recrutement associés
 - Un entretien avec un professionnel RH SNCF qui peut aboutir à une session de recrutement sur le métier visé.
- En 2022, 35 médiateurs ont pu bénéficier d'une présentation métiers.

L'apprentissage des mobilités dans les territoires

Pour lever les freins à la mobilité et encourager l'utilisation des transports en commun, la SNCF déploie un module d'apprentissage de la mobilité, en lien avec les acteurs de l'emploi et de l'insertion.

Il est constitué de trois parties, à suivre indépendamment ou en totalité selon les publics.

Un parcours découverte mobilité pour :

- S'orienter dans les gares SNCF
- Présenter les titres et offres TER adaptés au profil des bénéficiaires
- Comprendre les informations contenues sur un billet
- Utiliser les distributeurs automatiques de billets et les valideurs
- Découvrir d'autres modes de transport en lien avec la gare, comme le réseau de transports Keolis
- Sensibiliser aux risques ferroviaires et au respect des règles sur le réseau TER.

Un atelier mobilité orienté digital qui permet de se familiariser avec l'application de recherche de mobilités et d'achat de billet SNCF Connect au travers de quiz, d'animations et de cas pratiques. Une appropriation du site TER est aussi proposée et peut être complétée par l'application de l'opérateur urbain du territoire.

Et un atelier numérique « flash » qui présente les principales fonctionnalités de SNCF Connect à des personnes déjà familiarisées avec l'outil.

Ces ateliers peuvent être proposés par les Pimms Médiation partenaires, comme à Lyon, Saint-Étienne, Dijon ou Rennes, ainsi que par d'autres structures associatives partenaires de la SNCF ou par des salariés SNCF, comme dans les Hauts-de-France ou en Nouvelle-Aquitaine.

Les ateliers mobilité « CEJ » en Région Auvergne-Rhône-Alpes

Dans cette Région, les ateliers d'apprentissage de la mobilité sont animés par les médiateurs des Pimms Médiation partenaires de la SNCF. Ces ateliers sont destinés en priorité aux personnes en insertion et plus particulièrement aux jeunes en recherche d'un emploi ou d'une formation. Ils sont réalisés avec les missions locales et les Pôles emploi qui, dans le cadre du Contrat engagement jeune (CEJ), proposent un accompagnement individuel et collectif à des jeunes de 16 à 25 ans présentant des difficultés d'accès à l'emploi. L'absence de mobilité étant l'un des principaux freins, plusieurs missions locales et Pôles emploi ont intégré ces ateliers dans leur programme. Ainsi en 2022, sur les 646 personnes accompagnées en ateliers collectifs par les Pimms Médiation, 179 étaient des jeunes de 16 à 25 ans orientés par les Missions locales ou Pôles emploi.

Mobilité facilitée dans les « E2C » des Hauts-de-France

Les six Écoles de la deuxième chance (E2C) des Hauts-de-France ont signé, fin 2021, une convention de partenariat de deux ans avec le groupe SNCF pour faciliter la mobilité des jeunes et leur accès au marché du travail. Cela se traduit par la formation et l'animation d'un réseau de référents Mobilité désignés par les E2C au sein de chaque antenne de ces écoles, et piloté par la facilitatrice Mobilité de TER Hauts-de-France. Elle présente les usages liés aux déplacements en train ainsi que les offres et services développés par la SNCF. Par exemple :

- Le billet Coup de pouce qui permet aux demandeurs d'emploi de bénéficier de 75% de réduction
- Le billet Pass emploi pour se rendre gratuitement à un entretien d'embauche en TER.

Elle met aussi en relation ces référents Mobilité avec les personnels des gares limitrophes.

Sur le secteur de l'Étoile d'Amiens, les jeunes rencontrant le plus de difficultés pour se déplacer peuvent ainsi bénéficier d'un atelier en gare, animé par des salariés volontaires. Une fois formés, les référents s'engagent à sensibiliser les jeunes dans leurs écoles et à participer à des événements SNCF pour favoriser l'apprentissage de la mobilité ou solliciter TER Hauts-de-France dans leurs propres événements.

Résultat : huit ateliers réalisés à Abbeville et Amiens depuis le lancement du dispositif fin 2021. Au total, en 2022, 385 jeunes et 15 membres des équipes E2C ont suivi un atelier mobilité en gare ou au sein de leur structure.

Cet apprentissage de la mobilité est décliné sous d'autres formes en Hauts-de-France, notamment dans le cadre d'un partenariat avec Unis-Cité : 490 jeunes accompagnés en 2022.

Déploiement du Module Mission Mobilité en Île-de-France

Le « Module Mission Mobilité » de Transilien a été présenté en 2022 à de nombreux partenaires, notamment

les Pimms, pour le déployer auprès de leurs publics. L'objectif du module est de donner un premier apprentissage de la mobilité à des publics qui en sont éloignés : préparer son voyage, comprendre la signalétique en gare, se repérer sur le réseau Transilien... Cette sensibilisation leur facilite ainsi l'accès à l'emploi, aux formations ou aux loisirs. Pour ce faire, Transilien a formé des intervenants des Pimms de Garges-Sarcelles, Melun et Paris, la Mission Locale de Courbevoie, le service d'action sociale de la ville de Poissy et les associations en charge de la réalisation des chantiers d'insertion comme le Chantier École et Urban Deco. Ce module a par ailleurs été déployé dans plusieurs lycées de quartiers prioritaires de la ville en Île-de-France auprès de plus de 300 lycéens.

Au total, tous dispositifs confondus, ce sont près de 3 800 personnes qui auront reçu un accompagnement à l'apprentissage de la mobilité dans le cadre d'ateliers collectifs, auxquels s'ajoutent 2 434 ateliers « flash » individuels dédiés à l'appropriation de SNCF Connect.

Le recours à des missions d'intérêt général

Depuis 2007, la SNCF se mobilise aux côtés du ministère de la Justice pour favoriser l'accueil des personnes mineures ou majeures qui réalisent des peines éducatives alternatives à l'incarcération sous forme d'heures de Travail d'intérêt général (TIG). À la SNCF, les « tigistes » sont accompagnées par des salariés volontaires avec une approche d'insertion professionnelle.

Dans la mesure où le taux de récidive d'un tigiste est moins élevé que pour les individus qui sortent de prison, le Travail d'intérêt général constitue un outil de lutte contre la récidive. Il concrétise aussi la « justice réparatrice » en permettant de réparer la faute commise, tout en proposant une première expérience professionnelle pour 70% des personnes qui en bénéficient. La SNCF a fait le choix de confier des missions TIG utiles pour l'entreprise publique comme l'entretien de certaines installations, espaces verts, abords des gares, petite rénovation, et le service aux voyageurs.

L'accord de partenariat entre la SNCF et le ministère de la Justice, d'une durée de cinq ans, a été renouvelé en 2019. En plus du TIG classique, il prévoit des dispositifs innovants comme le TIG éducatif et le Travail Non Rémunéré.

En 2022, 202 personnes condamnées à une peine de TIG ont été accueillies au sein de la SNCF, pour 17 595 heures de travail effectuées.

Zoom sur une mission « Accueil embarquement » en Grand Est

En 2021, la Région Grand Est a accueilli 37 tigistes durant 2 600 heures lors d'une mission « accueil embarquement » au sein de sept gares. Les tigistes ont pour mission de vérifier la possession d'un titre de transport et d'orienter le cas échéant les clients vers les lieux d'achat. En amont de la réalisation de cette mission, les tigistes sont formés aux risques ferroviaires, à la prise de parole en public et à l'utilisation des outils de contrôle de titres de transport. Cette mission participe à une prise de conscience des tigistes sur la lutte contre la fraude.

Chantiers d'insertion franciliens

En Île-de-France, 170 salariés sont en 2022 en parcours d'insertion grâce aux 13 chantiers d'insertion pilotés par Transilien SNCF :

- Les chantiers de gestion écologique des espaces verts : huit chantiers pour 55 gares et 85 salariés en Entreprise de travail temporaire (ETP)

- Les chantiers d'autoréparation des vélos : localisés dans 28 gares franciliennes et au siège de Transilien de Saint-Denis, ils sont gérés par trois associations différentes avec 74 salariés en ETP

- Les chantiers de fresques décoratives pour la réalisation de cinq fresques, dont trois sur le RER E, via deux associations et 11 salariés en ETP.

Chantiers d'insertion en gares

SNCF Gares & Connexions favorise la réinsertion professionnelle de personnes très éloignées de l'emploi grâce aux chantiers d'insertion, tout en développant l'offre de services en gare. Par exemple, des chantiers dits multiservices intègrent le portage gratuit de bagages, l'orientation client ou encore l'aide au tri sélectif.

- Dans les gares de Paris-Lyon, Paris-Montparnasse et Paris-Est, 101 bénéficiaires en CDDI (contrat à durée déterminée d'insertion) ont pu se succéder, encadrés par l'association ARIES (Association régionale de réinsertion économique et sociale). Le chantier d'insertion « travaux » en gare de Paris-Lyon a mobilisé 30 bénéficiaires en 2022.

- En gare de Marseille St-Charles, le dispositif multiservices « aidengare », encadré par l'association d'accompagnement à l'insertion HPF, a mobilisé 32 bénéficiaires en 2022.

- En gare de Paris Saint-Lazare, un chantier de dépose de mobilier, mené avec l'association ARIES, a intégré le réemploi de ces meubles dans les locaux des associations.

Keolis cible aussi des publics éloignés de l'emploi

Keolis développe, au travers de ses filiales, des partenariats avec des organismes implantés localement (Écoles de la deuxième chance ou autres) pour intégrer des personnes en difficulté sur le marché du travail.

Keolis Rennes, par exemple, s'est engagé dans le projet « Territoire Zéro Chômeur de Longue Durée »

pour apporter une solution à toute personne privée durablement d'emploi résidant sur un territoire donné. Une fois les ressources humaines et les besoins en emploi identifiés sur le territoire, une ou plusieurs entreprises à but d'emploi sont créées pour opérer la connexion entre les deux. Ces entreprises, sous statut juridique spécifique, ont pour objectif de proposer des solutions sur le territoire afin de réduire le chômage de longue durée. Keolis Rennes propose ainsi plusieurs activités autour de la maintenance des infrastructures du métro à réaliser dans le cadre d'une de ces futures sociétés.

La Fondation SNCF orientée vers la place et l'engagement des jeunes

La pandémie avait révélé en 2020 l'ampleur de son action et le rôle crucial du monde associatif envers les publics les plus fragiles. La Fondation, qui s'est mobilisée en 2021 auprès de la jeunesse, particulièrement touchée par la crise économique et sanitaire et l'urgence climatique, a renouvelé son aide d'urgence en 2022. Elle a aussi poursuivi ses partenariats à impact pour aider les jeunes à se construire un avenir durable dans les territoires à travers deux axes et un programme :

- L'axe « Trouver sa voie »

- L'axe « Agir pour l'environnement dans les territoires »

- Le programme « Réfugiés »

Son budget annuel de 4,5 millions d'euros soutient surtout des associations travaillant avec des jeunes, à partir de la 6e jusqu'à 25 voire 30 ans.

Parmi les accompagnements pour le premier axe sont prévus : le soutien scolaire, l'aide à l'orientation et à la construction du parcours d'études et professionnel, l'appui à la réalisation de projets solidaires et civiques. Dans le cadre de l'opération gouvernementale « 1 jeune, 1 mentor », la Fondation et les Ressources humaines SNCF ont aussi mobilisé les salariés pour accompagner un jeune dans son parcours scolaire, étudiant ou professionnel.

Pour le second axe sur l'environnement, la Fondation SNCF travaille avec des acteurs du secteur pour sensibiliser à la lutte contre le gaspillage et la préservation des ressources, encourager la réparation ou le réemploi d'objets et promouvoir les initiatives locales comme le ramassage de déchets ou la création de potagers biologiques.

Pour ces deux axes, la Fondation s'appuie sur son réseau de 15 correspondants en régions.

Les jeunes au cœur de la Fondation

En outre, la Fondation SNCF a lancé une démarche innovante d'écoute pour mettre les jeunes et leurs aspirations au cœur de son projet. Elle étudie ainsi les propositions de 163 jeunes qui ont émergé lors d'ateliers organisés en 2022 dans neuf régions de France et qui viendront alimenter la stratégie de la Fondation. La Fondation ouvre également sa gouvernance à quelques jeunes dès 2023 jusqu'à la fin de son quinquennat.

Zoom sur le fonds de solidarité jeunesse

Pour la 2e année consécutive, la Fondation a lancé un fonds d'urgence pour accompagner les jeunes fragilisés par la pandémie et l'inflation. En 2022, ont été ciblées la précarité alimentaire et la détresse psychologique et sociale.

Ainsi au niveau national, 165 000 euros ont été accordés à la Fédération française des banques alimentaires (FFBA). Objectif : aider 41 000 jeunes en précarité alimentaire, à travers ses 13 antennes départementales, concentrant à elles seules 50 % de l'aide alimentaire nationale. L'effort s'est aussi porté sur les agglomérations moyennes et les zones rurales afin d'atteindre les jeunes dont la précarité est moins visible mais réelle. Par ailleurs, des banques alimentaires, par le biais d'associations étudiantes comme Agorae œuvrant dans les campus ont également été dotées. 62 500 euros supplémentaires ont été accordés à des associations œuvrant directement dans chaque région au plus proche des besoins.

Un programme d'accompagnement des réfugiés à la SNCF...

Dans le cadre de son soutien aux personnes vulnérables, la Fondation SNCF s'engage depuis 2019 dans un programme d'aide aux réfugiés dits « statutaires », soit reconnus par l'État. Axé autour de l'insertion professionnelle et l'apprentissage du français, le programme 2022-2024 s'adresse particulièrement aux jeunes, qui représentent 80% des réfugiés accueillis en France. Objectif : accompagner 1 000 réfugiés dans leur parcours d'intégration. Pour ce faire, la Fondation a alloué 1,5 million d'euros, sur trois ans, au soutien et à l'essaimage d'associations à l'échelle nationale et dans les territoires.

Par ailleurs, la Fondation renouvelle son soutien à l'entrepreneuriat de personnes réfugiées via un incubateur avec Generali et La Plaine Commune à Saint-Denis et un futur incubateur à Strasbourg. De plus, elle s'est engagée

aux côtés de La Croix-Rouge pour venir en aide aux mineurs réfugiés non accompagnés, en particulier dans les Hauts-de-France à proximité du camp de Dunkerque.

[En savoir plus > Le programme pour l'insertion des réfugiés](#)

... Et chez Keolis

En 2022, Keolis poursuit également son partenariat avec le collectif d'entreprises « Refugees Are Talents ». Il se mobilise en faveur de l'intégration sociale des personnes réfugiées via des cours de français et l'apprentissage de la culture, puis de leur insertion professionnelle en entreprise. En effet, aidé par des ONG, le collectif propose aux réfugiés qui ont le droit de travailler, des formations et des possibilités de recrutement. Keolis a participé à ce titre à un job dating avec sa filiale Île-de-France en décembre 2022.

Solidarité Ukraine dans le groupe SNCF

La SNCF a fait preuve de solidarité envers les personnes venant d'Ukraine en leur assurant comme nombre de ses homologues européens, la gratuité du trajet vers leur destination d'accueil et celui de leur retour au pays. Cette mesure concerne tous les trains SNCF, y compris les trains transfrontaliers, et les TER et Transilien en accord avec les autorités organisatrices.

GEODIS s'est engagé avec la Fédération Française des Banques Alimentaires, depuis mars 2022, pour acheminer des dons de première nécessité auprès des réfugiés ukrainiens en France et dans les pays limitrophes de l'Ukraine. GEODIS, qui a reçu le label « Entreprise Solidaire des Banques Alimentaires » pour son action, apporte également son soutien logistique à l'association franco-ukrainienne Tryzub qui regroupe des vivres, du matériel médical et de camping ainsi qu'à AMC, Aide Médicale et Caritative, et deux autres associations, France-Ukraine et Doc4Ukraine pour les médicaments.

GEODIS soutient la Croix-Rouge française dans ses opérations à travers un programme de collecte de fonds auquel tous les salariés volontaires ont pu participer. Chaque euro donné a été abondé par GEODIS à hauteur de 1 pour 1. L'ensemble des dons récoltés a servi à soutenir les personnes directement touchées par le conflit en répondant à des besoins en eau, produits de première nécessité, matériel médical, premiers soins et soutien psychologique.

En lien avec les actions du Groupe, la Fondation SNCF a dédié un fonds d'urgence immédiat de 200 000 euros pour moitié à la Croix rouge et pour l'autre moitié à l'UNHCR (Haut-commissariat aux réfugiés). Ce fonds vise à aider les réfugiés ukrainiens sur le sol français et la population en Ukraine au plus près du terrain. La Fondation se charge aussi d'orienter les salariés qui souhaitent effectuer des dons ou se mobiliser via le mécénat de compétence, vers ces organismes reconnus d'utilité publique, et vers les associations membres des réseaux partenaires aussi bien au niveau national que local.

7.2 DÉVELOPPER UNE POLITIQUE AMBITIEUSE D'ACHATS RESPONSABLES QUI EMBARQUE FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS

7.2.1 Contexte

La politique achats de la SNCF contribue aux ambitions que s'est fixée l'entreprise en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'économie circulaire ou encore d'ancrage territorial. Elle prend ainsi en compte des enjeux RSE tout au long du processus achats et veille à la sensibilisation et à l'animation des parties prenantes : fournisseurs, acheteurs, clients... Sa stratégie Achats

responsables s'inscrit aussi dans un contexte d'urgence climatique, de pénurie énergétique et d'inflation qui fait émerger la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement, les exigences RSE accrues des consommateurs et des donneurs d'ordres publics, avec en toile de fond les nombreuses évolutions réglementaires (loi climat résilience, loi anti-gaspillage pour une économie circulaire, plan de sobriété énergétique).

7.2.2 Nos engagements

– **Acheter moins** : questionner le besoin et les processus ou pratiques d'approvisionnement et favoriser le réemploi et l'allongement de la durée de vie des produits.

– **Acheter mieux** : intégrer à chaque étape du processus achats des exigences en cohérence avec les objectifs RSE du Groupe et/ou les risques RSE de la famille d'achats considérée. Décarboner la chaîne d'approvisionnement SNCF, renforcer l'écoconception, les achats inclusifs, et l'évaluation des fournisseurs et participer au développement socio-économique des territoires.

– **Acheter moins cher** : avoir une approche d'analyse des offres à coût complet en intégrant notamment le coût du cycle de vie des produits, formuler des expressions de besoins « au juste nécessaire ».

7.2.3 Politique et actions

La SNCF a l'opportunité de créer davantage de valeur en faisant de ses fournisseurs des partenaires engagés et contributeurs à sa performance financière et RSE. Sa politique achats, menée en cohérence avec sa raison d'être, se construit ainsi autour de quatre piliers : la performance économique, la décarbonation, l'engagement territorial, sociétal et environnemental et l'exigence de qualité et de sécurité.

Quatre grandes priorités ont guidé son action en matière d'achats responsables en 2022 :

– **Systematiser la prise en compte de critères RSE dans l'analyse des offres et l'attribution des marchés.** Anticipant les exigences réglementaires de 2025 de la loi Climat & Résilience, la SNCF généralise le principe de notation RSE des offres, avec 20% de la note globale consacrée à la RSE. La note tient compte des critères sociaux et environnementaux adaptés à chaque marché pour mieux associer les fournisseurs aux engagements de la SNCF. En 2022, cette notation a couvert 52% des dépenses contractualisées.

– **Continuer à développer les achats auprès du secteur de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) avec l'objectif d'atteindre 100 millions d'euros d'achats solidaires** directs d'ici 2030. En 2022, les achats auprès du secteur du travail protégé et adapté (STPA – Handicap) et de l'Insertion par l'activité économique (SIAE – Insertion) représentent plus de 34 millions d'euros d'achats et 1,1 million d'heures via les clauses d'insertion.

– **Accompagner la montée en maturité des achats responsables sur l'ensemble de la fonction achats au sein de la SNCF et de ses filiales.** Cela passe par l'animation de la filière avec un réseau de correspondants identifiés, associée à des formations. Suivie par tous les acheteurs, la principale d'entre elles a été actualisée en 2022 et sera enrichie début 2023 par deux modules : achats solidaires et décarbonation.

– **Accélérer la démarche de décarbonation des achats de la SNCF.** C'est l'une des principales missions de la filière. Par leur volume et leur grande diversité, les achats SNCF représentent des enjeux variés en termes d'intensité carbone et de sources d'émissions. Ainsi, un travail de priorisation a été réalisé en 2022 : d'abord la

décarbonation des achats de travaux, ensuite celle des achats de prestations. En outre, une démarche structurée autour de processus standards permet d'identifier les principaux postes d'émissions, de les traduire en critères de notation quantifiables avec les éléments de preuves associés et enfin d'arrêter la méthode de notation avec des pondérations adaptées aux enjeux du marché. D'ici deux ans, la SNCF doit pouvoir noter une offre fournisseur en fonction de ses masses d'émissions de CO₂e sur ses achats à enjeux.

Pour plus de détails : voir 5.3.2.

Par ailleurs, la SNCF est engagée dans une démarche d'amélioration continue. Elle s'implique ainsi dans différents collectifs ou groupes de travail en faveur des achats responsables, tels que la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), l'Observatoire des Achats Responsables (Obsar), l'association Pacte PME, Handéco ou le Réseau Gésat.

Exigences RSE fournisseurs renforcées à la SNCF...

Une « charte de la relation fournisseur et RSE » vient renforcer l'engagement du fournisseur en devenant un document contractuel. Elle comprend une clause incitant le fournisseur SNCF à se faire évaluer par un tiers indépendant spécialisé. Dans les contrats des fournisseurs stratégiques et sur les familles d'achats identifiées à risque, un tiers indépendant évalue l'atteinte d'un niveau de maturité RSE minimum, fixé par la SNCF.

En 2022, les 1 377 fournisseurs évalués par un prestataire tiers pour le compte de la SNCF ont obtenu une note moyenne de 58,6.

	2020	2021	2022
Performance RSE des fournisseurs (note sur 100) - SNCF	56,5	57,4	58,6
dont social et droits de l'homme	59	60,2	61

Par ailleurs, la SNCF va procéder en 2023 à la révision de sa cartographie des risques RSE et achats réalisée en 2020 et actualiser sa procédure de suivi des risques et évaluations RSE Fournisseurs.

Pour plus de détails : voir 3.2 et Plan de vigilance, 4.3.

En savoir plus > [La charte relation fournisseurs & RSE](#) ...Chez Keolis aussi

À la suite de la première cartographie des risques RSE dans les achats, réalisée en 2018, une nouvelle analyse plus précise, se basant sur les données de dépenses par catégories d'achats, a été menée en 2022 pour les différentes familles d'achats, avec 70% de critères RSE et 30% de critères achats. Cela a permis d'identifier plus clairement les familles d'achats présentant un risque élevé sur les thématiques environnement, social & droits humains et éthique, et sur lesquelles les actions d'atténuation des risques doivent être renforcées.

Par ailleurs, Keolis continue d'inciter les fournisseurs à faire évaluer leur performance RSE par un tiers et développe des référentiels d'exigences RSE par famille d'achats.

Achats solidaires

La SNCF développe également ses achats solidaires en renforçant le recours aux entreprises de l'ESS. En 2022, l'entreprise a réalisé 17,7 millions d'euros d'achats auprès des entreprises du secteur du travail protégé et adapté (STPA-Handicap), ainsi que 16,8 millions d'euros d'achats auprès des entreprises du secteur de l'insertion par

l'activité économique (SIAE-Insertion). D'autre part, plus de 1,1 million d'heures d'insertion ont été contractualisées.

Les clauses d'insertion sociales chez SNCF Réseau

Elles sont demandées systématiquement dans les marchés de travaux ferroviaires et de prestations pour développer l'égalité des chances dans les zones sensibles et l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi. Ainsi, tout marché de plus de 500 000 euros et de plus de trois mois, soit 30% du montant des marchés contractualisés par SNCF Réseau, comprend une clause d'insertion.

À titre d'exemple, le projet EOLE ou prolongation du RER E en Île-de-France, a un engagement initial de 700 000 heures, réévalué à 1 million d'heures de 2016 à 2024. Il a atteint en 2022 un total de 1 273 750 heures réalisées en insertion professionnelle. Ainsi depuis le début du chantier lancé en 2016, 1 228 bénéficiaires ont pu trouver un emploi grâce à ce grand projet d'infrastructure. C'est un partenariat gagnant pour SNCF Réseau et ses partenaires qui rencontrent des difficultés de recrutement dans les métiers du ferroviaire et du BTP notamment.

Acteur du développement économique et social des territoires

Présente partout en France, la SNCF est un acteur majeur du développement des territoires. Son activité ferroviaire a représenté plus de 13 milliards d'euros d'achats auprès de fournisseurs français en 2022.

Mesure de l'empreinte territoriale des achats

Tous les ans, la SNCF réalise la mesure de l'empreinte territoriale de ses achats, selon la méthode « Local FOOTPRINT® » avec le support d'un cabinet spécialisé.

En 2021, l'activité ferroviaire de la SNCF a réalisé 97% de ses achats auprès des entreprises françaises et 20% du montant auprès des PME et ETI.

Emplois

La SNCF a soutenu 248 528 emplois indirects et induits, dont :

- 57% sont des emplois indirects dans la chaîne des fournisseurs
- 30% sont des emplois induits par la consommation des ménages et 13% par les dépenses publiques

Valeur ajoutée

Les achats de la SNCF représentent 15 milliards d'euros de création de valeur ajoutée.

Acteur de la transition écologique...

D'autres actions favorisent les achats responsables de la SNCF, tout en encourageant la transition écologique de ses fournisseurs. Un responsable empreinte carbone a été nommé sur le poste « Achats des biens et des services » du scope 3. De plus, les notions d'économie circulaire, d'écoconception et de fin de vie sont introduites progressivement dans les expressions de besoins et les critères d'attribution de la note RSE.

Par ailleurs, un pôle d'achats est dédié à la valorisation des produits via le développement des filières de recyclage. La filière Achats contribue également aux réflexions de la SNCF sur la gestion des déchets, ainsi que sur les certificats d'économie d'énergie ou des renouvellements d'équipements nécessaires à la réduction de l'empreinte carbone tels que les chaudières, voitures, mobiles....

... reconnu pour ses relations fournisseurs

La SNCF assure le paiement des fournisseurs dans les délais. En effet, selon le troisième baromètre annuel réalisé par ALTARES – Pacte PME, la SNCF fait partie du

groupe de grands donneurs d'ordres publics et privés très au-dessus de la moyenne, avec un résultat supérieur à 86% de factures payées dans les délais.

Par ailleurs, entreprise pionnière labélisée « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) depuis 2012, la SNCF a obtenu le renouvellement de ce label en octobre 2022 sur le périmètre de ses cinq sociétés ferroviaires. La démarche SNCF a été jugée « probante » sur la plupart des critères du label, comme l'alignement de l'approche Achats Responsables avec la stratégie de l'entreprise, l'équité de traitement entre tous les fournisseurs et l'intégration de la RSE dans les consultations. Les Achats SNCF ont aussi été évalués comme « exemplaires » sur la prévention des risques liés à la corruption, la professionnalisation des acteurs et des processus de la fonction Achats, ou la contribution à l'ancrage et au développement territorial.

En savoir plus >

https://medias.sncf.com/sncfcom/fournisseurs/Charte_RS_E.pdf Label Relation fournisseurs et achats responsables

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Achats solidaires (M€) - SNCF hors Fret SNCF en 2022	18	32,5	34,4

Les rencontres territoriales fournisseurs

La SNCF organise plusieurs actions pour communiquer aux prestataires les engagements et exigences de l'entreprise en matière d'achats responsables. Le dispositif d'animation prévoit :

- **La diffusion d'une newsletter mensuelle** à 20 000 abonnés avec un taux d'ouverture de 30%.
- **La participation à l'Université d'Été de Pacte PME**, dont la SNCF est membre. C'est une association paritaire composée de grandes entreprises et de collectivités pour développer les PME françaises. La rencontre en septembre 2022 a permis à la SNCF d'échanger avec de nombreuses entreprises.
- **La contribution au programme CARE**, conçu avec le concours de l'ADEME pour évaluer et améliorer la performance environnementale, sociale, et économique des PME et PMI. À la clé, un renforcement de la compétitivité et des emplois de la chaîne d'approvisionnement et une relation client-fournisseurs plus fluide.
- **Des rencontres territoriales.** Lancées fin 2020, ces rencontres réunissent l'ensemble des sociétés de la SNCF et des fournisseurs présents sur un territoire. L'occasion pour la SNCF de préciser aux entreprises les besoins à venir et ses enjeux RSE, l'organisation des achats, et d'élargir et de renouveler sa base de fournisseurs locaux. Pour les PME locales, c'est une porte d'accès à la SNCF. La SNCF a achevé son premier tour des régions en 2022 avec six rencontres en Centre-Val de Loire, Bretagne, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté et en Île-de-France. Dans cette Région, la dernière rencontre a réuni plus de 1 500 fournisseurs et représentants économiques.

En savoir plus > [Les newsletters 2022](#)

7.3 ACCOMPAGNER LES ACTEURS TERRITORIAUX ET LOCAUX DANS LEUR TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

7.3.1 Contexte

Le groupe SNCF est un acteur clé pour accompagner les décideurs locaux à mener à bien leurs politiques publiques. Il tire parti de sa présence dans tout le pays

pour apporter un soutien actif aux collectivités et acteurs économiques, avec des solutions complètes qui intègrent les questions d'emploi, de logement, d'environnement, d'inclusion, et des gares plus ouvertes.

7.3.2 Nos engagements

- Revitaliser les petites et moyennes gares.
- Contribuer au dynamisme économique des territoires et à leur équilibre social via l'emploi et l'activité que la SNCF génère.
- Mobiliser le foncier ferroviaire au service des collectivités pour plus de logements.

7.3.3 Politique et actions

Engagée auprès des régions, la SNCF a choisi de faire de la proximité et du dialogue le socle de sa performance, tant au niveau de son expertise ferroviaire que de sa démarche sociétale et environnementale. Sa relation nouvelle avec les territoires, qui sont un des quatre piliers de son projet stratégique, est incarnée par une coordination régionale du Groupe. La SNCF et ses filiales développent ainsi de nombreuses solutions globales avec les collectivités, afin de favoriser la cohésion des territoires et d'améliorer la vie quotidienne des habitants, au service du développement durable.

Soutien socio-économique

Le groupe SNCF, par ses expertises multiples, ses savoir-faire et son ancrage territorial, dispose en effet d'atouts majeurs pour répondre aux enjeux des collectivités :

- Emplois, achats et création de richesses
- Soutien aux associations, partenariats avec des organismes de formation
- Accompagnement de start-ups locales
- Revitalisation des gares avec des services clés.

Mobilisation du groupe SNCF...

En outre, le Groupe mobilise ses sept sociétés pour :

- Améliorer la desserte du territoire,
- Accompagner les collectivités dans leurs projets urbains,
- Lutter contre le changement climatique
- Développer l'intermodalité en faveur des mobilités actives et collectives.

... Et de SNCF Développement

Cette relation nouvelle de la SNCF avec les territoires repose aussi sur une culture du résultat, qui passe chaque année par une évaluation précise des actions menées.

En accompagnant les activités du Groupe sur des projets créateurs d'emplois, de soutien au commerce local, ou encore sur des diagnostics économiques et sociétaux, la filiale SNCF Développement les aide à répondre précisément aux enjeux RSE des régions. Ses démarches font converger les feuilles de route de la SNCF avec celles de ses partenaires institutionnels.

En 2022, SNCF Développement a conduit des diagnostics sur le périmètre de l'économie circulaire concernant le matériel non-amianté, le ballast et l'urbanisme transitoire et a continué le déploiement des diagnostics territoriaux stratégiques et RSE.

Un tremplin pour les salariés du Groupe

SNCF Développement accompagne aussi les salariés de la SNCF qui envisagent un projet de création ou de reprise d'entreprise. Ce dispositif, conçu pour augmenter leurs chances de réussite, participe aussi à développer leurs compétences et à maintenir ou créer des emplois dans les territoires.

En 2022, les projets porteurs d'une vision RSE ont été valorisés. Ainsi, la SNCF a remis un prix spécial à l'un de ses salariés-entrepreneurs pour la création d'un domaine d'hébergements à proximité de la baie de Somme, dans l'esprit du réemploi et du respect de la biodiversité.

Depuis la création du dispositif en 2011, 232 agents ont pu réaliser leur projet.

SNCF-Régions : un dialogue renouvelé

Renforcer les partenariats avec les territoires est au cœur du projet stratégique « Tous SNCF ». En témoignent « Les rencontres du Président » dans les régions et métropoles, entamées en 2020, pour impulser un dialogue renouvelé avec les territoires. À travers les 12 régions métropolitaines de France, la SNCF agit pour faire préférer le train et revitaliser les écosystèmes locaux, en lien étroit avec ses filiales, ses partenaires et parties prenantes locales. La SNCF prend des engagements avec les présidents de régions et ceux de métropoles, d'agglomérations ou bien des maires. Ainsi, en 2022, la SNCF a pu engager une stratégie territoriale avec Dijon Ville et Métropole, la Métropole du Grand Paris, Lourdes et la Ville de Lyon.

Revitalisation des gares

Au cœur du développement urbain et des territoires, les gares, quelle que soit leur taille, réunissent la ville et ses périphéries. En tant que lieu de passage et de destination, elles peuvent favoriser le développement économique du territoire, et participer à la réalisation d'une société plus inclusive. C'est l'ambition du programme « Place de la Gare », qui déploie dans les espaces commerciaux des gares des services au plus proche des besoins des résidents de la commune et des voyageurs. Pour ce faire, SNCF Gares & Connexions, en partenariat avec les régions et les collectivités locales lance des appels à projets favorisant l'installation d'activités utiles : mobilité multimodale, services, promotion du territoire, commerces de proximité...

Plus de 150 projets ont déjà permis de dynamiser des gares sur l'ensemble du territoire. Par exemple, une Maison d'assistante maternelle en gare de Serqueux (76) ou une épicerie salon de thé à Montigny-sur-Loing (77).

[En savoir plus > Place de la gare](#)

La SNCF engagée dans Cœur de Ville...

Dans le cadre du plan d'investissement gouvernemental « Cœur de Ville » où 334 communes sont concernées, SNCF Immobilier doit transformer 70 hectares dans les centres villes des collectivités. Cette action vise notamment à soutenir le travail des collectivités locales et à inciter les acteurs du logement et de l'urbanisme à réinvestir les centres-villes, en favorisant le maintien ou l'implantation d'activités.

Par ailleurs 21 protocoles de réaménagement urbain ont été signés depuis 2016 avec les régions, dont trois en 2022 avec Marseille Métropole, Sète et Soissons notamment pour le réaménagement du quartier de la gare.

Mobilisation du Groupe pour la création de logements pour tous

Après la signature en 2021 entre l'État et ICF Habitat d'une charte pour accélérer la cession du foncier ferroviaire non utilisé et sa transformation en 15 000 à 20 000 nouveaux logements d'ici 2025, la filiale du groupe SNCF s'est engagée à construire 18 000 logements sur la période 2021- 2031. Résultat :

- En 2021 : 26 terrains cédés soit 33 hectares environ, avec 3 536 logements susceptibles d'être produits dont 1 110 logements sociaux, soit plus de 31%. En Île-de-France, ce sont 17 terrains cédés, soit environ 21

hectares avec 2 774 logements susceptibles d'être produits dont 978 logements sociaux, soit 35%.

– En 2022 : 22 cessions représentant une surface de 19 hectares avec un potentiel de 1 456 logements dont 678 logements sociaux.

« **Engagés pour la qualité du logement de demain** »

SNCF Immobilier et ICF Habitat sont devenus en 2021 lauréats de ce programme avec trois projets retenus dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI). L'objectif : encourager des projets innovants en constructions neuves et en réhabilitation soutenables économiquement, sobres, de qualité et d'utilité sociale.

– **La démarche Toits temporaires urbains** : le partenariat d'innovation Bâtiments Mobiles et Modulables (BMM) porté par SNCF Immobilier, ICF Habitat, le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, la Banque des Territoires et le groupement du constructeurs Selvea. La première opération de cette solution de constructions déplaçables, en structure bois pour les besoins en matière d'hébergement, de logements et de locaux d'activité, pourrait être livrée en juin 2023 à Stains.

– **La construction de 69 logements intermédiaires et sociaux** à Paris 12e, porté par ICF Habitat La Sablière et la Ville de Paris.

– **Le projet de Façade vivrière à Marseille** au cœur d'une cité jardin, porté par ICF Habitat Sud-Est-Méditerranée, la métropole Aix-Marseille, le groupement du constructeur TDSO et le laboratoire interdisciplinaire Environnement Urbanisme de l'institut d'urbanisme et d'aménagement régional (IUAR). La demande initiale d'une réhabilitation lourde a été élargie pour devenir une véritable stratégie d'aménagement d'ensemble à l'échelle du site de la cité St-Barthélémy.

La ville Low tech, une réponse concrète au défi de la sobriété

SNCF Immobilier fait partie de l'Urban Low-tech, un collectif lancé en décembre 2021 et composé d'acteurs de fabrique de la ville : Groupama Immobilier, GRDF, BNP Paribas Real Estate, Grand Paris Aménagement, l'ADEME et depuis 2022 le groupe ESSOR, Gecina, Sinteo et ARP Astrance. Objectif : développer des principes de conception urbaine basés sur un ensemble de technologies simples, peu coûteuses, faiblement consommatrices de ressources et d'énergie et donc avec un faible impact environnemental.

Il s'agit notamment du réemploi des matériaux lors des chantiers de déconstruction et de reconstruction dans une logique d'économie circulaire, du rafraîchissement des bâtiments sans climatisation grâce à des puits canadiens, la géothermie ou des puits de fraîcheur. Ce peut être aussi l'utilisation des châteaux d'eau dont le Groupe est propriétaire pour stocker de l'énergie thermique, ou de la peinture réfléchissante sur le toit d'un établissement industriel voies de SNCF Réseau pour diminuer naturellement la température de 5°C l'été. L'enjeu de SNCF Immobilier et de ses filiales Espaces Ferroviaires, ICF Habitat et Société Foncière Ferroviaire Industrielle et Tertiaire (S2FIT) est de repartir de l'existant pour économiser de la matière et du foncier.

Exemples de réhabilitation de l'existant

La restructuration de la tour Watt Loiret à Paris 13e avec une surélévation en bois pour créer cinq étages supplémentaires et des logements plus grands sans artificialiser de nouveaux sols, tout en réduisant de 70% la consommation énergétique.

Le principe est de rénover comme dans le neuf avec de hauts niveaux de certification, y compris pour les

bâtiments industriels, comme le campus de Bordeaux-Bègles ou le technicentre d'Hellemmes (59).

La démarche d'urbanisme de transition

Elle permet d'expérimenter depuis 2015 ce que peut être une ville Low Tech : économe en énergie et en matériaux, ouverte et inclusive grâce à des programmes solidaires, circulaires et de redécouverte des patrimoines ferroviaires et naturels. Parmi ces programmes, la recyclerie textile du tiers lieu en mouvement (TLM) dans le 19e à Paris à la place d'une ancienne gare de marchandises, ou l'hébergement d'urgence à Lyon avec d'anciens logements SNCF transformés pour accueillir depuis mars 2022 des familles de réfugiés, soit jusqu'à 65 personnes à terme.

En savoir plus > [Le collectif Urban low tech](#)

L'immeuble Messenger ouvre la voie à de nouveaux éco-quartiers

Au cœur de l'opération Les Messageries à Paris 12e, une ancienne friche ferroviaire derrière la gare de Lyon qui va se transformer d'ici à 2025 en éco-quartier, l'immeuble Messenger amorce une nouvelle manière de concevoir la ville. Dévoilé en juin 2021 par la filiale d'aménagement urbain du Groupe Espaces Ferroviaires, ce lot tertiaire d'environ 10 618 m² est composé de bureaux, de commerces et d'un espace de logistique urbaine (ELU). Le tout est entièrement réversible en logements. Par ses matériaux, sa sobriété énergétique et ses toitures biosolaires présentant une synergie entre panneaux solaires et toiture végétalisée, il incarne une ambition environnementale, en cohérence avec les engagements bioclimatiques de la Ville de Paris. Le début des travaux est prévu au premier trimestre 2023 pour une livraison au dernier trimestre 2024.

En savoir plus > [Les Messageries](#)

8. FAIRE DES SALARIÉS LES PRINCIPAUX ACTEURS ET BÉNÉFICIAIRES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

8.1 ACCOMPAGNER LES SALARIÉS AVEC LE PROGRAMME SNCF&MOI

8.1.1 Contexte

Les défis à relever sont nombreux pour que la SNCF devienne un acteur incontournable de la transition écologique d'ici 2030. Consciente des efforts que cela représente pour les salariés, l'entreprise, reconnue employeur de qualité pour la onzième année consécutive par le label Top Employer, a lancé un programme d'accompagnement participatif dédié aux salariés de ses cinq sociétés ferroviaires. Objectif : offrir des attentions et des perspectives de carrière et de mobilité pour tous.

8.1.2 Nos engagements

– Mettre les salariés au cœur de notre attention chaque jour.

– Faire progresser l'engagement et la satisfaction des salariés par des politiques et actions ciblées.

8.1.3 Politique et actions

Lancé fin 2021 par le P.-D.G de l'entreprise, le programme SNCF&moi vise à développer l'engagement, la satisfaction et le bien-être au travail des salariés des cinq sociétés ferroviaires. Concrétisant le pilier « humain » du projet d'entreprise « Tous SNCF », le programme d'accompagnement s'appuie sur les quatre dimensions de la vie du salarié :

– « **Ma vie perso** » : pour soutenir et protéger chaque salarié dans les moments clés de sa vie

– « **Mon quotidien** » : pour proposer un environnement de travail sécurisant, agréable, motivant, qui permette à chaque salarié d'avoir sa place dans le collectif de travail

– « **Ma carrière** » : pour apporter une reconnaissance, des perspectives de carrière et de progression professionnelle équitables

– « **Mes engagements citoyens** » : pour favoriser l'engagement dans des associations ou des causes citoyennes.

SNCF&moi doit contribuer à :

– Valoriser les dispositifs existants, les adapter et les renforcer en fonction des attentes des salariés.

– Renforcer et initier de nouveaux dispositifs qui auront un impact décisif, une valeur forte, pour les salariés.

Phase d'écoute et d'échange sur le terrain

Ce programme national s'est enrichi de contributions issues de 13 tournées terrain, entre avril et juillet 2022, qui ont réuni plus de 870 salariés de tous métiers et tous collègues. En amont de chaque tournée, un questionnaire a été envoyé sur chaque territoire. Objectif : définir les attentes prioritaires des salariés et recueillir des propositions d'améliorations sur les dix chantiers engagés autour des quatre volets du programme. Au total, 16 260 salariés ont répondu, soit un taux de participation de 11%, et ont proposé près de 1 300 actions.

Des priorités convergentes dans les attentes

Les deux chantiers prioritaires pour l'ensemble des salariés de la SNCF, tous collègues, tous territoires confondus, concernent les sujets de rémunération, d'avantages sociaux et de conditions de travail.

Ensuite, dans un ordre de priorité très serré, pour tous collègues confondus, viennent les sujets de soutien au salarié, de management, de santé et sécurité au travail, d'évolution professionnelle et de dialogue social.

Pour trois autres chantiers, la priorité est de mieux valoriser et faire connaître les politiques menées, notamment sur les engagements citoyens, la mixité et les politiques inclusives.

Des actions conçues et choisies par les salariés...

Sur les centaines de propositions d'actions analysées, deux critères ont été pris en compte : leur valeur pour les salariés et leur faisabilité. Ensuite, une sélection de 47 propositions d'actions rapides à mettre en œuvre a été soumise au vote de 1 190 salariés de tous collègues de la SNCF.

... à mettre en œuvre par les managers

Le choix de 26 actions à intégrer au programme a été finalisé avec les présidents des cinq sociétés ferroviaires. Leur mise en œuvre partout et pour tous s'inscrit dans le cadre des projets d'établissement et d'équipe pilotés par les managers d'ici à fin 2023. Plusieurs outils les y aideront, comme les résultats du baromètre de satisfaction et d'engagement « C'est à vous », les indicateurs Progresseo pour le partage de bonnes pratiques et la nouvelle plateforme SNCF&moi. Toutes les idées émises lors des tournées terrain ont été reprises dans une « Place aux actions » dans laquelle les managers pourront sélectionner les idées les plus adaptées à leur contexte.

Un programme communiqué aux salariés

Depuis avril 2022, l'entreprise partage chaque mois, via une lettre d'information, l'avancée de nouvelles actions dans le cadre du programme SNCF&moi et rappelle les services que la SNCF propose déjà pour faciliter la vie de tous : action sociale, médecine de soin, offre logement...

Exemples d'actions retenues sur les quatre volets du programme

Ma vie perso : « Je suis accompagné et soutenu dans les moments clés de ma vie »

Parmi les six actions prioritaires de ce volet, la mise en place d'un dispositif de don de congé commun à toutes les sociétés de la SNCF, et l'information renforcée sur les prestations de l'Action sociale. D'autres propositions nécessitent une étude plus approfondie et/ou une concertation avec les organisations syndicales. L'une d'entre elles, l'intégration de la prime de travail dans le traitement de base, a fait partie de la négociation annuelle obligatoire (NAO) en 2023 et sera mise en œuvre en 2024.

Mon quotidien : « Je me sens bien dans mon travail au quotidien »

Parmi les 11 actions retenues, la généralisation des tournées terrain et les réunions d'expression des salariés, l'intégration systématique d'un panel d'agents dans la conception des outils métiers, la possibilité pour tout salarié de faire un retour à son manager sur ses pratiques managériales, et de permettre à chacun de devenir sauveteur secouriste du travail.

Ma carrière : « J'ai l'opportunité de développer ma carrière dans l'entreprise »

Parmi les sept actions favorites, la possibilité d'accorder une prime exceptionnelle pour reconversion vers les métiers en tension ou encore simplifier l'accès aux agences territoriales de mobilité et aux interlocuteurs RH sur les questions de parcours professionnel.

Mes engagements citoyens : « Je peux m'engager pour les causes qui me sont chères »

La SNCF marque une volonté forte de sensibiliser tous les salariés aux écogestes, à la sobriété énergétique, à la pollution numérique et de favoriser le recours à des transports plus propres avec un forfait mobilité durable. Cette mesure fait partie de la NAO de 2023 et sera mise en œuvre au premier trimestre 2023. Le forfait accorde 400 euros à chaque salarié qui utilise au moins cinq fois par mois l'un des modes de transport suivants : le co-voiturage, le vélo, un véhicule électrique. S'ajoute l'aide à l'achat d'un vélo simple ou avec assistance électrique d'un montant de 150 euros.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3.1.

Baromètre interne « C'est à vous » : des résultats encourageants

Du 3 au 24 octobre 2022, l'ensemble des salariés de la SNCF a pu s'exprimer à l'occasion de la deuxième édition du baromètre interne « C'est à vous ». Le taux de participation s'élève à 64%, en recul de deux points par rapport à 2021. Le maintien d'un fort niveau de participation au regard du type d'enquête et de la taille de l'entreprise traduit à nouveau l'importance de ce dispositif d'écoute interne pour les salariés comme la ligne managériale.

L'indicateur de qualité de vie au travail marque une très légère hausse à 72/100. Il est en ligne avec celui des grandes entreprises françaises. **Les salariés se montrent toujours positifs au sujet de l'ambiance de travail, à hauteur de 81%**, observant un soutien marqué des collègues et une reconnaissance du management de proximité. 74% des salariés apprécient aussi l'offre de formation à leur disposition pour réaliser correctement leur travail, un résultat supérieur de 3 points par rapport au Benchmark BVA (réalisé au cours de la même période avec un échantillon représentatif de 2 000 salariés français travaillant dans une entreprise de 500 salariés et

plus). Ils restent plus réservés sur leur équilibre vie professionnelle - vie privée, 66% se déclarant satisfaits, stable par rapport à 2021. La charge de travail et l'organisation du travail restent au cœur de leurs préoccupations après le traitement des irritants du quotidien, nouvellement testé cette année.

L'indicateur d'engagement se maintient à 65/100, en progression d'un point par rapport à 2021, alors que le corps social est confronté à des transformations majeures. 79% des salariés déclarent, comme en 2021, aimer travailler au sein de la SNCF et 71% en sont fiers.

Si la confiance des salariés dans leur avenir au sein de l'entreprise s'améliore de cinq points, elle reste encore en retrait par rapport à d'autres entreprises. Aussi le traitement de ce sujet demeure un axe prioritaire pour la direction de l'entreprise en 2023. En outre, les attentes exprimées, détaillées par périmètre, permettront aux managers d'alimenter par de nouvelles actions leur projet d'équipe, en particulier le volet humain porté par le programme national SNCF&moi.

ENGAGEMENT DES SALARIES	Benchmark BVA	2021	2022
Engagement	73%	64%	65%
Confiance dans l'avenir du groupe SNCF	68%	41%	45%
J'aime travailler au sein du Groupe SNCF	76%	79%	79%
Je recommanderais le Groupe SNCF pour y travailler	66%	51%	50%

8.2 ATTIRER ET FIDÉLISER LES TALENTS

8.2.1 Contexte

Dans un contexte de marché de l'emploi en pleine mutation, tous les secteurs rencontrent des difficultés à recruter, en particulier sur les métiers avec horaires décalés. Or la SNCF a de forts besoins en recrutement, notamment sur plusieurs de ses métiers en tension : circulation ferroviaire, maintenance du matériel et du réseau, conduite des trains... Elle s'emploie ainsi à renforcer l'attractivité de l'entreprise pour faire face au risque de manquer de salariés compétents et pour conserver ceux qui sont déjà embauchés.

8.2.2 Nos engagements

– Donner envie de rejoindre la SNCF et d'y rester avec une offre de formation et des évolutions attractives pour demeurer un employeur de référence et de préférence.

– Investir dans les métiers et les compétences d'avenir pour faciliter, au sein de la filière et dans les territoires, l'insertion professionnelle, l'ascenseur social et les parcours de reconversion.

8.2.3 Politique et actions

Le groupe SNCF est l'un des grands recruteurs de France dans le secteur de l'industrie avec plus de 14 000 embauches en 2022 pour un total de 276 000 salariés.

Pour les activités ferroviaires, 6 502 recrutements en CDI ont été effectués en 2022. La SNCF recrute principalement en Île-de-France pour 40% des recrutements, et sur les métiers techniques, avec 36% pour SNCF Réseau et 52,5% pour SNCF Voyageurs. 67% des nouveaux arrivants ont été embauchés sur des postes d'agents d'exécution, 16% sur des postes d'agents de maîtrise et 17% sur des postes de cadres.

En 2022, la SNCF a poursuivi le déploiement de sa nouvelle promesse employeur : « Se développer par les métiers de la mobilité durable, pour ensemble, rendre ce

service accessible à tous, aujourd'hui et demain ». Elle fait écho au projet d'entreprise « Tous SNCF » et à sa nouvelle raison d'être.

La promesse employeur se concrétise par quatre piliers :

– Des innovations au service de 150 métiers qui contribuent à une mobilité plus durable

– Le développement des compétences avec l'accès à la formation initiale et continue, des parcours variés, une progression salariale

– Une attention portée au collectif et à la qualité de vie au travail avec des équipes qui se dépassent ensemble, un équilibre vie professionnelle – vie personnelle et des avantages tels que la garantie logement en Île-de-France pour les nouveaux embauchés, les facilités de circulation...

– Le rôle sociétal d'une entreprise présente sur tout le territoire et engagée pour plus d'inclusion.

Cette promesse employeur s'incarne dans le programme SNCF&moi pour fidéliser les salariés. Elle est valorisée sur les réseaux sociaux. En outre, le site emploi.sncf.com simplifie les candidatures notamment grâce à un chatbot et au matching des CV avec les offres.

Enjeux de formation 2023

Pour continuer de se transformer et d'innover, la SNCF doit attirer et retenir les talents sur un marché de l'emploi en tension et un marché de la mobilité qui se transforme. Répondre aux besoins de la production (modernisation du réseau, gestion des flux en zone de plus en plus dense...), nécessite de continuer à recruter massivement et de développer de nouvelles compétences. Dans ce cadre, la SNCF rééquilibre depuis plusieurs années la part d'investissement dédiée à la formation initiale, qui représente aujourd'hui 35 %, au profit de la formation continue.

Au-delà d'être au service des enjeux économiques de l'entreprise, le développement des compétences accroît l'employabilité des salariés : en 2022, 87% des salariés bénéficient d'une action de formation. En leur apportant plus de visibilité sur les carrières possibles dans les métiers du ferroviaire et du Groupe, la SNCF leur donne envie de rester.

Tour 2022 des campagnes de recrutement

Campagnes Promesse Employeur SNCF. La SNCF a mené deux grandes campagnes de recrutement axées sur sa promesse employeur : « Il y a 150 façons de s'engager pour une mobilité plus durable ». Elle a été relayée avec de l'affichage en gare et dans les trains, sur les réseaux sociaux et les sites web.

Cooptation dans le groupe SNCF. Par ailleurs, la SNCF poursuit son programme de cooptation pour attirer des candidats qui n'auraient pas forcément pensé à la SNCF et ainsi augmenter le nombre et la qualité des candidatures dans certains métiers et bassins d'emploi en tension : conduite et préparation des trains, maintenance de l'infrastructure, des gares et des trains, circulation ferroviaire, et certaines formations en alternance de l'école des métiers SNCF. Le principe : les salariés SNCF recommandent sur une plateforme des personnes de leur entourage répondant aux profils recherchés. Près de 290 cooptés ont ainsi été recrutés en 2022 par ce biais. Une même démarche a été mise en place chez GEODIS en 2021 et chez Keolis pour le recrutement de conducteurs de bus en 2022.

Campagne SNCF Voyageurs. Après un audit réalisé au printemps 2022, SNCF Voyageurs a déployé à l'été des campagnes innovantes sur les réseaux sociaux pour

attirer notamment des conducteurs. Résultat : 3 226 nouveaux salariés recrutés dans toutes les activités, et en particulier sur les métiers de la conduite, la maintenance du matériel roulant et les services, ainsi que des cadres. Ces forts besoins vont se poursuivre en 2023 avec une estimation de 3 500 recrutements, du fait de l'accroissement du trafic ferroviaire et des grands événements à venir comme les Jeux olympiques et paralympiques 2024.

Campagne SNCF Réseau. En 2021, dans un contexte de chantiers de modernisation du réseau sans précédent, l'effectif moyen global de SNCF Réseau reste quasiment stable, malgré un niveau de cessations d'activité plus élevé que le niveau des recrutements. En 2022, un effort particulier a été fait sur le recrutement pour attirer de nouvelles compétences au sein d'un marché du travail particulièrement concurrentiel. Revue en cours d'année, l'ambition de recrutement pour SNCF Réseau a conduit à embaucher 2 194 personnes. Un plan d'actions afin d'améliorer l'attractivité des métiers et de renforcer la fidélisation a été lancé en novembre.

Le programme de GEODIS pour attirer les jeunes talents

En 2021, GEODIS a lancé le programme JUMP'IN pour promouvoir ses métiers auprès des jeunes de 18 à 28 ans. Stages, contrats en alternance, premiers emplois sont référencés sur une plate-forme dédiée qui facilite la recherche et l'adéquation des offres de postes avec l'expérience et le profil des candidats. Sur plus de 7 000 candidatures, 435 jeunes sont actuellement en poste en France. Le leader mondial de la logistique de transport propose aussi des postes à l'international avec le programme de Volontariat international d'entreprise. Une façon de fidéliser les jeunes embauchés avec des perspectives de développement professionnel ou d'attirer des compétences clés.

Priorité à la mobilité professionnelle SNCF inter-sociétés

Lancée en janvier 2020 pour mieux accompagner la mobilité des salariés au sein des cinq sociétés ferroviaires, la démarche Solidarité Emploi s'est déployée dans toutes les régions via ses 11 Agences territoriales de mobilité (ATM). Le pilotage territorial de l'emploi permet de trouver des solutions adaptées à chaque salarié en transition professionnelle. Ce fut le cas pour plus de 3 300 personnes en 2022. La mobilité volontaire se développe également grâce aux actions ciblées des « espaces conseil métier » ouverts dans les ATM. Pour améliorer en continu la qualité des prestations offertes, dès mi-janvier 2023, un conseiller mobilité par ATM sera certifié pour la réalisation des bilans d'orientation professionnelle, au même titre qu'un cabinet externe. En outre, depuis 2022, l'autonomie du salarié dans la réflexion sur son parcours dans l'entreprise est facilitée grâce à :

- Un accès direct aux sites des ATM depuis l'intranet
- Une communication élargie sur l'offre de services
- Le déploiement sur tout le territoire d'une semaine de la reconversion avec la participation des cinq sociétés, la présentation des métiers qui recrutent, et des formations adaptées.

Zoom reconversion dans l'IT

Le programme Solidarité Numérique lancé début 2021 pour recruter au sein de l'entreprise 300 développeurs sur trois ans a été accéléré en 2022. Le programme a attiré environ 800 candidats et des réflexions sont en cours pour ouvrir d'autres postes en reconversion aux cadres de l'entreprise.

Une politique de formation d'avenir

Dans un contexte de transformation de la SNCF, le développement des compétences des salariés reste une priorité. Avec un investissement annuel de plus de 400 millions d'euros en moyenne et plus de 110 millions d'euros de contributions obligatoires, la SNCF fait partie des entreprises françaises qui investissent significativement dans la formation professionnelle. Faire de la SNCF une entreprise apprenante qui donne à ses salariés la possibilité de construire leur avenir professionnel, est une ambition pour les prochaines années, avec deux objectifs.

Renforcer le développement des compétences, c'est :

- Faciliter l'accès à la formation pour tous, et notamment par une offre de formation plus simple
- Rééquilibrer l'investissement global au profit de la formation continue
- Faire de l'alternance un levier de recrutement
- Développer l'usage du compte personnel de formation (CPF)
- Donner plus de visibilité sur les compétences de demain et les besoins associés.

Offrir des parcours professionnels plus lisibles par :

- La construction de parcours de carrière dans tous les métiers
- Une meilleure information sur les parcours qualifiants et certifiants auprès des salariés
- Un appui plus fort des acteurs clés de l'orientation professionnelle (interne et externe).

Chaque salarié doit pouvoir être acteur de son projet professionnel par l'acquisition de nouvelles compétences, le renforcement de son expertise dans son métier, ou être aidé pour changer de métier. L'Entretien Professionnel constitue un moment d'échange privilégié pour aborder ces sujets, et doit légalement se tenir tous les 24 mois. Dans l'entreprise, une communication renforcée auprès des managers est réalisée pour la bonne tenue de ces entretiens.

Par ailleurs, en 2022, la remise des bilans de parcours professionnels (BPP) à six ans s'est poursuivie. En 2020 et 2021, 120 000 BPP ont été réalisés et transmis aux salariés concernés. En 2022, l'exercice se poursuit à un rythme plus standard de 3 300 BPP réalisés dans l'année.

Chiffre-clé 2022 - SNCF

- 7,61% de la masse salariale investi dans la formation dans l'activité ferroviaire.

Le développement de l'alternance

À la SNCF. Au-delà de son rôle sociétal pour favoriser l'insertion professionnelle des jeunes, la SNCF recourt massivement à l'alternance et fait de ce type de recrutement un élément important de sa promesse employeur. Le dispositif gouvernemental « 1 jeune, 1 solution » lancé au printemps 2021 et un contexte d'emploi en tension ont conduit la SNCF à s'engager sur ce sujet avec l'objectif réussi d'accueillir plus de 7 000 alternants à fin 2022. Grâce à différents dispositifs comme le contrat d'apprentissage ou de professionnalisation, la SNCF développe la formation en alternance en particulier sur les missions cœur de métier : maintenance, circulation, relation client... 2022 a vu l'augmentation de 4,6% des contrats d'alternance dans les cinq sociétés ferroviaires par rapport à 2021, soit 7 645 alternants représentant 6,3% des effectifs. Gage de qualité des formations dispensées sur les cœurs de métiers du ferroviaire, le Centre de formation des apprentis (CFA)

ferroviaire est certifié Qualiopi depuis 2021. Il accueille chaque année environ 500 alternants qui, à l'issue d'une formation réussie, se voient proposer un emploi pérenne en contrat à durée indéterminée.

Chez Keolis. C'est dans l'optique de renforcer ses équipes d'exploitation des réseaux de transport public que Keolis a créé en janvier 2021 son premier CFA d'entreprise : le Campus Mobilités. Dédié dans un premier temps aux métiers de la conduite, le campus Mobilités Keolis permet d'offrir l'accès à un emploi local, durable et responsable en formant durant six mois des jeunes de moins de 29 ans détenteurs du permis de conduire B depuis deux ans. À l'issue de cette formation qualifiante, les apprentis déployés dans les filiales urbaines et interurbaines bénéficieront du titre professionnel Conducteur de Transport en Commun sur Route.

La coopération européenne en matière de formation

La SNCF étudie, dans le cadre d'un projet européen de quatre ans, la possibilité d'organiser des échanges entre les apprentis du CFA ferroviaire de l'entreprise et les apprentis de la DB (chemins de fer allemands).

Lancé en 2020, le projet STAFFER (Skill Training Alliance For the Future European Rail system) réunit 32 partenaires européens, opérateurs ferroviaires gestionnaires d'infrastructures, fournisseurs, représentants du secteur, universités et prestataires de formation. Objectif : identifier et analyser la situation actuelle et les changements à venir dans le secteur ferroviaire et proposer des adaptations aux programmes d'études, de formation et d'enseignement. Le projet STAFFER recouvre huit chantiers principaux autour de trois objectifs :

- Définir les besoins en termes de compétences, de formation et d'enseignement ferroviaire aux étudiants, apprentis et salariés
- Favoriser les échanges transnationaux
- Améliorer l'attractivité du secteur ferroviaire.

L'université de l'Ingénierie de SNCF Réseau participe activement à trois groupes de travail.

[En savoir plus > Railstaffer](#)

Emplois types, mode d'emploi

La SNCF a publié en mai 2022 un guide des emplois types intégrant la nouvelle classification des métiers ferroviaires, issue de l'accord de branche signé fin 2021. Mis à disposition des salariés, managers et acteurs RH, ce document présente de façon pédagogique l'ensemble des 13 familles professionnelles et des 152 emplois-types associés. Objectif : faciliter l'appropriation de ces nouveaux repères professionnels et promouvoir la mobilité professionnelle.

Ainsi pour chaque emploi-type sont proposés : la définition de la branche, les prérequis éventuels, les compétences essentielles associées, les principales formations correspondantes, les emplois-repères rattachés et les parcours d'évolution possibles. Ce guide donne des repères communs aux salariés statutaires et contractuels et de la visibilité sur les parcours possibles au sein d'une famille professionnelle, mais aussi vers une autre famille.

Zoom sur la sensibilisation RSE des salariés

Le dispositif national « Comprendre pour agir »

Pour sensibiliser tous les salariés du Groupe à l'importance du développement durable dans leur entreprise et pour la société en général, un dispositif d'acculturation a été mis en place. En 2021, un premier socle de modules e-learning a apporté des clés de compréhension sur :

- Les enjeux globaux de la RSE
- Le rôle majeur de la SNCF en la matière
- La stratégie RSE du Groupe
- La RSE comme levier de performance.

En 2022, le dispositif s'est enrichi avec deux nouveaux modules sur l'économie circulaire et la sobriété énergétique, ainsi que des versions courtes des quatre modules précédents pour en faciliter l'accès au plus grand nombre.

En 2023, un module sur l'engagement citoyen pour agir en tant que salarié sera déployé, précisant les modes d'engagement possibles. Le module sur la sobriété énergétique sera complété pour les cadres dirigeants afin de les aider à identifier plus rapidement les moyens à mettre en œuvre.

Les différents modules ont été suivis par plus de 5 800 salariés de la SNCF en 2022.

De plus, les rendez-vous de la RSE, des réunions ouvertes à tous sur la mise en œuvre de la stratégie RSE 2020-2030, réunissent en moyenne 650 participants par session. Elles abordent une thématique RSE différente à chaque fois, avec l'intervention de responsables de projets et des témoignages d'actions. Sept rendez-vous de la RSE ont eu lieu en 2022.

Et aussi... Les « fresqueurs » du rail. C'est un collectif volontaire d'une cinquantaine de salariés qui animent des fresques du climat à la demande des managers de la SNCF, en plus de leurs missions. Ces ateliers permettent de comprendre l'essentiel des enjeux climatiques pour passer à l'action, avec plus de 1 000 participants en 2022. En 2023, les salariés SNCF pourront se former et devenir fresqueurs du Rail pour la fresque du Climat au sein du Lab SNCF Impact. L'objectif est d'accroître l'impact et l'efficacité de la sensibilisation sur ces sujets.

En complément, la SNCF finalise une « Fresque de la RSE », qui fait le lien entre les enjeux globaux de la RSE, la stratégie RSE du groupe SNCF, et les actions que les entités peuvent mettre en œuvre dans le cadre de leurs projets d'équipe. Cette fresque de la RSE est conçue comme un outil managérial de sensibilisation, d'engagement et de structuration du pilier RSE des projets d'entité.

Autres formations et campagnes RSE dans les sociétés de la SNCF

Outre les webinaires et conférences organisés régulièrement dans toute l'entreprise, des programmes de formation dédiés et des campagnes internes récurrentes sensibilisent les salariés.

- **TER**, dans le cadre de son programme écologique PlaneTER, a lancé deux formations. L'une à destination de tous ses salariés, en 2020, intitulée « PlaneTER pour agir » a été ouverte à 10 000 apprenants soit un tiers des agents TER, dont près de 60% l'ont terminée. Au programme, l'énergie, les enjeux climatiques, les leviers d'action... L'autre lancée mi-2022, « Ambition PlaneTER », s'adresse à l'encadrement pour mieux mobiliser les équipes sur les objectifs environnementaux à atteindre. 270 managers sur 1 200 ont été formés.

- **TGV-INTERCITÉS** a déployé dans le cadre de son programme Planète Voyages un e-learning en deux volets : un volet climat énergie de 1h et un volet économie circulaire de 1h30. Objectif : comprendre les grands enjeux et donner un éclairage sur les applications concrètes de l'activité afin de déclencher chez les salariés les bons réflexes. Le déploiement a démarré avec 800 salariés en mars 2022, puis s'est ouvert aux 17 000

salariés en juin. Résultat : à fin 2022, 8% des salariés TGV-INTERCITÉS ont finalisé le parcours de formation.

Par ailleurs, 500 salariés ont signé le manifeste sur la politique environnementale de TGV-INTERCITÉS, plus de 450 se sont formés aux écogestes du quotidien et ont déclaré plus de 1 600 actions sur une plateforme, et près de 600 personnes ont suivi le Pitch Climat, une conférence interactive collective sur les enjeux climatiques. Enfin, l'ensemble des cadres dirigeants a débattu des transformations durables nécessaires au sein de l'entreprise.

– **Transilien** a notamment organisé plusieurs fresques du climat, déployé à l'automne 2022 une campagne interne sur la sobriété énergétique auprès des établissements de toutes les lignes d'Île-de-France et communiqué aux 12 000 salariés les actions et objectifs RSE de son « Manifeste pour une mobilité verte et responsable en Île-de-France ».

– **Chez SNCF Gares & Connexions**, un réseau de huit correspondants RSE anime le plan d'action RSE sur leur territoire. Par ailleurs, des ateliers et conférences de sensibilisation des salariés ont été organisés dans le cadre de la Semaine européenne du développement durable, avec notamment un atelier MyCO₂ de calcul de l'empreinte carbone personnelle et une présentation du bilan de gaz à effet de serre de la société.

– **Le plan d'action sobriété de Fret SNCF**, plus tourné vers l'économie d'énergie que l'impact carbone, est relayé aux 5 400 salariés de Fret SNCF. Une information « métier » est déployée auprès des 1 400 conducteurs et au niveau de toutes les activités de Rail Logistics Europe.

– **Chez Keolis**, l'Institut Keolis développe les compétences sur la transition énergétique pour les directeurs, managers, mainteneurs et conducteurs avec un cursus de plus de 30 programmes de formation. Cela représente environ 1 500 personnes formées en 2022.

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Recrutements en CDI en France (nb) - Groupe	10 565	11 622	14 305
Contrats en alternance en France (nb) - Groupe hors GEODIS en 2022	7 109	8 139	4 890
Part des salariés ayant bénéficié au moins d'une formation, en France (%) - Groupe hors GEODIS	62,00	69,00	76,70
Nombre total d'heures de formation (en milliers) - Groupe hors GEODIS	4 591	5 228	5 474
Licenciements (nb) - Groupe	10 739	6 485	4 090
Turnover (%) - Groupe	9,2	11,7	13,9

8.3 FAVORISER LES CONDITIONS D'UN DIALOGUE SOCIAL NOURRI

8.3.1 Contexte

En lien direct avec la crise internationale née de la guerre en Ukraine et dans un contexte d'inflation élevée, la question du pouvoir d'achat a pris une importance toute particulière pour les salariés. Parallèlement, l'accélération de l'ouverture à la concurrence rend nécessaire la définition d'un cadre social de haut niveau pour les salariés appelés à être transférés dans les sociétés dédiées nouvellement créées, et la mise en place de

principes de branche pour la classification des emplois et la rémunération.

8.3.2 Nos engagements

– Garantir les principes de cohésion sociale au sein de la SNCF, en prenant les mesures salariales appropriées, en s'attachant à protéger les plus fragiles, et en déployant la nouvelle classification des emplois ainsi que des principes de rémunération uniques pour tous les salariés contractuels.

– Garantir les droits afférents au Statut et poursuivre l'édification d'un cadre social de haut niveau garanti pour les salariés transférés dans les nouvelles sociétés.

8.3.3 Politique et actions

Le dialogue social à la SNCF est crucial pour garantir, conformément à sa raison d'être, l'engagement des salariés dans l'évolution des activités des cinq sociétés ferroviaires au niveau local, régional et national. En 2022, la SNCF s'est attachée à établir avec les organisations syndicales représentatives un dialogue régulier sur les salaires et la rémunération. Ce dialogue a pris en compte les effets de l'inflation sur le pouvoir d'achat des salariés ainsi que les capacités à y répondre. L'entreprise est elle-même confrontée à la hausse des coûts de l'énergie.

Un programme d'amélioration du dialogue social de proximité a été déployé en 2022. Il s'est traduit notamment par :

– Une charte portant dix recommandations d'amélioration du dialogue social signée par les cinq présidents des sociétés.

– Un programme de formations et sensibilisation aux enjeux du dialogue social : conférences sociales, e-learning à destination des managers de proximité...

– Un partage des retours d'expérience du fonctionnement des nouvelles instances de représentation du personnel

– Le démarrage d'une négociation sur les parcours professionnels des détenteurs d'un mandat électif ou syndical.

En 2022, les partenaires sociaux ont également :

– Actualisé le Statut en révisant les éléments devenus obsolètes du fait des évolutions législatives, et en y incorporant des droits nouveaux adaptés

– Poursuivi la négociation du cadre social à établir dans les sociétés appelées à répondre aux appels d'offres des régions, autorités organisatrices de transport

– Renouvelé l'accord sur l'emploi des salariés en situation de handicap, dans le cadre des politiques d'inclusion promues par la SNCF.

Les instances représentatives du personnel (IRP)

Le droit d'association des salariés ainsi que le droit syndical, le droit à la négociation, la protection des salariés élus du personnel ou syndiqués, et la non-discrimination syndicale sont garantis par les différents textes internes à la SNCF comme par le Code du travail en France dans les articles L2141-1 à L2146-2.

CSE : Comité social et économique (Article L2311-1 à L2317-2)

Il y a 33 CSE au sein de la SNCF : un CSE pour la SA SNCF, un CSE pour SNCF Gares & Connexions, un CSE pour Fret SNCF, 24 CSE au sein de SNCF Voyageurs et six CSE au sein de SNCF Réseau. Chaque CSE est composé des représentants des salariés et présidé par un représentant de l'entreprise. Les CSE se réunissent douze fois par an. Un CSE Central est mis en place chez SNCF Voyageurs et SNCF Réseau car elles disposent de plusieurs CSE.

Les sociétés Keolis et GEODIS ont leurs propres représentants des salariés au sein des CSE.

Instance commune

L'Instance commune est une instance consultative commune à toutes les sociétés de la SNCF. Les attributions de l'instance commune ont été définies par accord collectif. Elle assure notamment la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles et est consultée sur certains thèmes relevant de la politique sociale, des conditions de travail et de l'emploi et des orientations stratégiques ferroviaires dans les conditions déterminées par accord collectif. Elle peut également être consultée ponctuellement sur un projet soumis pour décision au conseil d'administration de la SA SNCF, et appelé à être déployé sur au moins deux des sociétés du périmètre de l'instance commune. Elle se réunit au moins deux fois par an en session ordinaire.

Les sociétés Keolis et GEODIS ont leurs propres représentants des salariés au sein de CSE centraux.

Comité de groupe

Un comité de groupe est constitué au sein du Groupe formé par une entreprise dominante, la SA SNCF, et les entreprises qu'elle contrôle, implantées en France. Il s'agit d'une instance d'information et de dialogue n'ayant pas de rôle consultatif.

Le comité de groupe ne se substitue pas aux CSE dans les entreprises du Groupe. Sa création a pour but d'assurer aux représentants du personnel une information plus complète à un niveau supérieur à celui de l'entreprise dans laquelle ces derniers exercent leurs fonctions.

Composé de 30 membres, le comité est réuni trois fois par an en session ordinaire.

Comité d'entreprise européen (CEE)

Le comité d'entreprise européen est une instance consultative instituée à la SNCF en 2012 conformément à l'obligation légale reposant sur les groupes d'entreprises de dimension communautaire. Le but poursuivi par cette instance est de garantir le droit des salariés à l'information et à la consultation à l'échelon européen.

La compétence de l'institution porte sur les questions transnationales, c'est-à-dire concernant l'ensemble du groupe d'entreprises de dimension communautaire ou au moins deux entreprises ou établissements du groupe situés dans deux États membres de l'UE ou de l'AELE dans lesquels sont implantées des sociétés sur lesquelles la SNCF exerce son contrôle ou une influence dominante.

Le comité d'entreprise européen de la SNCF est constitué de 27 membres, issus des pays suivants : France 10, Suède 2, Allemagne 2, Belgique 2, Pays-Bas 2, Danemark 2, Italie 2, Espagne 1, Hongrie 1, Pologne 2, Norvège 1. Il est composé de représentants des salariés des différents pays européens dont les effectifs sont égaux ou supérieurs à 150 salariés. Le CEE se réunit deux fois par an en session ordinaire.

Par ailleurs, des représentants des salariés siègent aux conseils d'administration des différentes sociétés du Groupe. Le conseil d'administration de la SA SNCF est composé de douze représentants dont un tiers élus par les salariés du Groupe. Le mandat des quatre administrateurs salariés est de quatre ans.

Moyens de communication mis à disposition des organisations syndicales

Un accord collectif relatif aux moyens de communication modernisés mis à la disposition des organisations syndicales du Groupe Public Ferroviaire, signé en 2017, permet notamment aux salariés d'accéder aux sites internet des fédérations syndicales à partir d'un poste

informatique connecté au réseau d'entreprise. Les organisations syndicales, CSE et instance commune sont autorisés à s'adresser aux salariés en utilisant la messagerie professionnelle.

Résultat des élections professionnelles 2022

Suite aux élections professionnelles de la SNCF, du 17 au 24 novembre 2022, la CGT reste majoritaire avec 32,44% des voix (34,02% en 2018). Ensuite viennent UNSA-Ferroviaire avec 22,10% des voix (23,96% en 2018), SUD-Rail avec 18,67% (17,28% en 2018), CFDT avec 15,94% (14,30% en 2018), FO avec 7,79% (7,63% en 2018), CFE-CGC 4,07% (4,94% en 2018) et CAT (Confédération autonome du travail) 0,2%.

Les élections professionnelles se déroulent tous les quatre ans pour désigner les représentants des salariés de l'entreprise ferroviaire aux CSE. Pour être représentative dans un CSE, une organisation syndicale doit recueillir au moins 10% des suffrages au premier tour. La représentativité permet de siéger lors des négociations des accords collectifs.

– CGT, UNSA-Ferroviaire, SUD-Rail et CFDT sont représentatives à l'échelle du groupe constitué des cinq sociétés ferroviaires SNCF, périmètre sur lequel elles ont recueilli au moins 10% des suffrages valablement exprimés

– CGT et UNSA-Ferroviaire sont représentatives dans 32 CSE pris isolément

– CFDT est représentative dans 28 CSE pris isolément

– SUD-Rail est représentative dans 27 CSE pris isolément

– FO est représentative dans 9 CSE, la CFE-CGC dans 3 CSE.

Mesures en faveur du pouvoir d'achat

Prime transport exceptionnelle. En juin 2022, la SNCF a attribué une prime exceptionnelle de 100 euros aux salariés les plus pénalisés par la hausse des prix du carburant. Cette prime correspondait à une prise en charge de 25 euros par mois sur une période de quatre mois et s'adressait aux équipes opérationnelles en horaires décalés et à celles dont le lieu de travail n'est pas accessible en transports en commun et qui sont contraintes d'utiliser leur véhicule personnel.

Mesures salariales. L'entreprise a annoncé le 6 juillet 2022 un relèvement des salaires conduisant à une progression salariale de 2,2% à 3,7%, suivant le niveau de rémunération des salariés, ainsi qu'une majoration de 4% à 7% des éléments variables de solde.

Ajoutées aux mesures salariales décidées en début d'année et aux revalorisations individuelles annuelles, ces actions conduisent à une hausse moyenne des rémunérations de 2,7% à effet au 1er janvier 2022 et de 3,1% à effet au 1er avril. De nouvelles négociations salariales se sont tenues en fin d'année et lors d'une table ronde le 7 décembre 2022. Les principales mesures retenues sont les suivantes :

– 3,9% en moyenne d'augmentation des salaires fixes, se décomposant en 2% du salaire et une augmentation forfaitaire annuelle de 600 euros

– 2% en moyenne d'augmentations individuelles

– Revalorisation de 4% des indemnités de travail de nuit, dimanche et jours fériés

– Revalorisation de 2% des autres indemnités de production

– Des mesures tendant à faciliter les déroulements de carrière des salariés statutaires et contractuels

- Un forfait mobilité durable de 400 euros ainsi qu'une aide à l'achat d'un vélo, classique ou électrique, de 150 euros
- Une « prime carburant » de 150 euros
- La rétroactivité des mesures décidées en juillet 2022 au 1er janvier 2022.

Chiffres clé 2022 à la SNCF

- Rémunération mensuelle moyenne brute : 3 624 euros
- Écart entre les 10% plus hauts et les 10% plus bas salaires : 2,84

Actualisation du Statut

Une nouvelle mise à jour du Statut des salariés au cadre permanent a été proposée aux organisations syndicales, en avril 2022, puis en Commission du Statut en mai, avant d'être approuvée par le conseil d'administration de la SA SNCF en juin.

Elle permet à ce texte d'être mis en adéquation avec les évolutions du Groupe et de son environnement, notamment législatif. Grâce à cette nécessaire actualisation, le Statut demeure le cadre garantissant aux salariés statutaires la bonne application de tous leurs droits. Elle conforte également les droits des salariés du cadre permanent appelés, le cas échéant, à être transférés dans une société dédiée créée pour répondre aux appels d'offres des autorités organisatrices.

Nouvelle classification des emplois SNCF

La SNCF a mis en œuvre au 1er juillet 2022 la nouvelle classification des emplois fixée par l'accord signé dans la branche ferroviaire en décembre 2021. Cette transposition met en adéquation les références de la SNCF avec les règles applicables dans toutes les entreprises ferroviaires du pays. Objectif : disposer d'un cadre commun et protecteur à l'échelle de la branche.

Celle-ci se dote, accord après accord, d'une Convention collective nationale rendue nécessaire par la généralisation de l'ouverture à la concurrence du secteur. La nouvelle classification n'a aucune incidence sur la rémunération ou le processus de déroulement de carrière des personnels statutaires. Elle permet, parallèlement, une harmonisation des règles de rémunération des personnels contractuels, qui dépendaient jusque-là de cinq régimes différents. Résultat : une plus grande cohérence des règles et une meilleure cohésion sociale.

9e accord sur l'emploi des salariés en situation de handicap

La SNCF a signé le 31 janvier 2022 avec l'UNSA-Ferroviaire, SUD-Rail et la CFDT Cheminots un 9e accord pour mieux accompagner les salariés en situation de handicap. Précurseur, la SNCF avait signé le 1er accord en 1992. Conclu pour trois ans, le nouvel accord 2022-2024 engage les sociétés SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ainsi que Fret SNCF. Le texte confirme l'ambition partagée de garantir aux personnes concernées la mise en œuvre de politiques RH et managériales inclusives. Objectif : atteindre le taux légal d'emploi de 6% de salariés handicapés au niveau du groupe ferroviaire qui s'élève à 5,18% en 2021. Il prévoit notamment :

- D'assurer un suivi collectif renforcé des feuilles de route des sociétés, en intégrant dorénavant dans des comités de pilotage annuels des représentants de chaque société ferroviaire.
- De renforcer la professionnalisation de l'accompagnement des personnes concernées et de favoriser l'accès aux aides existantes pour celles qui sont

déjà présentes dans l'entreprise, en les encourageant à déclarer leur handicap.

- De garantir l'égalité des chances dans l'évolution professionnelle, avec le lancement d'un audit pour identifier les éventuels écarts d'évolution professionnelle et les traiter.

Accompagnement des salariés transférés à la concurrence

La SNCF a choisi de répondre systématiquement à tous les appels d'offres de lots de transports régionaux ouverts à la concurrence par la mise en place de sociétés dédiées. La direction a ainsi conduit, à partir de mai 2021, une négociation avec les organisations syndicales, sur le cadre social applicable aux salariés de la SNCF appelés à être transférés pour assurer l'exploitation des lignes ainsi attribuées par les autorités organisatrices de transport. L'objectif est de garantir pour ces salariés le maintien des grands fondamentaux figurant dans le Statut et dans certains accords collectifs et directives dont ils bénéficient aujourd'hui. Ce cadre social leur assure aussi des possibilités de mobilité et de parcours professionnels vers et entre les cinq sociétés ferroviaires, ainsi que l'accès aux dispositifs internes de promotion proposés par la SNCF.

Dans la concurrence, préserver un cadre social de haut niveau

En cas de perte d'un appel d'offres lancé par une autorité organisatrice, des salariés seraient amenés à être transférés à des entreprises concurrentes. Afin de leur garantir un cadre social protecteur, un accord dit « sac à dos social » a été négocié et validé au sein de la branche ferroviaire. En complément de ce que prévoyait la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018 – à savoir le maintien du régime spécial de retraites et de la garantie de l'emploi pour les salariés statutaires et le maintien de la rémunération nette de douze derniers mois –, l'accord prévoit notamment :

- Le maintien du droit aux facilités de circulation
- Le maintien dans le logement attribué par la SNCF
- La possibilité d'accès aux médecins spécialistes des centres SNCF.

Communication sur les conditions de transfert en région

Pour se préparer à l'ouverture à la concurrence, les managers sont formés au travers de webinaires, de livrets ou de journées d'information. La région TER Grand Est a par exemple constitué une équipe de 15 premiers référents volontaires. Ils ont suivi notamment deux journées de formation pour :

- Démultiplier sur le terrain l'information sur le cadre légal d'ouverture à la concurrence, le calendrier de l'appel d'offres, les candidats et les lots concernés
- Répondre aux inquiétudes des salariés et leur donner envie de gagner l'appel d'offres avec la SNCF.

Zoom sur TER SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur, concerné par un transfert

Première en France à ouvrir deux lots de son réseau ferroviaire TER à la concurrence, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a retenu au terme d'un appel d'offres deux opérateurs pour 2025 sur un tiers du trafic :

- Transdev sur le premier lot, représentant 10 % du trafic régional
- La SNCF sur le deuxième lot, représentant 23 % du trafic régional. Elle conserve 90% du trafic régional.

Pour assurer le transfert des salariés concernés vers le nouvel opérateur et vers la société SNCF Sud-Azur, créée lors de l'appel d'offres, l'entreprise a mis en place fin 2021 un plan d'accompagnement. Au-delà des formalités légales d'information des salariés et des garanties liées à leur contrat de travail initial, il comprend :

- Un dispositif de co-construction des futures organisations de SNCF Voyageurs et SNCF Sud-Azur
- Deux catégories de groupes de travail : agents et managers
- La formation des managers avec cinq séminaires pour accompagner la transformation des organisations, dont des ateliers interactifs animés par les services d'appui psychologique, de l'action sociale et médicaux. Objectif : donner des clés pour repérer les signaux faibles dans leurs équipes face au changement et relayer les alertes. C'est aussi pour veiller à leur propre écoute puisqu'eux aussi sont impactés par les transformations.

Résultat : les managers ont rencontré plus de 900 agents au fil de 42 réunions d'information sur différents sites de la région, entre janvier et juin 2022. Ils leur ont expliqué le fonctionnement de la nouvelle société SNCF Sud-Azur, le processus et les modalités de transfert vers cette entité.

À terme, 511 ETP (équivalent temps plein) seront transférés vers SNCF Sud-Azur et 163 vers Transdev. Des rencontres régulières sur l'avancée du processus de transfert se poursuivront en 2023 avec les salariés.

Zoom sur deux accords collectifs liés à l'organisation du travail à la SNCF

Accord collectif sur le temps de travail du 07 juin 2016

La durée hebdomadaire du travail varie selon les métiers dans les cinq sociétés ferroviaires. Elle est en moyenne sur une année complète de 35 heures par semaine. Les trains circulant 24h/24, 7j/7 et 365 jours par an, l'organisation du travail des métiers directement en lien avec la circulation des trains est adaptée en conséquence, qu'il s'agisse des horaires et plannings ou de l'organisation des congés et repos.

La durée du travail de référence est fixée annuellement à 1 568 heures ou 1 589 heures selon le régime de travail du salarié. Il existe au sein de la SNCF deux grandes familles d'organisation du travail : les sédentaires et les roulants (chefs de bord et conducteurs) avec des déclinaisons en fonction des conditions d'exercice des métiers.

Chiffres-clés 2022 - SNCF

- Part des salariés à temps partiel : 8,47%
- Part des femmes à temps partiel : 19,25%
- Part des hommes à temps partiel : 5,27%

Accord collectif sur le télétravail du 7 juillet 2017

Après avoir eu recours massivement au télétravail durant les confinements, quand il était compatible avec le métier exercé, la SNCF l'a pérennisé. Le télétravail est aujourd'hui conforté comme une organisation du travail et des équipes qui a toute sa place à la SNCF. Fin 2021, l'entreprise a complété l'accord collectif de 2017 par une formule plus souple (4 à 10 jours par mois) pour s'adapter aux organisations locales, et par une meilleure indemnisation pour l'équipement à domicile. En 2022, plus de 36 000 salariés dont les postes le permettent exercent le télétravail au sein des cinq sociétés ferroviaires. Cette pratique fait l'objet d'un avenant au contrat de travail avec l'accord du manager.

Chiffres-clés 2022 – SNCF

- Part des salariés de la SNCF en télétravail : 29%
- Part des femmes en télétravail : 50%
- Part des hommes en télétravail : 23%

Les trois conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont détaillées dans les Comptes consolidés annuels Groupe SNCF, 5.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Journées perdues par agent suite à mouvement social (nb) - SNCF	1,35	0,47	0,94

8.4 GARANTIR SANTÉ ET SÉCURITÉ DANS LE GROUPE

8.4.1 Contexte

La SNCF place l'humain au cœur de son projet d'entreprise et de ses ambitions de développement. C'est pourquoi la santé, la sécurité et la qualité de vie au travail font l'objet d'une politique globale pilotée au plus haut niveau. Cette politique est renforcée depuis 2015 par son programme PRISME de transformation de la culture sécurité, qui traite la santé et sécurité au travail (SST) au même niveau que la sécurité de l'exploitation ferroviaire. En 2022, la SNCF a poursuivi ses actions pour réduire les risques à la source, tout en veillant au bien-être de ses salariés, notamment les plus fragiles.

8.4.2 Nos engagements

- Éviter les risques et combattre les risques à la source
- Évaluer, prévenir et maîtriser l'ensemble des risques liés à la sécurité, à la santé et à la qualité de vie au travail des salariés.
- Contribuer dans notre politique de prévention à ce que chaque salarié et sous-traitant de la SNCF puisse réaliser ses missions dans des conditions optimales de sécurité.

8.4.3 Politique et actions

La SNCF accorde une importance majeure à la santé et la sécurité de ses salariés au quotidien et le rappelle cette année encore à travers les dispositifs sociaux et médicaux mis à disposition et ses actions de prévention des risques.

Dans une approche visant à mieux connaître et prendre en compte les risques, les actions de la SNCF en santé et sécurité au travail s'inscrivent dans une volonté de dialogue sécurité et de libération de la parole, leviers majeurs du programme PRISME. Les actions prioritaires se sont concrétisées en 2022 par :

- **La fin du déploiement de la transformation managériale SST** avec 14 000 managers formés sur 200 établissements et 1 000 référents coachés. Cela contribue à l'intégration des standards de l'excellence opérationnelle dans les pratiques managériales et notamment à la mise en œuvre des routines sécurité auprès des équipes. L'élargissement de cette formation basée sur le Savoir Voir – Savoir Dire aux opérateurs de terrain est en cours.
- **L'appropriation et l'ancrage des « règles qui sauvent ».** Élaborées de manière participative par des opérateurs, des managers et des experts de la SNCF pour refléter les risques des situations quotidiennes de travail, ces cinq règles doivent être respectées en toute circonstance pour sauver des vies, éviter les accidents ou en diminuer les conséquences. Elles concernent l'ensemble des personnels et sont complétées pour certains métiers par d'autres règles plus spécifiques. Les cinq sociétés ferroviaires ont poursuivi en 2022 ce travail d'ancrage, notamment à l'occasion des routines

managériales. Chez SNCF Réseau, elles ont fait l'objet d'une animation mensuelle auprès de ses salariés et de son réseau d'entreprises partenaires.

Pour plus de détails : voir 4.1 et Plan de vigilance, 3.2.

Accidents du travail : tous acteurs de la prévention

La sécurité et la santé des salariés restent une préoccupation permanente et un axe d'amélioration des conditions de travail. L'enjeu est de réduire à la fois la gravité et la fréquence des accidents du travail. Au-delà des actions de fond conduites dans chaque société de la SNCF, des mesures complémentaires contribuant à la baisse de l'accidentologie au travail se sont poursuivies en 2022, notamment sur :

- **Le risque électrique**, avec notamment l'analyse des causes profondes des événements les plus graves, la conduite de plans d'action et de campagnes de prévention, par exemple sur la maintenance du matériel chez SNCF Voyageurs, ou encore la création de modules de sensibilisation pour tous les salariés concernés par ce risque.
- **Les risques liés aux situations de co-activité** avec la mise à disposition d'un module e-learning depuis octobre 2022 dans les cinq sociétés ferroviaires et des actions spécifiques menées auprès d'entreprises extérieures par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
- **Les risques liés aux cheminements**, avec la modélisation des risques de chute de plain-pied et par dénivellation, une expérimentation de type « Nudge SST » (science comportementale) dans cinq sites et une campagne de sensibilisation « Se déplacer à pied en sécurité » dans toutes les sociétés depuis octobre 2022.
- **Les risques d'atteintes aux personnes**, avec une analyse des situations les plus significatives intégrant les facteurs organisationnels et humains, le déploiement de l'application SurTE2 pour activer une alerte en toute discrétion, la campagne anti-insultes lancée en novembre 2022, la généralisation de l'équipement en caméras piéton de la Sûreté ferroviaire (400 caméras) et des agents volontaires au contact client (1 900 caméras).
- **Le risque routier**, avec la poursuite du dispositif de sensibilisation au sein des cinq sociétés, notamment les journées de la sécurité routière au travail qui se sont tenues du 9 au 13 mai 2022.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.2.3.

Une ligne directe pour les questions de sécurité

canalsecurite@sncf.fr s'inscrit pleinement dans la démarche du programme PRISME. Depuis sept ans, cet outil permet à chaque salarié de remonter directement à l'Inspection générale de la SNCF tout sujet de préoccupation sur la sécurité : alerte sur un risque identifié dans l'exercice de son métier, recherche d'éléments de réponse sur une question de fond ou d'un éclairage sur la réglementation, ou tout autre sujet concernant la sécurité et santé au travail, la sûreté ou la cybersécurité.

Toutes les remontées sont traitées. Cela représente en moyenne entre 100 et 150 dossiers par an. L'outil contribue ainsi à une identification plus précoce des « précurseurs » qui peuvent conduire à l'incident. Il est complémentaire des autres moyens disponibles, dont l'application Vigi-Express, pour signaler des anomalies susceptibles d'affecter la sécurité des installations ferroviaires.

Prévenir les risques psychosociaux

Sur la base d'une approche pluridisciplinaire et la synergie des actions, la SNCF a modifié l'organisation et le pilotage de la prévention des risques psychosociaux (RPS) à

l'usage des managers, des acteurs RH, et des préventeurs. Ainsi, une nouvelle entité regroupe la politique qualité de vie et conditions de travail (QVCT), la prévention des RPS et le dispositif de médiation, désormais plus proche de la politique de santé et sécurité au travail. Objectif : optimiser l'accompagnement des transitions de l'entreprise.

En outre, une réflexion a été engagée afin d'éclaircir les responsabilités en jeu sur la prévention des RPS pour les différentes entités de l'entreprise.

Enfin, un dispositif commun, en matière de méthodologie et d'accès aux données, permettra aux sociétés en responsabilité d'agir en prévention avec un suivi et un contrôle adaptés des RPS.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3.3.

Services médicaux : les soins et la SST en proximité

Prévention et santé au travail. La médecine du travail répond à l'obligation de tout employeur d'organiser la surveillance médicale de la santé et de la sécurité de ses salariés dans un objectif de prévention des risques et maladies professionnelles. Elle est organisée autour de 23 cabinets médicaux régionaux et 76 cabinets médicaux périphériques dont 20 implantés en technicentre. Les salariés sont suivis par 95 médecins de travail et 230 infirmiers en santé au travail. Outre les visites obligatoires, les salariés peuvent être reçus à leur demande. Chaque année, 110 000 rendez-vous médicaux en moyenne sont réalisés, tous types de visites confondues.

Spécialistes accessibles à tous en médecine de soins.

Ophthalmologues, cardiologues, gynécologues... En septembre 2022, la SNCF a élargi aux salariés contractuels l'accès aux consultations de médecine spécialisée dans les centres médicaux SNCF. Dans un contexte de pénurie de médecins spécialisés, ce service jusqu'alors réservé aux salariés statutaires permet à l'ensemble des salariés des cinq sociétés ferroviaires de consulter des spécialistes sans avance de frais et avec des délais de rendez-vous réduits par rapport à ceux de la médecine de ville. Ce dispositif ne concerne pas la médecine générale qui reste accessible aux agents statutaires.

Pôle de soutien psychologique. Les 27 psychologues cliniciens de la SNCF accompagnent les salariés suite à des difficultés d'ordre professionnel de deux façons :

- L'entretien individuel à la demande du salarié,
- L'entretien de groupe auprès de plusieurs salariés victimes ou témoins d'un même événement.

Le premier contact est assuré par le numéro vert salarié qui fonctionne 24h/24 toute l'année. Des interventions de groupe sont également proposées en accompagnement des conséquences des réorganisations. Les psychologues cliniciens assurent enfin une mission de prévention à travers des formations pour le compte des activités : 814 journées de formation en 2022.

Action sociale : une palette d'aides au quotidien

L'Action sociale propose à tous les salariés et leur famille des services gratuits pour mieux concilier vie professionnelle et personnelle. Il peut s'agir d'aide à domicile après une hospitalisation, de la gestion du surendettement, d'un soutien psychologique... Ce peut être aussi pour s'informer ou se faire aider dans l'accès au logement, l'orientation scolaire des enfants, le rôle d'aïdant pour des proches en perte d'autonomie (maladie, handicap, grand âge). Les réponses sont plurielles, c'est pourquoi l'Action sociale travaille, selon les situations, en lien avec les services médicaux ou administratifs, des professionnels RH ou encore l'Agence logement. Ces

travailleurs sociaux interviennent aussi en soutien des managers.

En 2021, près de 50 000 entretiens ont été réalisés dans le cadre de l'accompagnement social de plus de 12 500 salariés. En outre, 14 181 appels et 1 485 mails ont été traités par le N° Vert de l'Action sociale.

Zoom sur l'accompagnement des aidants

Des rendez-vous trimestriels organisés sur tout le territoire offrent un espace d'échanges entre aidants. En outre, un webinaire annuel informe l'ensemble des salariés sur les dispositifs dans et hors de l'entreprise.

L'accompagnement personnalisé de l'Action sociale prévoit notamment :

- Des conseils et un accompagnement sur le lieu de travail ou à domicile
- Des prestations financières délivrées après évaluation sociale
- Une participation à des séjours de répit pour les aidants ou / et la personne dont ils prennent soin. En 2021, 343 actifs en ont bénéficié. Cette activité est en hausse de près de 60% depuis 2020.

Atout conduite, un programme aussi axé SST

Initié en 2020, le programme Atout conduite vise à améliorer la sécurité, la qualité de vie au travail, les conditions d'exercice du métier et le management des conducteurs de la SNCF, y compris la conduite de manœuvre. C'est un préalable nécessaire pour mobiliser la conduite au service de la performance et de la satisfaction client, au même titre que les autres programmes nationaux sur la sécurité, l'information voyageur et la ponctualité, avec lesquels il est en interaction. Atout conduite se pilote aussi en local au travers des projets d'entités « Tous SNCF ».

Parmi la vingtaine d'actions enclenchées, plusieurs portent sur :

- **La qualité de vie et les conditions de travail**, dont la propreté des cabines, l'amélioration des locaux, l'accès aux sanitaires, l'organisation du travail. D'autres prévoient un management mieux formé aux spécificités de la conduite, qui accompagne de plus près les évolutions fortes du métier, notamment dans l'utilisation d'outils digitaux et les évolutions de la réglementation. Ce peut être aussi pour faciliter les passerelles vers d'autres postes, en seconde partie de carrière.

- **La sécurité du personnel**, avec la sécurisation des cheminements, la création d'un livret des risques permettant une anticipation des risques sur la ligne, une formation à la culture sécurité, une meilleure prise en compte des bulletins de service et des retours donnés aux agents.

Certaines actions se sont déjà concrétisées. Par exemple, le nettoyage renforcé des cabines ou la sécurisation des pistes et itinéraires et le développement des rencontres inter-métiers. D'autres actions, comme l'accompagnement des changements, s'inscrivent dans une démarche à plus long terme de construction de la vision du métier.

En 2022, toutes les entités Traction ont inscrit des actions dans leur projet d'équipe ou d'entité. Des groupes de travail et groupes miroirs d'agents de conduite, de dirigeants de proximité et de dirigeants d'unité opérationnelle ont été mis en place, pour contribuer localement aux travaux d'Atout conduite. Des tournées terrain de l'équipe programme planifiées sur toute l'année 2023 viennent compléter ce dispositif.

Promotion de l'activité physique et sportive

Actions santé du service médical

En 2022, ce service a mené sous la conduite d'un médecin épidémiologiste une enquête sur le niveau d'activité physique d'environ 3 000 salariés pour servir de base à un baromètre réalisé chaque année. À cette occasion, les salariés ont été sensibilisés aux conséquences de la sédentarité par le médecin du travail ou un infirmier. Les résultats de ce baromètre donneront lieu à un plan d'action sur la lutte contre les risques liés à la sédentarité : maladies cardiovasculaires, obésité, cancer. Un nouveau site internet du service médical ouvrira en 2023 et sera accessible à tous les salariés. Il complètera les actions de communication à destination des salariés se rendant dans un cabinet médical SNCF.

Courses avec SNCF Mixité

Depuis sa création, SNCF Mixité soutient et promeut les événements sportifs qui favorisent le dépassement de soi, le partage et la solidarité. C'est aussi pour chaque participant une occasion de rencontrer d'autres personnes salariées du groupe SNCF et ainsi, d'enrichir son réseau.

Depuis 2020, SNCF Mixité a recentré ses actions sur la participation à des courses sportives soutenant des causes liées à l'égalité femmes-hommes comme la Sine Qua Non-Run (lutte contre les violences faites aux femmes), Odyssée (cancer du sein) ou l'Endorun (endométriose).

Les courses ont lieu sur tout le territoire mais aussi en distanciel et sont proposées à tous les membres du réseau par le biais des ambassades métier et régionales.

En 2022, près de 400 membres ont ainsi pu participer à une dizaine de courses dans toute la France.

[En savoir plus > Les courses avec SNCF Mixité](#)

Activités sportives dans les CSE

Les 33 CSE de l'entreprise utilisent une partie des dotations sociales versées par la SNCF pour proposer aux salariés l'accès à des activités sportives proches des lieux de travail ou le remboursement des adhésions à des clubs sportifs.

De plus, l'union sportive des cheminots de France (USCF) regroupe plus de 200 clubs et près de 60 000 adhérents. Elle s'implique aussi bien dans le sport pour tous que dans le sport de compétition et de haut niveau.

[En savoir plus > L'USCF](#)

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Taux de gravité des accidents du travail (Pour 1000 heures travaillées) - Groupe	1,66	1,77	2,03
Taux de fréquence des accidents du travail (Pour 1 000 000 heures travaillées) - Groupe	16,93	20,77	20,41
Taux d'absentéisme (maladie/blessures hors service) - Groupe	7,08	6,80	7,60

8.5 MIEUX VIVRE ENSEMBLE

8.5.1 Contexte

Pour concrétiser l'esprit de solidarité inscrit dans sa raison d'être, la SNCF compte sur ce qui fait sa force : la diversité de ses salariés. Depuis plusieurs années, l'entreprise œuvre à un vivre et travailler ensemble de qualité en développant une culture de l'inclusion. C'est

maintenant un des piliers du volet Humain de son projet stratégique « Tous SNCF ».

8.5.2 Nos engagements

- Recruter des salariés à l'image de nos clients.
- Favoriser la mise en place d'un environnement de travail inclusif offrant à tout le personnel des conditions égales de réussite.

8.5.3 Politique et actions

Engagée en faveur de l'inclusion et de la lutte contre toutes les discriminations, la SNCF s'attache à faire du mieux vivre ensemble un facteur de réussite et de performance. Sa politique diversité et inclusion agit à plusieurs niveaux :

– **L'égalité des chances**, notamment en poursuivant des actions au cœur des quartiers prioritaires de la ville, où les difficultés sociales sont des freins à l'emploi : opérations forum des Rendez-vous Égalité & compétences et accueil au sein de l'entreprise de jeunes en Service Militaire Volontaire.

– **L'insertion professionnelle des jeunes** en soutien notamment du plan « 1 Jeune, 1 Solution », la synergie intergénérationnelle et l'employabilité des seniors, en leur offrant des opportunités de développement au sein du Groupe.

– **La mixité et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes** à travers les actions du réseau SNCF Mixité qui a fêté ses 10 ans, une trajectoire déclinée dans les cinq sociétés ferroviaires et les nouveaux engagements pris dans le cadre du quatrième accord (2021-2024), notamment en matière de lutte contre les violences sexistes et sexuelles au travail et contre les violences conjugales.

– **L'intégration des personnes en situation de handicap** et leur maintien dans l'emploi ainsi que la sensibilisation des collectifs de travail au handicap, à l'aide de mesures comme le dispositif alternance Hantrain, le DuoDay, la semaine du handicap, un e-learning... qui ont été encore étoffées dans le 9e accord d'entreprise. En complément des campagnes de recrutement, la SNCF a participé en 2022 à des forums spécifiques tels que Hello handicap et Talent, et s'est associé à l'AGEFIPH⁽¹⁾ pour promouvoir ses offres d'emploi. La SNCF compte 6 760 salariés en situation de handicap déclaré. En 2021, 2 520 aménagements de poste ont permis le maintien dans l'emploi quand les conséquences du handicap constituent une gêne au travail.

– **La lutte contre la LGBTphobie**, en veillant à garantir l'égalité des droits et de traitement entre tous les salariés, quelles que soient leur orientation sexuelle et identité de genre. Outre un plan de prévention spécifique LGBT conforté par le renouvellement de son partenariat avec GARE!, la SNCF assure à tout le monde les conditions d'un environnement inclusif.

Par ailleurs, managers et salariés sont sensibilisés à la diversité et à l'inclusion, notamment grâce au Serious Game « ProDIVERSITÉ » ou à l'occasion de conférences. En outre, chaque année, en moyenne 3 000 managers et acteurs RH sont sensibilisés à la non-discrimination.

⁽¹⁾ Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées.

Labels inclusifs pour le groupe SNCF

La SNCF s'est vu décerner pour la 4e année consécutive le prix « Diversity Leader » accordé par le Financial Times en novembre 2022. Cette distinction annuelle, lancée en 2019, reconnaît l'engagement des entreprises européennes qui, au travers de leurs actions,

favorisent la diversité et l'inclusion auprès de leurs salariés.

[En savoir plus > Le prix Diversity Leader](#)

Par ailleurs, la SNCF maintient des scores compris entre 85 et 99 points dans l'Index d'égalité professionnelle Pénicaud pour les cinq sociétés ferroviaires.

Au titre de l'année 2021, les cinq sociétés de la SNCF ont obtenu les scores suivants :

- SA SNCF : 85 points
- SNCF Voyageurs : 91 points
- SNCF Réseau : 89 points
- SNCF Gares & Connexions : 99 points
- FRET SNCF : 99 points

La SNCF est au-dessus de l'objectif de 75 points fixé légalement. Cette performance reflète l'engagement pris par la SNCF en matière d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, au fil des accords successifs signés avec les partenaires sociaux depuis 2006.

[En savoir plus > Index d'égalité](#)

Ces reconnaissances s'ajoutent au label « Gender Equality & Diversity for European & International Standard » (GEEIS) que SNCF Réseau a obtenu fin février 2021. Délivré par Bureau Veritas à la suite d'audits qui évaluent les engagements et les actions des entreprises au travers de neuf critères (mixité, pratiques salariales et managériales, dialogue social, diffusion d'une culture commune...), il est accordé pour quatre ans, avec des audits de suivi intermédiaire au bout de deux ans.

Keolis est également détenteur de ce label et continue d'élargir le périmètre concerné.

GEODIS fait auditer ses pratiques dans une quinzaine de pays où l'entreprise est implantée. Après quatre pays certifiés en 2021, quatre autres ont obtenu le label GEEIS en 2022 : Allemagne, Australie, États-Unis, Pays-Bas. Sept de plus sont prévus en 2023.

Formation diversité enrichie

La SNCF a étoffé son offre de formation Diversité & Inclusion en mettant à disposition de l'ensemble de son personnel des modules de sensibilisation au sexisme et au harcèlement sexuel en réalité virtuelle. Ces modules donnent aux salariés l'occasion d'expérimenter diverses situations pour mieux comprendre les impacts du sexisme et du harcèlement sexuel et faire évoluer efficacement les comportements. Objectifs :

- Sensibiliser l'ensemble des salariés de l'entreprise à la question du sexisme et du harcèlement sexuel au travail
- Engager les salariés grâce à l'immersion dans la réalité virtuelle
- Favoriser les prises de conscience à travers l'expérimentation de situations concrètes et tangibles de la vie professionnelle.

Chiffres-clés 2022 - SNCF

- 19,3% des membres des comités de direction formés aux enjeux de la mixité via les ateliers « Mixité en jeu ».
- Objectif : 100% d'ici fin 2024.

Trajectoire Mixité 2030 au sein du Groupe

L'entreprise a défini pour ses cinq sociétés ferroviaires une trajectoire mixité composée de six domaines d'action :

- **La féminisation du recrutement** avec davantage d'opérations de sensibilisations aux métiers ferroviaires, comme le Girls' Day pour faire découvrir les métiers techniques à des jeunes filles.

Objectif : 30% de femmes dans les recrutements en 2030.
 Résultat 2022 : 20,81% de femmes recrutées en CDI en 2022 (18,5% en 2021).

– **La féminisation des instances de direction** avec plus de mesures favorisant les candidatures de femmes sur des postes clés.

– **L'égalité salariale** avec un écart des salaires à moins de 1%. Les cinq sociétés ferroviaires comptent 0,56% de taux d'écart en 2022.

– **L'équilibre de la parentalité** avec notamment des études sur les freins au congé paternité. En 2021, 90,3% des seconds parents ont eu recours au congé de paternité ou d'accueil de l'enfant. Une étude pour identifier les besoins actuels de garde d'enfants est actuellement en cours pour agir sur les besoins des salariés parents.

– **Un égal accès aux formations** grâce à des dispositifs managériaux renforcés. En 2022, l'écart d'heures de formation était en faveur des femmes qui suivaient en moyenne 1,7h de formation en plus que les hommes dans l'entreprise.

– **La lutte contre le sexisme** accentuée avec, en plus du dispositif de sensibilisation et d'alerte engagé depuis 2015, la mise en place en 2022 d'un réseau de référents de proximité sur tout le territoire : deux référents harcèlement sexuel dans chacun des 33 CSE, auxquels s'ajoutent un référent spécifique dans chacune des cinq sociétés ferroviaires.

Parmi les objectifs chiffrés présentés au conseil d'administration de la SNCF à la fin du premier semestre 2021, l'ambition est de parvenir à 25% de femmes recrutées en CDI en 2024 et à 30% en 2030 dont 40% de femmes dans l'encadrement.

Résultat 2022 : 22.9% de femmes à la SNCF dont 29% de cadres.

Ces six engagements sont en cohérence avec les feuilles de route annuelles des cinq sociétés ferroviaires, établies dans le cadre du quatrième accord collectif en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité.

Démarche OptiMixte à la SNCF

L'Accord Égalité & Mixité prévoit aussi la généralisation d'une méthodologie permettant aux établissements de réaliser leur autodiagnostic sur l'ensemble des critères de la mixité : conditions de travail, lutte contre le sexisme, effectif, promotions... Après une phase de test dans 13 établissements, OptiMixte a été déployé en 2022 dans plus de 91% des 250 établissements de la SNCF.

Récompensée par le « Prix de la mixité » remis par Ville, Rail et Transports lors du palmarès des mobilités 2022, cette démarche originale et co-construite par les membres du réseau SNCF Mixité a permis à chaque établissement de définir un plan d'action local sur les points à améliorer et de favoriser le partage de bonnes pratiques.

Indicateurs clés

	2020	2021	2022
Part de l'effectif féminin (%) - Groupe	25,4	25,9	26,0
Taux de femmes cadres (%) - Groupe	35,0	35,4	36,2

« Girls' Day - Journée de la mixité » ou les Potentielles

La SNCF a été la première entreprise française à dédier une journée pour sensibiliser les jeunes filles en cursus scolaire, dès le collège, à prendre conscience des stéréotypes de genres associés à certains métiers dits

« masculins », voire à susciter des vocations. Cet évènement ouvert depuis deux ans aux garçons permet à la SNCF de mettre à l'honneur des témoignages de femmes sur leur attachement à leur métier « qui n'a pas de genre » et leur parcours professionnel.

Le dispositif a permis depuis sa création à plus de 15 000 jeunes de découvrir les métiers de la SNCF et de promouvoir l'égalité femmes-hommes, grâce à plus de 200 salariées mobilisées.

Pour ce 11e anniversaire, le Girls' Day est devenu Les Potentielles pour souligner les ressources et compétences qui peuvent être développées par les femmes, comme par les hommes, au cours de leurs parcours scolaire et professionnel.

Combattre le sexisme et les violences sexistes et sexuelles au travail

Pour lutter contre le harcèlement sexuel dans l'entreprise, la SNCF s'appuie sur un dispositif d'alerte éthique et sur des référents harcèlement sexuel dans les différentes entités. En outre, elle met en œuvre des mesures de prévention : formations, sensibilisation, campagnes de communication... Une politique de tolérance zéro est appliquée et des mesures disciplinaires allant jusqu'au licenciement sont prises et publiées tous les ans. La SNCF est en outre partenaire de l'initiative #StOpE contre le sexisme, un collectif d'entreprises contre le harcèlement de rue.

Début 2022, la SNCF a réalisé la 4e édition de son baromètre sur la perception du sexisme dans toute l'entreprise, en y intégrant un volet spécifique sur les violences sexistes et sexuelles. Le plan d'action qui en découle vise aussi à appliquer le principe de tolérance zéro dans ce domaine et à renforcer la sensibilisation de l'ensemble du personnel et le dispositif de signalement. Il comprend :

- Le lancement d'une campagne de sensibilisation nationale pour accélérer les prises de conscience
- La formation de 100% des comités de direction avec l'atelier « Mixité en jeu » d'ici fin 2024, conformément à l'engagement issu de l'Accord Égalité & Mixité
- La mise à disposition d'un module de sensibilisation accessible et simple pour tous les salariés.

Pour plus de détails : voir Plan de vigilance, 3.3.3.

L'engagement SNCF contre les violences conjugales et leur impact en entreprise

La SNCF propose des mesures concrètes et fortes contre les violences faites aux femmes.

– Le nouvel Accord Égalité & Mixité accorde une autorisation de trois journées d'absence exceptionnelle pour aller déposer plainte, se rendre à une convocation du tribunal, à un rendez-vous chez un avocat ou auprès d'associations d'appui spécialisées.

– Le service SNCF de l'Action sociale, notamment, est en mesure d'accompagner les personnes concernées par des faits de violence.

En outre, la SNCF est partenaire du programme « One In Three Women » de la fondation Face et relaie des campagnes et des guides de prévention de ce premier réseau européen d'entreprises engagées sur ce sujet. Enfin, pour informer l'ensemble des personnels sur ces outils et dispositifs, la SNCF organise régulièrement des journées de sensibilisation en interne.

Par ailleurs, la SNCF est partenaire de la Fondation des femmes. Elle lui a dédié un fonds d'urgence durant les confinements, qui ont amplifié les violences conjugales, et

a fait circuler en son nom un train pour l'égalité entre février et mars 2022 dans neuf villes étapes.

En savoir plus > [Le Train pour l'égalité](#)

Le 9e accord Travail & handicap encourage à se déclarer

L'accord collectif pour favoriser l'emploi des personnes en situation de handicap, signé le 31 janvier 2022 par trois organisations syndicales, prévoit la mise en œuvre de feuilles de route annuelles par société et le pilotage d'objectifs volontaristes. Parmi ces objectifs, il s'agit de favoriser l'accès aux aides existantes pour les personnes concernées déjà présentes dans l'entreprise. Cela passe par l'instauration de trois jours d'absence au lieu de deux pour préparer leur dossier de RQTH (reconnaissance qualité travailleur handicapé), condition pour bénéficier d'aménagements utiles sur leur poste de travail.

L'entreprise entend aussi professionnaliser davantage l'accompagnement de ces salariés. Ainsi, au-delà du réseau des correspondants Handicap présents dans toutes les entités de la SNCF, l'ensemble des acteurs impliqués - managers, acteurs RH, action sociale, médecins, élus -, ont été sensibilisés depuis 2022, en réunion de comité de direction ou via des webinaires, pour encourager les déclarations de situation de handicap à l'employeur, en toute confiance.

Égalité des carrières. Pour que les personnes concernées ne se sentent pas freinées par leur handicap dans leur carrière, comme 46% d'entre elles l'estimaient dans une enquête en 2020 (enquête interne Ariane Conseil), l'entreprise s'engage à identifier les éventuels écarts d'évolution professionnelle et à les traiter en cas de discrimination avérée. L'entreprise a aussi systématiquement recours à une commission de maintien dans l'emploi pour tout salarié en situation de handicap déclaré en situation d'inaptitude pour raison médicale.

Formation au handicap

Parce qu'il est fondamental que la culture autour du handicap au travail soit le plus largement partagée, la SNCF finance chaque année la formation des élus des CSE et CSSCT aux enjeux du Handicap au travail et à la connaissance de l'accord collectif en place. À raison de 11 sessions offertes en 2022, 200 élus peuvent ainsi s'inscrire et 89 ont été formés en 2022.

La pluridisciplinarité de l'approche est fondamentale en matière de handicap au travail. C'est pourquoi la SNCF propose une formation à la méthodologie de maintien en emploi aux différents acteurs accompagnant les salariés en situation de handicap : managers, personnel médical, professionnels de l'Action sociale et conseillers des Agences territoriales de la mobilité. En 2022, près de 100 personnes ont pu se former.

En outre, un e-learning intitulé « Handicap & Bonnes pratiques managériales » est accessible en interne sur la plateforme de formation « Mon Académie ». Il a été suivi par 640 salariés.

Signature de la 4e Convention GARE! et SNCF

L'entreprise s'implique fortement dans la promotion de l'égalité des droits de tous ses salariés, quelles que soient leur orientation sexuelle et leur identité de genre. Après 10 ans de collaboration pour lutter contre l'exclusion, la discrimination de genre et le sexisme, la SNCF a renouvelé en 2022 son partenariat avec l'association LGBT+ Gare!. En 2023, l'entreprise renforcera son engagement pour combattre la LGBTphobie avec la signature de la charte de l'Autre Cercle, association de référence pour l'inclusion et la gestion de la diversité LGBT+ au travail.

En savoir plus > [La charte de l'Autre cercle](#)

La politique diversité & inclusion de Keolis

Keolis s'engage aussi sur l'ensemble des axes de la diversité et de l'inclusion : ethnicité, origine, âge, handicap, LGBT, insertion des publics éloignés de l'emploi...

Pour la quatrième année consécutive, Keolis a tenu un stand de recrutement sur le salon virtuel Hello Handicap. Ainsi en 2022, ce sont 66 de ses filiales qui ont publié des offres d'emploi, générant près de 300 candidatures, contre 200 en 2021. Au total, 387 offres ont été publiées et 54 entretiens réalisés.

En outre, une campagne « marque employeur » intitulée #DiversityDrivesUsForward a été lancée en juin 2022 sur les réseaux sociaux et dans la presse, au niveau du siège et dans les filiales. Reprise par de nombreuses filiales françaises et à l'international, cette campagne vise l'ensemble de ses métiers et illustre sa volonté d'accueillir tous les talents. Les engagements de Keolis en matière de diversité & inclusion sont soutenus par des actions de recrutement innovantes. Par exemple, le job dating réalisé par la filiale Keolis Lyon, #jenesuispasunCV. Organisée en lien avec des partenaires spécialisés, cette approche permet de recruter en s'affranchissant des outils traditionnels comme le CV, afin d'attirer des profils de tous horizons aux parcours diversifiés.

La médiation interne pour apaiser les conflits

Conçu il y a une douzaine d'années, le dispositif de médiation interne de la SNCF a inspiré d'autres entreprises pour apaiser les situations entre salariés en situation de conflit. Un réseau de médiateurs internes volontaires, dûment formés et agréés, permet de conduire ces médiations partout à la SNCF dans le respect de la déontologie de la profession, avec l'accord du manager et dans les conditions de confidentialité.

En 2022, 52 médiations et facilitations ont eu lieu dans les collectifs de travail. La prestation de facilitation, en particulier, aide les managers et leur équipe à trouver des règles communes d'organisation du travail basée sur la compréhension réciproque des attentes de chacun.

Les Ressources humaines de la SNCF ont choisi en 2022 de maintenir une équipe de 33 médiateurs au sein de l'entreprise. La politique de médiation vise à :

- Conforter le réseau des médiateurs, avec la formation et une nouvelle promotion de 10 médiateurs issus des cinq sociétés ferroviaires
- Mieux faire connaître la médiation en interne pour prévenir les risques psychosociaux
- Favoriser les échanges de bonnes pratiques avec le club des médiateurs internes des grandes entreprises.

De plus en plus de femmes dirigeantes d'ici 2023 chez GEODIS

La filiale mondiale de transport et de logistique du Groupe agit pour l'égalité entre les femmes et les hommes et pour changer l'image traditionnellement masculine de son secteur d'activité. Son objectif est de compter 25% de femmes cadres dirigeantes d'ici 2023. GEODIS s'appuie pour cela sur un programme de leadership qui œuvre pour davantage de mixité dans les fonctions managériales. Des progrès en la matière ont d'ores et déjà été accomplis et seront donc poursuivis.

En 2017, GEODIS comptait 13% de femmes dirigeantes contre 18% en 2020 et 23% en 2022. Pour accentuer leur progression, GEODIS a mis en place en janvier 2022 un indicateur « parité » influant sur le bonus des cadres dirigeants quand ils agissent en faveur de la féminisation

des postes-clés. Par ailleurs, en 2022, GEODIS comptait 34% de femmes managers et 40% de femmes au total.

8.6 SOUTENIR L'ENGAGEMENT DES SALARIÉS

8.6.1 Contexte

À travers plusieurs dispositifs, la SNCF encourage ses salariés à innover pour améliorer les modes de fonctionnement de l'entreprise ou à mettre leurs expertises au service d'un projet solidaire. Elle entend valoriser davantage l'engagement sociétal, au bénéfice de chaque volontaire et de la mission d'utilité publique du Groupe.

8.6.2 Nos engagements

Encourager et valoriser l'engagement sociétal de nos salariés en faveur du Groupe et de la société en général via le mécénat de compétences.

8.6.3 Politique et actions

L'engagement des salariés contribue aux missions de cohésion sociale, territoriale et d'inclusion de la SNCF partout en France. Il a aussi un objectif managérial, en reconnaissant l'implication des salariés. C'est pourquoi un volet du programme d'accompagnement SNCF&moi est consacré à cet engagement. Des collectifs et des réseaux agissent en faveur de l'environnement, de l'égalité et la mixité... Et depuis la crise sanitaire, qui a touché fortement les jeunes, de nombreux salariés réalisent notamment des missions de soutien scolaire ou d'accompagnement vers l'emploi. Aussi, l'entreprise souhaite associer davantage ses salariés à ces enjeux de société, en particulier avec des missions de mentorat de jeunes via le mécénat de compétences, et la valorisation du bénévolat.

Le mécénat de compétences s'étend à des missions longues

Mettre à profit les compétences de ses salariés est un moyen pour la SNCF de faire vivre son engagement solidaire. Pour favoriser leur engagement citoyen, l'entreprise promeut depuis 2013 le mécénat de compétences sur le temps de travail pour des missions courtes d'un à 10 jours par an. En 2022, plus de 2 700 salariés se sont impliqués auprès des 128 associations partenaires de la Fondation SNCF.

En 2021, les Ressources humaines de l'entreprise ont élargi le mécénat de compétences à des missions longues pour offrir aux volontaires une expérience utile et enrichissante dans leur parcours professionnel et personnel. Les salariés sont ainsi mis à disposition d'une des 14 associations sélectionnées par la Fondation, entre six mois et deux ans au maximum, en conservant leur salaire d'origine. Leur expérience est valorisable lors de leur retour dans l'entreprise. En 2022, près d'une soixantaine de salariés sont engagés dans une mission longue durée avec des associations œuvrant pour la solidarité, l'insertion des jeunes ou l'environnement.

Mobiliser voyageurs et salariés autour du mentorat

En septembre 2022, la Fondation SNCF et le Collectif Mentorat ont présenté l'exposition « Le Mentorat, la solidarité en action(s) » dans 23 gares SNCF sur l'ensemble du territoire. L'objectif de cet événement était de susciter de nouvelles vocations parmi l'ensemble des clients des gares.

La SNCF et sa Fondation s'attachent aussi à promouvoir ce dispositif vecteur d'égalité des chances auprès de ses salariés. Des webinaires ou lettres d'information les encouragent régulièrement à accompagner un jeune touché par les inégalités sociales ou territoriales, fragilisé dans sa scolarité, ses études ou encore ses projets professionnels. Formés à ce rôle par les associations

partenaires, les salariés volontaires exercent des missions sur leur temps de travail, via le mécénat de compétences.

Valorisé par l'entreprise, le mentorat est aussi une occasion de développer de nouvelles compétences. À l'horizon 2025, la Fondation s'est engagée à atteindre le cap des 1 000 salariés mentors et à poursuivre son soutien à plusieurs associations du Collectif Mentorat. Fin 2022, plus de 600 salariés étaient investis dans des missions de mentorat auprès de jeunes.

850 salariés volontaires mobilisés sur l'environnement

La 2e édition des Journées solidaires environnement les 4, 6 et 7 octobre 2022 a mobilisé 850 salariés de la SNCF (600 en 2021) dans 12 régions sur 45 missions. Parmi les actions réalisées sur une journée dans le cadre du mécénat de compétences : le tri des dons de particuliers dans une ressourcerie, le recyclage des objets du quotidien pour leur donner une seconde vie, la dépollution des bords des littoraux, la participation aux travaux d'éco-construction d'une ferme pour offrir une fin de vie paisible aux animaux, ou encore l'aménagement d'un jardin partagé dont les produits seront distribués aux Restos du Cœur. Cette opération nationale installe durablement l'environnement au cœur des engagements des salariés de l'entreprise.

Engagement collectif avec SNCF Mixité

Réfléchir et agir pour la mixité, l'égalité des chances entre les femmes et les hommes, lutter contre les stéréotypes de genre et le sexisme dans l'entreprise et au-delà, créer des outils pratiques pour diagnostiquer et favoriser la mixité partout dans l'entreprise... Tels sont les engagements de la SNCF, notamment via son réseau SNCF Mixité. Il s'agit d'un des premiers réseaux d'entreprises dédié à la mixité en France, qui a fêté en 2022 ses 10 ans d'existence. Parmi ses 11 000 membres, 23 % sont des hommes, et le réseau compte en augmenter le nombre.

Actif partout en France avec des ambassades dans toutes les régions,

le réseau propose tout au long de l'année des programmes, ateliers, conférences, podcasts pour sensibiliser aux enjeux de mixité et faire bouger les lignes. Parmi le programme de mentorat, et les ateliers organisés par les ambassades régionales : « Comment lutter contre le burn-out au féminin », « Jamais sans eux : l'égalité c'est aussi l'affaire des hommes », « En finir avec le complexe d'imposture » ... Avec notamment 7 000 personnes sensibilisées à la lutte contre le sexisme, 600 mentorats et 60 réseaux partenaires depuis 10 ans, SNCF Mixité contribue avec les ressources humaines de l'entreprise à la mise en œuvre de la trajectoire mixité 2030.

Une opération « Coups de Cœurs » revisitée

Créé pour apporter chaque année des financements à des associations dans lesquelles des salariés SNCF sont bénévoles, le dispositif des « Coups de Cœurs Solidaires » a été refondu en 2022 pour élargir son périmètre.

En effet, à partir de l'édition de janvier 2023, les bénévoles et les sympathisants pourront mettre à l'honneur un projet associatif qui leur tient à cœur, dans le cadre cette fois des « Coups de Cœur Citoyens ».

9. RAPPORT ANNUEL DE LA TRAJECTOIRE CARBONE DES ACTIVITÉS SNCF EN FRANCE

9.1 CONTEXTE

La stratégie RSE du groupe SNCF pour la période 2020-2030 définit le développement durable comme un axe clé au service des ambitions de l'entreprise.

Cela place la transition énergétique parmi les chantiers majeurs du Groupe. En effet, le groupe SNCF se doit de maîtriser ses consommations d'énergie et de décarboner ses activités, tout en améliorant son attractivité pour accélérer le report modal vers le ferroviaire, indispensable à la réussite de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) dans le secteur des transports. Ce rapport a pour objectif de rendre compte de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre du groupe SNCF, conformément à l'arrêté du 2 novembre 2021 pris en application de l'article 66 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

Ce document présente ainsi :

- Les engagements pris par le Groupe
- Les trajectoires prévisionnelles de décarbonation
- Le travail en cours sur le plan d'action pour y parvenir.

9.2 ENGAGEMENTS DU GROUPE SNCF

Conformément à l'article 66 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020, des engagements de réduction des émissions de GES ont été pris par le groupe SNCF, sur le territoire national :

- Réduire de 30% les émissions de GES (scopes 1 et 2) liées aux activités du secteur du Transport d'ici 2030, par rapport à 2015, année de référence de la SNBC
- Réduire de 50% les émissions de GES (scopes 1 et 2) liées aux activités du secteur du Bâtiment sur la même période.

Les objectifs 2050 sont la décarbonation complète des activités du secteur du Transport et du Bâtiment du Groupe sur le territoire national.

Ces engagements ont été définis en cohérence avec la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) dont les objectifs sectoriels constituent pour le groupe SNCF la référence suivie pour construire et piloter les trajectoires de transition énergétique présentées au chapitre 9.4.3.

À ce propos, la SNCF suit les travaux actuels de la SFEC (Stratégie Française Énergie Climat) qui conduiront à une nouvelle version de la SNBC en 2024, ce qui permettra d'ajuster les trajectoires.

Le respect de ces trajectoires repose sur trois principaux leviers de décarbonation :

- Sobriété énergétique
- Efficacité énergétique
- Changement de fluides énergétiques et utilisation d'évolutions technologiques.

9.3 TRAJECTOIRES PRÉVISIONNELLES DE RÉDUCTION DES GES

Les trajectoires de décarbonation du Groupe ont été construites sur la base de différents jalons temporels : un objectif long terme à 2050, un jalon intermédiaire à 2030, conformément aux engagements européens et internationaux de la France, ainsi que des jalons intermédiaires plus rapprochés en cours d'ajustement.

Compte tenu du poids de la production d'énergie dans les émissions de gaz à effet de serre par les activités de transport, le Groupe pilote ses trajectoires de réduction de ses émissions en intégrant la part relative à la production d'énergie dans les assiettes de calcul du secteur du Transport et du Bâtiment.

Ces trajectoires prévisionnelles sont bâties sur les paramètres d'entrée suivants :

– **Périmètre organisationnel** : activités en France du Groupe, dit Groupe public unifié au sens de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, soit les cinq sociétés ferroviaires françaises historiques, les activités françaises de Keolis, GEODIS, Eurostar, Thalys et les entités françaises de Rail Logistics Europe.

– **Postes d'émissions couverts** : Scopes 1 et 2 de l'énergie et scope 3 de l'énergie non inclus dans le scope 1 et 2. Les émissions significatives indirectes de GES du périmètre SNCF FR (achats de biens et services et émissions induites par les voyageurs et visiteurs) sont indiquées dans le résultat global des émissions GES dans le chapitre 5.3.2.

– **Année de référence** : 2015

– **Gaz considérés** : les derniers Bilans d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES) 2021 des cinq sociétés ferroviaires ont permis de considérer que les émissions liées à l'énergie sur les scopes 1 et 2 représentent 98% des émissions dont 97% de CO₂ et 1% de protoxyde d'azote (N₂O) et de méthane (CH₄), les fuites de fluides frigorigènes représentent 2% dont 1% d'HFCs.

– **Unités utilisées** : milliers de tonnes de CO₂e équivalent exprimés en kTCO₂e.

Le suivi des émissions de gaz à effet de serre est réalisé en prenant en compte les émissions du scope 3 liées à l'énergie. Cela permet entre autres le suivi des GES liés à l'utilisation du biocarburant B100, uniquement appréciable sur une base scope 1, 2 et 3.

Émissions de gaz à effet de serre liées aux consommations d'énergie (en kTCO_{2e}) – Scopes 1, 2 et 3 de l'énergie – Groupe SNCF en France

(en kTCO _{2e})	2015			2021			2022			2030		
	SNCF FR	Filiales FR	Total	SNCF FR	Filiales FR	Total	SNCF FR	Filiales FR	Total	SNCF FR	Filiales FR	Total
Scope 1 - Transport	479	653	1 132	409	607	1 016	406	642	1 048	335	457	792
Scope 1 - Bâtiments	134	17	151	123	66	189	95	66	161	67	9	75
Scope 2 - Transport	303	25	328	246	18	264	243	22	266	212	17	229
Scope 2 - Bâtiments	33	8	41	33	10	44	31	9	40	17	4	21
Total émissions GES Scopes 1,2	949	702	1 651	811	701	1 513	776	739	1 514	631	487	1 118
Scope 3 - Transport	246	180	425	213	157	371	220	171	391	172	171	343
Scope 3 - Bâtiments	42	7	49	40	18	58	35	18	53	21	18	39
Total général	1 237	889	2 125	1 065	876	1 942	1 031	928	1 958	824	676	1 500

La stagnation des résultats entre 2021 et 2022 est due à :

- Des facteurs d'émission plus favorables pour la traction ferroviaire électrique (-5%), compensant en partie une hausse des consommations liée à la reprise d'activité
- Une baisse des consommations sur le périmètre immobilier grâce au plan de sobriété énergétique
- La prise en compte depuis 2022 des consommations des véhicules de service pour les filiales.

À fin 2022, un quart de la baisse attendue d'ici 2030 par rapport à 2015 est mise en œuvre. La trajectoire prévoit une accélération de la décarbonation entre 2025 et 2030. L'évolution des données 2015, 2020 et 2021 est due essentiellement à la mise en qualité des consommations d'énergie sur le poste "bâtiments" des cinq sociétés ferroviaires en France.

Focus sur les scopes 1 et 2

Un travail est en cours afin de préciser des jalons intermédiaires d'ici 2030 et en y intégrant les premiers éléments disponibles permettant de nourrir la croissance ambitieuse du ferroviaire d'ici 20 ans.

Les jalons suivants sont en cours d'ajustement. En effet, au regard des travaux en cours, et avec notamment les développements de nouvelles technologies sur les matériels roulants, une accélération de la trajectoire de décarbonation est probable entre 2025 et 2030.

Une fois précisée la trajectoire à 2030 pour laquelle les principaux axes de progrès sont déjà identifiés, d'autres travaux se concentreront sur la période 2030-2050. Cela nécessite notamment de définir les hypothèses à retenir sur ces échéances éloignées.

Enfin, pour rappel, le groupe SNCF avait défini dès 2019 des objectifs de réduction de 26% en 2030 (base 2017) de ses émissions de GES (scopes 1, 2 et 3 de l'énergie) sur le périmètre de l'ancien GPF. Afin de garantir que ses ambitions assuraient une contribution effective aux objectifs de la SNBC et à l'Accord de Paris, le groupe SNCF a alors procédé à deux démarches complémentaires permettant d'une part d'analyser la robustesse de ses engagements via l'Initiative Science Based Targets (SBTi), et d'autre part d'en valider les moyens associés via la démarche d'Assessing Low Carbon Transition (ACT).

Ces objectifs ont été validés comme s'inscrivant dans une trajectoire 2°C et conformes à l'Accord de Paris, confirmant leur cohérence et leur solidité et validant l'organisation et la gouvernance mises en place par le groupe SNCF. Une mise à jour des objectifs SBTi est prévue en 2024.

Par ailleurs, GEODIS prépare de nouveaux engagements concernant ses scopes 1, 2 et 3 selon une approche « Science Based Targets ».

9.4 PLAN D' ACTIONS SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

Afin de respecter les trajectoires présentées ci-dessus, le groupe SNCF élabore un plan d'action de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Il s'appuie principalement sur trois leviers : sobriété énergétique, efficacité énergétique et utilisation d'évolutions technologiques.

Ces leviers sont présentés ci-après sur les deux secteurs concernant le groupe SNCF :

- Le Transport
- Le Bâtiment.

Le détail des actions initiées en 2022 est présenté dans le chapitre 5 de la DPEF.

L'ensemble des travaux en cours, associé à d'autres leviers tels que l'amélioration de l'infrastructure, des services, du taux de remplissage ou de l'accès aux gares doivent accompagner les ambitions du Groupe pour développer la part modale du ferroviaire d'ici 2040.

Comme le souligne le nom donné à cette vision pour le ferroviaire, « le fer contre le carbone », la décarbonation sous-tend toutes les réflexions et alimente l'élaboration des plans d'action court terme.

Plan de sobriété déployé dans l'entreprise

Par ailleurs, dans le contexte actuel, un plan de sobriété énergétique ambitieux a été mis en place au niveau du groupe SNCF. Validé en comité des Présidents le 10 octobre 2022, ce plan est en cours de déploiement, sous le pilotage d'un conseiller spécial directement rattaché au P.-D.G. du groupe SNCF. Les sociétés du Groupe déclinent le plan de sobriété au sein de leur périmètre :

- Le programme de sobriété énergétique de SNCF Voyageurs
- Un module de formation à la sobriété en e-learning, complété par un webinar.

La pédagogie déployée autour du plan de sobriété doit faciliter la prise de conscience de l'impact de la baisse de consommation d'énergie sur les émissions de GES.

Dans le même temps, le Groupe a adhéré à la charte EcoWatt de RTE actant ainsi son engagement pour les économies d'énergie et la préservation du système électrique.

Pour plus de détails : voir 5.3.3

9.4.1 Stratégie de réduction des émissions GES sur le secteur du Transport

Le groupe SNCF a identifié dans ses activités les leviers d'économies d'énergie, de performance énergétique et de nouvelles énergies non fossiles pour les consolider dans une trajectoire commune. Cette trajectoire irrigue désormais l'entreprise à tous les niveaux et constitue une opportunité pour développer la part du ferroviaire et des mobilités durables au service des voyageurs et des marchandises.

Les plans d'actions visent à préciser les conditions d'activation de ces leviers et leur niveau de contribution aux objectifs. Ils s'articulent en deux grandes phases d'ici 2030.

Plan d'action en deux phases

Une première phase consiste à activer des leviers managériaux et des outils déjà identifiés permettant de faire un bond rapide de sobriété et d'efficacité. Parallèlement, l'étude et l'expérimentation de nouvelles technologies se poursuit et mènera ainsi à une deuxième phase durant laquelle les innovations matures et pertinentes viendront compléter les actions déjà initiées.

La première phase renforce notamment les leviers de sobriété et d'efficacité tout en entamant des changements plus profonds. Elle repose sur la mise en œuvre de gestes métiers comme l'optimisation de la conduite ou éco-conduite et l'optimisation des stationnements ou éco-stationnement. Le principe de ces gestes métiers est détaillé dans le chapitre 5.4.

– **L'éco-conduite** permet d'économiser jusqu'à 10% d'énergie sur un trajet tout en améliorant la ponctualité. Dans ce cadre, à fin 2021, 80% des conducteurs de la flotte voyageurs ont été formés à l'éco-conduite et équipés d'un outil d'assistance sur leurs tablettes. En 2022, la totalité de ces conducteurs pratique l'éco-conduite.

– **L'éco-stationnement** représente 10 à 30% de la consommation totale d'un train suivant les activités de transport. Il est envisagé de gagner de 5 à 30 % de la consommation en stationnement actuel, grâce à la mise en œuvre de ce dispositif sur l'activité de transport voyageurs sur l'ensemble des matériels roulants tant électriques que diesel.

À titre d'exemple, l'objectif de gain espéré sur l'activité de transport régional de voyageurs (TER) est de l'ordre de 48 ktCO₂e / an d'ici 2025 soit environ 10% des émissions

de CO₂e des trains TER. Transilien poursuit la même démarche.

Fret SNCF a également lancé en 2021 l'éco-stationnement pour ses engins diesel (10% du parc), sur des plateformes de tri des wagons choisies comme sites pilotes. Cette action, déployée sur des sites supplémentaires en 2022, devrait permettre de réduire de 3 % à 5 % la consommation énergétique d'ici 2025.

Pour confirmer ces gains, des compteurs sont installés progressivement sur les trains. Le planning prévoit l'équipement de 95% de la flotte ferroviaire voyageurs d'ici 2026, dont 100% des TGV dès 2023.

Le déploiement de l'éco-stationnement et de l'éco-conduite va être accéléré dans le cadre du plan de sobriété.

– **Les essais pour substituer un biocarburant aux carburants fossiles ont été poursuivis en 2022 à SNCF Voyageurs.** Cette solution permet de sortir à court terme des énergies fossiles le matériel thermique existant sans modification majeure et de réduire les émissions de GES.

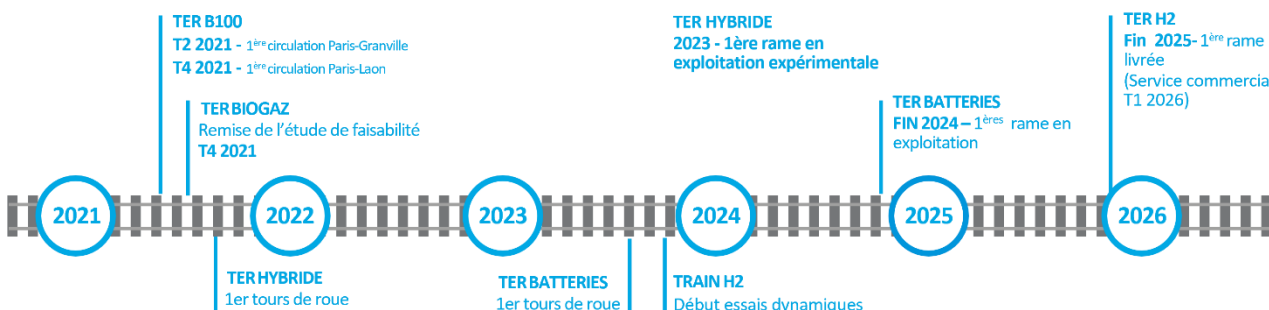
Le biocarburant B100, coproduit de la filière colza, a été testé sur bancs moteurs en 2019 et 2020 et expérimenté en service commercial dès 2021. En Région Normandie, l'expérimentation a été prolongée sur la ligne Paris-Granville sur 15 REGIOLIS et pérennisée en 2022 par l'autorité organisatrice. Le B100 Grand froid a également été testé sur AGC (Autorail Grande Capacité) en Bourgogne-Franche-Comté en 2022 sur la ligne Besançon-La Chaux de Fond. Le biocarburant B100 permet de réduire d'environ 60% les émissions de GES.

Une vraie dynamique est donc engagée afin de maîtriser les consommations d'énergie et les émissions de GES.

Cela s'accompagne d'un important travail réalisé en 2022 sur les données de consommations, issues des compteurs ; en effet, les données facilitent le pilotage et « l'embarquement » des équipes.

La deuxième phase, à l'horizon 2025-2026, va renforcer les efforts énoncés plus haut avec des leviers technologiques plus puissants.

Il s'agit d'une démarche conduite en partenariat avec d'autres industriels, pour améliorer l'efficacité énergétique des activités et diminuer leur empreinte carbone. Elle repose notamment sur plusieurs expérimentations en cours ou à venir au sein du Groupe et reprises dans le schéma suivant :



Parmi les innovations engagées à court terme :

– **La poursuite des tests de biocarburant sur banc moteur** pour sortir des énergies fossiles le matériel thermique ferroviaire : après la solution B100, issu de l'estérification d'huile de colza, le biocarburant HVO, issu de l'hydrogénation d'huiles végétales usagées ou de graisses animales, a été testé en 2022 sur bancs moteurs

X73500 et AGC. Les résultats sont prometteurs et cette solution sera expérimentée en service commercial au premier semestre 2023.

Et à plus long terme :

– **L'adaptation de certains composants du matériel roulant afin de réduire les consommations d'énergie :**

modulation d'éclairage, pré-conditionnement, modulation de chauffage couplé avec les fermetures de portes, etc.

– **La mise au point de matériels roulants moins émetteurs** : train hybride, train batterie, train à hydrogène, TGV M avec le constructeur Alstom, autocars et autres modes routiers au gaz, électriques, hydrogène

– **La conception de matériels « légers »** associés à des infrastructures à empreinte environnementale plus faible

– **L'électrification « frugale »** de certaines lignes, en complément des nouvelles technologies de matériel roulant, pour favoriser l'électrification tout en adaptant les niveaux de résistance/robustesse au service souhaité. Cela permet des déploiements de caténaires plus simples : équipements allégés, réutilisation de caténaires et équipements issus du réemploi.

Cette phase porte sur des leviers industriels parfois plus complexes et souvent inscrits sur un temps long (nouveau matériel roulant, électrification de l'infrastructure...). Les leviers activés ici nécessitent des financements importants et des planifications précises. Les circuits de décision sont donc longs et l'adaptation des plans stratégiques projetant les niveaux d'activités et investissements associés sont complexes.

En complément de ces actions, la SNCF a également l'objectif d'électrifier près de 30% de son parc automobile, sur un total de 20 000 véhicules d'ici 2030. Cependant, cette démarche se heurte actuellement aux difficultés des fabricants à répondre à la demande. Ainsi des retards de livraisons de 12 à 18 mois ont été annoncés par les constructeurs, reportant les échéances du plan SNCF.

9.4.2 Stratégie de réduction des émissions GES sur le secteur du Bâtiment

Le groupe SNCF est le deuxième propriétaire immobilier en France derrière l'État, avec 12 millions de m² dont 8 millions de m² et près de 25 000 bâtiments sous responsabilité de SNCF Immobilier.

Via SNCF Gares & Connexions, il porte par ailleurs la responsabilité de l'empreinte énergétique et carbone de quelque 3 000 gares avec près de 4 millions de m² de bâtiments, dont 2 millions de m² de bâtiments voyageurs.

La SNCF fait face au défi de réduire la consommation énergétique et l'empreinte carbone d'un parc diversifié (bâtiments tertiaires, ateliers de maintenance, logements, etc.) plus que cinquantenaire, avec certains bâtiments, toujours utilisés, datant de la fin du 19e siècle.

La politique générale du Groupe et les schémas directeurs de SNCF Immobilier

Sur le périmètre géré par SNCF Immobilier, la trajectoire des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le décret tertiaire (-40% sur les consommations et -50% d'émissions de CO₂e à horizon 2030) est évaluée à près de 550 millions d'euros sur la période 2021-2030.

Pour atteindre ce double objectif, un programme d'investissements de rénovation énergétique des bâtiments a été initié en 2021 et poursuivi en 2022.

En effet, le renforcement de la législation sur les consommations d'énergie des bâtiments induit par le décret tertiaire concerne une très grande partie des bâtiments du groupe SNCF : bureaux, entrepôts, technicentres de maintenance, gares...

SNCF Immobilier travaille ainsi sur l'intégration de projets de réduction de la consommation d'énergie et de décarbonation dans ses schémas directeurs immobilier.

Plusieurs leviers ont été identifiés :

– **La rationalisation des emprises SNCF**, via la vente des locaux dont le Groupe n'a plus besoin et le regroupement des équipes au sein de mêmes locaux. Plus généralement, l'optimisation de l'utilisation du parc immobilier, en intégrant le télétravail qui s'est développé au sein de l'entreprise à la suite de la crise sanitaire, pourrait réduire l'empreinte immobilière tertiaire de la SNCF d'environ 18% sur les dix prochaines années.

– **Le remplacement des moyens de chauffage au fioul (ou énergivores)**, dans ses emprises ou sur ses bâtiments, par des pompes à chaleur, la chaufferie biomasse ou le raccordement aux réseaux de chaleur urbains lorsque cela est possible, sans oublier les travaux de réhabilitation énergétique sur le parc immobilier et la modernisation de l'éclairage (LED).

– **Des opérations de réhabilitation énergétique** sur des sites ciblés, nécessitant une programmation en amont et mobilisant des expertises et des financements importants sont également planifiées.

Exemples de leviers et projets en cours :

– Raccordement aux réseaux de chaleur urbains : au technicentre de St-Pierre-des-Corps (37), 1 850 tCO₂e seront économisées chaque année après réalisation des travaux. Pour le technicentre de Lyon Gerland, le raccordement permet d'économiser 57% des émissions de gaz à effet de serre.

– **Suppression des chaudières au fioul d'ici 2025** : un plan de remplacement des chaudières au fioul a été élaboré afin de tenir cet objectif.

– **Relamping** : le remplacement de l'éclairage existant par des LED a permis de générer 58% d'économie au technicentre de Nevers (58) via un contrat énergétique (CPE).

– **Travaux de réhabilitation énergétique : conformément aux objectifs Groupe**, la filiale S2FIT, la société foncière ferroviaire industrielle et tertiaire, programme un plan de travaux sur 10 ans comprenant :

- L'isolation, le remplacement de menuiseries...
- L'optimisation de la maintenance et l'amélioration du suivi au quotidien (compteurs et sous-compteurs, vannes thermostatiques...) et de la régulation (optimisation des plages jour-nuit, week-end, température de consigne, etc.).

En outre, sa nouvelle plateforme de pilotage de la performance RSE intégrera les objectifs de réduction des consommations énergétiques fixés par le décret tertiaire à l'horizon 2030, 2040 et 2050.

Par ailleurs, l'entreprise déploie dans ses bâtiments des technologies numériques de type Internet des Objets (IOT) ou de Gestion Technique des Bâtiments (GTB) pour suivre les consommations en temps réel. Un programme de déploiement de sous compteurs d'énergie pour piloter la consommation d'énergie sera déployé en 2023. L'amélioration et la connaissance des flux offrent ainsi des potentiels importants de maîtrise des consommations énergétiques.

Fin 2022 le Groupe a rempli ses obligations de déclaration dans la base ADEME OPERAT de près de 3 000 entités fonctionnelles assujetties.

Pour 2023, près de 14 millions d'euros d'investissements sont prévus pour réduire la consommation énergétique des bâtiments et 22 millions d'euros programmés pour 2024.

Des audits énergétiques sont programmés pour l'année 2023 pour mieux maîtriser les flux et prioriser les actions.

Plan de sobriété énergétique

Le Groupe a également déployé fin 2022 des mesures de sobriété énergétique conformes au plan gouvernemental :

- Abaissement/augmentation de la température de consigne en hiver (19°C) / été (26°C)
- Application du mode week-end dans les locaux tertiaires dès le jeudi soir avec une fermeture partielle d'une dizaine de grand sites tertiaires le vendredi
- Arrêt des ballons d'eau chaude sanitaire des sites tertiaires hors douches
- Extinction des murs d'écran de communication sur les grands sites, et des lumières le soir et le week-end dans les locaux inoccupés non-équipés de détection automatique de présence
- Plan de communication sur les écogestes.

L'ambition est de réduire, au travers de ces mesures et du plan d'investissement décrit plus haut, de 10% la consommation énergétique et la trace carbone associée sur la partie bâtiment d'ici fin 2024.

Ce plan, en réduisant la consommation d'énergie, en augmentant l'efficacité dans son utilisation et en exploitant de nouvelles énergies moins émettrices de CO₂e est complété par des actions spécifiques sur le numérique responsable. Il s'inscrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et contribue au plan d'action de l'État dans la lutte contre le changement climatique.

D'autres expérimentations sont également en cours :

– **Peinture blanche.** Afin de limiter la hausse des températures en été, et donc la consommation énergétique induite par le recours à la climatisation, une teinte blanche est appliquée sur les toitures de bâtiments pour réfléchir les rayons du soleil. Des tests ont été conduits sur des abris de quai SNCF à Joué-lès-Tours (37) et Ballan-Miré (37). Résultat : une baisse de 6 à 7°C. En outre, la mise en place d'un revêtement réfléchissant de 400 m² sur la toiture de l'établissement industriel voies de SNCF Réseau à St-Dizier (52) permet de diminuer naturellement la température de 5°C l'été.

– **Télé-mesure.** La SNCF a déployé 300 boîtiers de pilotage à distance des chauffe-eau électriques sur le périmètre de l'Infrapôle Lorraine.

– **Low-tech.** Pour répondre au défi de la sobriété, SNCF Immobilier a rejoint l'Urban Low-tech, un collectif lancé fin 2021 et composé d'acteurs de fabrique de la ville. Objectif : développer des principes de conception urbaine basés sur un ensemble de technologies simples, peu coûteuses, faiblement consommatrices de ressources et d'énergie et donc avec un faible impact environnemental.

Pour la SNCF, il s'agit d'économiser de la matière et du foncier à partir du patrimoine existant. Cela se traduit par du réemploi des matériaux lors des chantiers de déconstruction/reconstruction dans une logique d'économie circulaire, du rafraîchissement des bâtiments sans climatisation (puits canadien, géothermie ou puits de fraîcheur).

Enfin, la SNCF est amenée chaque année à construire de nouveaux logements, bâtiments industriels et gares respectant les normes environnementales et énergétiques les plus récentes. En témoignent les exemples des programmes neufs de sa filiale ICF Habitat, du centre de commandement unifié d'Île-de-France, des ateliers technocentres de Romilly-sur-Seine (10) et de Vénissieux (69) ou de la gare Nîmes Pont-du-Gard (30), ou du pôle d'échange multimodal de Saint-Jean-de-Maurienne (73), modèles de bâtiments éco-conçus.

Focus sur la stratégie de transition énergétique de SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions mène un programme de rénovation bâtiminaire et de transition énergétique, qui s'appuie sur plusieurs leviers, notamment :

- Le pilotage renforcé des consommations énergétiques
- Le remplacement par des LED des systèmes d'éclairage des bâtiments voyageurs et des quais
- Les travaux d'optimisation et de gestion technique des bâtiments, le monitoring des équipements
- La sortie du fioul d'ici 2025 avec le remplacement des chaudières fioul et gaz par des alternatives bas carbone
- La réhabilitation énergétique des bâtiments : isolation, calorifugeage des réseaux
- L'amélioration du rendement des équipements (ascenseurs et escalators).

SNCF Gares & Connexions dispose d'une enveloppe de 120 millions d'euros dédiée à la transition énergétique d'ici à 2030. En 2022, une enveloppe de 9 millions d'euros a été mise à disposition des directions régionales gares pour financer des opérations de performance énergétique dans le cadre d'un appel à projet interne « Énergie & Carbone » pour des travaux de type relamping, remplacement des chaudières fioul, calorifugeage... Cette enveloppe contribue à l'objectif à horizon 2030 de réduction de 25% de l'énergie consommée par rapport à 2019 et de diminution de 50% des émissions de carbone par rapport à 2015.

Cette stratégie de réduction des émissions de GES repose également sur :

– **Le développement d'une production d'énergie photovoltaïque.** Dans ce cadre, SNCF Gares & Connexions vise une capacité solaire de 150 à 200 MWc à horizon 2030, soit environ 1 million de m². La production équivalente correspond à la consommation annuelle de 34 000 foyers. Un Appel à manifestation d'intérêt a été lancé en 2021. Après consultation, un partenariat signé avec Tenergy prévoit le déploiement de 180 000 m² de panneaux photovoltaïques sur les ombrières de parking de gares. La puissance cumulée des 119 sites représente plus de 30 MWc. L'électricité produite sera revendue au réseau public de distribution électrique et participera ainsi à la transition du mix énergétique national. Elle équivaut à 15% de la consommation électrique des 3 000 gares ou à celle d'environ 7 500 foyers. Ces installations concernent les ombrières de parking, les bâtiments voyageurs, les grandes halles voyageurs et les abris filants de quais.

– **La nécessité de concevoir et réaliser différemment les projets.** Ainsi, SNCF Gares & Connexions développe l'écoconception dans ses projets de construction et de rénovation de ses bâtiments.

Pour plus de détails : voir 5.5.

Le développement de fermes solaires

L'entreprise poursuit également avec SNCF Réseau et SNCF Immobilier le développement de fermes solaires sur les fonciers SNCF qui ne sont plus utiles à l'exploitation ferroviaire et dont la localisation ne permet pas la création d'éco-quartiers ou de logements. Deux exemples : la finalisation d'un appel d'offres pour le déploiement d'une centrale photovoltaïque à Nouvion-sur-Meuse (08) pour environ 16 MWc, et le succès d'un dossier retenu dans un appel d'offres de la Commission de régulation de l'énergie pour une ferme photovoltaïque de 5 MWc à Saint-Mars-la-Brière (72), dossier porté par la société commune Airefsol qui unit la SNCF et Eolfi.

Une digitalisation maîtrisée

En complément de ces actions, le groupe SNCF a également entamé un travail spécifique sur la maîtrise des

émissions liées à la digitalisation de ses activités intégrées au secteur du bâtiment.

Dans un contexte d'accélération du digital, où l'empreinte carbone du numérique connaît une croissance forte, la SNCF a défini ses priorités dans le domaine du numérique responsable. Elle a mis en place un plan d'actions qui actionne quatre leviers :

- Faire prendre conscience de l'impact environnemental du numérique
- Limiter le renouvellement des appareils numériques
- Favoriser les usages numériques écologiquement vertueux
- Promouvoir des data centers et des réseaux moins énergivores.

Selon le bilan carbone de 2022, les émissions CO₂e du numérique à la SNCF se décomposent comme suit :

- Les équipements de la SNCF représentent 50% des émissions de CO₂e liées au numérique
- 23% des émissions de CO₂e proviennent des prestataires informatiques : expertise, exploitation au quotidien, développement en centre de services...
- 14% des émissions pour les data centers, internes et externes
- 13% pour les télécoms, qui fournissent la connectivité pour les clients en gare et à bord.

9.4.3 Articulation entre la stratégie d'investissement et la trajectoire de décarbonation

L'ensemble des actions évoquées plus haut doit s'appuyer sur des engagements financiers maîtrisés et s'inscrire dans un contexte économique contraignant. L'évaluation des besoins de financement se poursuit, permettant notamment de définir ce qui peut ou doit être porté par le groupe SNCF et ce qui relève de décisions exogènes. Ce travail complexe intègre également les fortes incertitudes actuelles des marchés connexes de l'énergie, des métaux stratégiques... Les données seront intégrées dans une révision des plans stratégiques des sociétés du Groupe en 2023 faisant ainsi totalement partie des plans d'affaires d'activité.

Il convient de souligner ici certains points très dimensionnants qui impactent les éléments de stratégie présentés ci-avant.

Que ce soit pour le ferroviaire ou les modes routiers, **les choix technologiques, puis les investissements et la durée de vie des matériels et des installations s'inscrivent dans un temps long.** Cela nécessite une forte anticipation pour des choix très en amont. Cela signifie des prises de risque d'une part, mais aussi des engagements de long terme qui doivent faire face aux évolutions de contexte de tous types (climat, économie, situation sanitaire, décisions politiques, etc.).

Les choix technologiques nécessitent des investissements financiers importants tant en phase de conception que lors du déploiement, comme chez GEODIS pour la mise au point de véhicules innovants utilisant des énergies alternatives.

De nombreux leviers, notamment ceux reposant sur le matériel roulant (train, camions, bus...) dépendent des autorités administratives locales (régions pour SNCF, métropoles et autres pour Keolis, GEODIS...) qui décident en totale indépendance des financements et des choix technologiques. Le groupe SNCF joue ici un rôle de conseil et d'accompagnement des autorités organisatrices dans leur propre politique de transition énergétique.

Pour ce faire, la SNCF a développé des outils d'aide à la décision permettant d'évaluer les solutions technologiques au regard du service envisagé ; l'outil Diag & Match, en cours de déploiement, en est un exemple.

Afin d'éclairer au mieux les décisions à prendre en termes de décarbonation, **le groupe SNCF a mis en place en 2022 une méthodologie de « coût d'abattement du carbone » et prix interne du carbone.** Ces coûts et prix sont progressivement appliqués à l'étude de la plupart des dossiers d'investissements des sociétés du Groupe pour en établir un bilan économique tenant compte des impacts carbone, en commençant particulièrement par les dossiers « immobilier ». Après une période de test, le prix interne du carbone a été fixé à 100€/tCO₂e pour fin 2022 et 2023.

9.4.4 Modalités d'appropriation de la stratégie, des objectifs et des engagements groupe SNCF

Le groupe SNCF a fait évoluer sa gouvernance et son organisation afin de favoriser l'appropriation de ses engagements, de sa stratégie et de ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre au sein de ses sociétés.

Parmi les changements initiés au niveau du Groupe :

- **Une gouvernance spécifique.** Le groupe SNCF a mis en place un suivi des trajectoires et un pilotage des plans d'action des filiales, à travers un comité stratégique Énergie-carbone réunissant les présidents des sept sociétés du groupe SNCF deux à trois fois par an.
- **Le développement de la formation et la sensibilisation des personnels.** 100 % des membres du comité exécutif du groupe SNCF ont été sensibilisés à la transition écologique. De plus, un programme de formation RSE incluant les sujets de transition énergétique et de GES destiné à l'ensemble de la ligne managériale, soit 17 000 managers, est déployé depuis 2021 et se poursuit 2023. Le module dédié à la sobriété fait partie des premiers disponibles en ligne.
- Le « Cluster énergie », réseau de plus de 100 experts au sein du Groupe, développe un module sur les enjeux Énergie-carbone. Par ailleurs, les 200 cadres dirigeants du Groupe ont participé, lors de leur séminaire annuel, à une conférence débat avec Valérie Masson-Delmotte, paléoclimatologue française, coprésidente du groupe n°1 du GIEC, sur les enjeux climatiques.
- **Une filière opérationnelle d'experts Énergie-carbone.** Déployée au sein des entités du Groupe et des territoires, elle est en cours d'étude.
- **L'indexation d'une partie de la rémunération des cadres dirigeants et supérieurs du groupe SNCF sur des critères RSE.** Elle sera appliquée à partir de 2023. Elle est indexée sur l'objectif de réduction de 4% des émissions GES par rapport à 2021 (année de référence BEGES).

– **La promotion et le développement de projets internes de réduction d'énergie et d'émissions de GES.** L'objectif est de stimuler les équipes du Groupe et d'accompagner les initiatives locales permettant de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, le Fonds Innovant pour la Transition Énergétique Voyageurs (FITEV), créé en 2021 par SNCF Voyageurs, a permis d'économiser 5,9 GWh/an et d'éviter l'émission de 520 tCO₂e chaque année. Cette logique de projet interne est également appliquée par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de sa trajectoire Énergie-carbone. En cohérence avec la gouvernance du Groupe, chaque société ou filiale structure sa propre gouvernance et son organisation pour piloter efficacement les sujets Énergie-carbone.

SNCF Immobilier et SNCF Gares & Connexions ont ainsi créé une direction en charge de la transition énergétique sur leur périmètre respectif.

Les évolutions de SNCF Voyageurs en sont également une illustration.

L'instance de gouvernance stratégique est le comité exécutif Voyageurs qui aborde les enjeux liés à la maîtrise de la facture énergétique, à la décarbonation de l'activité et à l'électricité consommée. En 2022, le comité exécutif Voyageurs s'est réuni quatre fois autour de la sobriété énergétique dès mars 2022 pour :

- Alerter sur l'évolution des prix des énergies
- Décider du lancement d'un programme de sobriété énergétique Voyageurs
- Valider le contenu du programme et ses objectifs (accélérer et amplifier les ambitions et les actions)
- Réaliser un premier bilan.

L'instance de gouvernance opérationnelle est le comité de pilotage Énergie-carbone Voyageurs, qui se tient trois fois par an avec les représentants de chacune des activités (TGV-INTERCITÉS, TER, Transilien, direction Industrielle). En 2022, cette instance a été remplacée par le comité de pilotage du programme de sobriété énergétique Voyageurs, priorité d'action collective.

L'instance d'appropriation managériale des sujets et de mise en action se concrétise par différentes instances qui rassemblent les responsables d'unités d'affaires (axes TGV, lignes Transilien, Régions TER) dans laquelle les enjeux Énergie-carbone sont abordés. Elle est aussi composée par les comités de pilotage entre la direction Énergie-carbone voyageurs (DECV) et les équipes dirigeantes de chacune des activités où sont revus les plans d'action et leur avancement au rythme d'une à trois fois par an en fonction des enjeux.

Une instance nouvelle a été créée au 2^e semestre 2022 dans le cadre du programme de sobriété énergétique Voyageurs, pour piloter les économies d'énergie dans les bâtiments, avec la directrice de SNCF Immobilier et le secrétaire général de SNCF Voyageurs.

Enfin, **chaque activité a sa propre gouvernance, PlaneTER, Planète Voyages ou RSE Transilien**. Les sujets Énergie-carbone sont pilotés dans ces comités de pilotage. Ce sont eux qui décident des actions et engagements vers les parties prenantes amont et aval. Cela concerne par exemple les critères de sélection ou les objectifs « performance carbone » vers les fournisseurs, les campagnes de sensibilisation vers les clients, l'affichage et toutes les opérations de communication...

De la même façon, les programmes PlaneTER et Planète Voyages permettent de fédérer les équipes autour de valeurs communes pour faire de l'ensemble des salariés TER et TGV-INTERCITÉS les ambassadeurs de la mobilité durable auprès des voyageurs.

Pour plus de détails : voir 8.2.3

9.4.5 Engagements et actions du Groupe vis-à-vis de ses parties prenantes

Le groupe SNCF s'est engagé, dans le cadre de sa raison d'être, à garantir l'engagement de ses parties prenantes internes et externes dans la gouvernance de ses activités et des nouveaux projets, au niveau local, régional et national. Cela se traduit par la mise en œuvre de nombreuses actions, en amont et en aval de sa chaîne de valeur, pour favoriser la prise en compte de ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique achats

La politique achats du Groupe contribue aux ambitions que s'est fixées la SNCF en matière de réduction des émissions de gaz à effets de serre, d'économie circulaire ou encore d'ancrage territorial.

Quatre grandes priorités guident son action en matière de RSE :

– **Systématiser l'intégration d'exigences RSE dans le choix des solutions et des fournisseurs** pour maîtriser les risques RSE-achats.

– **Être acteur de la transition écologique** en favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'économie circulaire.

– **Développer les circuits courts** et contribuer activement au développement économique des territoires.

– **Accélérer la démarche de décarbonation des achats** de la SNCF avec l'implication totale des fournisseurs.

Cette quatrième priorité a été validée par le conseil d'administration de la SA SNCF en juillet 2022.

Politique de décarbonation des achats

Tous les achats réalisés par la SNCF s'accompagnent d'émissions de gaz à effet de serre. Une première évaluation montre que 74 % des émissions de GES proviennent de l'empreinte carbone des achats (45% achats de biens et services, 24% énergie, 5% immobilisations). Ainsi, la SNCF a besoin de l'implication totale de sa chaîne d'approvisionnement et donc de ses fournisseurs pour atteindre ses objectifs de décarbonation, ancrer durablement sa performance et accroître collectivement celle de la filière ferroviaire.

La stratégie de décarbonation du Groupe répond au décret n° 2022-982 du 1^{er} juillet 2022 relatif au code de l'environnement avec l'intégration, au 1^{er} janvier 2023, des émissions indirectes significatives de la chaîne de valeur dont font partie les achats, dans le bilan des émissions de GES.

Validée en avril 2022, la stratégie de décarbonation des achats vise à :

– **Embarquer les parties prenantes et piloter avec elles**, par une meilleure connaissance de l'empreinte carbone des achats, avec des objectifs de décarbonation dans les feuilles de route

– **Intégrer le carbone dans les processus d'achat** avec des clauses carbone dans les contrats, des critères de notation basés sur le prix interne du carbone, le calcul des émissions évitées

– **Faire de la décarbonation une valeur centrale de la relation fournisseurs** par un engagement de réduction d'empreinte des principaux fournisseurs, le partage de bonnes pratiques, des récompenses

– **Ancrer le sujet carbone dans les instances managériales** notamment dans les comités d'engagements et dans les formations des cadres.

L'acculturation de la filière achats a été engagée tout au long de l'année 2022, le processus de décarbonation des achats arrêté, 100% des fournisseurs majeurs ont été sensibilisés aux enjeux de décarbonation de la SNCF.

Pour illustrer la dynamique en place, la SNCF publiera au premier trimestre 2023 un livre blanc sur la décarbonation de la filière ferroviaire, issu d'un groupe de travail entre la SNCF et la Fédération des industries ferroviaires (FIF).

Le Groupe valorise ses actions à travers des expérimentations, des retours d'expériences et des indicateurs de performance détaillés dans le chapitre 7.2.

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions a porté une attention particulière aux émissions carbone des

panneaux photovoltaïques choisis dans le cadre de l'AMI lancé en 2022. Un des critères de notation dans le choix du partenaire a été le bilan carbone de l'installation complète, dont l'empreinte carbone des panneaux. Cela a permis de retenir la solution la moins émettrice.

La communication client

Le groupe SNCF développe de nombreuses actions vis-à-vis de ses clients afin de les orienter vers des alternatives de transport bas carbone.

Chez TER

– Lancement d'un éco-comparateur TER en Grand Est, qui s'ajoute à celui d'Occitanie : cet outil permet de comparer les temps de parcours, le coût et les émissions de CO₂e d'un même trajet selon qu'il est réalisé en TER ou en voiture

– Réalisation de vidéos courtes et pédagogiques à destination des voyageurs. L'objectif est de déclencher une prise de conscience pour faire préférer le train et les mobilités bas carbone

– Conception d'une carte interactive TER qui reprend plus de 500 partenaires vélos sur toute la France

– Création de partenariats comme « Protect our Winters », campagne de communication mettant en avant l'atout bas carbone du train pour se rendre au ski ou encore le guide Michelin « Vacances en train » avec TER qui donne envie de découvrir la France autrement.

Chez Transilien

Du 27 juin au 8 juillet 2022, Transilien SNCF a souhaité mettre en avant, à travers une campagne de communication, les voyageurs et salariés qui, respectivement, contribuent à lutter contre le dérèglement climatique et s'engagent en Île-de-France en faveur des jeunes et des personnes en difficultés. La campagne, intitulée « Les voyageurs Franciliens : ces citoyens qui gagnent à être connus », met en scène quatre séquences de la vie quotidienne des voyageurs qui font le choix du train pour leurs déplacements.

À cette occasion, Transilien a présenté ses engagements en matière de RSE, rassemblés dans un Manifeste pour une mobilité verte et responsable en Île-de-France. Ils sont structurés autour de deux axes, Faire respirer l'Île-de-France et Mieux vivre et se déplacer ensemble.

Enfin, un éco-comparateur train - voiture est aussi proposé en Île-de-France pour mettre en avant les avantages écologiques du train.

En savoir plus > [La RSE chez Transilien](#)

Chez TGV-INTERCITÉS

Le programme Planète Voyages comporte différentes actions de sensibilisation vis-à-vis des voyageurs :

– La mise à disposition d'un éco-comparateur sur SNCF Connect

L'application affiche les indications des émissions de CO₂e de chaque trajet, pour permettre à chacun de faire des choix de déplacements responsables. Pour orienter le choix vers des mobilités bas carbone, le site d'e-commerce SNCF Connect propose aussi un comparateur de mobilité entre cinq moyens de transport sur longue distance (train, voiture, avion, autocar, co-voiturage). L'objectif est de comparer l'empreinte environnementale mais aussi le temps qui peut être utilisé à faire une autre activité : lecture, travail...

– L'organisation d'ateliers sur le climat à bord des trains

Durant la semaine européenne du développement durable 2022, la SNCF s'est associée au « Projet 2 tonnes »,

animé par des spécialistes de la pédagogie sur la lutte contre le dérèglement climatique, pour proposer aux voyageurs des ateliers de sensibilisation baptisés « En'train pour le Climat », à bord de 37 TGV INOUI et INTERCITÉS. Objectif : faire comprendre aux voyageurs les enjeux climatiques, leur bilan carbone individuel et leur donner des clefs pour réduire leurs émissions carbone. Pour limiter le réchauffement climatique en dessous de +2°C conformément à l'Accord de Paris, l'objectif est de passer de 10 tonnes de GES (moyenne émise par chaque Français) à 2 tonnes par an. Ces ateliers ont été organisés sur des trajets au départ et à l'arrivée de Paris, Bordeaux, Rennes, Nantes, Lyon, Marseille, Montpellier, Grenoble, Strasbourg, Lille, Nevers, Francfort, Genève, Chambéry...

L'évaluation CDP

En 2022, le Groupe a procédé pour la deuxième année consécutive à l'évaluation de ses cinq sociétés ferroviaires (SA SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs et Fret SNCF) par le CDP (Carbone Disclosure Project), reconnue comme une référence internationale dans le domaine de l'environnement. Cette évaluation, qui permet de mesurer l'impact environnemental des entreprises, des territoires et des organisations, a permis d'identifier les points forts de la SNCF et les axes de progrès sur lesquels travailler à long terme.

Les collaborations avec des instances nationales et internationales

Les experts du groupe SNCF participent à de nombreux échanges et groupes de travail (ATEE, ADEME, AFNOR, UIC...) détaillés dans les chapitres 2.3 et 6.

La déclaration de performance extra-financière 2022 présente les risques extra-financiers du groupe SNCF, les politiques et actions mises en œuvre pour y faire face, ainsi que les principaux résultats obtenus.

En savoir plus > Les rapports financiers et rapports d'activité des sociétés du Groupe :

– SNCF Réseau : [Rapport financier annuel SNCF Réseau](#)

– Keolis : [Rapport financier Keolis](#)

– GEODIS : [Rapport d'activité et RSE de GEODIS](#)

– Nos engagements sur [sncf.com](#)

Contact :

engagementsocietal-transitionecologique@sncf.fr

10. CADRE DE REPORTING

Conformément à la Directive européenne sur la diffusion de l'information extra-financière du 22 octobre 2014, la déclaration de performance extra-financière du Groupe public unifié repose sur l'obligation de reporting prévue par les articles L.225-102-1 et R.225-104 à R.225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des normes et standards internationaux, en particulier :

– Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI), que la SNCF utilise comme cadre de reporting.

– La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

Le groupe SNCF, au titre de la loi de finance rectificative 2020-935, a pris en 2021 des engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les secteurs du Transport et du Bâtiment. Ces engagements

font l'objet d'un rapport annuel conformément à l'arrêté du 2 novembre 2021, présenté dans le chapitre 9.

10.1 PÉRIMÈTRE DE REPORTING

Définitivement adoptée par le Sénat le 14 juin 2018, la réforme ferroviaire est entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Cette réforme vise à consolider l'ensemble des activités du groupe SNCF en une seule entité intégrée. Le périmètre des indicateurs de la DPEF correspond :

– Soit aux cinq sociétés ferroviaires (SNCF) : SA SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs et Fret SNCF.

– Soit au groupe SNCF (Groupe) : SA SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Keolis, GEODIS, OUIGO España, Rail Logistics Europe (Fret SNCF, Naviland Cargo, Captrain Deutschland, Captrain España, Captrain Italia, Railtraxx, Captrain France, VIIA), THI FACTORY, Eurostar International Limited, ICF Habitat.

Les filiales sont celles en intégration globale au sens de la consolidation financière par le groupe SNCF.

Les règles de gestion des entités entrantes/sortantes sont les suivantes :

– Entité entrante : Prise en compte dans le périmètre quelle que soit la date d'entrée dans le périmètre au cours de l'année N

– Entité sortante : Sortie du périmètre, quelle que soit la date de sortie du périmètre au cours de l'année N, pour éviter toute difficulté de récupérer des données après la sortie.

Les cinq sociétés ferroviaires représentent 54,2% de l'effectif moyen du Groupe.

L'effectif moyen est réparti à 76% en France, 9% en Europe (hors France) et 15% hors Europe. Ce reporting intègre la part internationale des activités, sauf mention contraire pour des indicateurs spécifiés. Pour chaque indicateur, le périmètre couvert est précisé comme suit :

– **SNCF** pour les cinq sociétés ferroviaires : SA SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs et Fret SNCF

– **Groupe** pour le Groupe SNCF : SA SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Keolis, GEODIS, OUIGO España, Rail Logistics Europe (Fret SNCF, Naviland Cargo, Captrain Deutschland, Captrain España, Captrain Italia, Railtraxx, Captrain France, VIIA), THI FACTORY, Eurostar International Limited, ICF Habitat.

– **K** pour Keolis

– **G** pour GEODIS

– **A** pour les autres filiales intégrées : Eurostar, Thalys, Forwardis, Naviland Cargo, Captrain, VIIA, ICF Habitat

10.2 MÉTHODOLOGIE DE REPORTING

10.2.1 Le modèle d'affaires

Le modèle d'affaires reflète la vision stratégique du groupe SNCF. Il met en lumière la façon dont le Groupe crée de la valeur et la préserve à long terme grâce à son offre de services. Sa formalisation est le résultat d'un travail commun entre la direction de la Stratégie, la direction Financière et la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE).

10.2.2 Élaboration du reporting

Les informations qualitatives et quantitatives ont été collectées auprès des cinq sociétés ferroviaires, de Keolis, GEODIS ainsi que des filiales suivantes : Eurostar, Thalys, Naviland Cargo, Captrain, VIIA, ICF Habitat.

Les informations qualitatives font l'objet d'une collecte et d'une consolidation par la DESTE auprès d'un réseau de correspondants en charge de la RSE dans les sociétés du Groupe.

Les données quantitatives sont saisies dans l'outil de consolidation financière Business Financial Consolidation (SAP FC) par les sociétés du Groupe. La consolidation des données est effectuée par la DESTE.

De nouveaux indicateurs ont été collectés pour la DPEF 2022 :

– Minutes perdues cause réseau pour intempéries

– Trains supprimés cause réseau pour intempéries

– Taux d'engagement des salariés

– Taux du personnel exposé au risque de corruption formé.

10.2.3 Vérification externe

En 2022, la DESTE a confié à l'un de ses commissaires aux comptes des travaux de vérification pour attester de la conformité de la Déclaration de performance extra-financière (DPEF) aux dispositions prévues dans l'article R.225-105, ainsi que la sincérité des informations prévues par l'article R.225-105-1 signalant, le cas échéant, les informations omises et non assorties des explications prévues au troisième alinéa de l'article R.225-105.

Le compte-rendu des Commissaires aux comptes sur la DPEF a été intégré dans le rapport de gestion du Groupe.

En 2022, le cabinet de commissaires aux comptes PwC a vérifié en assurance modérée les différents indicateurs clés de performance présentés après analyse des risques dans la DPEF.

10.3 DÉFINITIONS DES INDICATEURS

Indicateurs	Définitions	Périmètre
Les fondamentaux		
Évènement de sécurité remarquable (ESR) (nb)	Un évènement de sécurité remarquable est un évènement de non-respect des règles de sécurité qui met en risque l'intégrité physique des personnes transportées ou présentes aux abords des installations ferroviaires (y compris les personnels, salariés de prestataires et sous-traitants).	SNCF
Alertes éthiques reçues (nb)	Nombre d'alertes professionnelles, correspondant à la définition et au périmètre de la loi Sapin II, reçues dans le dispositif d'alerte éthique SNCF et traitées par la direction Éthique Groupe.	SNCF
Enquêtes réalisées par la direction Éthique Groupe (nb)	Nombre d'enquêtes éthiques internes, issues du dispositif d'alerte professionnelle ou d'autres signalements, initiées et réalisées par la direction Éthique Groupe.	SNCF
Taux du personnel exposé au risque de corruption formé (%)	% des personnels les plus exposés au risque de corruption, dans le cadre du programme de prévention de la corruption et du trafic d'influence défini par la loi Sapin II, réalisées par la direction Éthique Groupe.	SNCF
Part du chiffre d'affaires Europe couvert par un DPO (%)	Pourcentage du chiffre d'affaires Europe des sociétés du Groupe ayant désigné un délégué à la protection des données. Hors Grande Bretagne et Norvège.	GROUPE
Développer la part du ferroviaire et des mobilités durables		
Taux d'avancement de l'accessibilité des gares (%)	La mise en accessibilité des gares couvre tout le périmètre de la chaîne de déplacement incluant l'accès au point d'arrêt, au bâtiment voyageurs, aux quais, l'information aux voyageurs et les services associés. Les Schémas Directeurs National et régionaux d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée couvrent 736 points d'arrêt nationaux et régionaux en France sur la période 2016-2025.	SNCF
Places de stationnement vélo sécurisées [conforme au décret LOM] sur le périmètre des 1075 gares du décret (nb)	Places en gares offrant aux usagers un stationnement sécurisé pour vélo au travers d'abris individuels ou collectifs.	SNCF
Taux de satisfaction client (%)	Pourcentage de personnes ayant répondu très satisfait et plutôt satisfait à la question « De manière générale, diriez-vous que vous êtes satisfait de la SNCF, si vous pensez à vos expériences récentes avec la SNCF et à l'ensemble du service (information, achat du billet, trajet, de votre point de départ à votre point d'arrivée) ? ». La satisfaction client est mesurée par le Baromètre Image SNCF. Un échantillon représentatif (méthode des quotas) de 1 000 Français par mois de 15 ans et plus est interrogé en ligne en continu via un access panel (Toluna Harris Interactive).	SNCF
Atteintes physiques envers les clients et agents SNCF et vols simples contre les clients (nb)	Les atteintes physiques comprennent : atteintes sexuelles (y compris les « propos ou comportements à connotation sexuelle ») coups et blessures volontaires, rébellions à l'encontre des agents et clients, vols commis sous la menace / vols commis avec violence, vols sans violence commis au préjudice de la clientèle.	SNCF
Actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier (nb)	Ensemble des actes de malveillance contre des biens SNCF : Vols Escroquerie SNCF, Vols avec effraction SNCF, Vols Simple SNCF.	SNCF
Actes d'incivilités et infractions à la législation (nb)	Infractions (à la loi EVIN contre le tabagisme, pieds sur banquettes, crachats.), insultes et outrages, menaces, présences (intrusions et entraves à la circulation) et activités illicites (trafic et usage de stupéfiants, mendicité, vente à la sauvette). Depuis 2020 ont été ajoutées les infractions liées au non-respect des mesures sanitaires (défaut d'attestation et/ou non port du masque).	SNCF
Réduire l'empreinte environnementale des activités du Groupe		
Consommation d'énergie totale (GWh)	Somme des consommations d'énergie pour la traction ferroviaire, pour carburants des véhicules routiers des flottes commerciales, et de services, de la traction aérienne, des engins de chantiers et consommation totale d'énergie des sites. Données partiellement estimées dans le cadre de la DPEF.	GROUPE
Consommation d'énergie pour la traction ferroviaire (kWh)	Quantité d'énergie consommée par la traction ferroviaire (y compris métro et tramways) exprimée en Gigawatt-heure.	SNCF
Consommation de carburants des véhicules routiers des flottes commerciales (kWh)	Quantité d'énergie consommée par les véhicules routiers commerciaux (bus, camions, véhicules utilitaires légers de transport de voyageurs...), des flottes commerciales détenues en propre ou exploitées, exprimée en Gigawatt-heure	Keolis GEODIS Autres
Consommation de carburants pour la traction aérienne (en kWh)	Quantité d'énergie consommée par la traction aérienne exprimée en Gigawatt-heure.	GEODIS
Consommation de carburants des véhicules routiers des flottes de service (en kWh)	Quantité d'énergie consommée par les véhicules routiers de service (Véhicules particuliers de service ou de fonction, véhicules utilitaires petits ou gros, poids lourds...) détenues en propre ou exploitées, exprimée en Gigawatt-heure	GROUPE

Indicateurs	Définitions	Périmètre
Consommation de carburants pour les engins (en kWh)	Quantité d'énergie consommée par les engins de chantier (engins de travaux de terrassement) et véhicules utilitaires spécifiques (tracteurs de cours...)	GROUPE
Consommation totale d'énergie des sites (kWh)	Site : lieu d'activité comprenant un ou plusieurs bâtiments, et le cas échéant, hébergeant un ou plusieurs process (à caractère industriel ou non). Bâtiment : construction exploitée (en propriété, en mise à disposition dans le cadre d'une délégation de service public ou en location) pour l'activité de l'entreprise ou de ses filiales. Il peut s'agir de bâtiments commerciaux ou industriels exploités par les entités du Groupe pour leur production. - La consommation des process industriels est également comptabilisée dans la consommation des sites. - Consommations d'électricité facturées + décompte de l'électricité de traction consommée par les bâtiments	GROUPE
Part d'énergie renouvelable dans le mix électricité traction ferroviaire (% de la consommation)	L'indicateur permet de suivre la part d'électricité renouvelable issue de nos contrats PPA au regard de la consommation d'électricité de traction ferroviaire.	SNCF
TOTAL Émissions GES liées aux consommations d'énergie Scope 1, 2 & 3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	Somme des émissions gaz à effet de serre, exprimées en milliers de Tonnes équivalent CO ₂ à partir des postes constituant l'indicateur "consommation d'énergie totale"	GROUPE
Émissions de GES de la traction ferroviaire - Scope 1&2&3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	Somme des : - émissions de CO ₂ e des activités de transport ferroviaire de SNCF Voyageurs, Fret SNCF et les émissions liées à la maintenance du matériel et de l'infrastructure (SNCF Réseau) - émissions de CO ₂ e des activités de transport ferroviaire des filiales en France et Monde Cet indicateur porte sur les phases amont et combustion pour les énergies thermiques (Scope 1 et 3) et prends la totalité du scope pour l'électricité (Scope 2 et 3). A partir de 2022, le suivi se fait selon le découpage distinct des 3 scopes.	SNCF Keolis Autres
Émission de GES de la flotte de véhicules commerciaux - Scope 1&2&3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	L'indicateur permet de suivre les émissions GES pour les consommations d'énergie pour les camions, bus, cars et autres véhicules commerciaux (PMR). Les sources d'énergies étant majoritairement fossiles (diesel, GNV) ou parfois électrique ou autres (biocarburants)	Keolis GEODIS Autres
Émissions de GES de la traction aérienne - Scope 1&2&3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	L'indicateur permet de suivre les émissions GES pour les consommations de kérosène des avions possédés ou contrôlés par les entités du Groupe SNCF.	GEODIS
Émissions de GES des véhicules de services - Scope 1&2&3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	L'indicateur permet de suivre les émissions GES pour les consommations de carburant (gazole et essence) des véhicules de services possédés ou contrôlés par les entités du Groupe SNCF. Les émissions GES des véhicules de service électriques sont le plus souvent comptés dans les émissions GES des sites pour l'instant.	GROUPE
Émissions de GES des engins - Scope 1&2&3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	L'indicateur permet de suivre les émissions GES pour les consommations de carburant (gazole et essence) des engins de chantiers et de véhicules utilitaires spécifiques des entités du Groupe SNCF.	GROUPE
Émissions de GES des bâtiments - Scope 1&2&3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	L'indicateur permet de suivre les émissions GES pour les énergies des sites et des process des entités du Groupe SNCF.	GROUPE
Émissions de gaz à effet de serre liés aux achats de biens et de services - Scope 3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	Agrégation des émissions de gaz à effet de serre liées aux achats de biens et de services scope 3 (kt de CO ₂ e) Provenant de la fabrication de biens et de services achetés par l'organisation et dit "consommés rapidement". Données monétaires liés aux prestations de services, intellectuelles, travaux, maintenance + petites fournitures issues de l'ERP Achats Groupe Données massiques : Données liés aux matériaux de voies (Rail, ballast, Caténaires.) et Matériaux Fournitures Train (Roues, Banquettes etc.).	SNCF

Indicateurs	Définitions	Périmètre
Émissions de gaz à effet de serre liés aux émissions induites des clients. Scope 3 (CO ₂ e en milliers de tonnes)	Agrégation des émissions de gaz à effet de serre liées au rabattement & diffusion. Ce poste prend en compte les émissions associées aux déplacements des usagers des transports depuis leur domicile jusqu'à la gare (rabattement) ou de la gare jusqu'à leur lieu de diffusion (diffusion). Pour estimer les émissions liées à ce poste, on utilise les données issues de sondages représentatifs.	SNCF
Total émissions GES liées aux consommations d'énergie Scope 1&2	Somme des émissions de gaz à effet de serre des Scopes 1&2, exprimées en milliers de Tonnes équivalent CO ₂ . Cet indicateur est suivi pour le rapport annuel de la trajectoire carbone.	GROUPE
Émission de GES par voyageur (en gCO ₂ e / voy.km) Émission de GES par tonne (en gCO ₂ e / t.km)	L'indicateur permet de suivre les émissions de CO ₂ e des activités de transport ferroviaire de SNCF Voyageurs et Fret rapportées au voyageur.km et tonnes.km, conformément à la méthodologie établie pour l'information relative aux émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport dans le cadre de l'art. L1431-3 du Code des transports	SNCF
Établissements certifiés ISO 14001 (%)	La certification ISO 14 001 concerne exclusivement les établissements à caractère industriel : technicentre, établissement de maintenance et de traction, établissement industriel voie. Le suivi est réalisé par établissement, chacun pouvant regrouper plusieurs sites. Les autres types d'établissements peuvent être intégrés à des systèmes de management dits « adaptés » propres à la SNCF	SNCF
Quantité totale de déchets dangereux produits (en tonnes)	Tonnage total des déchets produits par le Groupe, considérant que l'intégralité des déchets dangereux font impérativement l'objet d'une élimination et d'une traçabilité	GROUPE
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytopharmaceutiques de synthèse (Hors biocontrôle) (%)	Part des hectares de voies, pistes, abords et autres espaces ferroviaires sur lesquels le recours aux herbicides de synthèse est soit réduit, soit supprimé sur le nombre d'hectares faisant l'objet d'opérations de maîtrise de la végétation	SNCF

Améliorer l'impact sociétal du Groupe dans les territoires

Achats solidaires (en M€)	Il s'agit des achats réalisés auprès des acteurs de l'Économie Sociale et Solidaire et plus spécifiquement : -les entreprises du secteur du travail Protégé et Adapté (STPA) qui favorise l'insertion de personnes en situation de handicap -les Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE) qui permettent à l'ensemble des personnes éloignées de l'emploi depuis plus de 24 mois de bénéficier de parcours d'insertion pour leur permettre de renouer avec le marché de l'emploi.	SNCF hors Fret SNCF en 2022
Part du montant d'achats contractualisé sur l'année N et couvert par une notation des offres RSE à 20% de la note globale (%)	Part du montant d'achats de l'année N contractualisé intégrant une notation RSE des offres à 20% / montant total des achats contractualisés de l'année N.	SNCF
Performance RSE des fournisseurs (note moyenne sur 100 des évaluations EcoVadis)	Moyenne des notes attribuées aux fournisseurs SNCF évalués par EcoVadis sur une échelle de 0 à 100. Les fournisseurs sont ciblés sur la base d'une analyse des risques sociaux et environnementaux et de leur importance stratégique pour le Groupe. L'évaluation est basée sur quatre thèmes : environnement, social et droits de l'homme, éthique, achats responsables.	SNCF

Faire des salariés les principaux acteurs et bénéficiaires de la transition écologique et sociale

Effectif total au 31 décembre (nb)	Il se compose des salariés liés à l'employeur par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à l'occasion de congés ou de maladie, et ce, quelle que soit la nature de ce contrat. Hors stagiaires. Hors médecins pour SNCF et y compris contrats aidés comme contrats de professionnalisation, d'apprentissage, contrat unique d'insertion. Y compris la Caisse de Prévoyance et de Retraite SNCF. Les salariés à temps partiel sont pris en compte comme ceux à temps complet. Tout effectif compte pour un.	GROUPE
Taux de gravité des accidents du travail (Pour 1000 heures travaillées)	(Nombre de journées perdues par incapacité temporaire durant la période/heures travaillées de la période) *1 000	GROUPE
Taux de fréquence des accidents du travail (Pour 1 000 000 heures travaillées)	(Nombre d'accidents du travail avec arrêt hors trajet/heures travaillées) *1 000 000	GROUPE

Indicateurs	Définitions	Périmètre
Part de l'effectif féminin (%)	Rapport entre le nombre de femmes présentes à l'effectif total et l'effectif total salarié.	GROUPE
Part des femmes cadres (%)	Le taux de femmes cadres correspond au nombre de femmes du collège «cadres» y compris cadres supérieurs et cadres dirigeants rapporté à l'effectif «cadre» total.	GROUPE
Nb de recrutement CDI femmes	Nombre d'embauches de femmes en contrat à durée indéterminée dans l'entreprise sur l'année civile. Un salarié embauché est compté pour une unité, quel que soit le temps passé dans l'entreprise	GROUPE
Journées perdues par agent lors de mouvements sociaux (nb)	Résultat du rapport entre le nombre de jours de grève comptabilisé sur une période et l'effectif à disposition sur cette même période.	SNCF
Recrutements en CDI en France (nb)	Nombre de recrutements en Contrat à Durée Indéterminée dans l'entreprise sur l'année civile. Un salarié embauché est compté pour une unité, quel que soit le temps passé dans l'entreprise.	GROUPE
Contrats en alternance (nb)	Il s'agit de l'effectif en contrat d'apprentissage, de professionnalisation CDD et CDI et CIFRE (Conventions Industrielles de Formation pour la Recherche) au dernier jour de la période considérée sur le périmètre France.	GROUPE
Licenciement (nb)	Correspond aux ruptures de fin de contrats de travail à l'initiative de l'employeur: Aux licenciements ont été ajoutés les radiations des cadres, les révocations, les ruptures de contrats pendant la période d'essai à l'initiative de l'employeur et les congédiements pour motif disciplinaire pour les salariés au statut à l'essai.	GROUPE
Turnover (%)	Le turnover correspond au taux de renouvellement du personnel au sein de l'entreprise. (Nombre de départ sur l'année 2022 (hors CDD) + Nombre d'arrivées sur l'année 2022) / 2 / Effectif au 31/12/2022 * 100	GROUPE
Rémunération mensuelle moyenne	Rémunération brute mensuelle moyenne : calculée à partir des rémunérations brutes imposables de chacun des mois (y compris prime de fin d'année). Les éléments variables de solde sont inclus	SNCF
Total des heures de formation (nb en milliers)	Nombre total d'heures de formations y compris l'e-learning. Données consolidées GEODIS non disponibles au 10 février 2023.	GROUPE hors GEODIS
Salariés ayant bénéficié d'au moins une formation, en France (%)	Part des salariés ayant participé à au moins une formation au cours de l'année. En revanche, un salarié ayant suivi plus d'un stage n'est comptabilisé qu'une seule fois. Données consolidées GEODIS non disponibles au 10 février 2023.	SNCF Keolis Autres
Taux d'absentéisme (maladie/blessures hors service) (%)	Nombre de jours d'absence dus à maladie ou blessures hors service (hors accidents du travail et de trajet) / nombre de jours travaillés théoriques	SNCF Keolis Autres

10.4 TABLE DE CORRESPONDANCE

II. A. 1. Informations sociales					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26 000	GRI Standards 2021
II. A. 1. a. Emploi					
Effectif total et répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique	1.6 Le modèle d'affaires		#6	6.4.3	2-7 405-1
Embauches et licenciements	8.2 Attirer et fidéliser les talents	8.5			401-1
Rémunérations et évolution	8.1 Accompagner les salariés avec le programme SNCF&moi 8.3 Favoriser les conditions d'un dialogue social nourri	8.5			2-20
II. A. 1. b. Organisation du travail					
Organisation du temps de travail	8.3 Favoriser les conditions d'un dialogue social nourri	8.2	#6	6.4.4	
Absentéisme	8.4 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	8.8			
II. A. 1. c. Santé et sécurité					
Conditions de santé et de sécurité au travail	8.4 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	8.8	#6	6.4.6	
Accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles	8.4 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	3.6			403-2 403-9
Promotion de l'activité physique et sportive	8.4 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	3.4		6.8.8	
II. A. 1. d. Relations sociales					
Organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci	8.3 Favoriser les conditions d'un dialogue social nourri	16.7	#3	6.4.5	402-1
Bilan des accords collectifs, notamment en matière de SST	8.3 Favoriser les conditions d'un dialogue social nourri	16.6			403-4
II. A. 1. e. Formation					
Politiques mises en œuvre en matière de formation, notamment en matière de protection de l'environnement	5.2 Optimiser le management de l'environnement 5.6 Devenir un acteur engagé dans le numérique responsable 6.1 Améliorer la connaissance de l'impact du changement climatique 8.2 Attirer et fidéliser les talents	4.4	#6	6.4.7	404-2 404-3
Nombre total d'heures de formation	8.2 Attirer et fidéliser les talents	4.4			404-1
II. A. 1. f. Égalité de traitement					
Mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes	8.5 Mieux vivre ensemble	5.1	#1-2-6	6.3.7	405-1 405-2 401-3
Mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées	8.3 Favoriser les conditions d'un dialogue social nourri 8.5 Mieux vivre ensemble	10.2			405-1
Politique de lutte contre les discriminations	8.5 Mieux vivre ensemble	5.2 10.3			405-1

II. A. 2. Informations environnementales					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26000	GRI Standards 2021
II. A. 2. a. Politique générale en matière environnementale			#7-8-9	6.5	
Organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement	5. Réduire l'empreinte environnementale des activités 6.2 Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion de nos activités 6.3 Développer la recherche de solutions innovantes au service de l'adaptation et de la résilience de nos activités	9.4			
Moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions	4.4 Réinventer la mobilité des voyageurs et des marchandises 4.5 Rééquilibrer la part du rail dans le fret 4.8 Faciliter et encourager le transport bas carbone 5. Réduire l'empreinte environnementale de nos activités	9.4 11.6			
II. A. 2. b. Pollution			#7-8-9	6.5.3	
Mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement	4.8 Faciliter et encourager le transport bas carbone 5. Réduire l'empreinte environnementale de nos activités	9.4 11.6			306-2
Prise en compte de toute forme de pollution spécifique à une activité, notamment les nuisances sonores et lumineuses	5.2 Optimiser le management de l'environnement 5.7 Limiter les nuisances et pollution dues au système ferroviaire	11.6			
II. A. 2. c. Économie circulaire					
II. A. 2. c. i. Prévention et gestion des déchets			#7-8-9	6.5.3	
Mesures de prévention, de recyclage, de réutilisation, d'autres formes de valorisation et d'élimination des déchets	5.2 Optimiser le management de l'environnement 5.8 Réduire la consommation de ressources et valoriser les matières dans une démarche d'économie circulaire	12.5			306-2 306-3 306-4 306-5
II. A. 2. c. ii. Utilisation durable des ressources			#7-8-9	6.5.4	
Consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales	5.9 Préserver les ressources naturelles et la biodiversité				303-5
Consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation	5.8 Réduire la consommation de ressources et valoriser les matières dans une démarche d'économie circulaire	11.3 12.2			301-1 301-2
Consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables	5.3 Diminuer la consommation d'énergie et les émissions carbone	7.2 11.1 11.3 12.2			302-1 302-4 302-5

II. A. 2. Informations environnementales					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26000	GRI Standards 2021
II. A. 2. d. Changement climatique					
Postes significatifs d'émissions de GES générés du fait de l'activité de la société, notamment par l'usage des biens et services qu'elle produit	5.3 Diminuer la consommation d'énergie et les émissions carbone 5.4 Réduire nos émissions liées aux activités du secteur du transport 5.5 Devenir un acteur engagé dans la performance énergétique des bâtiments 5.6 Devenir un acteur engagé dans le numérique responsable	13.3	#7-8-9	6.5.5	305-1 305-2 305-3
Mesures prises pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique	6. Améliorer l'adaptation et la résilience des activités face au changement climatique	13.1			201-2
Objectifs de réduction fixés volontairement à moyen et long terme pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les moyens mis en œuvre à cet effet	5.3 Diminuer la consommation d'énergie et les émissions carbone 5.3.4 Publier un rapport annuel de la trajectoire carbone des activités SNCF en France 5.4 Réduire nos émissions liées aux activités du secteur du transport 5.5 Devenir un acteur engagé dans la performance énergétique des bâtiments	13.3			
II. A. 2. e. Protection de la biodiversité					
Mesures prises pour préserver ou restaurer la biodiversité	5.9 Préserver la biodiversité et les ressources naturelles	6.3 12.4 15.9	#7-8-9	6.5.6	304-1 304-2 304-3
II. A. 3. Informations sociétales					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26000	GRI Standards 2021
II. A.3.a ENGAGEMENTS SOCIETAUX EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE					
Impact de l'activité de la société en matière d'emploi et de développement local	4.6 Proposer des offres de mobilité accessibles à tous 4.7 Favoriser l'accès à la mobilité en autonomie 7.1 Développer la mobilité inclusive et la solidarité au cœur des territoires 7.2 Développer une politique ambitieuse d'achats responsables qui embarque fournisseurs et sous-traitants 7.3 Accompagner les acteurs territoriaux et locaux dans leur transition écologique et sociale	9.1	#1-8	6.6.4	203-1 203-2 204-1 413-1
Impact de l'activité de la société sur les populations riveraines ou locales	4.3 Fournir un réseau durable aux territoires 4.6 Proposer des offres de mobilité accessibles à tous 4.7 Favoriser l'accès à la mobilité en autonomie 7.1 Développer la mobilité inclusive et la solidarité au cœur des territoires 7.3 Accompagner les acteurs territoriaux et locaux dans leurs transitions écologique et sociale	9.1 11.a			203-1 203-2 413-1
Relations entretenues avec les parties prenantes de la société et les modalités du dialogue avec celles-ci	2.3 Dialogue avec les parties prenantes 4.1 Assurer les fondamentaux de la sécurité, de la ponctualité et de l'information voyageur 7.1 Développer la mobilité inclusive et la solidarité au cœur des territoires	17.17			2-29

II. A. 3. Informations sociétales					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26000	GRI Standards 2021
Actions de partenariat ou de mécénat	2.3 Dialogue avec les parties prenantes 8.5 Mieux vivre ensemble 8.6 Soutenir l'engagement des salariés	17.17			203-1
II. A. 3. b. Sous-traitance et fournisseurs					
Prise en compte dans la politique d'achat des enjeux sociaux et environnementaux	3.2 Les risques extra-financiers 7.2 Développer une politique ambitieuse d'achats responsables qui embarque fournisseurs et sous-traitants	8.3	# 1-2-8	6.6.6	414-1 308-1
Prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale	7.2 Développer une politique ambitieuse d'achats responsables qui embarque fournisseurs et sous-traitants	8.3			2-6 414-1 308-1
II. A. 3. c. Loyauté des pratiques					
Mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs	4.1 Assurer les fondamentaux de la sécurité, de la ponctualité et de l'information voyageur 4.2 Assurer la sérénité des voyages 8.4 Garantir santé et sécurité dans le Groupe	11.2	#1 -2	6.6.5	416-1 417-1
II. B. 1. Informations relatives à la lutte contre la corruption					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26 000	GRI Standards 2021
Actions engagées pour prévenir la corruption	2.2.3 Les valeurs éthiques du Groupe	16.5	#10	6.6.3	205-1 205-2 205-3
II. B. 2. Informations relatives aux actions en faveur des droits de l'homme					
R225-105	Politique et actions du Groupe SNCF	ODD	Global Compact	ISO 26 000	GRI Standards 2021
II. B. 2. a. Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'OIT					
Respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective	1.3 Contribution aux objectifs de développement durable des Nations Unies	16.6 16.7	#3	6.3.6 6.3.10	407-1
Élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession		5.5 10.2	#6		406-1
Élimination du travail forcé ou obligatoire		8.7	#4		409-1
Abolition effective du travail des enfants		8.7	#5		408-1

Compte tenu de l'activité du groupe SNCF, la lutte contre le gaspillage alimentaire, la lutte contre la précarité alimentaire, le respect du bien-être animal et la promotion d'une alimentation responsable, équitable et durable ne sont pas des sujets extra-financiers matériels.

10.5 RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière

(Exercice clos le 31 décembre 2022)



Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière

(Exercice clos le 31 décembre 2022)

Société nationale SNCF

2 place aux Etoiles
93200 Saint-Denis

En notre qualité de commissaire aux comptes de la Société nationale SNCF (ci-après « l'entité ») désigné organisme tiers indépendant (« tierce partie »), accrédité par le Cofrac (Accréditation Cofrac Inspection n°3-1862 portée disponible sur www.cofrac.fr), nous avons mené des travaux visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur les informations historiques (constatées ou extrapolées) de la déclaration consolidée de performance extra-financière, préparées selon les procédures de l'entité (ci-après le « Référentiel »), pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, (ci-après respectivement les « Informations » et la « Déclaration »), présentées dans le rapport de gestion du groupe en application des dispositions des articles L.225-102-1, R.225-105 et R.225-105-1 du code de commerce.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration consolidée de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

Préparation de la déclaration de performance extra-financière

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les Informations permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, pouvant affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps.

Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Référentiel dont les éléments significatifs sont disponibles sur demande au siège.

*PricewaterhouseCoopers Audit, SAS, 63, rue de Villiers 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex
Téléphone : +33 (0)1 56 57 58 59, www.pwc.fr*

Société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'ordre de Paris - Ile de France. Société de commissariat aux comptes membre de la compagnie régionale de Versailles et du Centre. Société par Actions Simplifiée au capital de 2 510 480 €. Siège social : 63 rue de Villiers 92200 Neuilly-sur-Seine. RCS Nanterre 872 006 483. TVA n° FR 78 872 006 483. Siret 872 006 483 00362. Code APE 8920 Z. Bureaux : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Nantes, Neuilly-sur-Seine, Nice, Poitiers, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière

Exercice clos le 31 décembre 2022 - Page 2

Limites inhérentes à la préparation des Informations

Les Informations peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenues pour leur établissement et présentées dans la Déclaration.

Responsabilité de l'entité

Il appartient à la direction de :

- sélectionner ou d'établir des critères appropriés pour la préparation des Informations ;
- préparer une Déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra-financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance et par ailleurs les informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) ;
- préparer la Déclaration en appliquant le Référentiel de l'entité tel que mentionné ci-avant ; ainsi que
- mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement des Informations ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

La Déclaration a été établie par le Conseil d'Administration.

Responsabilité du commissaire aux comptes désigné organisme tiers indépendant

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- la conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R.225-105 du code de commerce ;
- la sincérité des informations historiques (constatées ou extrapolées), fournies en application du 3° du I et du II de l'article R.225-105 du code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations telles que préparées par la direction, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation desdites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière
Exercice clos le 31 décembre 2022 - Page 3

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur :

- le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables (notamment en matière d'informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte), de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et d'évasion fiscale);
- la sincérité des informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) ;
- la conformité des produits et services aux réglementations applicables.

Dispositions réglementaires et doctrine professionnelle applicable

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A.225-1 et suivants du code de commerce, à la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention, notamment l'avis technique de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes, *Intervention du commissaire aux comptes - Intervention de l'OTI - Déclaration de performance extra-financière*, tenant lieu de programme de vérification et à la norme internationale ISAE 3000 (révisée) - *Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information*.

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L.822-11 du code de commerce et le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des textes légaux et réglementaires applicables, des règles déontologiques et de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention.

Moyens et ressources

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 6 personnes et se sont déroulés entre novembre 2022 et février 2023 sur une durée totale d'intervention de 8 semaines.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos spécialistes en matière de développement durable et de responsabilité sociétale. Nous avons mené 33 entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment les directions DESTE, RH, sécurité, sûreté juridique, communication et de la marque, financière, achats et éthique.

Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière

Exercice clos le 31 décembre 2022 - Page 4

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée :

- nous avons pris connaissance de l'activité de l'entité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation et de l'exposé des principaux risques ;
- nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L.225-102-1 en matière sociale et environnementale, ainsi qu'en matière de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- nous avons vérifié que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R.225-105 lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques et comprend, le cas échéant, une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2^{ème} alinéa du III de l'article L.225-102-1 ;
- nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et une description des principaux risques liés à l'activité de l'entité, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance afférents aux principaux risques ;
- nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour :
 - apprécier le processus de sélection et de validation des principaux risques ainsi que la cohérence des résultats, incluant les indicateurs clés de performance retenus au regard des principaux risques et politiques présentés, et
 - corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes présentées en annexe. Pour l'ensemble des risques, nos travaux ont été réalisés au niveau de l'entité consolidante et auprès d'une sélection d'entités contributrices, à savoir SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF, Keolis et Geodis ;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre le périmètre consolidé, à savoir l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation conformément à l'article L.233-16 avec les limites précisées dans la Déclaration ;
- nous avons pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité et avons apprécié le processus de collecte visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations ;
- pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants présentés en annexe, nous avons mis en œuvre :
 - des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions ;
 - des tests de détail, sur la base de sondages ou d'autres moyens de sélection, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices, à savoir SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF, Keolis et Geodis, et couvrent entre 30% et 100% des données consolidées sélectionnées pour ces tests ;

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière
Exercice clos le 31 décembre 2022 - Page 5

- nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation ;

Les procédures mises en œuvre dans le cadre d'une mission d'assurance modérée sont moins étendues que celles requises pour une mission d'assurance raisonnable effectuée selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Fait à Neuilly-sur-Seine, le 27 février 2023

L'un des commissaires aux comptes
PricewaterhouseCoopers Audit

François Guillon
Associé

Aurélié Castellino-Cornetto
Directrice Développement Durable

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière
Exercice clos le 31 décembre 2022 - Page 6

Annexe : Liste des informations que nous avons considérées comme les plus importantes

Indicateurs clés de performance et autres résultats quantitatifs :

- Évènements de sécurité remarquables (ESR) (nb), Atteintes physiques envers les clients et agents SNCF et vols simples contre les clients (nb), Actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier (nb), Actes d'incivilités et infractions à la législation (nb) ;
- Part du CA Europe couvert par un DPO (%) ;
- Taux d'avancement de la mise en accessibilité des gares (%), Nombre de places de stationnement vélos (nb), Taux de satisfaction client Baromètre image SNCF (%) ;
- Consommation d'énergie totale (GWh), Consommation d'énergie pour la traction ferroviaire (GWh), Part d'énergie renouvelable dans le mix électricité traction ferroviaire (% de la consommation), Consommation de carburants des véhicules routiers des flottes commerciales (GWh), Consommation de kérosène de véhicules aérien (en GWh), Consommation d'énergie des véhicules routiers de service (en GWh) ;
- Consommation d'énergie des bâtiments (en GWh), Consommation d'électricité pour la traction ferroviaire (en GWh), Consommation de gazole de la traction ferroviaire (en GWh), Émissions de gaz à effet de serre (kt de CO2e) liées aux consommations d'énergie Scope 1&2&3, Émissions de CO2e par tonne de fret (en gCO2e / tonne.km), Émissions de CO2e par voyageur.km (Scope 1&2&3) (gCO2e/ voy-km), Émissions de gaz à effet de serre liés aux achats de biens et de services - Scope 3 (CO2e en milliers de tonnes), Émissions de gaz à effet de serre liés aux émissions induites des clients - Scope 3 (CO2e en milliers de tonnes) , Emissions de GES des véhicules routiers des flottes commerciales - Scope 1&2&3 (en ktCO2e), Emissions de GES des véhicules aériens - Scope 1&2&3 (en ktCO2e), Emissions de GES des véhicules routiers de service - Scope 1&2&3 (en ktCO2e), Emissions de GES de la traction ferroviaire - Scope 1&2&3 (en ktCO2e), Emissions de GES des sites (bâtiments + process) - Scope 1&2&3 (en ktCO2e), Nombre total de voyageurs.km de la traction ferroviaire, Nombre total de tonnes.km ;
- Minutes perdues pour cause d'intempéries (nb), Trains supprimés pour cause intempéries (nb) ;
- Quantité totale de déchets dangereux produits (K.tonne), Établissements industriels ferroviaires certifiés ISO 14001 (%), Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (Hors biocontrôle) (%) ;
- Achats solidaires (M€), Part du montant d'achats contractualisé sur l'année N et couvert par une notation des offres RSE à 20% de la note globale (%), Performance RSE des fournisseurs (note sur 100) dont note social et droits de l'homme ;
- Alertes éthiques reçues (nb), Enquêtes réalisées par la direction Ethique Groupe (nb), Taux du personnel exposé au risque de corruption formé (%) ;
- Taux de gravité des accidents du travail (Pour 1000 heures travaillées), Taux de fréquence des accidents du travail (Pour 1 000 000 heures travaillées), Taux absentéisme (maladie/blessures hors service) en France ;
- Journées perdues par agent lors de mouvements sociaux (nb), Effectif féminin (%), Engagement des salariés (%) ;
- Recrutements en CDI en France (nb), Part des femmes cadres (%), Licenciements (nb), Contrats en alternance en France (nb), Turnover (%) ;
- Heures de formation en France (en milliers), Part des salariés ayant bénéficié d'une formation au moins en France (%).

Informations qualitatives (actions et résultats) :

- Présentation des orientations 2023-2025 du programme PRISME à la convention organisée en septembre 2022 par les directions sécurité des cinq sociétés de la SNCF ;
- Signature d'une convention de mécénat avec la Fondation des Femmes, pour engager durablement le groupe Keolis dans la lutte contre les violences faites aux femmes et pour l'égalité entre les femmes et les hommes ;
- Création d'un e-learning sur la protection des données personnelles ;

Société nationale SNCF

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière

Exercice clos le 31 décembre 2022 - Page 7

-
- Ateliers solidaires de réparation de vélos proposés par Transilien SNCF entre mai et octobre dans 28 gares d'Île-de-France ;
 - Extension de l'expérimentation FlexTer à toute la région depuis avril 2022 ;
 - Certification Cap'Handéo Services de mobilité en octobre 2022 pour une période de trois ans ;
 - Démarrage par VIIA en novembre 2022 du nouveau service d'autoroute ferroviaire entre l'Occitanie et l'Île-de-France ;
 - Intégration en 2022 par Fret SNCF d'un nouvel outil sur son portail client qui donne accès aux émissions de GES et polluants atmosphériques de leurs transports, pour chaque flux ;
 - Signature par le groupe SNCF de la charte EcoWatt le 7 octobre 2022, avec 90 autres entreprises rassemblées autour du ministre de l'Économie et des Finances ;
 - GEODIS récompensé pour sa performance environnementale dans le cadre du programme Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE) de l'ADEME ;
 - Signature par Espaces Ferroviaires en avril 2022 d'un partenariat de trois ans avec le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) ;
 - L'analyse du risque climat approfondie à l'occasion de la mise à jour annuelle de la cartographie des risques majeurs du Groupe ;
 - Lancement par SNCF Voyageurs en 2022 de l'élaboration d'un plan de résilience prévu pour l'été 2023 ;
 - Participation en 2019 de l'Ingénierie du Matériel de la société SNCF Voyageurs à la construction du programme « Europe's Rail » ;
 - Développement d'un outil digital de management de l'environnement au niveau de la SNCF et déploiement en 2022 de cette solution dans toutes les activités des cinq sociétés ferroviaires ;
 - Investissement de la SNCF dans le développement d'un nouvel outil de management de l'environnement qui comprend un module dédié à la gestion des déchets ;
 - SNCF rejoint Transport4Nature (T4N) en 2022 ;
 - Renouvellement du label « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) en octobre 2022 sur le périmètre de ses cinq sociétés ferroviaires ;
 - Nouvelle plateforme d'alerte professionnelle alerteethiquesncf.com ;
 - Lettre d'information mensuelle partageant l'avancée de nouvelles actions dans le cadre du programme SNCF&moi ;
 - Journées de la sécurité routière au travail les 9 au 13 mai 2022 ;
 - Signature le 31 janvier 2022 avec l'UNSA-Ferroviaire, SUD-Rail et la CFDT Cheminots d'un 9e accord pour mieux accompagner les salariés en situation de handicap ;
 - Prix « Diversity Leader » accordé par le Financial Times en novembre 2022 à la SNCF pour la 4e année consécutive ;
 - Campagnes Promesse Employeur SNCF ;
 - Présentation de l'exposition « Le Mentorat, la solidarité en action(s) » dans 23 gares SNCF sur l'ensemble du territoire ;
 - Publication en mai 2022 d'un guide des emplois types intégrant la nouvelle classification des métiers ferroviaires, issue de l'accord de branche signé fin 2021.

PLAN DE VIGILANCE DU GROUPE SNCF

1. INTRODUCTION

1.1 PÉRIMÈTRE ET CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI POUR LE GROUPE SNCF

Un plan établi sur le périmètre des sept sociétés

Conformément à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordres, le groupe SNCF publie son plan de vigilance portant sur l'exercice 2022. Ce plan est établi sur le périmètre des sept sociétés (et de leurs filiales contrôlées), issues de la réforme ferroviaire du 1er janvier 2020.

« Le plan comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés qu'elle contrôle au sens du II de l'article L. 233-16, directement ou indirectement, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque ces activités sont rattachées à cette relation ».

Les travaux sur le devoir de vigilance tiennent compte des démarches mises en œuvre depuis 2017 par le Groupe dans le cadre de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique (« Sapin II »).

Le présent plan de vigilance rend compte de la mise en œuvre des actions prioritaires engagées en 2022 et établit un programme de travail pour l'année 2023.

La structure du groupe public unifié SNCF (depuis le 1er janvier 2020)

– Pour plus de détails : voir Rapport financier chapitre 1.

1.2 MODÈLE D'AFFAIRES DU GROUPE SNCF

– Pour plus de détails : voir Rapport financier chapitre 1.

1.3 ENGAGEMENTS ÉTHIQUES ET SÉCURITÉ DU GROUPE

Des engagements de longue date

Le groupe SNCF agit de longue date sur les trois catégories de risques visées par la loi sur le devoir de vigilance. Il s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les 10 principes du Pacte Mondial des Nations unies (« Global Compact ») sur les droits humains, les normes internationales du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre renforcent sa contribution aux Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et lui permettent d'obtenir, depuis 2015, le score le plus élevé de performance en matière de responsabilité sociale (niveau « Advanced »).

Chartes et programmes

Plusieurs chartes et accords sous-tendent ces engagements vis-à-vis des collaborateurs, clients et fournisseurs du Groupe :

- La charte éthique (rénovée et actualisée en 2022).
- La charte Relation Fournisseurs & RSE.
- L'accord « en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité ».
- La charte diversité (certification GEEIS⁷ pour GEODIS, et pour SNCF Réseau hors filiales).

Par ailleurs, pour assurer la sécurité de ses clients, salariés, sous-traitants et partenaires, la SNCF structure sa politique de sécurité autour du programme « PRISME », commun à toutes les sociétés ferroviaires depuis 2015. La sécurité environnementale y est désormais intégrée au même titre que la santé et sécurité au travail (SST) et la sécurité d'exploitation ferroviaire, dans une conception de sécurité globale.

Une stratégie RSE en phase avec le devoir de vigilance

Enfin, le projet d'entreprise « Tous SNCF », lancé en 2020 par le président-directeur général de la SNCF pour définir et mettre en œuvre la stratégie 2020-2030 du Groupe, fixe les ambitions stratégiques pour l'ensemble des filiales et entités opérationnelles. La santé, la sécurité et l'éthique y figurent comme des leviers de performance globale, de compétitivité et d'attractivité du Groupe.

Six axes et une raison d'être

Les objectifs de la stratégie RSE du Groupe, approuvée en 2021 par le conseil d'administration de SA SNCF, sont directement en lien avec les enjeux du devoir de vigilance, et s'articulent autour de six axes :

- Développer la part du ferroviaire et des mobilités durables.
- Réduire l'empreinte environnementale des activités.
- Améliorer l'adaptation et la résilience des activités au changement climatique.
- Agir pour la cohésion sociale et l'économie écologique et solidaire dans les territoires.
- Faire des salariés les principaux acteurs et bénéficiaires de la transition écologique et sociale.
- Développer une éthique irréprochable et une gouvernance ouverte.

Pour traduire ces ambitions, le groupe SNCF s'est doté fin 2021 d'une nouvelle raison d'être : « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ».

– Pour plus de détails : voir DPEF chapitres 1.1 et 1.2.

⁷ Gender Equality & Diversity for European & International Standard pour 12 pays

1.4 SYNTHÈSE DES ACTIONS PRIORITAIRES POUR L'EXERCICE 2023

2022 : une année de mobilisation des sociétés du Groupe

Les travaux entrepris dans le cadre de la mise en œuvre du plan de vigilance engagent tout le périmètre du Groupe.

Les actions prioritaires conduites en 2022 ont montré l'importance de mobiliser des sociétés et filiales qui réalisent la production des offres et services du Groupe et qui sont en prise directe avec la matérialité des risques.

Les actions qui avaient été définies pour l'exercice 2022 étaient centrées sur :

- La structuration de l'approche des risques relevant du devoir de vigilance dans les sociétés et filiales du Groupe.
- Le renforcement de l'audit et du contrôle interne.
- Le déploiement d'une nouvelle plateforme d'alerte.

Les résultats des actions prioritaires de 2022 sont désormais intégrés dans les modes de fonctionnement pérennes de l'entreprise.

Un compte-rendu de ces actions figure au point 6.2 du présent rapport.

2023 : la mise en relief du rôle des administrateurs des filiales

Les actions définies pour 2023, s'inscrivent dans la continuité de l'exercice écoulé. Elles visent à ancrer davantage la gouvernance du devoir de vigilance dans les filiales et sociétés du Groupe, en apportant aux administrateurs un éclairage et des leviers complémentaires pour l'exercice de leurs responsabilités.

En 2023, pour renforcer la prise en compte des risques relevant du devoir de vigilance, la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) souhaite agir aux plus hauts niveaux de l'entreprise pour mobiliser les conseils d'administration et les mandataires sociaux des sept sociétés du Groupe, ainsi que les administrateurs des filiales. Cela fait écho à la proposition de directive européenne sur le devoir de vigilance, en cours de discussion au Parlement européen, qui soulignait dans sa version initiale la responsabilité qui incombe aux administrateurs des sociétés d'intégrer dans leurs décisions les questions de durabilité (y compris les droits humains et le changement climatique) et d'assurer la supervision des mesures de diligence raisonnable nécessaires.

Plus globalement, l'objectif de ces actions est d'instaurer une gouvernance durable d'entreprise en favorisant l'émergence de réponses adaptées aux exigences du devoir de vigilance, en particulier dans les chaînes d'approvisionnement.

5 nouvelles priorités en 2023, dans la continuité des actions réalisées en 2022

1	<p>Poursuivre l'ancrage du devoir de vigilance dans la gouvernance et le pilotage des sociétés du groupe SNCF</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobiliser et impliquer directement les conseils d'administration, comités exécutifs des sociétés, et mandataires sociaux des filiales dans la prise en compte des risques du devoir de vigilance et la gouvernance du plan de vigilance et sur leur périmètre de responsabilité. • Lancer des actions de sensibilisation, notamment sur les risques d'atteintes aux droits humains inhérents aux chaînes d'approvisionnement. <p>Cette action s'appuie sur le résultat des actions prioritaires de 2022 (inscription des cartographies de risques liées au devoir de vigilance dans le nouvel outil de management des risques mis en place par le groupe en 2022 ; grilles de contrôle interne et d'audit interne définis ; indicateurs de pilotage du devoir de vigilance).</p>
2	<p>Elargir l'évaluation des tiers et des fournisseurs à l'ensemble des risques relevant du devoir de vigilance</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre à jour les procédures d'évaluation des tiers/fournisseurs avant leur validation par les COMEX des sociétés du Groupe. • Mettre en place le nouvel outil d'évaluation des tiers/fournisseurs intégrant les dimensions de la responsabilité sociale d'entreprise (RSE) relevant du « devoir de vigilance ».
3	<p>Finaliser la trajectoire d'audits « sociaux » de fournisseurs sur sites et en poursuivre le déploiement</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'appuyer sur le retour d'expérience de la série d'audits initiée en 2022, en vue de pérenniser la démarche engagée en 2022 pour définir une trajectoire pluriannuelle d'audits fournisseurs dans les pays et les familles d'achats les plus à risques.
4	<p>Signer et mettre en œuvre la politique « droits humains » du Groupe</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'appuyer sur des actions d'animation en soutien : e-learning « droits Humains » déclinés dans les sept sociétés du Groupe, à l'attention de populations cibles à préciser (activités, pays...).
5	<p>Mettre en place une veille prospective des risques liés au devoir de vigilance</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'appuyer sur la montée en puissance de la nouvelle plateforme de signalement (cf. partie 5). • Prendre en compte les évolutions des cartographies des risques.

– Pour plus de détails : voir compte-rendu des actions 2022 au point 6.2.

2. GOUVERNANCE ET PILOTAGE DU PLAN DE VIGILANCE

2.1 INSTANCES DE GOUVERNANCE ET RÔLE DES ADMINISTRATEURS DES FILIALES

Un pilotage transverse

Le plan de vigilance pour l'ensemble du groupe SNCF est piloté par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) de SA SNCF. Rattachée directement au président-directeur général du Groupe, la DESTE est positionnée au sein du comité exécutif (COMEX) et du comité de direction générale de SA SNCF.

Elle a notamment pour mission de piloter la performance et les risques extra-financiers du Groupe, en collaboration avec la direction du Management des Risques et avec l'appui des principales directions fonctionnelles des sociétés et filiales du Groupe (cf note 4.1).

Chacune des sept sociétés du Groupe est responsable sur son périmètre de l'actualisation de la cartographie des risques relevant du devoir de vigilance, ainsi que de la mise en œuvre et du suivi des actions de prévention et d'atténuation de ces risques.

Un réseau interne de contributeurs à l'échelle du Groupe

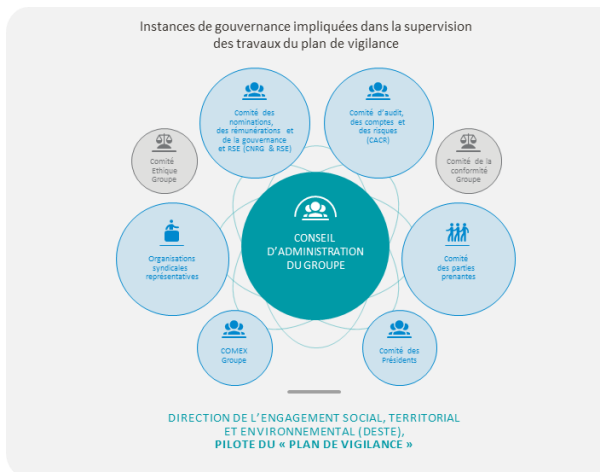
Pour coordonner les travaux du plan de vigilance au sein des sociétés et de leurs filiales, un référent a été désigné dans chaque société du Groupe. Ces relais de premier niveau sont les responsables conformité ou RSE des sociétés du Groupe. Pour consolider les travaux à l'échelle du Groupe, la DESTE réunit périodiquement les référents des sept sociétés du Groupe et les principales directions fonctionnelles de SA SNCF.

Le rôle des directions d'appui dans le suivi du plan de vigilance

Certaines de ces directions fonctionnelles jouent un rôle prépondérant dans la mise en œuvre et le suivi de ces travaux. C'est le cas notamment des fonctions audit interne et contrôle interne, de la direction de l'Ethique Groupe (DEG) chargée d'administrer le dispositif d'alerte et de recueil des signalements, mais aussi des directions Juridique et de Conformité des sociétés du Groupe.

Gouvernance spécifique du plan de vigilance

L'ensemble des travaux relatifs au plan de vigilance fait l'objet de revues régulières par les instances du conseil d'administration, le comité de la conformité et le comité éthique du Groupe.



– Pour plus de détails, voir DPEF chapitres 2.1 et 2.2.

2.2 INFORMATION DES PARTIES PRENANTES (OS, CPP...)

Information du comité des parties prenantes

Avec la réforme ferroviaire de 2020, la gouvernance du Groupe a intégré en 2021 un Comité des parties prenantes, en complément des instances de concertation déjà en place.

Comité consultatif, le Comité des parties prenantes (CPP) permet de renforcer le dialogue entre la SNCF et des représentants de la société française pour mieux répondre à leurs préoccupations.

Présidé par le PDG du Groupe, le CPP est composé de 16 membres désignés pour trois ans renouvelables. Il a vocation à être consulté et à être force de proposition sur les enjeux stratégiques prioritaires pour la SNCF tels que la sécurité, la qualité de service, la responsabilité sociale et environnementale, la performance extra-financière, l'aménagement et la cohésion des territoires ainsi que l'évolution des mobilités. Les travaux et recommandations du comité alimentent le conseil d'administration.

Précision : les sociétés SNCF Réseau et Keolis animent à leur niveau leur propre comité des parties prenantes. SNCF Réseau, ainsi que les filiales de Keolis organisent localement le dialogue avec les représentants de leurs usagers, les collectivités locales et territoriales, les autorités organisatrices de mobilité.

Précision : une version stabilisée du plan de vigilance a été communiquée aux organisations syndicales et au CPP en amont de l'approbation par le conseil d'administration, pour recueillir leurs observations avant publication.

– Pour plus de détails, voir chapitres 2.3 et 8.3

Information des organisations syndicales

Les travaux menés sur le plan de vigilance tout au long de l'exercice 2022 avec la contribution des sept sociétés du Groupe ont fait l'objet de plusieurs échanges avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise :

- Des réunions bilatérales organisées par la DRH Groupe au mois de juin.
- Une présentation au Comité d'entreprise européen (CEE).
- Une communication au Comité de Groupe.

Ces rencontres, organisées par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) et la direction Éthique Groupe, ont permis aux organisations syndicales de partager leur vision opérationnelle des risques. Elle a été prise en considération pour enrichir les travaux d'élaboration du plan de vigilance.

La structuration du dialogue avec le CPP et les organisations syndicales représentatives à l'échelle du Groupe se poursuivra au fil des exercices. L'apport substantiel de ces parties prenantes au suivi et à la mise en œuvre du plan de vigilance justifie la pérennisation de leur contribution à la construction de la performance du Groupe.

Enfin, la SNCF a mené en 2022 une grande enquête auprès de ses parties prenantes, en vue d'actualiser sa matrice de matérialité. Les réponses de plus de 10 500 personnes représentatives ont apporté un éclairage sur leurs attentes au regard de la stratégie du Groupe.

3. CARTOGRAPHIE DES RISQUES & ACTIONS ADAPTÉES D'ATTÉNUATION DES RISQUES OU DE PRÉVENTION DES ATTEINTES GRAVES

3.1 CARTOGRAPHIE 2023 DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES

Une vision plus opérationnelle des risques

Les travaux du plan de vigilance 2022 ont permis d'ancrer la prise en compte des risques relevant du devoir de vigilance dans le management des risques des sociétés du Groupe. Ces bases seront consolidées et constituent le socle des actions prioritaires de 2023.

Les avancées de 2022, détaillées au point 6.2 de ce plan, conduisent à une cartographie des risques plus resserrée et plus opérationnelle qui vise à en faciliter le pilotage et la gouvernance.

Cette nouvelle vision des risques permet également de faire le lien avec la nouvelle matrice de matérialité du Groupe (actualisation de la précédente de 2017). En effet, les attentes fortes des parties prenantes, tant internes qu'externes, sur la rénovation des infrastructures, l'adaptation au changement climatique, ou encore le

développement de solutions de transport multimodales, portent des enjeux clairs en termes de droits humains, de santé et de sécurité et d'environnement.

Dans le présent plan, la description des risques est plus ciblée et illustrée par des focus sur des actions de prévention ou d'atténuation plus spécifiques à chaque société du Groupe.

Cette partie 3 présente la cartographie des risques pour chacune des trois thématiques de la loi (points 3.2 Droits humains et libertés fondamentales, 3.3 Santé et sécurité des personnes, et 3.4 Environnement).

Pour chaque thématique sont présentés :

- Les engagements et la politique du Groupe.
- Une synthèse contextualisée des risques et des dispositifs de maîtrise.
- Les programmes et plans d'actions afférant à chacun des risques.

Précision : la cartographie des risques présentée ci-après, classe les risques selon une criticité décroissante, pour chacune des trois thématiques de la loi sur le devoir de vigilance.

14 risques répertoriés dans les trois domaines relevant du devoir de vigilance.

Référence	Risques d'atteintes graves selon une criticité décroissante	Activités concernées du Groupe
SSP1	EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	Transport de voyageurs et de marchandises ; services logistiques Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP2	ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	Transport de voyageurs et de marchandises
SSP3	ACCIDENT OU ATTEINTE GRAVE AUX PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS OPERES PAR LE GROUPE	Gestion et exploitation des espaces de production et de services
SSP4	ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIES OU PRESTATAIRES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES	Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP5	TERRORISME OU ACTE DE MALVEILLANCE AVEC CONSEQUENCES GRAVES POUR LES PERSONNES	Transport de voyageurs et de marchandises Accueil, commercial, relation client
SSP6	CRISE SANITAIRE RECURRENTE OU DURABLE	Toutes activités
DH1	RISQUES PSYCHOSOCIAUX	Activités industrielles et tertiaires
DH2	HARCELEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES	Activités industrielles et tertiaires
DH3	ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT	Recours aux prestations de main d'œuvre ou aux services de commissionnaires de transport
DH4	FUITE DE DONNEES PERSONNELLES	Services aux clients, gestion salariés et relations fournisseurs
ENV1	REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS DANGEREUX	Activités industrielles d'exploitation, de maintenance ou de construction
ENV2	SURCONSOMMATION DE LA RESSOURCE EN EAU	Activités de maintenance
ENV3	SURCONSOMMATION D'ENERGIE ET EMISSIONS DE GES	Transport de voyageurs et de marchandises
ENV4	ATTEINTE A LA BIODIVERSITE	Activités industrielles de maintenance ou de construction

3.2 SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

3.2.1 La politique sécurité et le programme PRISME

La politique et la doctrine de sécurité du Groupe

Cette année 2022 est une année particulière pour la SNCF, qui a assumé en conscience, avec humilité et compassion envers les victimes, le jugement de l'accident de Brétigny survenu le 12 juillet 2013.

En apprenant cet événement, la SNCF garde à cœur d'assurer le plus haut niveau de sécurité de ses offres, qui est et doit rester l'atout premier du train et de tous les services de transport opérés par le Groupe. La sécurité, inhérente au transport ferroviaire, est plus que jamais l'un des fondamentaux de la SNCF et une priorité absolue à l'égard de ses clients, salariés et prestataires. C'est un atout que l'entreprise a le devoir de préserver.

A partir de 2015, le management de la sécurité ferroviaire a été remodelé en profondeur avec la mise en œuvre d'un programme national baptisé « PRISME ». Pour accroître encore son efficacité, des efforts sont déployés tous les ans, soutenus par le président-directeur général de la SNCF. Il a souhaité s'impliquer personnellement dans le

suivi de ce programme d'amélioration continue, dont le prochain horizon est fixé à 2026.

À l'occasion de la convention sécurité SNCF, qui a réuni en septembre 2022 à Lille 700 managers et acteurs de la sécurité, le PDG a expliqué le nouveau cap qu'il entend donner à la politique de sécurité. Il a impulsé un tournant dans la doctrine de sécurité de l'entreprise en donnant la priorité à la sécurité globale qui veut faire progresser de façon cohérente toutes « les sécurités » : sécurité de l'exploitation, sécurité et santé au travail, sécurité incendie, sécurité environnementale, sûreté et cybersécurité.

La sécurité globale fait l'objet d'une politique générale du Groupe qui a été réactualisée en février 2023.

– Pour plus de détails, voir DPEF, chapitre 4.1.3.

PRISME : après sept ans d'existence, un bilan positif

Depuis sa création en 2015, PRISME a permis de fédérer toutes les initiatives en matière de sécurité dans l'entreprise et de construire un cap commun.

Les chantiers engagés depuis 2015 ont contribué à ancrer les plus hauts standards de sécurité dans les

comportements pour assurer la sécurité des salariés de l'entreprise, de ses prestataires et sous-traitants, des clients et de l'exploitation. La transformation managériale de la sécurité, les Facteurs organisationnels et humains (FOH), la démarche « Juste & équitable », en apportant méthodes et outils modernisés aux équipes opérationnelles, ont augmenté la conscience des risques et la capacité à les maîtriser.

Résultat : la SNCF a progressé en termes de sécurité de l'exploitation ferroviaire,

- En diminuant de 23% les accidents significatifs (au sens de la directive européenne 2016/798) depuis 2014.
- En divisant par deux le nombre d'évènements sécurité remarquables depuis 2015.

L'entreprise a également amélioré la santé et sécurité au travail en réduisant de 20% les accidents du travail depuis 2016.

« La sécurité est avec les RH un élément transversal fort de l'unité de la SNCF. Elle réunit tous les salariés et toutes les sociétés ferroviaires dans une même culture et un même objectif d'excellence (...). Jean-Pierre Farandou, PDG du groupe SNCF.

ÉCLAIRAGE

PRISME : renforcer la sécurité en partant du terrain

Les principes du programme PRISME, rappelés dans la charte d'engagement signée en janvier 2021 par les présidents des cinq sociétés ferroviaires de la SNCF, consistent notamment à :

- Encourager les remontées spontanées des incidents et éléments précurseurs pour mieux les prévenir.
- Installer le management par les risques pour prioriser les actions.
- Maîtriser les interfaces entre les entités (y compris prestataires et sous-traitants) pour garantir la production de la sécurité dans le travail collectif.
- Simplifier les procédures auprès de tous les acteurs contribuant à la sécurité pour en faciliter l'appropriation.
- Analyser les risques en amont et a posteriori pour prioriser les actions.
- Créer les conditions managériales pour responsabiliser les salariés.
- Déployer les démarches et outils les plus innovants pour fournir à chaque salarié un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

Objectif d'ici 2026 : ancrer une culture sécurité participative, proactive et intégrée.

Nouvelles perspectives : le management de la sécurité renforcé dans les établissements

Les résultats encourageants observés depuis 2015 doivent encore progresser pour atteindre le cap ambitieux fixé pour 2026. Ainsi la responsabilité et la capacité d'initiative notamment des directeurs d'établissement, en matière de sécurité, est réaffirmée pour viser :

- Zéro mort chaque année, y compris pour les salariés de sous-traitants.
- Un quart d'accidents avec arrêt en moins d'ici 2026, soit un taux de fréquence (TF) de 11.

D'où la définition pour 2023-2025 de trois nouveaux piliers :

Un programme avec et pour les salariés, favorisant la sécurité et la réussite des missions et encourageant la remontée systématique de l'information. Une charte de libération de la parole, stipulant que la révélation d'un fait sécurité ne doit pas entraîner de sanction, est désormais appliquée.

- Un programme avec et pour les salariés, favorisant la sécurité et la réussite des missions et encourageant la

remontée systématique de l'information. Une charte de libération de la parole, stipulant que la révélation d'un fait sécurité par un salarié ne doit pas entraîner de sanction, est désormais appliquée.

- Un programme au bénéfice des entités opérationnelles, dépassant les antagonismes apparents entre production et sécurité grâce à un partage d'informations entre managers et salariés. L'objectif est de favoriser la résolution locale des problèmes et irritants avec les salariés, et le retour sur les suites données.
- Un programme pour la SNCF, ouvert à l'externe, en considérant la sécurité comme un bien commun à préserver et non comme un avantage concurrentiel.

Ces trois nouveaux piliers de PRISME se matérialisent dans :

- La construction de projets d'établissements et de projets d'équipes « Tous SNCF », et les plans d'actions sécurité 2023.
- L'élaboration d'un plan d'actions plus complet, fixant des priorités et un échelonnement pour les trois ans à venir au niveau des sociétés et du Groupe.
- Un point d'étape fixé à fin 2023 pour évaluer l'avancement des actions et programmer dans trois ans une nouvelle convention nationale sécurité.

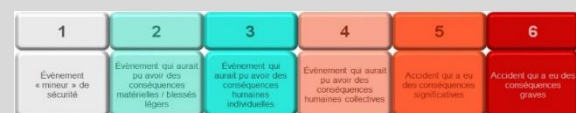
Nouvelles perspectives : une doctrine générale de sécurité modernisée

Cap prioritaire donné à la convention sécurité SNCF de Lille, la sécurité globale assemble dorénavant dans une approche intégrée la prévention et l'atténuation de tous les risques :

- Ceux traités depuis toujours par l'entreprise : sécurité de l'exploitation ferroviaire, santé et sécurité, incendie, sûreté des biens et des personnes.
- Mais aussi de nouveaux risques jusque-là traités à part : cybersécurité, risques environnementaux, aussi bien ceux générés par les activités de l'entreprise, que les risques externes auxquels est confrontée l'entreprise et en premier lieu le changement climatique avec son lot d'évènements extrêmes : inondations, sécheresses, canicule, orages violents...

Considérée désormais comme un bien commun, la sécurité ferroviaire nécessite de travailler avec toutes les parties prenantes de l'entreprise dans un esprit de coopération et d'ouverture. Cette orientation forte se traduira, dès 2023, par l'adoption de la métrique commune française et européenne d'évaluation de la gravité des évènements de sécurité pour mesurer le niveau de sécurité (échelle de gravité de l'EPSF)..

L'échelle de gravité de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) :



En 2016, un groupe de travail associant l'ensemble des exploitants ferroviaires a conduit l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) à définir les principes d'une échelle de gravité à six niveaux. Les accidents les plus graves, de niveaux 5 et 6, correspondent aux accidents significatifs relevant des Indicateurs de sécurité communs (ISC) dont la définition est reprise à l'annexe 1 de la directive européenne (UE) 2016/798.

– Pour plus de détails, voir DPEF chapitre 4.1.3.

3.2.2 Synthèse des risques d'atteintes graves

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
SSP1 - EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	Exposition des clients, salariés et prestataires à des événements climatiques extrêmes impactant les gares ou les services de transports	<ul style="list-style-type: none"> • Difficulté de définition de trajectoires d'adaptation au changement climatique. • Faible résilience des infrastructures, gares et matériel roulant. 	Impacts directs sur la circulation des trains et des autres modes exploités par le Groupe.	<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance spécifique (Comité spécialisé du conseil d'administration du Groupe). • Programmes d'amélioration de la résilience des infrastructures et des matériels roulants exploités par le Groupe.
SSP2 - ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	Accident grave d'exploitation touchant les transports de voyageurs ou de marchandises.	<ul style="list-style-type: none"> • Défaillance technique, humaine ou organisationnelle, ou événement exogène au système ferroviaire affectant la sécurité des circulations. • Non-respect des règles de sécurité par les usagers de la route empruntant les passages à niveau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Blessés graves ou décès. • Perte de confinement de matières dangereuses transportées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificat sécurité des sociétés exploitantes. • Politiques, programmes et plans d'actions sécurité déclinés dans toutes les sociétés du Groupe. • Politique de gestion des passages à niveau sur deux volets : suppressions en concertation avec les collectivités territoriales et multiplication d'aménagements visant à réduire les risques identifiés (via un diagnostic routier notamment). • Normes de maintenance spécifique des voies de circulation des trains de matières dangereuses. • Traçage des transports de marchandises en ligne et adaptations locales d'exploitation. • Formation des conducteurs aux risques liés au transport de matières dangereuses.
SSP3 - ACCIDENTS OU ATTEINTES GRAVES AUX PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS OPERES PAR LE GROUPE	<ul style="list-style-type: none"> • Heurt par un véhicule en circulation (train, bus, métros ou tramways). • Électrisation d'une personne (client, migrant...). • Trafic de migrants à l'insu d'une filiale opérant dans le transport et la logistique de marchandises. • Agression de clients ou atteinte des personnels en contact avec le public. 	<ul style="list-style-type: none"> • Intrusion de personne non autorisée dans les emprises (ferroviaires, métros..) • Méconnaissance des risques ou non-observation des consignes de sécurité données par l'entreprise pour l'usage normal des services de transport. • Défaillance dans la sécurisation d'un site ferroviaire (sûreté, contrôle des accès...). • Accroissement de la délinquance et de la fraude dans des zones sensibles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Blessés graves ou décès. • Choc psychologique des personnes témoins d'un accident. • Atteintes à l'intégrité et à la santé psychologique des personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositifs de sécurisation des accès aux sites de production. Signalétique et annonces sonores de danger aux usagers, notamment en mode d'exploitation dégradés ou situation de crise. • Campagnes d'information, de sensibilisation et de prévention auprès des clients et des scolaires. • Sécurisation des transports de marchandises. • Formations et équipement des agents de la Sûreté ferroviaire (caméras piétons), des personnels commerciaux et de services aux voyageurs.

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
SSP4 - ACCIDENT DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES	<ul style="list-style-type: none"> •Accidents de manutention de charges, dans le cadre d'opérations de maintenance des infrastructures ou des matériels roulants. •Accidents routiers et ferroviaires liés aux activités commerciales de transporteur, ou à l'utilisation de véhicules de service. •Accident sur un chantier de maintenance ou de régénération des infrastructures ferroviaires, ou sur un chantier BTP de rénovation de gare. •Exposition accidentelle à des produits chimiques ou à l'amiante dans le cadre d'opérations de maintenance des voies, du matériel roulant, de bâtiments, d'exploitation ou de démantèlement du matériel roulant. •Accident dans un atelier de maintenance (électrification...). 	<ul style="list-style-type: none"> •Non-respect des prescriptions ou procédures de sécurité ou des protocoles d'intervention sur un chantier. •Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier, notamment en situation de coactivité sur un site SNCF. •Organisation du travail inadaptée du fait d'inspections communes préalables (ICP) et plans de prévention incomplets ou mal appliqués. •Conditions d'intervention difficiles (travail de nuit ou météo défavorable...). •Dégradation non détectée d'éléments constitutifs d'un bâtiment exploité. 	<ul style="list-style-type: none"> •Blessures graves ou décès, touchant un salarié de la SNCF ou d'un prestataire. •Exposition de salariés ou prestataire, occasionnant blessures, incapacités ou décès, ou maladie professionnelle invalidante. 	<ul style="list-style-type: none"> •Politique sécurité du Groupe. •Audits nationaux de sécurité des établissements de production et audits qualité/sécurité des équipements par les directions des Achats. •Système de management intégré Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (ISO14001, ISO45001, ISO9001). Certification des sites industriels et de maintenance et de certaines activités d'exploitation. •Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés. Veille managériale (contrôles de niveau 1 et 2). Déploiement généralisé de l'usage du savoir voir/savoir-dire. •Renforcement des dispositifs et outils d'évaluation des risques. •Formation des salariés à l'analyse de risques et à la rédaction des plans de prévention. Généralisation de l'outil d'aide à la réalisation des Inspections Communes Préalables (ICP) et des plans de prévention : "DIGIPREV". Veille managériale sur la mise en œuvre effective des mesures prévues par les plans de prévention. •Formation et information des salariés et des prestataires, suivi médical des salariés, revues de processus, etc. •Programme de réduction du patrimoine amianté.
SSP5 - TERRORISME	<p>Acte terroriste touchant un mode de transport ou un établissement recevant du public exploité par le Groupe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Contournement de la sécurisation des accès ou des systèmes d'information (cyber-attaque). Dégradation volontaire, vol de matériaux ou composants sensibles des installations, entraînant une défaillance technique pouvant affecter l'exploitation transports opérés par le Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> Blessés graves ou décès. Atteintes graves à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients 	<ul style="list-style-type: none"> •Engagement de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sécurité des voyageurs sur les territoires desservis par le Groupe. •Adaptation en continu aux menaces liées à la cybersécurité.
SSP6 - Crise sanitaire durable ou récurrente (pandémie COVID-19)	<p>Résurgence de la maladie liée à l'émergence de nouveaux variants échappant à l'immunité vaccinale.</p>	<p>Difficulté d'application des protocoles sanitaires ou non-respect des mesures édictées par les autorités sanitaires.</p>	<p>Renforcement des mesures sanitaires dans les transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Poursuite de la mise en œuvre et suivi des protocoles déjà établis.

3.2.3 Programmes et plans d'actions :

EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES

Réduire les nouvelles situations de risques

L'accroissement et l'accélération des effets du changement climatique a des conséquences physiques et économiques importantes sur les activités du groupe SNCF. La récurrence accrue d'événements météorologiques intenses : précipitations, sécheresse, tempêtes, vague de chaleurs intenses... entraîne des dégradations des actifs et altère le fonctionnement des infrastructures, des gares, des ateliers et des matériels roulants.

Les activités de l'entreprise peuvent s'en trouver affectées, avec des conséquences sur la continuité de service, la sécurité des personnes et des biens et les conditions de vie au travail des salariés.

Cela se traduit dès à présent :

- Pour les clients, par des retards ou des arrêts des circulations.

- Pour les salariés, par une gestion de crise quasi quotidienne à certaines périodes de l'année, avec des adaptations des horaires de travail, une augmentation des heures d'astreinte et des conditions de travail dégradées.

Depuis 2015, de nombreux travaux réalisés par différentes entités du Groupe ont déjà permis de faire évoluer certaines pratiques ou gestes métiers en vue d'atténuer ces effets : équipes de maintenance renforcées en périodes sensibles, vérification préventive des matériels, tournées chaleur....

Plus globalement, le Groupe s'est engagé en 2021 à élaborer un plan d'adaptation de ses activités au changement climatique. C'est l'un des six axes de la stratégie RSE 2020-2030 approuvée par le conseil d'administration de la SNCF le 23 juin 2021.

700 sinistres «événements naturels » en moyenne par an.

Fin 2021, un Comité stratégique annuel « Adaptation au changement climatique » (CSACC) a été institué au sein du Comité des présidents, complémentaire du Comité stratégique « Énergie-Carbone » déjà existant, avec l'objectif de définir une trajectoire en vue d'intégrer la gestion des aléas climatiques dans l'organisation et la planification des activités du Groupe.

En 2022, l'analyse du risque climat a été approfondie à l'occasion de la mise à jour annuelle de la cartographie des risques majeurs du Groupe.

Priorités d'actions du Groupe

En 2023 un réseau de référents sera constitué au sein des sociétés du Groupe pour coordonner la prise en compte du changement climatique dans les activités. Les travaux menés en 2022 sous l'égide du CSACC ont conduit à un plan d'actions en cinq grands volets pour l'année 2023 :

- Elaborer des jeux de données climatiques issues des scénarios du GIEC (SSP2-4.5 et SSP5-8.5), pour bâtir des références communes et des analyses exploitables par les opérationnels.
- Poursuivre les actions de sensibilisation et de formation des salariés et équipes dédiées, et développer les expertises.
- Renforcer l'analyse de vulnérabilité des sites à forts enjeux, par rapport au climat actuel et futur, et évaluer les impacts pour les tiers et pour l'entreprise.
- Identifier des évolutions d'organisation de l'exploitation permettant de maintenir la continuité de service : structures dédiées, bonnes pratiques, etc.
- Initier des recherches inspirées du biomimétisme pour la conception et l'adaptation structurelle des systèmes (groupe de travail lancé par SNCF Réseau).

En savoir plus > <http://www.drias-climat.fr/>

ACCIDENTS OU ATTEINTES GRAVES AUX PERSONNES

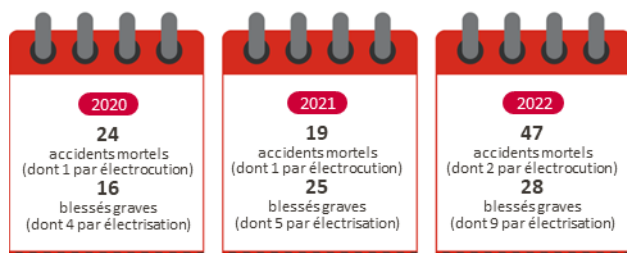
Des campagnes de prévention régulièrement organisées

Presque chaque semaine en France, un accident mortel a pour origine un comportement à risque aux passages à niveau, en gare, ou à proximité des voies ferrées.

Seules les gares sont normalement accessibles au grand public et les usagers peuvent y circuler librement, dans le respect des règles de sécurité. Le reste des infrastructures ferroviaires est privé. Or, la plupart des accidents recensés annuellement sont liés à des intrusions sur les voies ferrées, ponts, tunnels, bâtiments tertiaires et sites techniques de la SNCF et leurs abords.

Ce sont en moyenne 100 collisions aux passages à niveau et 10 000 intrusions qui sont recensées chaque année.

L'accidentologie sur le domaine ferroviaire



Pour réduire le nombre d'accidents, des campagnes de prévention sont régulièrement organisées par SNCF Gares & Connexions, en collaboration avec SNCF Réseau. Relayées notamment sur les réseaux sociaux,

ces campagnes rappellent les règles de sécurité et les bons comportements aux publics les plus exposés sur le domaine ferroviaire français : les jeunes et les populations déplacées.

Des actions envers les jeunes...

Depuis plus de 20 ans, la SNCF mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes, du CM1 à la Terminale, et une convention de partenariat la lie à l'Éducation nationale depuis 2006. Ainsi chaque année, plusieurs centaines de collaborateurs SNCF interviennent en classe auprès de 230 000 jeunes.

... et les populations déplacées

La gestion globale du flux de ces personnes qui fuient leur pays d'origine relève des services de l'État. Cependant, la SNCF se doit de protéger ces personnes des accidents graves pouvant survenir aux abords ou sur les voies ferrées.

En 2018, la SNCF et le Haut-Commissariat aux réfugiés ont réalisé des supports visuels qui illustrent les situations de risques (heurts par un train ou électrocution). Traduits en 84 langues, ils sont distribués aux associations en lien direct avec les migrants.

Par ailleurs, la Sécurité ferroviaire mène avec les autorités des actions spécifiques auprès des migrants pour les accompagner dans leurs mouvements dans les transports ou autres domaines ferroviaires.

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitres 4.2 et 8.4.

ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS OU PRESTATAIRES (...)

Prévention de la sécurité du personnel lors de travaux en coactivité

Dans le cadre de son obligation légale d'assurer la sécurité de son personnel et de ses prestataires, SNCF Réseau a mis en œuvre un plan d'actions spécifiques pour renforcer la sécurité lors de la réalisation des travaux d'infrastructure (régénération, remises en état, constructions nouvelles...).

Baisse des accidents du travail et de leur fréquence

Les résultats, en amélioration, matérialisent les effets positifs du programme PRISME, avec notamment l'ancrage des briefings chantiers dans les pratiques courantes des opérateurs, et une libération effective de la parole qui s'installe progressivement dans les équipes opérationnelles.

Si les statistiques d'incidentologie montrent en effet une tendance globale à la baisse des accidents ou quasi-accidents graves du travail associé à une baisse du taux de fréquence, l'objectif « zéro mort » tant chez nos salariés que chez nos sous-traitants reste non atteint.

Des marges de progrès dans les contextes de coactivité

La régénération des infrastructures à un rythme soutenu génère des contraintes de planning et de multiples périmètres d'intervention et de responsabilités entre les différents intervenants sur un chantier, qui peuvent fragiliser les dispositifs de sécurité.

Pour pallier ces potentielles fragilités, une série de mesures ont été prises à horizon 2023 pour :

- Améliorer la prise en compte de l'intervention d'engins de travaux lourds et dangereux à l'occasion des briefings.
- Renforcer le processus de concertation entre SNCF Réseau et ses prestataires externes intervenant sur les chantiers.

- Clarifier les prérogatives des différents intervenants sur les chantiers, en contextualisant davantage les mesures de préventions, en particulier celles anticipées dans les plans de prévention.

Ces mesures s'appuient notamment sur un outil « SECUBOX ». Mis en place par SNCF Réseau, il permet de partager avec ses partenaires externes, les informations importantes pour la préparation des chantiers, les retours d'expérience, ainsi que les bonnes pratiques.

Précision : dans le cadre du décret « SECUFER »⁸, SNCF Réseau publiera au 1^{er} avril 2023, un ensemble de textes pour tous les acteurs du système ferroviaire (publics et privés), définissant :

- Les règles de déplacement dans les emprises ferroviaires.
- Les règles d'exercice d'activités de transport ferroviaire concomitantes.
- Les caractéristiques et conditions d'exploitation.
- Les règles, procédures et modes opératoires à respecter pour assurer santé et sécurité dans tout travail nécessitant l'accès à une zone à risques électriques ferroviaires.

L'EXPOSITION DES SALARIÉS ET PRESTATAIRES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES

L'exposition des salariés et prestataires à des substances dangereuses

La « loi Santé au Travail » du 2 août 2021, entrée en vigueur le 31 mars 2022, étend l'évaluation des risques aux cas de poly-expositions aux risques chimiques : « l'employeur prend en compte notamment [...] en cas d'exposition simultanée ou successive à plusieurs [substances] chimiques, les effets combinés de l'ensemble de ces [substances] ».

En pratique, la Plateforme sécurité au travail de la SNCF (PST)⁹ intègre déjà un module spécifique d'évaluation du risque chimique et une banque de données des fiches de données sécurité (FDS) des produits utilisés. Ces fiches mentionnent les incompatibilités et précisent les expositions et les actions de prévention associées, ainsi que les évaluations de la cellule toxicologique de la SNCF (créée en 1989).

En outre, la SNCF prend en compte les exigences de la loi pour améliorer le suivi médical des salariés :

- L'obligation de conserver le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) durant 50 ans (archivage trimestriel dans la PST).
- Une surveillance post-exposition renforcée pour les salariés exposés à des risques particuliers, en complément des dispositions existantes concernant les suivis individuels pendant la phase d'activité et l'examen préalable à la cessation de l'activité professionnelle.

La SNCF travaille également sur deux axes pour améliorer la prise en compte de la poly-exposition :

- L'adaptation du module spécifique d'évaluation du risque chimique de la PST pour mieux faire apparaître, mieux analyser et mieux prendre en compte ces risques de poly-expositions.

- La proposition d'une application permettant de prendre connaissance des FDS à tout moment sur le terrain (Scan FDS).

L'amiante : un programme d'actions encore à consolider

Depuis 2018, la SNCF a mis en place un programme amiante au sein de la direction des Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRASS). Elle coordonne l'ensemble des actions prioritaires pour l'ensemble de l'entreprise au sein d'un comité de pilotage associant les cinq sociétés. Deux enjeux majeurs ont été définis en 2022 :

- La mise en conformité du Groupe.
- La réduction du patrimoine amianté.

En outre, un « référent amiante » a été missionné pour réaliser un état des lieux des établissements et veiller aux questions de formation, prévention du risque, documents d'intervention, suivi des expositions et suivi médical. Il a pour objectifs :

- D'assurer le suivi des sujets les plus critiques.
- De définir la doctrine de la SNCF.
- D'animer des référents dans les cinq sociétés ferroviaires.

Chaque société du Groupe a décliné ces enjeux dans des plans d'actions adaptés à son périmètre et à la typologie de ses risques. Chacune anime un réseau de correspondants en établissements associant les partenaires sociaux à leurs travaux. C'est le cas des sociétés et activités les plus concernées :

- L'activité Matériel de SNCF Voyageurs a défini un plan stratégique à horizon 2028 pour le démantèlement du matériel radié. Les pièces amiantées sont ainsi systématiquement éradiquées à l'occasion des opérations de maintenance.
- L'activité Immobilier de la SA SNCF a défini une stratégie pluriannuelle de désamiantage pour traiter les bâtiments les plus à risque d'ici 2024. Un plan détaillé d'actualisation des diagnostics techniques amiante (DTA) est régulièrement suivi.
- SNCF Réseau mène une politique d'éradication des Matériaux et Produits contenant de l'amiante (MPCA) à l'occasion des opérations de régénération du réseau. Les zones de production définissent elles-mêmes leurs critères de priorisation en fonction de la configuration des infrastructures présentes sur leur territoire.

L'entreprise a établi un plan d'action en 2023 pour :

- Actualiser les analyses de risques et mieux assoir ses stratégies de désamiantage.
- Améliorer le repérage des MPCA, y compris dans les stocks.
- Renforcer la formation et le suivi médical des salariés.
- Etendre les retours d'expérience sur les modes opératoires et les mesures de protection.
- Fiabiliser la traçabilité des expositions grâce à l'outil Plateforme santé au travail (PST).

La maîtrise opérationnelle du risque amiante reste toutefois complexe en raison de la diversité du patrimoine historique tertiaire et industriel de l'entreprise, et requiert bien souvent des investissements conséquents.

Précision : En 2022, les investissements réalisés par la SNCF en matière de réduction des risques liés à l'amiante contenue dans certains équipements (infrastructures, bâtiments, matériels roulant) s'élèvent à 63 M€.

⁸ le décret n° 2017-694 du 2 mai 2017 précise les mesures de nature à assurer la santé et la sécurité des travailleurs vis-à-vis des risques spécifiques (...) notamment, ferroviaires, tels que : les risques liés aux circulations (le heurt, l'accrochage, le souffle...) ; les risques électriques ; les risques liés aux installations techniques et de sécurité ferroviaire.

⁹ créée en 2017, la Plateforme sécurité au travail regroupe tous les outils managériaux de prévention des risques et le document unique (DUERP) accessible à tous les salariés.

Sécurité du personnel SNCF : une recrudescence des agressions physiques et verbales

Chaque jour, près de deux salariés de la SNCF en gare ou à bord des trains sont victimes, dans l'exercice de leur métier, d'un accident de travail pour atteinte ou outrage. Ces incivilités du quotidien sont responsables de 23% des accidents de travail avec arrêts au sein de SNCF Voyageurs et de 19% au niveau du groupe ferroviaire. Pour tenter d'enrayer ce phénomène et témoigner son soutien à ses salariés, l'entreprise a lancé en fin d'année 2022 une campagne de sensibilisation auprès du grand public. Elle vient en complément de plusieurs actions de protection :

- Des formations pour prévenir ces situations et s'en prémunir.
- La mise à disposition d'un système d'alerte en cas d'extrême urgence depuis septembre 2021.
- L'équipement expérimental en caméras piétons de 2100 agents assermentés volontaires au sein de la société SNCF Voyageurs et de 400 caméras piétons à la Sûreté Ferroviaire. Le déclenchement d'un enregistrement permet d'apaiser la grande majorité des situations et faciliter l'enquête de police en cas de dépôt de plainte.
- Des diagnostics sur certains sites prioritaires en lien avec les acteurs locaux (mairies, associations, préfectures, etc.) et sociaux.

+ 9% d'augmentation d'agressions physiques et verbales par rapport à 2021 à fin 2022. Les agents SNCF ont subi 5 330 actes de violence verbales ou physiques, soit 14 actes par jour.

TERRORISME OU ACTES DE MALVEILLANCE – CRISE SANITAIRE RECURRENTE OU DURABLE

Le risque terroriste et les actes de malveillance

En 2022, le risque terroriste est resté élevé en France comme à l'international. Les modes opératoires sont aujourd'hui plus nombreux et les gares et les trains peuvent être des cibles. De plus, la problématique des « bagages abandonnés » prend une ampleur qui pouvait difficilement être anticipée. Cela entraîne des suspensions d'exploitation fréquentes avec des risques de mouvements de foules lors des évacuations.

Enfin, pour lutter contre des cyberattaques toujours plus nombreuses, la SNCF mise aussi bien sur la prévention que sur la réactivité. Sa stratégie, à la fois défensive et offensive, vise à éviter tout arrêt de production et à garantir une circulation des trains à 100% sécurisée.

L'entreprise travaille sur le sujet de la menace terroriste en lien très étroit avec les pouvoirs publics. Proactif en matière de recherche et de tests de solutions de prévention, le Groupe met en œuvre de nombreuses actions pour mieux détecter la menace dans ses emprises :

- Le déploiement de la vidéo protection.
- La mise en place de salariés de la Sûreté en civil et armés, d'équipages de cyno détection, de patrouilles vidéo.
- La coopération avec la Gendarmerie nationale.
- La démarche « Agissons Sûreté » qui vise à faire adopter par le personnel les meilleurs comportements en termes de sûreté.

Les atteintes aux personnes

La politique sûreté du Groupe prend en compte toutes les formes de menaces et d'atteintes.

La SNCF engage de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sûreté des voyageurs, notamment via le service interne de sécurité de la direction de la Sûreté avec 2 800 salariés déployés sur l'ensemble du territoire national. L'ensemble des missions de ce service est réalisé en partenariat étroit avec les forces de l'ordre (Police et Gendarmerie nationales).

Crise sanitaire

La crise sanitaire liée au COVID 19 a continué à impacter, dans une moindre mesure, l'ensemble des salariés et des activités du Groupe en 2022.

L'application des mesures barrière est restée d'actualité jusqu'à décembre 2022. Toutefois, la fin de l'obligation du port du masque dans les transports en commun depuis la mi-mai a permis de recentrer le travail des salariés en contact avec les clients et de la Sûreté Ferroviaire sur leurs missions principales, dans un contexte de forte reprise des activités voyageurs.

– Pour plus de détails, voir chapitres 4.1.4, 4.1.5 et 4.2.

3.3 DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES

3.3.1 Les engagements relatifs aux droits humains

Politique de l'entreprise en matière de droits humains

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est inhérent à la raison d'être du groupe SNCF, entreprise d'utilité publique au service des mobilités durables.

Depuis 2003, le groupe SNCF, signataire du Pacte Mondial des Nations unies, contribue ainsi directement à l'atteinte de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU.

Le groupe SNCF s'applique en permanence à identifier, à évaluer et à prévenir les risques d'atteinte aux droits humains en mettant en œuvre un principe de diligence raisonnable dans tous ses modes opératoires. Le Groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions dans son plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance du 27 mars 2017 (n° 2017-399).

Ces engagements concernent toutes ses activités, quel que soit le pays où elles s'exercent. Ils recouvrent les principes fondamentaux définis par :

- La Déclaration universelle des droits de l'Homme.
- La Charte internationale des droits de l'Homme.
- Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies.
- La déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail.
- Et les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT).

Les engagements vis-à-vis des salariés

Au travers du programme « SNCF & moi », la SNCF concrétise sa politique des droits humains vis-à-vis de ses salariés. Entreprise responsable, citoyenne et engagée, la SNCF met ses salariés au centre de ses attentions en leur garantissant :

- Un environnement de travail sûr et sain pour assurer leur santé et leur sécurité dans le cadre de leurs activités professionnelles.
- Une rémunération juste et équitable qui tient compte des conditions locales ou régionales dans lesquelles s'exercent ces activités.
- L'exercice de la liberté d'association et le droit à la négociation collective de ses collaborateurs, pour rejoindre ou non une organisation syndicale.

- Le maintien de l’employabilité et l’évolution professionnelle, grâce aux parcours de formations et au conseil en orientation.
- L’accès à des dispositifs de médiation et d’accompagnement psychologique en situation de conflit ou de fragilité au travail.

Les cinq principes et droits fondamentaux au travail de l’OIT

- La liberté d’association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective.
- L’élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire.
- L’abolition effective du travail des enfants.
- L’élimination de la discrimination en matière d’emploi et de profession.
- Un milieu de travail sûr et salubre.

3.3.2 Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales

Les risques RSE dans la politique Achats responsables de la SNCF

Les actions prioritaires conduites en 2022 (cf. note 6.2) ont permis de circonscrire la potentialité des risques d’atteintes aux droits humains et aux libertés fondamentales (travail illégal, non-respect des principes de l’OIT) aux chaînes d’approvisionnement. C’est le cas notamment dans les familles d’achats et/ou dans les zones géographiques considérées à risque au regard de l’indice composite « ESG »¹⁰ (environnement, social, gouvernance) retenu pour analyser les risques liés au devoir de vigilance (cf. carte ci-dessous).

Si la probabilité d’occurrence des risques liés aux fournisseurs de premier rang demeure faible avec 94% des 13 milliards d’euros d’achats de la SNCF effectués auprès de fournisseurs établis en France, les risques liés au travail illégal peuvent toutefois concerner le territoire français, en particulier dans les activités de prestations de main d’œuvre (gardiennage, nettoyage, intérim, chantiers BTP, centres d’appels...). La SNCF exerce une vigilance accrue sur ces secteurs en contrôlant la réalisation des prestations. À titre d’exemple, les entités de production de SNCF Réseau vérifient les identités et les qualifications des salariés de prestataires intervenant dans les chantiers sous leur responsabilité.

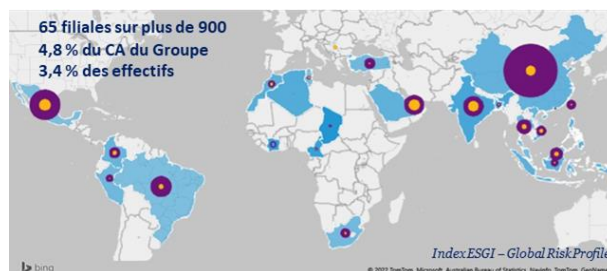
Fin 2022, les sociétés du Groupe ont renforcé le contrôle de l’exécution des marchés de prestations de main d’œuvre en diligentant des audits « sociaux » fournisseurs sur site, en complément des audits qualité/sécurité déjà menés de longue date. Ces démarches vont se poursuivre et leur approche se structurer au fil des prochains exercices, notamment concernant les achats des filiales identifiées à risques en 2022 (cf. point 4.3).

Depuis 2008, le groupe SNCF développe une stratégie d’achats responsables, fondée sur un engagement fort de respect des droits humains. L’ensemble des produits et services achetés, susceptibles de mettre en jeu l’intégrité, la santé et la sécurité des personnes, sont également évalués, sans oublier la dimension environnementale.

Pour cela, la SNCF s’appuie notamment sur sa Charte Relation Fournisseurs & RSE, qui s’impose à tous les acheteurs de la SNCF. Les trois grandes directions achats centralisées de la SNCF (Groupe, Matériel SNCF Voyageurs, et SNCF Réseau) adhèrent à cette charte et la SNCF, labellisée « Relations Fournisseurs et Achats

Responsables » (RFAR) depuis 2012, a obtenu le renouvellement de ce label en octobre 2022 sur le périmètre de ses cinq sociétés ferroviaires.

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



— Pour plus de détails, voir DPEF chapitre 7.2 et point 4.2. de ce plan.

¹⁰ : indice englobant dans une mesure unique les trois domaines de risques : droits humains, santé et sécurité des personnes, environnement. Source « Global Risk Profile ».

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
DH1 - RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS)	La transformation profonde de l'entreprise (réforme du 1er janvier 2020) et l'ouverture à la concurrence dans un monde affecté par la crise sanitaire peut occasionner une déstabilisation des collectifs et des individus.	Evolution rapide des métiers et des organisations liées à la digitalisation des processus de travail et à la recherche de performance accrue face à la concurrence.	<ul style="list-style-type: none"> •Dégradations des conditions de travail. •Difficultés d'adaptation individuelles occasionnant des souffrances psychologiques. 	<ul style="list-style-type: none"> •Réalisation de diagnostics RPS dans tous les projets de transformation. •Formation des managers à l'accompagnement des transformations (guides RH...). •Promotion des valeurs du collectif. •Dispositifs de médiation, de conciliation. •Pôle de soutien psychologique disponible 24h/24 et réseau de 600 préventeurs locaux. •Réorganisations internes favorisant les approches pluridisciplinaires.
DH2 - HARCÈLEMENT SEXUEL & ATTEINTES SEXISTES	Harcèlement sexuel et atteintes sexistes au travail, ou dans les transports	<ul style="list-style-type: none"> •Mobilisation des managers insuffisante au regard des enjeux. •Sensibilisation insuffisante des salariés. •Passivité des victimes et témoins face aux faits. 	<ul style="list-style-type: none"> •Discriminations dans l'évolution professionnelle. •Culpabilisation des femmes sur la parentalité. •Dégradation des conditions de travail. •Atteintes à l'intégrité physique et psychologique. •Sentiment d'insécurité dans les transports. 	<ul style="list-style-type: none"> •Instauration du principe de zéro tolérance. •Processus de signalement spécifique et plateforme d'alerte professionnelle. •Guide d'aide au traitement des signalements de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes. •Campagnes de sensibilisation des salariés. •Multiplication par deux du nombre de référents harcèlement sexuel dans les CSE •Ensemble de mesures de protection et de sécurisation dans les transports publics.
DH3 - ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT Nota : les programmes et plans d'actions relatifs à ce risque sont traités au point 4.3 de ce plan	Non respect de la réglementation locale du travail, ou des principes et droits fondamentaux au travail par un prestataire ou par un sous-traitant en France ou à l'étranger. Activités sensibles : transport routier, logistique, BTP, travaux et entretien des infrastructures, nettoyage, gardiennage, commissionnaires de transport...	<ul style="list-style-type: none"> •Défaut de mise en œuvre du principe de diligence raisonnable par le groupe SNCF. Exemple : contrôle déficient des agences d'intérim ou prestataires de services lors de la mise à disposition de personnel externe. •Travailleurs non formés ou accrédités intervenant sur des sites du groupe SNCF. 	<ul style="list-style-type: none"> •Conditions de travail décentes non assurés (sécurité au travail, salaire, protection sociale...). •Discrimination ou harcèlement. •Atteinte à l'intégrité physique et psychologique des travailleurs. •Restriction des libertés fondamentales (droit d'organisation des salariés). •Défaut de voies de recours ou de médiation proposées aux travailleurs. 	<ul style="list-style-type: none"> •Evaluation des fournisseurs considérés à risques du fait de leur activité et/ou implantation géographique. •Engagement des fournisseurs de rang 1 à respecter et à faire respecter (par leurs co-traitants, sous-traitants et intermédiaires) la charte Relations Fournisseurs & RSE et la Charte éthique du groupe SNCF dans le cadre de l'exécution du contrat. •Contrôle des procédures d'embauche d'intérimaires avec vérification systématique d'identité et âge. •Suivi des règles de cabotage et de détachement par la direction juridique. •Audits « sociaux » de fournisseurs sur site et audit interne. •Enquête de la direction de l'Ethique Groupe consécutive à un signalement.
DH4 - FUITE DE DONNÉES PERSONNELLES	Fuite accidentelle de données personnelles dont la gestion est confiée par la SNCF à un prestataire ou sous-traitant de services informatiques ou de vidéoprotection.	Faible de protection des systèmes d'information de la SNCF ou de l'un de ses prestataires. Cyberattaque.	Données clients, salariés ou fournisseurs divulguées ou compromises.	<ul style="list-style-type: none"> •Accord spécifique portant sur la protection des données lorsqu'il est fait appel à des prestataires pour la gestion de données personnelles. •Etudes d'impact sur la vie privée des personnes pour les traitements à risques. Mesures s'inscrivant dans la politique de sécurité des systèmes d'informations (PSSI).

3.3.3 Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié

LES RISQUES PSYCHOSOCIAUX
Les risques psychosociaux (RPS)

L'évolution de l'entreprise, les nouvelles organisations du travail, associées à un contexte pandémique et géopolitique difficile, conduisent la SNCF à renforcer l'attention qu'elle porte déjà aux risques psychosociaux.

Par ailleurs, la loi n° 2021-1018 du 2 août dite « loi Santé au Travail » (entrée en vigueur le 31 mars 2022, sauf dispositions spécifiques), confirme la nécessité de prendre en compte les RPS dans l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs (Code du travail, art. L.4121-3 modifié).

La SNCF a engagé plusieurs actions au niveau institutionnel, à l'usage des managers et des acteurs RH/Qualité/Sécurité :

- Un nouveau pacte social au travers du projet d'entreprise « Tous SNCF » et de son engagement sur la satisfaction des collaborateurs.
- Une politique de qualité de vie au travail (QVT) et de prévention des risques psychosociaux (RPS), intitulée « Bien-être et efficacité au travail », validée par toutes les sociétés du Groupe et, accompagnée d'un guide « Anticiper les enjeux humains ».
- Un atelier de la Transformation sociale pour challenger la prise en compte des enjeux sociaux.
- Une méthodologie de « bilan socio-économique » standardisée et déployée dans tous les établissements de la SNCF, pour évaluer les impacts des transformations définies par la DRH Groupe. Elle est utilisée dans tous les projets d'évolution, et plus spécifiquement pour l'évaluation des RPS dans le cadre de l'établissement du Document Unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP)¹¹. Dans la période d'incertitude actuelle, cette démarche permet de faciliter l'expression individuelle et collective des salariés.

Une réorganisation pour plus de pluridisciplinarité

La SNCF a créé une nouvelle entité pour regrouper la politique QVCT (qualité de vie et conditions de travail), la prévention des RPS ainsi que le dispositif de médiation, désormais aussi plus proche de la politique de santé et sécurité au travail. L'objectif est d'optimiser l'accompagnement des transitions de l'entreprise. En outre, une réflexion a été engagée afin d'éclaircir les responsabilités en jeu sur la prévention des RPS pour les différentes entités de l'entreprise qui y contribuent. Enfin un dispositif commun permettra aux sociétés en responsabilité d'agir en prévention avec un suivi et un contrôle adaptés des RPS.

En 2023, les efforts seront poursuivis pour renforcer la prise en compte et la prévention des RPS dans les activités du Groupe, autour de trois grands axes :

- Améliorer la détection des situations à risques.
- Mieux diagnostiquer les problématiques pour y apporter des solutions plus justes.
- Mieux accompagner les acteurs dans la gestion des situations rencontrées.

Précision : la démarche « Bilan socio-économique », coconstruite en 2021 par les porteurs de projets, les responsables relations sociales (RS) et les directeurs d'établissement, a permis d'identifier les bonnes pratiques de conduite de projet à impact humain. Suite à un retour d'expérience, une version simplifiée de l'outil est proposée aux porteurs de projets.

HARCELEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES

Egalité de traitement dans l'accès aux transports

Par sa mission de service public et par la recherche constante d'un comportement exemplaire, l'entreprise s'efforce de proposer un service de qualité à tous ses usagers. Elle leur assure au quotidien une égalité de traitement dans l'accès à ses services et ne tolère aucune forme de discrimination, harcèlement ou violence à leur rencontre.

Une étude de la FNAUT montrait qu'en 2016, 87% des utilisatrices des transports en commun déclaraient avoir déjà été victimes de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel, d'agressions sexuelles dans les transports en commun.

Or, depuis cette étude et malgré les efforts réalisés par la SNCF pour lutter contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, la situation ne s'améliore pas.

Le bilan annuel 2021 des « atteintes à caractère sexuel et sexiste dans les transports publics » publié en novembre 2022 par le ministère des Transports, indique une progression de 7% du nombre des atteintes par rapport à 2020. Ces atteintes (74%) surviennent le plus souvent dans les trains et les RER, puis dans le métro, les bus et les tramways... et les femmes en sont majoritairement les victimes.

Après l'adoption, dès 2015, d'un plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, la SNCF renforce aujourd'hui ses actions de prévention sur les principaux engagements que comporte ce plan (voir « focus » et « éclairage » ci-après).

Harcèlement au travail : un principe de tolérance zéro

La loi « santé au travail » instaure une nouvelle définition du harcèlement sexuel dans le code du travail, alignée sur celle du code pénal.

Cela implique pour l'employeur de mettre à jour son règlement intérieur et d'actualiser les dispositions et actions de prévention déjà en place dans l'entreprise (dispositif de signalement, référents harcèlement dans toutes les entités, mesures de sensibilisation...).

Au-delà de la conformité légale, un baromètre interne réalisé en 2022 a montré que, si l'égalité femme/homme progresse, une proportion encore trop élevée de femmes sont victimes de situations de sexisme dans le cadre de leur travail.

La démarche OptiMixte, qui permet aux établissements de la SNCF de lutter contre ces situations après un diagnostic mixité, a été déployée cette année dans 91% d'entre eux. En outre, un plan d'actions national à l'attention de tous les salariés a été lancé en 2022 à l'échelle de tout le Groupe pour accélérer les prises de conscience, libérer la parole et instaurer le principe de tolérance zéro. Ce plan comporte trois volets :

- Une campagne nationale de sensibilisation massive, et une formation de tous les comités de direction d'ici fin 2024.
- Un renforcement du dispositif de signalement accompagné d'un guide d'aide au traitement des signalements.
- Des prises de paroles du PDG et des présidents des sept sociétés.

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitres 4.2 et 8.5.

¹¹ : l'employeur consigne dans ce document (obligatoire pour les entreprises) le résultat de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité auxquels peuvent être exposés les salariés. Source : code du travail.

FOCUS SUR... SNCF Voyageurs**DES ACTIONS DE PRÉVENTION SUR LES TRAINS DU QUOTIDIEN**

Parce que prendre le train, se déplacer librement sans avoir à s'inquiéter est un droit pour toutes et pour tous, SNCF Voyageurs a à cœur de jouer son rôle dans la prévention des agressions sexistes et sexuelles dans les transports. Outre la mise en place d'actions ciblées sur les lignes sensibles, et de formation de ses équipes par la Sûreté ferroviaire pour mieux réprimer les violences et prendre en charge les plaignantes, SNCF Voyageurs informe régulièrement ses clientes et clients.

En novembre 2022, des équipes de Gares & Connexions, Transilien et TER sont allées au-devant des voyageuses dans une trentaine de gares en France pour leur présenter les différents dispositifs mis en place, en lien avec les autorités organisatrices.

Depuis le début d'année, près de 6 000 alertes ont été lancées grâce au numéro d'alerte 3117 et 31177 par sms.

FOCUS SUR... la SNCF**1500 PERSONNES FORMÉES CONTRE LE HARCÈLEMENT DE RUE**

La SNCF est partenaire avec Keolis, la RATP et Île-de-France Mobilités du programme de sensibilisation Stand Up lancé par L'Oréal Paris, l'ONG "Hollaback!" et la Fondation des Femmes. Stand Up enseigne en 20 minutes des manières simples de réagir en toute sécurité lors d'une situation de harcèlement dans un lieu public, qu'on soit victime ou témoin. Ce projet initié dans quelques gares franciliennes début 2020 se poursuit désormais en ligne.

ÉCLAIRAGE**Principales mesures de protection contre le harcèlement sexuel**

- L'ouverture en juillet 2022, d'un Centre régional de coordination opérationnel de sécurité (CCOS) unique, regroupant tous les services de sûreté des voyageurs franciliens (police, gendarmerie, opérateurs de transport) sous l'autorité du Préfet de police de Paris.
- Les campagnes d'information des voyageurs et l'affichage des règles d'usage dans les transports opérés par le Groupe.
- La sensibilisation des salariés avec un module intégré à la formation des salariés de la Sûreté ferroviaire et un e-learning chez Keolis...
- Les démarches partenariales au niveau territorial et local, associant la police et la gendarmerie nationale.
- Les bornes d'appel, le numéro de téléphone d'urgence unique, et d'alerte SMS (3117 et 31177 actifs 24h/24 et 7j/7).
- 80 000 caméras de vidéoprotection opérationnelles dans les transports en Île-de-France.
- L'extension des dispositifs d'arrêt à la demande pour les bus de nuit, et la mise en place d'un espace "dame seule" dans les trains de nuit.
- Le développement des marches exploratoires participatives (Gares & Connexions, Keolis) pour identifier les lieux sensibles dans les transports.
- La création d'un poste de responsable de la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles.

FUITES DE DONNÉES PERSONNELLES (CLIENTS, SALARIÉS, PRESTATAIRES)**Double ligne de maîtrise**

La préservation des données personnelles des clients, salariés, prestataires et partenaires de la SNCF repose sur :

Des dispositions juridiques et organisationnelles mises en œuvre par le réseau des DPO (Data Protection Officers),

encadrées et supervisées par la direction Juridique Groupe.

Des dispositifs techniques et numériques déployés sous l'égide de la direction Cyber Sécurité.

Ces deux directions ont ainsi conduit en 2022 de nombreuses actions conjointes de sensibilisation et de formation à l'attention de l'ensemble des salariés de la SNCF : modules de e-learning, quiz, exercices tests... Ces actions ont porté à la fois sur les aspects réglementaires (RGPD), sur la vigilance et les cyber-réflexes à adopter au quotidien.

L'entreprise maintient également une veille permanente sur l'évolution rapide des modalités d'attaques déployées contre les organisations en France et en Europe, en lien avec des expertises externes et l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information. Par ailleurs, les traitements à risques de la SNCF font l'objet d'études d'impact sur la vie privée des personnes. L'ensemble de ces dispositions, s'inscrivant dans la politique de sécurité des systèmes d'informations (PSSI), ont jusqu'à présent permis de ne déplorer aucune conséquence grave liée à une fuite de données personnelles, que celle-ci soit du fait de la SNCF ou de l'un de ses prestataires.

Par ailleurs, le recours à des sous-traitants pour la gestion de données à caractère personnel est encadré par un accord spécifique sur la protection des données, visant à garantir la fiabilité des prestataires auxquels le Groupe fait appel.

Principales actions mises en œuvre en 2022 et perspectives 2023

Des indicateurs de conformité communs à l'ensemble des sociétés du Groupe ont été déployés afin de permettre aux DPO de disposer d'une vision globale de la conformité, de cartographies des risques, feuilles de route, bilans annuels, rapports d'analyse, etc.

Par ailleurs, un important travail de mise en conformité des applications et des sites internet du Groupe a été réalisé, en réponse aux nouvelles recommandations de la CNIL (Commission nationale informatique et liberté) sur la gestion des cookies.

Début février 2023, un e-learning sur la protection des données personnelles baptisé « RGPD Express » a été déployé à tous les salariés du Groupe, avec pour objectifs de limiter le risque et de faire émerger une culture de la donnée au sein de Groupe.

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitre 4.1.4.

Précision : la SNCF a mis en service depuis 2020 un centre opérationnel de cybersécurité qui collecte, analyse et supervise les alertes et signaux faibles d'attaques. Véritable tour de contrôle cyber, il apporte une nette amélioration de la capacité de la SNCF à détecter et à traiter une cyberattaque.

45 000 salariés formés aux cyber réflexes à fin 2022.

3.4 ENVIRONNEMENT**3.4.1 Les engagements environnementaux****La contribution de la SNCF à la résilience de la société face aux risques écologiques et climatiques**

L'ensemble des services apportés par la SNCF à la société et aux territoires en France, en Europe et dans le monde, contribuent à leur échelle à l'atténuation du réchauffement climatique grâce à leur efficacité énergétique, et à une empreinte écologique limitée, comparativement aux autres modes de transports. Pour conserver ces avantages, la SNCF se doit de veiller à ce

que ses propres activités, comme celles en lien avec ses fournisseurs, se déploient dans le respect de la sécurité globale, et du droit des personnes à un environnement sain.

Une politique environnementale confortée en 2022

La politique Environnement formalisée en 2022 sur le modèle de la politique Sécurité de la SNCF s'inscrit dans cette approche globale de la sécurité. Signée par le président de la SNCF et les dirigeants des quatre sociétés ferroviaires en juillet 2022, elle vient renforcer la gouvernance de la sécurité environnementale dans toute l'entreprise.

Elle s'appuie sur les trois valeurs du Groupe :

- L'engagement dans un pilotage global de la conformité et la maîtrise des risques environnementaux.
- L'efficacité, grâce à la démarche d'amélioration continue, l'organisation des moyens et la mesure de la progression.
- L'ouverture aux parties prenantes internes et externes en toute transparence.

Cette politique porte une ambition forte de respect et de préservation de l'environnement et des ressources naturelles.

Elle vise à rendre plus robuste le management environnemental des établissements et à améliorer la conformité environnementale du Groupe. Les établissements en charge de la production et de l'exploitation ferroviaires (fabrication et maintenance industrielles, travaux, transport et triage des marchandises dangereuses, exploitation des modes de traction thermiques, recours aux énergies nouvelles, etc.) sont en effet les premiers garants de la maîtrise des impacts environnementaux, directement et au travers de la maîtrise des impacts des fournisseurs et sous-traitants impliqués dans ces activités.

Le management environnemental

Pour réduire les risques environnementaux, les rôles et responsabilités sont déclinés dans des référentiels internes à chaque société du Groupe. La veille réglementaire est organisée, la certification ISO 14001 des sites industriels identifiés comme les plus à risques est maintenue à niveau et un dispositif d'auto-évaluation de la performance environnementale est en vigueur pour les autres sites. Des dispositifs de formation environnementale, adaptés aux personnels et métiers ferroviaires des sept sociétés du Groupe sont également en place.

De plus, pour améliorer le traitement des événements environnementaux, la déclaration et le suivi de ces incidents ou quasi incidents sont intégrés dans la démarche d'analyse systématique des événements utilisée pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire (événements de sécurité remarquables). Cette pratique est en cours de généralisation chez SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et Fret SNCF.

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitres 5.1 et 5.2.

Politique environnementale : les outils de la conformité

FOCUS SUR... le groupe SNCF

LE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL AU SEIN DU GROUPE

C'est sur la base de standards communs, répondant aux exigences de la norme internationale de référence ISO 14001, et d'un système d'information déployé dans les cinq sociétés SNCF que les risques environnementaux sont identifiés et analysés au plus près de la production, et que sont définis les objectifs et les responsabilités en matière de management environnemental.

- **SNCF Voyageurs**, en déclinaison de sa politique générale de sécurité a déployé dès 2008 une politique de triple certification QSE incluant la certification ISO 14001 du système de management environnemental pour tous les sites industriels. L'objectif est de maintenir ce niveau de certification à 100% y compris pour les nouveaux sites.
- **SNCF Réseau** vise un objectif de 100% de ses établissements couverts par un Système de Management de l'Environnement labellisé selon un référentiel spécifique à fin 2025 et le maintien de la certification ISO 14001 pour ses établissements industriels (EIV).
- **Keolis** s'est engagé depuis 2013 dans une certification ISO 14001. À fin 2021, 50% du chiffre d'affaires de Keolis SA est couvert par une certification ISO14001. Pour poursuivre cette dynamique et faire progresser l'ensemble de ses filiales dans la maîtrise environnementale de son activité, le groupe Keolis s'est fixé comme objectif de couvrir 80% de son chiffre d'affaires d'ici 2030.
- **GEODIS** dispose d'une certification environnementale (ISO 14001) sur 297 sites (soit 32%) à fin 2022.

Dispositifs de pilotage

Un nouveau système d'information au service du management environnemental ("les experts HSE Perform"), est déployé dans les établissements SNCF. Il permet d'avoir une vision globale des enjeux, des risques et du niveau de conformité, et de les piloter à l'échelle d'un territoire, d'une activité, ou d'une des sociétés de la SNCF.

Cet outil est aujourd'hui le support de l'animation du système de management environnemental (SME) dans les établissements. Il permet le pilotage de la conformité environnementale et la gestion des risques environnementaux. Il s'articule avec PROGRESSEO, l'outil de suivi du projet d'entreprise « Tous SNCF » pour le pilier RSE.

Afin de rendre plus efficace la maîtrise opérationnelle des activités à risque environnemental des établissements, la documentation interne sera simplifiée en 2023, en cohérence avec le programme PRISME de sécurité globale de l'entreprise (cf. point 3.2).

Dès 2023, ce dispositif de management environnemental rénové sera suivi au sein d'un comité de pilotage animé par la DESTÉ au niveau corporate. Il définira les orientations pluriannuelles de conformité et les objectifs associés à décliner par chaque société de la SNCF sur son périmètre.

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitre 5.2.

3.4.2 Synthèse des risques d'atteintes graves à l'environnement

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
ENV1 - REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS DANGEREUX	Rejets accidentels ou chroniques par la SNCF ou par l'un de ses prestataires, de produits ou déchets dangereux dans le cadre de ses activités industrielles de maintenance ou d'exploitation (transports ferroviaires et routiers, triage et activités logistiques).	<ul style="list-style-type: none"> •Gestion non conforme (transferts, traitement, élimination) par la SNCF ou l'un de ses prestataires, des déchets dangereux générés par des chantiers de travaux (infrastructures ou bâtiments). •Non-conformité d'une Installations classée pour la protection de l'environnement (ICPE). •Défaillance technique ou erreur dans l'application des procédures, du fait de la SNCF ou l'un de ses prestataires (exemple : débords de carburants et fuite de lubrifiants). •Sinistre, accident ou évènement exogène entraînant une fuite, un rejet ou un déversement accidentel. •Vétusté des installations de certains sites industriels de maintenance ou d'exploitation. 	Pollution grave du milieu naturel due au rejet accidentel ou chronique de substances dangereuses dans l'air, l'eau ou les sols.	<ul style="list-style-type: none"> •Couverture de toutes les activités de maintenance et d'exploitation ferroviaires du Groupe par des systèmes de management de l'environnement (SME). Les établissements industriels ferroviaires ainsi que de nombreux sites de GEODIS et de Keolis sont certifiés ISO 14001. Les installations ICPE font l'objet d'une veille régulière de conformité. •Processus établi et réactif de type « J+1/M+1 » pour le traitement des évènements environnementaux significatifs et majeurs. •Pôle achats dédié à l'évaluation des clauses contractuelles des marchés de collecte et de traitement des déchets et au suivi de l'exécution des marchés. •Exigence de documents dans le cadre des marchés publics, précisant l'organisation mise en place par les prestataires pour maîtriser les risques d'impacts d'un chantier et répondre à la Notice de Respect de l'Environnement établie par le maître d'ouvrage (Schéma organisationnel d'un plan Assurance Environnement, Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets). •Démarche « chantiers propres, réseau propre » déployée par SNCF Réseau en Ile de France, visant à maîtriser et à limiter les impacts des travaux sur l'environnement (nuisances, bruit, consommation de ressources, déchets, pollutions). •Programme d'investissements pour la rénovation et la mise en conformité des réseaux humides des sites industriels des cinq sociétés ferroviaires du Groupe.
ENV2 - SURCONSOMMATION DE LA RESSOURCE EN EAU	Surconsommations de la ressource en eau occasionnée par certains processus industriels comme le nettoyage des trains.	Vétusté des réseaux d'eau de certains sites industriel (réseaux fuyards).Vétusté du patrimoine immobilier.	<ul style="list-style-type: none"> •Maîtrise difficile des consommations liées à des fuites, entraînant un gâchis de ressource. •Non-conformité environnementale affectant une installation de sécurité incendie, ou sanitaire... 	<ul style="list-style-type: none"> •Programme de rénovation des réseaux humides des sites industriels exploités par les sociétés ferroviaires du Groupe. •Politique d'équipement des sites de nouveaux outils digitaux de suivi des consommations. •Déploiement de sous-compteurs avec télérelève pour circonscrire fuites ou surconsommations. •Stations d'épuration en circuit fermé équipant certains technicentres.
ENV3 - SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	Non-respect de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effets de serre (CO ₂ : -30% pour le transport et - 50% pour les bâtiments entre 2015 et 2030) liée à une surconsommation d'énergies fossiles.	<ul style="list-style-type: none"> •Complexité rencontrée dans l'industrialisation des solutions de mobilité bas carbone. •Retard dans la mise en œuvre du décret tertiaire. •Maîtrise insuffisante des consommations d'énergie des bâtiments. 	<ul style="list-style-type: none"> •Contribution accrue au réchauffement climatique. •Non-respect des engagements du Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> •Trajectoire de réduction engagée dans toutes les sociétés du Groupe. Plan de sobriété du Groupe. •Sécurisation des projets de déploiement des énergies alternatives (hydrogène, agrocarburants...) et des investissements liés à la mise en œuvre du décret tertiaire. •Renouvellement des flottes de véhicules routiers à énergies alternatives (GEODIS, Keolis, SNCF Réseau). •Déploiement des compteurs à bord des trains, écoconduite, éco-stationnement des rames voyageurs. •Décarbonation de l'électricité (éolien, photovoltaïque) dont les PPA énergies renouvelables.
ENV4 - ATTEINTES A LA BIODIVERSITÉ	Chantiers de travaux de maintenance ou de renouvellement des voies ou projets de développement du réseau ferroviaire, impactant localement la biodiversité.	<ul style="list-style-type: none"> •Contraintes d'ingénierie techniques (géographie, géologie...), ou d'arbitrages territoriaux liées au tracé des lignes, aux projets d'infrastructures nouvelles. •Mauvaise gestion des opérations de maîtrise de la végétation de long des voies. 	<ul style="list-style-type: none"> •Altération des continuités écologiques. •Destruction d'habitats d'espèces protégées. •Complexité de mise en œuvre des mesures de protection du fait durcissement des contrôles par les préfetures. 	<ul style="list-style-type: none"> •Intégration de la biodiversité dans les projets en phases de conception, réalisation et exploitation, et dans les chantiers de régénération ou maintenance courante de SNCF Réseau. •Sortie du glyphosate depuis fin 2021 conformément aux engagements de la SNCF et mise en œuvre d'une politique alternative de maîtrise de la végétation.

3.4.3 Programmes et plans d'actions

REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS DANGEREUX

Les déversements de produits dangereux dans les réseaux d'eau

Les établissements de maintenance du matériel roulant de SNCF Voyageurs (Technicentres du Matériel), particulièrement concernés par ces risques, disposent tous d'un système de management environnemental certifié ISO 14 001 depuis plus de 15 ans. Dans ce cadre, ils mettent en œuvre des mesures permanentes de prévention et d'atténuation de ces risques, qui s'articulent autour de quatre volets distincts et complémentaires :

- **LA PRÉVENTION** s'appuie sur des principes et procédures spécifiques, soutenus par des dispositifs techniques ad-hoc (systèmes de filtrage, stations d'épuration, obturateurs de réseau etc...) dont la maintenance régulière fait l'objet d'une attention particulière, notamment par le biais d'un suivi rigoureux des prestataires qui interviennent sur ces installations.
- **LA SURVEILLANCE** porte à la fois sur la conformité réglementaire des installations exploitées et sur la conformité des rejets d'eaux industrielles dans les réseaux d'assainissement. La recherche et la réduction des rejets de substances dangereuses se traduit par des contrôles réguliers pour veiller à leur conformité, et par des campagnes de caractérisation spécifiques des micropolluants.
- **LE RETOUR D'EXPERIENCE** structuré autour d'une démarche systématisée d'analyse des événements ou accidents, basées sur les principes de l'excellence opérationnelle (démarches « J+1 » et « M+1 ») permet d'inscrire les processus de prévention et de remédiation dans des trajectoires d'amélioration continue.
- **LES INVESTISSEMENTS** de rénovation des réseaux d'assainissement contribuent également à rendre plus performants l'ensemble des dispositifs techniques et procédures mis en œuvre (cf. point suivant sur le programme CEPIA).

La gestion des déchets dangereux

Les déchets dangereux produits par les activités sont valorisés ou éliminés via des contrats de prestations ou des conventions gérées par un pôle dédié de la direction des Achats de la SNCF pour les cinq sociétés ferroviaires. Cela recouvre :

- Des « contrats cadres » avec des prestataires agréés pour traiter les déchets amiantés, les déchets médicaux, les substances chimiques, etc.
- Des conventions avec des éco-organismes¹² pour gérer la fin de vie des batteries, D3E, lampes, etc.

Depuis le 1er janvier 2022 (décret du 25 mars 2021), les bordereaux de suivi des déchets dangereux sont dématérialisés. Le nouvel outil de management environnemental de la SNCF, « Les experts HSE Perform », déployé sur l'ensemble de la SNCF (cf. point 3.4.1) comporte un module spécifique répondant à ces nouvelles obligations. Il permet notamment une meilleure gestion des déchets de chantier.

¹² société de droit privé investie par les pouvoirs publics de la mission d'intérêt général de prendre en charge, dans le cadre de la Responsabilité élargie des Producteurs (REP), la fin de vie des équipements qu'ils mettent sur le marché.

FOCUS SUR ... LA SNCF

LA CHARTE CHANTIER VERT ACTUALISÉE EN 2022

Les risques liés aux travaux ferroviaires et bâtiments doivent être identifiés et gérés dans le respect de la protection de l'environnement et de la santé (personnels et riverains), conformément à la réglementation et aux pratiques associées.

La charte précise les exigences à respecter par tous les acteurs intervenant sur les chantiers durant la réalisation des travaux, notamment :

- Les nuisances sonores, vibratoires, lumineuses...
- Les rejets dans l'air, l'eau ou les sols, susceptibles de générer des pollutions.
- Les stockages de matières, de produits et déchets dangereux.
- Les atteintes à la biodiversité, etc.

Pour la gestion des déchets, la charte prévoit :

- La réalisation d'un diagnostic préalable aux travaux.
- La dépose sélective et le tri des déchets.
- L'interdiction d'abandon des déchets, etc.

SURCONSOMMATION DE LA RESSOURCE EN EAU

Travaux de mise en conformité des réseaux humides

CEPIA (Conformité Eau Potable Incendie et Assainissement) est un programme de travaux de rénovation et de mise en conformité des réseaux humides des sites industriels de la SNCF. Certains, plus que centenaires, ont subi de profondes mutations en termes d'activité, de bâti et de foncier, et doivent faire l'objet d'une remise à niveau de leurs réseaux humides.

Les enjeux environnementaux (maîtrise des consommations, évacuation des eaux industrielles, sécuritaires (dispositifs incendie), sanitaires (qualité de l'eau), et conformité de ce programme sont importants et requièrent des investissements conséquents, prévus pour s'échelonner sur plusieurs années. Ce programme d'ampleur, déployé depuis 2007, devrait s'achever en 2032. Il représente un investissement global d'environ 230 millions d'euros, avec une priorisation des sites techniquement les plus à risques. Depuis 2007, plus de 75 millions d'euros ont déjà été consacrés à ce programme.

Le plan « eau » 2021-2030

Une politique nationale de la gestion de l'eau a été mise en œuvre pour la période 2016-2020 associant toutes les activités de la SNCF. Un deuxième plan est en cours de finalisation pour la période 2021-2030.

Au global pour les cinq sociétés ferroviaires du Groupe, les consommations de 360 sites à caractère industriel, commercial ou tertiaire, représentent 5,10 millions de m3 d'eau potable pour une facture de 25,5 millions d'euros. Sur cette enveloppe, l'économie potentielle induite par des fuites est estimée à 3 millions d'euros. À fin 2022, 55 sites sont engagés dans des efforts de réduction de leur consommation d'eau.

Le plan 2021-2030, s'articule autour de deux macro-objectifs...

- La sobriété des usages, dans un objectif de conformité, de simplification patrimoniale et de performance économique, pour positionner la SNCF comme un acteur responsable de l'eau dans les territoires.
- La maîtrise des usages de l'eau pour consommer au plus près des besoins réels de la production d'ici 2030.

...et s'appuie sur quatre volets d'actions :

- La mise sous contrôle des consommations et une gestion durable de l'eau grâce au déploiement de

dispositifs de télérelève et d'alerte (en lien avec les fournisseurs) permettant une réactivité accrue pour juguler les fuites.

- La préservation de la qualité de l'eau en prévenant de manière efficace les risques de pollution accidentelle.
- La conception d'aménagements et projets permettant une meilleure gestion des eaux pluviales, en limitant les perturbations du cycle de l'eau.
- Une meilleure connaissance des réseaux et la programmation des travaux de rénovation et de mise en conformité des réseaux, en lien avec les agences de l'eau (programme CEPIA).

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitres 5.9.

SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE CO₂

Trajectoire de réduction d'émissions de CO₂e : entretenir la sobriété

Le train et les autres moyens de transport de grande capacité exploités par le groupe SNCF sont performants du point de vue environnemental, avec des coûts externes faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents.

Néanmoins, la SNCF entend rendre son modèle encore plus vertueux pour ses clients et ses salariés. Elle s'est engagée à réduire ses émissions de CO₂e d'ici 2030 de :

- Moins 30% pour ses activités transport.
- Moins 50% pour ses activités immobilières par rapport à 2015.

Pour ce faire, elle vise la réduction de sa consommation d'énergie, en augmentant l'efficacité dans son utilisation et en exploitant de nouvelles énergies moins carbonées, de meilleurs taux de remplissage des trains, l'amélioration continue dans la conception et l'utilisation des matériels roulants et bâtiments. Son plan d'action, complété par des mesures sur le numérique responsable, s'inscrit dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et contribue à aider l'État dans sa lutte contre le changement climatique. Le Groupe publie ainsi chaque année un rapport de trajectoire carbone de ses activités en France.

La SNCF s'engage de surcroît à réaliser 10% d'économie d'énergie supplémentaire dans le cadre du plan de sobriété gouvernemental de 2022.

Avec ses engagements, l'entreprise souscrit à la décision du conseil d'État du 22 septembre 2022, érigeant « le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

FOCUS SUR... SNCF Énergie

UN NOUVEAU CONTRAT POUR FAIRE ROULER LES TRAINS AU PHOTOVOLTAÏQUE

En novembre 2022, SNCF Énergie, filiale de la société SNCF Voyageurs, a signé un contrat direct d'électricité renouvelable de très longue durée avec le producteur d'énergie photovoltaïque REDEN. Ce contrat d'achat direct d'électricité renouvelable entre un producteur et un groupe consommateur, dit « corporate power purchase agreement » (PPA), prévoit la construction de quatre centrales photovoltaïques totalisant une puissance de 146 MW, qui produiront 207 GWh par an à l'horizon 2025-2026. C'est l'équivalent de 3,6% de l'énergie nécessaire à la circulation des trains SNCF Voyageurs.

Avec la signature de ce « corporate PPA » la SNCF poursuit une politique volontariste de transition énergétique et de développement du transport ferroviaire. SNCF Voyageurs entend ainsi atteindre 40 à 50% d'énergies renouvelables, dans son mix de consommation d'électricité pour l'alimentation des trains à l'horizon 2026. Dans cette perspective, depuis 2018, la SNCF a déjà signé 12 contrats de ce type.

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitres 5.3, 5.4 et 9.

SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE CO₂ - BÂTIMENTS

Mise en conformité avec le décret tertiaire

Un programme d'investissements de rénovation Un programme d'investissements de rénovation énergétique des bâtiments a été initié en 2020 pour répondre à la mise en œuvre du « décret tertiaire » sur le périmètre des cinq sociétés ferroviaires. Ce décret prévoit à horizon 2030 la réduction de 40% de consommation d'énergie dans les bâtiments par rapport à 2010 et de 50% sur les émissions de CO₂ liées à la consommation énergétique dans les bâtiments par rapport à 2015.

Le renforcement de la législation sur les consommations d'énergie des bâtiments induit par le décret tertiaire concerne une large part des bâtiments de la SNCF : bureaux, entrepôts, Technicentres de maintenance, gares... Pour le 2e propriétaire foncier de France derrière l'État, cela représente un effort considérable d'autant que le patrimoine est souvent ancien.

Plan d'investissement et de sobriété

À fin 2022, l'entreprise, via SNCF Immobilier et SNCF Gares & Connexions, a rempli ses obligations de déclaration dans la base ADEME OPERAT¹³ et a lancé son plan d'investissement et de sobriété énergétique. Plusieurs projets ont d'ores et déjà été réalisés. Par exemple : de multiples remplacements de chaudières à fuel par des solutions moins carbonées comme des pompes à chaleur ou le raccordement au chauffage urbain de certains Technicentres, des travaux d'isolation... La SNCF a également déployé en fin d'année 2022 des mesures d'économie contribuant au plan gouvernemental de sobriété énergétique, en régulant l'éclairage et le chauffage...

430 millions d'euros d'investissements sont nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le décret tertiaire sur la période 2021-2030.

FOCUS SUR... SNCF Immobilier

DE NOUVELLES FERMES SOLAIRES AU SOL EN PRÉVISION

SNCF Immobilier poursuit avec SNCF Réseau le développement de fermes solaires sur les fonciers SNCF qui ne sont plus utiles à l'exploitation ferroviaire, et dont la localisation ne permet pas la création d'éco-quartiers ou de logements. On compte une cinquantaine d'hectares de fermes solaires fin 2022, dont les trois quarts sont déjà en activité. Depuis 2011, la SNCF a ainsi permis le développement de 100 MWc de puissance solaire. D'autres centrales photovoltaïques seront installées dans les mois et les années à venir sur des fonciers SNCF inutilisés comme à Saint-Mars la Brière (72) ou Nouvion sur Meuse (08).

— Pour plus de détails, voir DPEF chapitre 5.5.

ATTEINTES A LA BIODIVERSITE

Eviter, réduire, compenser... et favoriser

Entreprise citoyenne et proche des territoires, la SNCF, avec ses 28 000 km de lignes, ses 3 000 gares, ses établissements industriels et de maintenance, est en interaction directe avec une multitude d'écosystèmes.

Pour réduire les risques d'atteintes à la biodiversité, la SNCF applique la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC) dans ses projets de développement et de modernisation (réseau et bâtiments), grâce des études

¹³ Observatoire de la performance énergétique, de la Rénovation et des Actions du Tertiaire : plateforme de recueil et de suivi des consommations d'énergie du secteur tertiaire.

préalables et des concertations avec des experts du domaine. L'entreprise privilégie l'évitement des milieux naturels les plus sensibles, en réduisant au maximum les impacts. Le cas échéant, des mesures de compensation sont mises en œuvre sur le long terme.

Pour la maintenance des voies de circulation des trains et de leurs abords (pistes), SNCF Réseau a recours à des produits phytosanitaires afin de répondre aux impératifs de sécurité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours et d'assurer la régularité. Depuis fin 2021, conformément à son engagement volontaire, l'entreprise n'a plus recours au glyphosate, remplacé par des solutions alternatives de biocontrôle. Elle développe par ailleurs un programme pour tendre vers le zéro phytopharmaceutique de synthèse. Dans cet objectif, elle teste des dispositifs tels que la pose de nattes anti-végétation sous les pistes, ou encore l'ensemencement choisi avec un mélange d'espèces végétales peu invasives.

En outre, les trains et autres engins désherbeurs intègrent aujourd'hui des dispositifs de géolocalisation et de détection de la végétation permettant d'arrêter les pulvérisations de produits phytopharmaceutiques dans les zones protégées pour ne traiter que le strict nécessaire. La part des surfaces non traitées grâce à ces dispositifs est passée de 6% en 2019 à 30% fin 2022.

SNCF Réseau est par ailleurs engagée dans un programme de restauration des continuités écologiques des cours d'eau. Ces travaux s'appuient sur un diagnostic de tous les ouvrages du réseau ferré qui interfèrent avec un cours d'eau (plus de 700 ouvrages sont concernés).

4 fois moins de produits phytopharmaceutiques utilisés en 20 ans.

Précision : Ces actions s'inscrivent dans les engagements pris par SNCF au sein de l'initiative Act4Nature lancée en 2018 par EPE (Entreprises pour l'Environnement), en partenariat avec les pouvoirs publics, la communauté scientifique et différentes ONG. Cela concerne aussi bien le patrimoine ferroviaire que les projets de développement ou les relations avec les parties prenantes (partenariats avec les acteurs de la biodiversité, programmes de recherche, etc.). L'entreprise a renouvelé ses engagements, en 2021 dans le cadre dorénavant international de « Act4nature international » et de Transport4Nature.

Objectif : conduire des actions concrètes et mesurables afin de limiter l'empreinte de ses activités sur la biodiversité.

4. PROCÉDURES D'ÉVALUATION RÉGULIÈRE DE LA SITUATION DES FILIALES, DES SOUS-TRAITANTS ET FOURNISSEURS AU REGARD DES RISQUES

4.1 MANAGEMENT DES RISQUES DU GROUPE SNCF

Trois lignes de maîtrise : opérationnelle, fonctionnelle, audit

L'organisation générale du management des risques et du contrôle interne du Groupe s'appuie sur un modèle de gouvernance fondé sur trois lignes de maîtrise :

- Le management opérationnel des entités (1ère ligne) définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les processus dont il a la charge.

- Les directions fonctionnelles des sociétés (2e ligne) exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.
- L'audit interne (3e ligne) apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Chacune des sociétés est placée en responsabilité sur la gestion des risques et le contrôle interne de son périmètre, incluant ses filiales.

Le management des risques est animé et piloté par la direction du Management des Risques, entité de la direction Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRASS).

Le contrôle interne est animé et piloté par la direction des Comptabilités et du Contrôle Interne Groupe, entité de la direction Financière du Groupe.

La direction de l'Audit Interne Groupe coordonne par ailleurs son action avec les autres fonctions d'assurance et de contrôle du Groupe (management des risques, contrôle interne, éthique, conformité), ainsi qu'avec la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE)..

Méthodologie d'évaluation des risques liés au devoir de vigilance

La méthodologie déployée pour élaborer le plan de vigilance s'inspire de celle utilisée pour la cartographie des risques propres au Groupe. Elle s'organise autour de quatre étapes :

- L'identification des risques de chaque société par le biais d'ateliers collaboratifs et d'entretiens afin de circonscrire l'univers des risques, de les contextualiser dans les activités, et de recenser les dispositifs de maîtrise existants pour faire face au risque.
- L'évaluation des risques à l'aide d'échelles spécifiques d'évaluation de l'impact, de la probabilité et de la marge d'amélioration de la maîtrise de ces risques, afin d'en obtenir une vision hiérarchisée en fonction de leur criticité.
- La définition d'orientations et de plans d'actions pour améliorer la maîtrise des risques, accompagnée d'un dispositif de suivi de l'avancement de ces plans d'actions.
- Une revue régulière des risques pour vérifier le déploiement des plans d'actions et s'assurer de leur efficacité, ponctuée par une actualisation annuelle de la cartographie du plan de vigilance.

– Pour plus de détails, voir rapport de gestion chapitre 3.

4.2 MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES RISQUES LIÉS AU DEVOIR DE VIGILANCE

Analyse des risques les plus critiques

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

Pour caractériser la notion d'atteinte grave au sens de la loi, la SNCF centre son analyse sur les risques susceptibles d'entraîner des conséquences irréversibles, ou dommageables et durables, pour les tiers, pour ses salariés ou pour l'environnement.

Des échelles spécifiques d'évaluation de la criticité et de la probabilité de survenance de ces risques ont été définies, en cohérence avec la méthodologie de management des risques du Groupe.

L'évaluation tient compte des dispositifs de prévention et d'atténuation des risques déjà en place, pouvant le cas échéant être encore renforcés.

L'amélioration de la maîtrise des risques repose sur deux leviers :

- Des plans d'actions susceptibles d'agir directement sur les causes du risque ou d'en atténuer les effets.
- Des dispositifs de contrôle interne intégrés dans les processus, métiers et activités du Groupe.

L'actualisation de la cartographie des risques du plan de vigilance

Les risques relevant du devoir de vigilance, qui sont traités dans le plan de vigilance, sont cartographiés au niveau de chaque société du Groupe et d'une sélection de leurs filiales évaluées les plus à risques.

À compter de 2023, chacune de ces entités est mise en responsabilité sur l'actualisation de ses risques « vigilance » qu'elle devra réaliser annuellement via l'outil de management des risques commun à tout le Groupe, administré par la DRASS.

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

Le périmètre couvert est susceptible d'être étendu à de nouvelles filiales, en fonction des résultats d'analyses approfondies, ou de nouvelles situations de risques qui pourraient être détectées par les trois lignes de maîtrise : opérationnel, contrôle interne, audits internes et externes, ou par des signalements émanant de salariés ou de tiers.

En s'appuyant sur le système d'information et de management des risques Groupe, les informations issues des différentes cartographies de risques (risques majeurs, risques de corruption, risques liés au devoir de vigilance...) sont mutualisées et exploitées de manière à mettre en évidence des potentialités de risques moins directement perceptibles lorsqu'elles sont analysées isolément.

4.3 RENFORCEMENT DE L'ÉVALUATION DES FOURNISSEURS

Politique RSE des achats du groupe SNCF

Sa mise en œuvre s'appuie sur quatre piliers :

- L'identification de familles d'achats les plus à risques selon une méthodologie tiers, expert en risque et performance RSE (cf. "Éclairage" ci-après).
- L'engagement des fournisseurs à respecter la « Charte de la relation fournisseurs et RSE » du groupe SNCF(7).
- Une procédure d'évaluation des tiers fournisseurs s'appuyant sur le recours à des sources ouvertes et à des questionnaires tout au long de la vie du contrat.
- Le recours à des audits fournisseurs.

Ces principes s'appliquent à toutes les entités du groupe SNCF, qui les déclinent sur leur périmètre, selon des modalités liées à leur organisation, à leurs métiers et à leurs marchés.

Déploiement de la procédure d'évaluation des tiers

Sur la base d'un référentiel commun, les cinq sociétés ferroviaires du Groupe finalisent les processus opérationnels en application de leur procédure d'évaluation des tiers.

Les sociétés Keolis et GEODIS ont quant à elles déjà déployé leur procédure d'évaluation (actualisée en 2020) jusque dans leurs filiales.

Pour l'ensemble des sociétés du Groupe, le champ de cette procédure est encore circonscrit aux risques de corruption. Il sera progressivement étendu en 2023 aux risques liés au devoir de vigilance.

Ces démarches s'effectueront en cohérence avec le déploiement d'un nouvel outil d'évaluation des tiers couvrant également le champ complet de la RSE.

À fin 2023, l'objectif est que toutes les sociétés du Groupe disposent d'une procédure d'évaluation des tiers validée par leur COMEX, déployée sur tout leur périmètre (y compris filiales de rang 3), et couvrant à la fois le champ de la « loi Sapin 2 » et celui de la loi sur le « Devoir de vigilance ».

Concernant le déploiement des procédures d'évaluation des tiers dans les sociétés ferroviaires et leurs filiales, le contrôle interne au niveau Groupe sera également renforcé en 2023, et le plan annuel d'audit intégrera ces évolutions et en mesurera la mise en œuvre.

Précision : pour l'évaluation de sa base fournisseurs (environ 100 000 contrats en 2022), GEODIS va déployer en 2023-2024 son propre outil. Il intégrera l'ensemble des dimensions sociale, environnementale et éthique.

58,6% c'est le volume de dépenses de la SNCF contractualisées à fin 2022, prenant en compte des critères RSE à hauteur de 20% de la notation dans le processus d'attribution de ses marchés. Ce taux était de 36% en 2021.

— Pour plus de détail, voir DPEF chapitre 7.2.

Les quatre piliers de la politique achats du Groupe

PILIER 1 / Les cartographies des risques RSE des achats

Les cartographies des risques RSE des achats, établies par les directions des Achats des sociétés du Groupe selon la méthodologie EcoVadis, identifient quelques grandes familles d'achat à risques (cf. encart ci-contre).

Plusieurs critères RSE peuvent être intégrés aux différentes étapes de la contractualisation avec les fournisseurs :

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

Les exigences vis-à-vis des fournisseurs sont définies au regard des enjeux et opportunités propres aux familles d'achats à risques, et prennent en compte la performance RSE du fournisseur.

La SNCF s'est fixé la règle de systématiser la prise en compte de critères RSE à hauteur de 20% de la notation dans le processus d'attribution de ses marchés. En 2021, cette notation a couvert 36% des dépenses contractualisées. À fin décembre 2022, cet indicateur s'élevait à 58.6%.

PILIER 2 / L'engagement des fournisseurs et prestataires

Depuis 2012 les trois grandes directions Achats centralisées de la SNCF (Groupe, Matériel SNCF Voyageurs, et SNCF Réseau), sont labellisées « Achats Responsables » et exigent de leurs fournisseurs qu'ils s'engagent à respecter la « Charte Relation Fournisseurs & RSE ».

Par l'adhésion à cette charte, qui fait partie intégrante des pièces contractuelles, le groupe SNCF demande à tous ses fournisseurs et prestataires de s'engager à respecter les valeurs éthiques, sécuritaires et environnementales du Groupe, et à les faire respecter par leurs sous-traitants. Cela recouvre les standards des conventions internationales sur l'ensemble de la chaîne

d’approvisionnement, en particulier dans les pays non-signataires des conventions de l’Organisation internationale du travail (OIT) où ils seraient amenés à travailler.

Il est notamment demandé aux fournisseurs de communiquer leur taux de fréquence des accidents au travail. Un bilan mensuel « Accidentologie Fournisseurs » est réalisé pour veiller à l’amélioration continue portée par les entreprises en matière de sécurité.

ÉCLAIRAGE

Les principales familles d’achats à risques pour le Groupe

Travaux

- Aménagement des gares, voies ferrées et infrastructures.
- Construction, rénovation et entretien des bâtiments.

Énergie

- Électricité et combustibles de traction, gaz...

Fournitures industrielles

- Équipements d’alimentation des lignes électriques, batteries, métaux, bois...

Prestations de main d’œuvre

- Transports routiers, commissionnaires de transport...
- Prestations nomades (gardiennage, nettoyage, intérim,...).

Le Groupe encourage les fournisseurs à mettre en place :

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

PILIER 3 / La procédure d’évaluation des tiers

La mise en œuvre d’une évaluation régulière des tiers, fournisseurs, prestataires et sous-traitants avec lesquels le groupe SNCF entretient une relation commerciale établie, s’organise sur la base d’une collecte d’informations. L’objectif est d’identifier et d’apprécier tout au long de la vie du contrat, les risques pouvant résulter de l’entrée en relation d’affaires (ou la poursuite) avec les fournisseurs répondant aux critères des familles d’achats à risques.

Ces évaluations sont effectuées avant que la relation ne soit formellement engagée. Elles sont mises à jour périodiquement en cours de relation, ou en cas d’évènements de nature à impacter le niveau de risque du tiers.

L’évaluation repose sur une classification des tiers selon différents profils de risques (mineur/faible ou moyen/fort). Chaque profil impose la mise en place d’actions spécifiques de prévention des risques avec, selon les cas, le recours à la direction conformité de l’entité du groupe concernée.

- Les tiers classés à risque moyen font l’objet d’une évaluation simplifiée.
- Ceux présentant des risques forts, sont évalués de manière plus approfondie.

Précision : un tiers n’appartenant pas à une catégorie à risque particulier peut être évalué de façon approfondie en cas d’alerte ou de condamnation.

Certaines catégories de tiers font l’objet d’une vigilance renforcée en matière d’environnement, de sécurité, de santé des travailleurs ou de droits fondamentaux, mais aussi de corruption :

- Les intermédiaires.
- Les entreprises mises en cause par une autorité européenne pour des infractions.
- Les tiers opérant dans un pays dont l’Indice de perception de la corruption est supérieur ou égal à 30 (corruption perception index – Transparency international).

L’évaluation des fournisseurs, prestataires et sous-traitants s’appuie sur des systèmes d’information (SI) et des bases de données propres aux directions des Achats du Groupe. Un nouvel outil SI sera mis en service en 2023.

Le contrôle du processus d’évaluation repose sur trois niveaux :

- Les opérationnels, qui assurent les évaluations
- Les responsables de conformité ou autres responsables désignés (indépendants des opérationnels) qui vérifient la bonne exécution des contrôles par les opérationnels
- L’audit interne, assurant que le dispositif d’évaluation des tiers est conforme aux exigences du Groupe et qu’il est efficacement mis en œuvre et tenu à jour. Un audit dédié est inscrit au plan d’audit 2023-2024.

PILIER 4 / Politique d’audit des fournisseurs

Les fournisseurs et prestataires peuvent être directement sollicités afin de démontrer la bonne mise en œuvre de la Charte Relation Fournisseurs & RSE. À cet effet, la SNCF se réserve le droit de procéder ou de faire procéder par une société tierce à des audits relatifs au devoir de vigilance et à la lutte anti-corruption durant l’exécution du contrat, y compris le cas échéant sur le site d’assemblage du titulaire ou dans la chaîne de sous-traitance.

En cas de non-respect des obligations visées dans la charte, des mesures correctives sont prévues aux marchés. Elles peuvent aller jusqu’à l’exclusion du fournisseur des procédures de passation des marchés publics. Le Groupe incite également ses fournisseurs à faire évaluer régulièrement leur performance RSE par un organisme tiers indépendant.

Par ailleurs, les produits et services achetés susceptibles de mettre en jeu la sécurité des personnes, sont évalués selon des critères de qualité/sécurité stricts, au besoin en recourant à un pôle d’auditeurs dédié au sein des directions Achats centralisées de la SNCF, habilitées à réaliser des audits spécifiques.

La SNCF procède à des investigations complémentaires et sollicite l’avis de la direction de la Conformité quand le soumissionnaire d’un contrat :

- Est un fournisseur établi ou exerçant dans des pays à risques.
- A subi des condamnations ou poursuites au cours des cinq dernières années.
- A fait l’objet de sanctions économiques ou financières de la société, de ses bénéficiaires ou filiales, en tant que personne physique ou morale.

Une politique volontariste d'audits « sociaux » fournisseurs sur sites

Dans les marchés de prestations de main d'œuvre, une série d'audits de ce type a été lancée en fin d'année 2022 par les sociétés du Groupe, en France et à l'étranger (résultats début 2023). La volonté du Groupe est d'inscrire ces démarches dans une trajectoire d'amélioration continue de la gestion de la relation avec ses fournisseurs. Le groupe SNCF poursuivra cette politique auprès de ses fournisseurs, prestataires et sous-traitants, en précisant l'intégration de ces démarches dans ses procédures achats :

- Éventuels audits a priori pour des fournisseurs évalués à risque élevé dès en amont de la relation commerciale.
- Audits en cours de contrat pour des fournisseurs ou sous-traitants appartenant à une famille à risque ou opérant dans un pays à risque, ou en cas de manquement potentiel ou avéré.
- Audit suite à signalement ou alerte reçus par une des sociétés du Groupe.

Ces démarches s'appuient sur une refonte complète du clausier contractuel conduite en 2022 par la direction de la Conformité du Groupe en lien avec la direction des Achats Groupe. Elle comprend notamment des clauses type de conformité sur le volet du devoir de vigilance permettant notamment des audits en cours d'exécution du contrat.

5. MÉCANISME D'ALERTE ET DE RECUEIL DES SIGNALEMENTS

5.1 LE GROUPE S'EST DOTÉ EN 2022 D'UNE NOUVELLE PLATEFORME DE SIGNALEMENT

Une plateforme externalisée de réception des alertes aux bornes du Groupe, accessible aux salariés et aux tiers

Les multiples canaux d'alerte existants, de 2011 à 2021, ont été regroupés en une unique plateforme de recueil des signalements, accessible à l'ensemble des salariés du Groupe et aux tiers. Son déploiement s'est effectué graduellement au cours de l'année 2022 pour couvrir en France toutes les sociétés du Groupe et à compter du 1er trimestre 2023, les filiales étrangères. La plateforme est aussi accessible aux parties prenantes externes à partir du site corporate SNCF depuis fin 2022 et accessible en 12 langues¹⁴ depuis fin janvier 2023.

Le nouveau dispositif prend en compte les exigences de conformité à la loi sur le devoir de vigilance, mais aussi celles des législations nationales adoptées en transposition de la directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union européenne. Le 1er septembre 2022, est entrée en vigueur en France la loi du 21 mars 2022, dite « loi Wasserman », transposant cette directive européenne, et renforçant également la protection des lanceurs d'alerte introduite par la loi « Sapin II ». Compte tenu du décret d'application du 3 octobre 2022 et de l'accès à la plateforme Groupe, les procédures de recueil, allocation, traitement et reporting des signalements seront mises à jour au cours de l'année 2023, après consultation en France des IRP.

Des enjeux aussi bien éthiques, sociétaux, qu'économiques

Avec la mise en place de cette plateforme, il s'agit en effet de lutter contre la fraude, la corruption, ou toute autre pratique répréhensible, et de réduire les risques de ces

actes, préjudiciables aux intérêts et à la réputation d'une entreprise publique et de ses parties prenantes.

Disponibilité et anonymat garantis

L'objectif du Groupe est d'encourager et de faciliter les signalements via un dispositif connu de tous en interne et en externe. En effet, cette plateforme, qui simplifie et guide les démarches des salariés et des tiers dans l'ensemble des filiales du Groupe en France ou à l'étranger est accessible à tout moment :

www.alerteethiquesnfc.com

Hautement sécurisé, le dispositif d'alerte Groupe vise à réassurer les auteurs de signalements sur l'impartialité et la neutralité de leur traitement (impératifs de confiance et protection des lanceurs d'alerte contre des risques de représailles). C'est pourquoi le Groupe a choisi d'externaliser la gestion du recueil des alertes auprès d'un prestataire européen pour renforcer la protection des lanceurs d'alerte et garantir leur anonymat éventuel. Pour répondre à ces exigences, cette nouvelle plateforme a fait l'objet dès son lancement, de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise.

Par ailleurs à noter que la direction de l'Éthique Groupe (mandatée par les cinq sociétés ferroviaires) et les filiales KEOLIS et GEODIS conservent leur autonomie pour qualifier et traiter les alertes reçues via la plateforme sur leurs périmètres respectifs.

81% des salariés ont le sentiment qu'un signalement lié à une discrimination serait pris en considération par le Groupe.

Source : baromètre interne 2022 de la qualité de vie au travail.

FOCUS SUR... GEODIS

DÉPLOIEMENT DE LA PLATEFORME D'ALERTE DISPONIBLE EN 35 LANGUES

Pour développer ses activités avec intégrité et assurer un environnement de travail favorable à ses personnels, GEODIS met à disposition de ses personnels et partenaires un dispositif d'alerte professionnelle. Obligation légale dans de nombreux pays, c'est un élément clef de son programme d'éthique et de conformité. La filiale de logistique et de transport a profité du lancement en 2022 de la nouvelle plateforme d'alerte du groupe SNCF pour accroître encore la visibilité du dispositif. Adaptée aux caractéristiques de GEODIS, présent partout dans le monde, la plateforme est disponible en 35 langues. La campagne de communication lancée début octobre 2022 comprenait :

- Un email adressé à l'ensemble des salariés accompagné d'une infographie explicative.
- Une affiche par pays, dans les langues usuelles, mise à disposition sur l'intranet de la direction de la Conformité et visible dans chaque site avec la mention du dispositif et le moyen d'y accéder sur : <https://geodis.com/w-fr/decouvrir-geodis/ethique-et-compliance>

Ce dispositif est également mentionné dans le Code de conduite communiqué aux fournisseurs.

5.2 PREMIERS RETOURS D'EXPÉRIENCE DE LA NOUVELLE PLATEFORME DE SIGNALEMENT

La plateforme est un canal ouvert non exclusif

Sa mise en œuvre décentralisée permet dorénavant une vision consolidée Groupe. Elle couvre le périmètre complet des sept sociétés du Groupe (Keolis, GEODIS, et les cinq sociétés du périmètre ferroviaire).

La plateforme reste complémentaire des dispositifs managériaux en laissant la possibilité de signalements :

- Par la voie hiérarchique.
- Le canal des ressources humaines.

¹⁴ français, anglais, allemand, néerlandais, italien, espagnol, portugais, roumain, polonais, tchèque, vietnamien, chinois.

- Une organisation syndicale.

Tout autre dispositif spécifique interne ou externe (direction, médecine du travail, inspection du travail, associations spécialisées, défenseur des droits...).

La direction de l'Éthique Groupe rend compte annuellement de la globalité des signalements reçus et traités via tous les canaux ouverts aux salariés et aux tiers. Pour ce faire, elle s'appuie sur des indicateurs et tableaux de bord consolidés permettant d'informer la direction générale et les parties prenantes sur les tendances fortes et signaux faibles, par entité ou nature de problématique.

La plateforme d'alertes est ouverte à tous les tiers pour les sujets relevant du devoir de vigilance et notamment les droits humains. Ses modalités d'utilisation sont conformes au décret d'application de la « loi Wasserman » (n° 2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte.

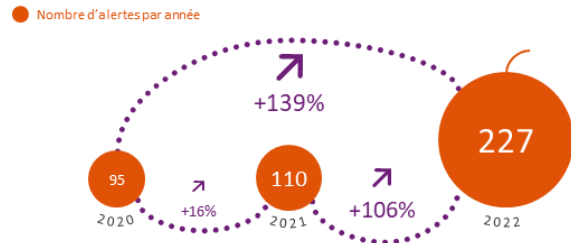
Pour faciliter les signalements sur tout le périmètre géographique des activités du groupe SNCF, le site est accessible en 12 langues avec une disponibilité 24h/24, 7j/7 et 365j/an.

Une montée en puissance de la nouvelle plateforme

En raison du déploiement progressif sur les sociétés du Groupe en 2022, les canaux de signalement traditionnels

sont encore restés prépondérants jusqu'au milieu de cette année, mais la nouvelle plateforme est de plus en plus utilisée par les collaborateurs puisque plus d'une alerte sur deux en 2022 a été reçue via cette plateforme.

Évolution du nombre d'alertes reçues en 2022 au niveau corporate par la direction de l'Éthique Groupe(*).



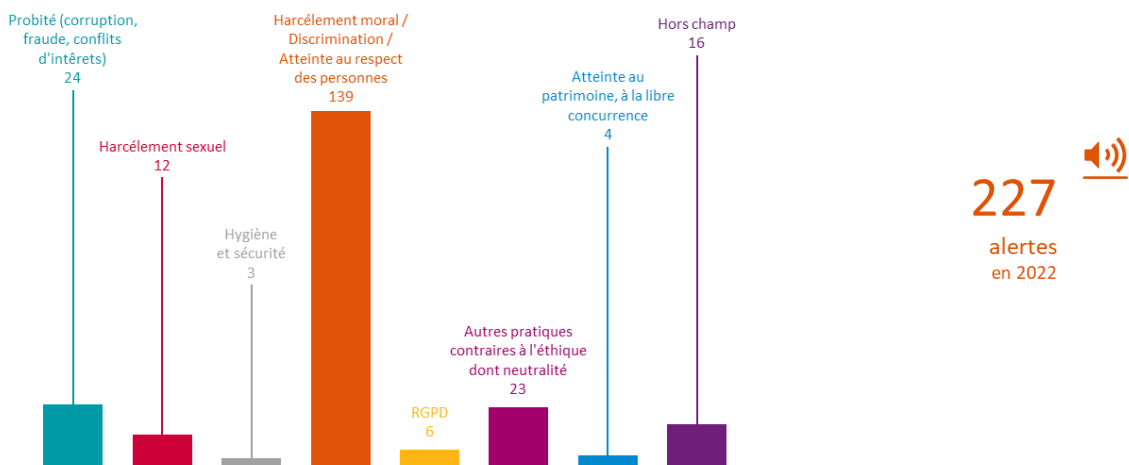
(* les alertes en lien avec les relations fournisseurs sont également traitées dans ce cadre.

Plus de 50 % des salariés connaissent le nouveau dispositif d'alerte éthique du Groupe.

Source : baromètre interne 2022 de la qualité de vie au travail.

5.3 LA NATURE DES PROBLÉMATIQUES RELATIVES AUX ALERTES

Nombre D'ALERTEs DEG par thèmes en 2022



Précision : Deux alertes sur trois reçues par la DEG en 2022 portent sur des allégations sur le capital humain (harcèlement moral ou sexuel, discrimination, atteintes au respect des personnes).

Avec une moyenne de 5,4%, la part des salariés SNCF déclarant avoir observé des comportements irrespectueux ou discriminatoires est près de trois fois inférieure à la moyenne des salariés français.

Source : baromètre interne 2022 de la qualité de vie au travail.

revues régulières avec les principales directions fonctionnelles et d'appui du Groupe.

Retour d'expérience sur les travaux menés sur chaque exercice

Les travaux du plan de vigilance s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue mis en œuvre d'un exercice à l'autre avec les référents « devoir de vigilance » des sociétés du Groupe. Le but est d'ancre le pilotage du plan de vigilance et d'élaborer collectivement le programme des actions prioritaires de l'exercice suivant.

Cette démarche vise également à améliorer la cohérence, à faire converger et à simplifier l'animation des différents processus de cartographies des risques en vigueur au sein du Groupe - risques « majeurs » des sept sociétés principales, risques de corruption et risques extra-financiers... -, en s'appuyant sur le système d'information et de gestion des risques du Groupe, déployé en 2022.

Partage de bonnes pratiques

6. SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DE LEUR EFFICACITÉ

6.1 STRUCTURATION DU PILOTAGE DES PLANS D'ACTIONS

Suivi des plans d'actions

Les actions font l'objet d'un suivi en fonction d'objectifs et d'indicateurs clés de performance définis, à l'occasion de

L'adhésion en 2021 de la SNCF à l'association « Entreprise pour les Droits de l'Homme » permet de partager les meilleures pratiques avec d'autres grands groupes français pour la prise en compte des droits humains à l'échelle du groupe SNCF. En 2022 :

- Participation à un groupe de travail sur les indicateurs relatifs aux droits humains.
- Formation de cadres dirigeants à l'évaluation d'impacts droits humains...

7 priorités d'actions réalisées en 2022, qui seront approfondies en 2023.

6.2 COMPTE-RENDU DES ACTIONS PRIORITAIRES DU PLAN DE VIGILANCE DE 2022

Sept grandes priorités définies dans le plan de vigilance 2022

Ces actions portant sur l'exercice 2021 avaient pour macro-objectif d'améliorer la connaissance et la prise en compte des risques liés au devoir de vigilance au sein du Groupe, en particulier pour ceux qui relèvent des atteintes aux droits humains.

Ces actions, qui s'inscrivent dans une trajectoire de progrès pluriannuelle, ont toutes été mises en œuvre en 2022. Cinq sur sept ont atteint les objectifs fixés et sont intégrées au fonctionnement des entités. Leur déploiement se poursuivra au fil des prochains exercices. Les actions 4 et 5 seront poursuivies et approfondies en 2023.

Retour sur la mise en œuvre de ces sept actions :

ACTION 1 / Accompagner la mise en cohérence des différentes cartographies des risques existantes au sein du Groupe

Un nouveau système d'information de gestion des risques du Groupe (baptisé « Risk Factory ») a été mis en place en 2022. Les travaux menés avec la direction du management des risques du Groupe ont permis de définir le cadre et les principes pour intégrer le suivi et l'actualisation de la cartographie risques du devoir de vigilance dans cet outil en 2023. Conformément aux objectifs fixés dans le précédent plan de vigilance, les cartographies des risques du devoir de vigilance, à l'exemple de celles des risques « majeurs », seront actualisées directement dans le nouvel outil par les sept sociétés du Groupe et par une sélection de leurs filiales. La cartographie des risques de corruption, également intégrée à la Risk Factory est aussi exploitée pour compléter les analyses relevant du devoir de vigilance. Ces nouvelles modalités de gestion des risques, permettent ainsi d'organiser la convergence des différentes cartographies des risques du Groupe.

ACTION 2 / Structurer la remontée des analyses de risques depuis les filiales des sociétés principales du Groupe

Durant l'exercice 2022, les filiales des sept sociétés du Groupe ont été interrogées sur les risques auxquels elles étaient confrontées. Sur les bases des analyses recueillies, une sélection d'une vingtaine de filiales jugées plus particulièrement « à risques » au regard du devoir de vigilance, fera dès 2023 l'objet d'un suivi régulier dans la Risk Factory. Elles seront mises directement en responsabilité du management et de l'actualisation des risques sur leur périmètre. Le panel des filiales entrant dans ce dispositif sera potentiellement élargi pour tenir

compte des travaux d'approfondissement et des analyses susceptibles d'être menés en 2023 et au-delà.

ACTION 3/ Enrichir les points de contrôle du contrôle interne et de l'audit interne des sociétés et filiales du Groupe

L'évaluation des grilles de contrôle interne et des programmes de travail des audits internes au regard des thématiques du devoir de vigilance, a conduit à renforcer l'audit et le contrôle interne sur les dispositifs de maîtrise des risques relevant du devoir de vigilance. Des points de contrôle spécifiques aux trois domaines de risques du devoir de vigilance et le cadre de leur mise en œuvre ont été définis. Les grilles de contrôle ou d'audit ont été adaptées et seront appliquées en 2023 au périmètre des sept sociétés du Groupe et de la vingtaine de leurs filiales sélectionnées au titre du devoir de vigilance. Ces grilles pourront être enrichies au fil des exercices ultérieurs.

ACTION 4 / Adapter le plan annuel d'audit interne des entités/filiales pour s'assurer du bon déploiement de la procédure d'évaluation des tiers

Au cours de l'année 2022, les cinq sociétés ferroviaires ont toutes finalisé leur procédure d'évaluation des tiers. Les sociétés GEODIS et Keolis, quant à elles, disposent déjà de telles procédures qui avaient été actualisées en 2020.

À l'échelle du Groupe, ces procédures dont l'intention première est de répondre aux exigences de la loi Sapin 2 en matière de lutte anti-corruption, verront progressivement leur périmètre élargi aux risques relevant du devoir de vigilance en 2023 (à fin 2022, seule la société SNCF Voyageurs a déjà intégré la dimension « devoir de vigilance » dans sa procédure d'évaluation des tiers/fournisseurs). Cette extension s'appuiera notamment sur le déploiement d'un nouvel outil d'évaluation des tiers couvrant à la fois le champ de la probité et celui de la responsabilité sociale d'entreprise (RSE), mais également les réglementations nationales ou internationales sur les sanctions et la lutte contre le blanchiment d'argent et le terrorisme. La mise en œuvre de ce nouvel outil ayant pris du retard, l'action 4 visant à intégrer des points de contrôle propres à la procédure d'évaluation des tiers est reconduite cette année.

En 2023, les sept sociétés du Groupe auront à valider et à déployer leur procédure d'évaluation des tiers, élargie au champ du devoir de vigilance, auprès de leurs filiales, et en premier lieu auprès des filiales les plus exposées aux risques de corruption et aux risques liés au devoir de vigilance. Les sept sociétés devront également s'assurer régulièrement par le biais du contrôle interne, de la mise en œuvre effective de ces procédures d'évaluation par leur filiales.

L'avancement et l'efficacité du déploiement de ces procédures seront également mesurés grâce :

- Au volet conformité des audits d'entité/filiales programmés en 2023.
- A un audit spécifique inscrit au plan d'audit Groupe 2023-2024.

ACTION 5 / Définir une trajectoire pluriannuelle d'audits fournisseurs dans les pays et les familles d'achats les plus à risques

En fin d'année 2022, plusieurs sociétés du Groupe ont initié une série d'audits « sociaux » de fournisseurs sur site, avec un focus privilégié sur les marchés de prestations de main d'œuvre (sécurité, nettoyage, intérim, centre d'appels délocalisés, chantiers travaux, etc.). Une dizaine de fournisseurs et sous-traitants de fournisseurs ont ainsi été audités, mettant en évidence la nécessité de

poursuivre et d’institutionnaliser les démarches de ce type dans les sociétés et filiales du Groupe. Les procédures d’évaluation des fournisseurs (évoquées au point 4 ci-avant) intégreront ces audits en précisant le cadre de leur de leur mise en œuvre.

Cette action, qui requiert encore des ajustements et un suivi rapproché, sera poursuivie en 2023.

ACTION 6 / Compléter le panel des indicateurs spécifiques dédiés au pilotage des risques du devoir de vigilance

Une recherche d’indicateurs plus opérationnels et harmonisés entre les sociétés du Groupe a été initiée en 2022 sur les volets « fournisseurs » et « environnement », pour compléter le dispositif de pilotage du plan de vigilance (cf. point 6.3). Le travail de consolidation et d’affinage de ce panel d’indicateurs sera poursuivi en lien avec les sept sociétés du Groupe.

ACTION 7 / Veiller au déploiement du programme « humain » (rebaptisé « SNCF & moi » en fin d’année 2021)

Lancé fin 2021 par le P.-D.G de la SNCF, le programme « SNCF & moi » vise à développer l’engagement, la satisfaction et le bien-être au travail des salariés des cinq sociétés ferroviaires. Il vient structurer et nourrir le pilier "Engagement et satisfaction des salariés" du projet d’entreprise « Tous SNCF », tout en bénéficiant en retour de la dynamique de « Tous SNCF » qui se déploie dans toutes les équipes de toutes les entités du Groupe.

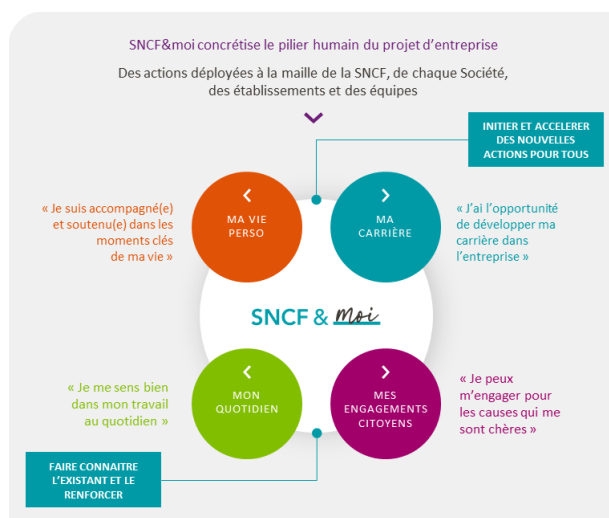
Objectif : renforcer les dispositifs RH existants et en initier de nouveaux autour de quatre dimensions de la vie du salarié :

- « Ma vie perso » : pour le soutenir et le protéger.
- « Mon quotidien » : pour lui proposer un cadre de travail épanouissant.
- « Ma carrière » : pour lui apporter reconnaissance, équité et perspectives.

- « Mes engagements citoyens » : pour favoriser sa vie associative et citoyenne.

Une gouvernance spécifique au niveau des présidents des sociétés ferroviaires s’est mise en place en janvier 2022 pour suivre l’avancée de ce programme d’accompagnement, appelé à se déployer dans toutes les équipes de toutes les entités de la SNCF. Les ambitions du programme sont également partagées avec les organisations syndicales représentatives.

En 2022, plus de 16 000 salariés ont été questionnés sur les chantiers à aborder en priorité dans le cadre du programme. À l’issue de cette consultation, une feuille de route globale structurée autour de 26 premières actions sera déclinée par chaque société du Groupe durant l’année 2023.



— Pour plus de détails, voir DPEF chapitre 8.1.

6.3 ENJEUX ET DONNÉES CLÉS POUR LES TROIS DOMAINES DE RISQUES

Enjeux	Indicateurs	2022	2021	2020
SSP1- RISQUES CLIMATIQUES	ESR avec cause climatique *	1	12	9
	ESR (5 sociétés ferroviaires)	143	158	184
	Accidents ferroviaires graves *	1	3	1
	Millions de trains.km 2021 *	468	430	ns
SSP2 - SÉCURITÉ D'EXPLOITATION	Accidents graves aux passages à niveau *	12	17	12
	Accidents de transport de * marchandises dangereuses avec perte de confinement des produits transportés	5	6	7
	ESR consécutif à un acte de * malveillance	1	1	0
SSP3 - Investissements (M€)		2022	2021	2020
Sécurisation des		57	55	51
Sécurisation voies		nd	10	6,4
Sécurisation des		5,9	10,3	3,8
Réduction du		63	-	-

Enjeux	Indicateurs	2022	2021	2020
SSP3 - SÉCURITÉ DES PERSONNES	Accident grave de personne * suite à intrusion dans les emprises	71	42	40
	Atteintes graves aux personnes (clients et salariés) dans les trains et les gares	5 705	6 070	4 939
	Accidents graves aux passages à niveau *	12	17	12
SSP4 - SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Taux de fréquence (5 sociétés)	14,6	15,5	12,2
	Taux de fréquence (Keolis)	23,7	27,5	23,1
	Taux de fréquence (GEODIS)	10,0	11,8	13,5
SSP4 - SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Accidents du travail avec ** blessures ou décès sur périmètre opérationnel (yc. prestataires et hors directions)	738	939	820
	Accidents du travail avec arrêt GEODIS	810	883	894
	Maladies professionnelles reconnues liées à l'amiante	68	52	48
SSP5 - TERRORISME	Interventions de la police pour bagage ou objet abandonné	4 483	5 766	3 103

Nota. : les accidents "graves" s'entendent avec blessés graves ou décès.
 * source SNCF Réseau ** : périmètre de suivi élargi en 2022 / 2021
 ns : non significatif (COVID-19) nd : non disponible à date

Catégories de risques

Indicateurs	2022	2021	2020	
DH1 – RISQUES PSYCHOSOCIAUX	Diagnosics RPS réalisés	7 546	7 063	4 809
	Plans d'actions RPS validés ou en cours de validation	4 076	6 300	nd
DH2 – HARCELEMENT SEXUEL et ATTEINTES SEXISTES	Atteinte envers les clients	1 633	1 610	1 001
	Atteintes envers les salariés	334	346	223
DH3 - RSE DES FOURNISSEURS – ÉTHIQUE DES ACHATS	Part du montant d'achats couvert par une notation des offres RSE à 20% (5 sociétés ferroviaires)	52%	36%	6%
	Keolis : % des dépenses auprès de fournisseurs évalués RSE	44	37	29
	Performance RSE des fournisseurs (note sur 100) <i>Périmètre : 5 sociétés ferroviaires</i>	58,6	57,4	56,5
	Nb de fournisseurs ayant répondu à un questionnaire d'évaluation de niveau 1	759	246	nd
	Nb. de fournisseurs déclarant avoir des actifs, intérêts ou opérations dans un pays à risque de corruption élevé	26	6	nd
	Nb. de fournisseurs sous "red flag"	65	22	nd
	Nb. d'audits qualité/sécurité fournisseurs sur site (5 sociétés ferroviaires)	288	352	329
	Nb. d'audits filiales dans des pays ou activités à risques (GEODIS)	94	nd	nd
Nb. d'audits « sociaux » sur site fournisseurs réalisés	8	-	-	

Les achats du Groupe en 2021 (Périmètre des sociétés ferroviaires - hors Fret SNCF)

11,8 Md€ d'achats dont 96 % en France	3,4 Md€ dans 13 familles d'achats à risques soit 29 % du total des achats
19 005 fournisseurs	58,6/100 Note moyenne de la performance RSE des fournisseurs
34,5 M€ d'achats solidaires	23,4% de PME ou TPE en montant d'achats
	Les achats c'est... 248 528 emplois soutenus en France *

* : données 2021 tirées d'une l'étude d'évaluation de l'empreinte territoriale des achats.

Enjeux	Indicateurs	2022	2021	2020	Investissements
ENV1, 2, 3, 4 - MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL	Couverture des systèmes de management environnemental au sein du Groupe				ENV2 - Programme CEPIA de rénovation des réseaux humides des actifs industriels des sociétés ferroviaires (essentiellement technicentres de maintenance du matériel roulant voyageurs)
	- % sites industriels ferroviaires certifiés ISO 14001	95	88	nd	
	- % Ets SNCF Réseau couverts par un SME	39	31	25	ENV3 - Programme de rénovation énergétique des bâtiments pour mise en conformité au décret tertiaire
	- Keolis : % du CA couvert ISO14001 *	nd	50	46	
	- GEODIS : % sites couverts * ISO14001	32	35	36	
ENV1 -REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS DANGEREUX	Déversements accidentels avec conséquences environnementales importantes	7 sur 213 incidents sans gravité	4 sur 200 incidents sans gravité	nd	
	Quantité totale de déchets dangereux produits (kilotonne)	67,6	75,2	69,5	
	- Keolis : % déchets dangereux valorisés	nd	76	71	
ENV2 - GESTION DES RESSOURCES NATURELLES	Consommation d'eau Groupe (millions m3)	8,9	8,0	14,5	
ENV3 - CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	Consommation d'énergie Groupe (GWH)	17 846	16 428	14 838	
	Emissions CO2e Groupe (kTCO2e)	3 260	2 961	2 814	

* : extension du périmètre éligible / nd : non disponible

LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

1. DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE

Le contrôle interne comptable et financier couvre les processus qui alimentent les données comptables : production de l'information financière, arrêté des comptes et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière comprend SNCF SA et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés.

Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

2. PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

2.1 PRODUCTION ET ANIMATION COMPTABLE DE LA SNCF SA ET DE SES FILIALES DIRECTEMENT CONTRÔLÉES

La production de l'information financière et comptable de la SNCF SA et de ses filiales directement contrôlées est pilotée par la Direction Finances de SNCF SA. Elle coordonne l'arrêté des comptes en s'appuyant sur les services de la Direction Finances de SNCF SA et sur les services comptables et financiers des filiales.

La Direction Finances de SNCF SA pilote le processus d'établissement des liasses mensuelles produites par les acteurs comptables, à partir d'un outil de reporting, et valide la cohérence d'ensemble avant l'import des liasses dans l'outil de consolidation des comptes.

Au sein de SNCF SA, les entités opérationnelles produisent un compte de résultat, des éléments bilanciaux, un tableau de variation de la dette nette et les analyses correspondantes. Ces éléments sont discutés lors des revues de gestion mensuelles (sauf sur les résultats de janvier et de juillet) avec la Direction Finances de SNCF SA. Les filiales produisent un compte de résultat, un bilan, un tableau de variation de la dette nette et les analyses correspondantes. Ces éléments sont revus régulièrement avec la Direction Finances de SNCF SA pour les principales filiales directes.

La qualité de production de l'information financière et comptable s'appuie sur des outils et des compétences en amélioration constante, au sein des équipes de la Direction Finances de SNCF SA et des équipes comptables et financières des filiales.

La Direction Finances de SNCF SA est responsable de la production finale des comptes sociaux de la SNCF SA. Les Directions Financières des filiales sont responsables de la production de leurs comptes sociaux. La Direction Finances de SNCF SA est garante de la conformité des comptes aux normes comptables en vigueur et à ce titre, elle peut demander que des corrections soient portées aux comptes produits par les entités opérationnelles et filiales.

Les entités comptables de SNCF SA ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à :

– la tenue de la comptabilité, pour les missions qui ne sont pas mutualisées au sein de centres de services partagés comptables,

– la révision formalisée de leurs comptes, la production de leurs états financiers individuels (le cas échéant) et du reporting financier à destination de la Direction Finances de SNCF SA.

Sur les principales sociétés du Groupe, la qualité des comptes semestriels et annuels est confortée par la mise en œuvre des pré-clôtures au 31 mai et au 30 novembre, au cours desquelles l'ensemble des points comptables particuliers sont débattus avec les entités opérationnelles puis validés.

Les Commissaires aux Comptes informent les Directions financières des activités et entités du Groupe SNCF des travaux d'audit et de revue de contrôle interne qu'ils ont effectués et partagent avec elles les recommandations émises et les points d'audit. Sur SNCF SA, une synthèse des recommandations sur le contrôle interne est établie à destination de la Direction Finances et présentée au Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR).

En outre, SNCF SA dispose d'un système d'engagements formalisés de la part des directeurs et responsables financiers des entités opérationnelles sur la fidélité et la sincérité de l'information financière qu'ils produisent sur leurs comptes annuels respectifs.

2.2 PRODUCTION ET ANIMATION DES COMPTES ANNUELS DU GROUPE SNCF

La production de l'information financière et comptable du Groupe SNCF est assurée par la Direction Finances de SNCF SA. A ce titre, elle coordonne l'arrêté des comptes du Groupe SNCF en s'appuyant sur les Directions Financières des filiales du groupe.

Des comptes consolidés sont établis pour le Groupe SNCF. Ils sont audités et publiés au sein d'un rapport financier complet.

Les principales filiales assurent l'animation comptable et financière des filiales et entités comptables de leur périmètre.

La Direction Finances de SNCF SA est responsable de la production finale des comptes consolidés du Groupe SNCF et est garante de leur conformité aux normes comptables en vigueur.

La Direction Finances de SNCF SA réalise la consolidation du Groupe SNCF en normes IFRS dans le progiciel de consolidation et s'appuie sur une procédure de réconciliation déployée via un portail internet pour garantir la maîtrise des opérations intragroupes.

Par ailleurs, conformément à la loi n° loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire, des comptes séparés sont établis et publiés. Ces comptes séparés comprennent un bilan et un compte de résultat permettant de distinguer les activités de gestion des installations de service, les activités de transporteurs de voyageurs et en leur sein les activités de transport de voyageurs faisant l'objet d'un contrat de service public et les activités de transport de voyageurs librement organisées, les autres activités, les éliminations des flux internes entre ces activités séparées et un total correspondant aux comptes de la SA SNCF Voyageurs.

Dans sa décision n°2019 -003 du 31 janvier 2019 publiée le 7 février 2019, l'ART avait approuvé les règles de séparation comptable de l'EPIC SNCF Mobilités. Les règles de séparation ont été mises à jour pour tenir compte notamment des évolutions de périmètre d'activités liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2018 et à la réorganisation du groupe public ferroviaire qui en a découlé à compter du 1er janvier 2020. Elles concernent dorénavant SNCF Voyageurs et SNCF Fret. Ces règles

mises à jour ont été approuvées pour les deux entités juridiques par l'ART en date du 27 mai 2021.

2.3 DIRECTION DE LA PRODUCTION COMPTABLE OPTIM'SERVICES (CSP) DE SNCF

La direction de la production comptable, rattachée à Optim'Services, assure la production comptable des processus transverses aux 5 sociétés SNCF. Ces processus sont ceux de la comptabilité fournisseurs, de la comptabilité de la paie et de la protection sociale, de la comptabilité clients et de la comptabilité notes de frais.

Pour réaliser ses missions, Optim'services s'appuie sur 3 Centres de Services Partagés :

– Le CSP Comptabilité Fournisseurs et notes de frais assure le traitement des factures fournisseurs de SNCF Voyageurs, SNCF SA, SNCF Gares & Connexions ainsi que pour partie celles de SNCF Réseau. Il traite et comptabilise également les dépenses et frais engagés par les collaborateurs des 5 sociétés SNCF dans le cadre de leur activité professionnelle et gère le parc de cartes professionnelles afférent.

Ce CSP met en œuvre une démarche de maîtrise des opérations, déclinée jusqu'aux acteurs locaux et procède lui-même à certains contrôles centralisés.

– Le CSP Comptabilité Clients assure une partie de la facturation réalisée par les 4 sociétés SNCF que sont SNCF Voyageurs, SNCF SA, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau (notamment facturations inter sociétés, mises à disposition de personnel,...), ainsi que la comptabilisation et le recouvrement afférents.

– Le CSP Comptabilité de la Paie et Protection Sociale, a en charge la comptabilité des rémunérations, charges sociales et passifs liés au personnel, quelle que soit la nature du contrat de travail pour l'ensemble des 5 sociétés SNCF.

A ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la Direction de la Paie, il fait évoluer les dispositifs de contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information.

2.4 NORMES COMPTABLES ET PLAN DE COMPTES

Le groupe SNCF établit ses comptes consolidés selon les normes IFRS.

Il a décliné ces normes dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe.

Ces règles et méthodes sont mises à jour régulièrement, tenant compte de l'évolution des normes et interprétations comptables IFRS. Pour cela, la direction des Normes Comptables, au sein de la Direction Finances de SNCF SA, effectue de façon permanente un travail de veille réglementaire ainsi qu'un travail d'animation auprès de ses correspondants normes pour la bonne diffusion de la réglementation applicable.

Le manuel des normes est ensuite décliné par chacune des filiales ou activités.

La direction des normes comptables groupe tient également à jour un glossaire du plan de comptes utilisé dans l'outil de consolidation des comptes du groupe ainsi qu'un glossaire des différentes natures d'engagements hors bilan.

La qualité de la réglementation comptable appliquée au sein des entités du groupe est également assurée par la

direction des normes comptables à travers d'une part, des formations dispensées tout au long de l'année et, d'autre part, la mise à disposition, auprès des interlocuteurs comptables et financiers du groupe, d'un portail interne regroupant l'ensemble de la documentation technique applicable (actualités, notes d'application, supports de formation, etc...).

2.5 OUTILS DE PILOTAGE

Le Groupe SNCF s'appuie sur un cycle de gestion dont l'objectif est de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière du Groupe SNCF. Chaque périmètre décline ensuite chacun pour leur partie les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (métiers, activités, établissements, filiales ...).

Pour le Groupe SNCF, la Direction Générale, appuyée par la Direction du Contrôle de Gestion au sein de la Direction Finances de SNCF SA, pilote le processus à travers les différents éléments du cycle de gestion.

Celui-ci comporte des étapes communes à l'ensemble du Groupe SNCF :

- Le plan stratégique et financier a pour objectif de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière du Groupe SNCF à 10 ans au regard de l'évolution de son environnement économique, concurrentiel, juridique. La trajectoire correspond à la consolidation des activités qui la composent, chacune déclinant ses propres objectifs retenus et pilotant ses propres sous-entités. Le plan stratégique vise à déterminer et piloter les objectifs de rentabilité, les investissements du groupe, la trajectoire d'endettement, les stratégies de croissance (interne et externe). Il est piloté par la Direction de la Stratégie, appuyée par la Direction Finances de SNCF SA et se déploie en deux temps : une première phase de cadrage de l'ambition et d'arbitrages stratégiques ; une phase de déclinaison de cette ambition à un niveau plus exhaustif permettant de sécuriser la réalisation de la trajectoire globale.

Un plan stratégique avait été présenté au Conseil d'administration de SNCF SA le 29 avril 2020 (avant COVID). Depuis, la trajectoire est utilisée comme outil de discussion avec le Conseil d'Administration. Les orientations stratégiques ont été approuvées par le CA du 8 octobre 2020. A la demande de celui-ci, un travail d'approfondissement a d'une part été mené sur les stratégies de TGV-Intercités, de Keolis et de SNCF Gares&Connexions, approuvées en CA SNCF entre mai et juin 2021 et, d'autre part, une actualisation de la trajectoire financière du Groupe et des SA/activités sur 2021-2030 tenant compte des derniers impacts de la crise sanitaire et économique a été effectuée. Le Plan stratégique 2021-2030 ainsi modifié, s'appuyant sur les orientations stratégiques approuvées par le CA du 8 octobre 2020, a été approuvé par le CA de SNCF SA le 29 juillet 2021.

- le budget N+1, avec la référence d'un estimé N : les budgets de l'année N+1 sont examinés au cours des mois de novembre / décembre. Ils fixent le niveau d'ambition pour l'année suivante et sont approuvés aux Conseils des différentes sociétés du groupe avant le 31/12/N.

- une prévision annuelle à l'automne qui permet d'actualiser les données du budget de l'année en cours et sert de socle au budget de l'année suivante.

Des suivis de gestion mensuels viennent compléter les dispositifs ci-dessus :

- des revues de gestion mensuelles (sauf sur les résultats de janvier et de juillet) sont animées par la Direction Finances de SNCF SA sur la base d'une lettre de gestion

établie par chaque activité (analyses comptables et financières, indicateurs de production et indicateurs opérationnels de performance). Ces revues de gestion permettent de suivre de façon continue et homogène l'évolution des performances des différents périmètres de responsabilité et de s'assurer de leur adéquation avec les objectifs qui leur ont été fixés dans les budgets.

- chaque mois, un document de synthèse sur les résultats du Groupe est rédigé par la Direction du Contrôle de Gestion à destination de la Direction Générale.

- pour le comité de direction générale du Groupe SNCF, un tableau de bord mensuel est produit et rassemble des éléments de pilotage et d'analyse.

3. COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES

La Direction Finances du Groupe SNCF assure au sein de SNCF SA le suivi et la bonne coordination en matière de communication financière de l'ensemble du Groupe SNCF (SNCF SA et l'ensemble de ses filiales) ainsi qu'une veille sur les obligations en matière d'information financière et de conformité normative.

Le respect des exigences s'appuie notamment sur les instructions de clôture transmises par la Direction Finances de SNCF SA aux filiales et activités précisant les dates clés du processus, les exigences de fond et de forme relatives aux états financiers et rapports de gestion.

SNCF SA, maison mère/holding du Groupe est le seul émetteur financier à intervenir sur les marchés pour l'ensemble du Groupe. Dans ce contexte, la communication corporate, économique et financière est portée par le Groupe SNCF, en bonne coordination avec l'ensemble des entités qui le composent, dans le strict respect de la réglementation applicable et de la politique d'information financière (Règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers, Code de commerce et Code monétaire et financier).

En conséquence chaque semestre et chaque année le Groupe SNCF publie son rapport financier consolidé. Une nouvelle charte de la communication économique et financière du Groupe SNCF a été adoptée à compter du 1er janvier 2020 date de la création du nouveau Groupe SNCF par la loi de réforme ferroviaire de 2018.

Les informations financières communiquées au public par le Groupe SNCF sont mises à disposition sur le site Internet, <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>.

Les commissaires aux comptes garantissent la fiabilité et la sincérité des états financiers du Groupe SNCF et s'assurent que les documents spécifiques publiés à l'occasion des résultats y sont conformes (rapport de gestion, communiqué et présentation à la presse notamment).

L'Autorité des Marchés Financiers (AMF) veille également à ce que dans le cadre de la communication financière, le Groupe SNCF respecte ses obligations en tant qu'émetteur sur les marchés financiers.

Les obligations spécifiques en termes de communication financière

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les financements obligataires du Groupe sont assurés par SNCF SA, émetteur unique du Groupe sur les marchés financiers.

L'encours de dette historique de SNCF Réseau est resté inscrit à son bilan.

En conséquence, SNCF SA en tant qu'émetteur unique et SNCF Réseau SA, tant qu'elle disposera d'obligations négociées sur des marchés réglementés, sont soumises aux obligations :

– de la Directive Transparence (directive n°2013/50/UE du 22 octobre 2013) concernant la divulgation des informations périodiques et continues : cf. publication des rapports financiers annuels et semestriels
 – du Règlement MAR (règlement n°596/2014 du 16 avril 2014 sur les abus de marché) concernant les informations

permanentes et la publication d'informations privilégiées: cf. communiqué en cas d'information privilégiée.

Aucune autre entité au sein du Groupe SNCF n'est soumise à ces obligations de communication financière particulières.

31 décembre 2022

02 –
RAPPORT
SUR LE
GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	202
1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL	202
1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL	204
1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL	205
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	206
1.5 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS	207
2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	207
3. CONVENTIONS CONCLUES ENTRE UN DIRIGEANT OU UN ACTIONNAIRE SIGNIFICATIF ET UNE ENTITÉ CONTROLÉE	208
4. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX	208

RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

La gouvernance de la société nationale SNCF à partir du 1er janvier 2020 :

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 a entériné la création au 1er janvier 2020 d'un groupe public unifié dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

En application du décret n°2019-1585 du 30 décembre 2019, la société nationale à capitaux public SNCF dirige, anime et pilote le groupe public unifié qu'elle contrôle et dont elle définit l'organisation.

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL

La société nationale SNCF SA est administrée par un conseil d'administration de douze (12) membres, composé comme suit :

- 7 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires, dont deux au moins répondent aux critères d'indépendance tels que définis par le Code Afep-Medef,
- 1 représentant de l'État désigné en application de l'article 4 de l'ordonnance du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique,
- 4 représentants des salariés nommés en application de l'article 7 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée.

Noms et titres	Fonctions
M. Jean-Pierre Farandou [Président]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Président Directeur général de SNCF Président du conseil d'administration <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant
M. Frédéric Saint-Geours [Vice-Président du Conseil d'administration et Membre du CNRG & RSE]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Auto-entrepreneur <i>Autres Mandats :</i> - Administrateur de Casino-Guichard-Perrachon (SA) depuis 2006. membre du comité d'audit, membre du comité de gouvernance et RSE. - Administrateur de BPIFRANCE Investissement et BPIFRANCE Participations depuis 2013. Président du comité d'investissement.
M. Didier Casas [Administrateur indépendant, Président du CACR] Jusqu'au 1 ^{er} octobre 2022	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Secrétaire Général – Groupe TF1

<p>M. Alexis ZAJDENWEBER [Administrateur représentant l'Etat, Président du CACR par intérim, Membre du CNRG & RSE et du CSI] A compter du 15 novembre 2022</p>	<p><i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant</p> <p><i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Commissaire aux participations de l'Etat – Agence des participations de l'Etat - Administrateur représentant de l'Etat – EDF - Administrateur représentant de l'Etat – Groupe Renault - Administrateur représentant de l'Etat – BPI France</p>
<p>Mme Claire Vernet-Garnier [Administratrice représentant l'Etat, Membre du CACR, du CSI et du CNRG & RSE] Jusqu'au 15 novembre 2022</p>	<p><i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant</p> <p><i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Directrice des participations Transports, Agence des participations de l'État - Administratrice représentante de l'État – Groupe ADP - Administratrice représentante de l'État – Radio France - Administratrice représentante de l'État – Dexia Crédit Local - Administratrice représentante de l'État – Dexia S.A</p>
<p>Mme. Céline Lazorthes [Administratrice, Membre du CSI]</p>	<p><i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant</p> <p><i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Présidente – Leetchi SA - Présidente SAS Celavi - Présidente - Resilience SAS - Membre du conseil d'administration - Iliad - Membre du comité stratégique - Florac SAS - Membre du conseil d'administration - NJJ Boru SAS - Membre du conseil d'administration - MANGOPAY SA</p>
<p>M. André Martinez [Administrateur, Président du CSI]</p>	<p><i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant</p> <p><i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Membre du conseil d'administration – Covea - Membre du conseil d'administration - MMA</p>
<p>Mme. Agnès Touraine [Administratrice indépendante, Présidente du CNRG & RSE]</p>	<p><i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant</p> <p><i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Présidente Act III Consultants, société non cotée - Administratrice de Rexel SA-France- société cotée - Administratrice de Proximus BV –Belgique- société cotée - Administratrice du Groupe Bruxelles Lambert –Belgique- société cotée - Membre du Conseil de surveillance de 21 Partners-France – non cotée - Administratrice de Fondation René TOURAINE - Administratrice de Fondation IDATE</p>

Mme Mélanie Joder [Administratrice, Membre du CACR]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Directrice du budget – Ministère de l'Économie, des finances et de la relance, - Censeur - BPI France, - Administratrice représentante de l'État - France TV, - Membre du conseil d'administration - AFPA (Établissement public chargé de la formation professionnelle des adultes), - Membre du conseil d'administration - OPERA NATIONAL DE PARIS - Membre du conseil d'administration - OFB (office Française de la biodiversité), - Membre du conseil d'administration - PHILARMONIE DE PARIS (Établissement Public de la cité de la musique) – en cours de nomination, - Membre du conseil d'administration - SOLIDEO (Société de livraison des ouvrages olympiques), - Membre de droit du conseil d'administration - ANTAI (agence nationale de traitement automatisé des infractions), - Membre de droit du conseil d'administration - ANTS (Agence nationale des titres sécurisés).
Mme. Christelle Jeannet (Représentante des salariés) [Administratrice, membre du CNRG & RSE]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Administratrice salariée <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Association Rails & histoire – membre du conseil d'administration
M. Bruno Lacroix (Représentant des salariés) [Membre du CSI]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Cadre - Equipement <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Orléans Gestion – Administrateur représentant Orléans Métropole
M. Fabien VILLEDIEU (Représentant des salariés) [Membre du CSI]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Agent de conduite <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant
Mme Séverine RIZZI (Représentante des salariés) [Membre du CACR]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Personnel administratif <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant

Le conseil d'administration recherche l'équilibre dans sa composition et celle des comités qu'il constitue en son sein, notamment en termes de diversité (représentation des femmes et des hommes, nationalités, expériences internationales, expertises). La liste des membres du conseil et des comités associés, figurant au présent rapport, atteste du respect de cet équilibre dans la désignation des administrateurs, tant en termes de mixité que d'expériences et expertises

La durée du mandat des membres du conseil d'administration est de quatre (4) ans. Leur mandat est renouvelable. Les mandats en cours expireront lors de l'assemblée générale qui statuera en 2024 sur les comptes de l'exercice 2023

Siègent également aux séances du conseil avec voix consultative le secrétaire du comité social et économique ou de l'organe qui en tient lieu en application de l'article L. 2312-74 du code du travail ; le secrétaire du comité central du groupe public ferroviaire, l'agent chargé de l'exercice du contrôle économique et financier de l'Etat en application de l'article L. 2101-7 du code des transports ; et le commissaire du Gouvernement.

De plus, assistent de plein droit au conseil le secrétaire du conseil d'administration et, éventuellement, ses collaborateurs.

Les commissaires aux comptes assistent également aux séances du conseil d'administration au cours desquelles sont examinés les comptes annuels.

Le président du conseil d'administration, peut, s'il l'estime nécessaire, et en fonction de l'ordre du jour, inviter des membres de l'entreprise ou des personnalités extérieures à l'entreprise à assister aux réunions du conseil d'administration sans voix délibérative.

1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL

Au titre de ses pouvoirs généraux visés à l'[article L. 225-35 du code de commerce](#), le conseil d'administration :

– détermine les orientations de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité ;

– peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent ;

– procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns ;

– autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéfice de tiers dans les conditions prévues les dispositions légales et réglementaires.

Le président ou le directeur général est tenu de communiquer à chaque administrateur tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Conformément à l'[article L. 2102-9 du code des transports](#), dans le respect de l'article L. 2101-1 du même code, le conseil d'administration de la Société approuve les orientations stratégiques, économiques, financières, de ressources humaines, industrielles et de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la société nationale SNCF.

En application du code de commerce, le conseil d'administration tient d'autres attributions précises :

- il convoque les assemblées générales ;
- il arrête, à la clôture de chaque exercice, les comptes sociaux annuels, établit le rapport de gestion dans les conditions de l'article L 232-1 du code de commerce et convoque l'assemblée générale chargée d'approuver ces derniers ;
- il établit et présente à l'assemblée générale un rapport sur le gouvernement d'entreprise joint au rapport de gestion ; le cas échéant, le rapport sur le gouvernement d'entreprise peut être présenté au sein d'une section spécifique du rapport de gestion ;
- il établit les documents de gestion prévisionnelle et les rapports correspondants ;
- il autorise les conventions réglementées, à savoir les conventions signées entre la société et l'un de ses dirigeants, administrateurs ou actionnaires disposant de plus de 10% des droits de vote ;
- il procède à la cooptation d'administrateurs ;
- il décide du cumul ou de la dissociation des fonctions de président et de directeur général ; si le choix du cumul des fonctions de président et de directeur général est retenu, le conseil d'administration peut désigner, parmi les administrateurs indépendants, un administrateur référent dont le rôle consiste à contribuer à l'animation et à la coordination des travaux du conseil, notamment en veillant au respect des règles de gouvernance et en s'assurant de la qualité des relations et des échanges entre le président du conseil, les administrateurs, et l'actionnaire ;
- il fixe la rémunération des dirigeants conformément aux dispositions des statuts (articles L.225-47 et L 225-53) ;
- il nomme les membres des comités ;
- il effectue la répartition de la rémunération des administrateurs ;
- il décide du déplacement du siège social sur le territoire français, sous réserve de ratification de cette décision par la prochaine assemblée générale ordinaire ;
- sur délégation de l'assemblée générale extraordinaire, le conseil d'administration met en conformité les statuts avec les dispositions législatives et réglementaires, sous réserve de ratification des modifications par la prochaine assemblée générale extraordinaire ;
- il procède à une délibération annuelle obligatoire sur la politique de la société en matière d'égalité professionnelle et salariale entre tous les salariés et entre les femmes et les hommes. La politique de mixité du Groupe est par ailleurs détaillée dans le chapitre Déclaration de Performance Extra-Financière qui figure dans le rapport de gestion Groupe.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter significativement la stratégie de la Société, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont

soumises à autorisation préalable du conseil d'administration après étude préalable, le cas échéant, du comité compétent. A ce titre, le conseil d'administration examine d'ores et déjà les orientations stratégiques pluriannuelles du Groupe en matière de responsabilité sociale et environnementale et est informé annuellement des résultats obtenus

Le conseil d'administration examine également les questions soumises à son information à l'initiative du président.

Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil d'administration dans le cadre des sujets divers, avec l'accord du président. Dans ce cas, l'administrateur en fait connaître la nature au président, en début de séance, qui décide de l'inscrire ou non à l'ordre du jour de la séance, ou à la séance suivante.

1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL

Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, sur convocation du président du conseil d'administration ou en cas d'empêchement de ce dernier par son vice-président. Par dérogation à l'article 12 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée, il se réunit également sur convocation de la moitié au moins de ses membres sur un ordre du jour et dans un lieu déterminé dans la convocation. Le directeur général peut demander au président de le convoquer sur un ordre du jour déterminé.

Les membres du conseil d'administration sont convoqués via une plateforme électronique sécurisée ou tout autre moyen approprié au minimum dix (10) jours avant la réunion du conseil. Toutefois, en cas d'urgence, les convocations peuvent être faites vingt-quatre heures à l'avance, sous les mêmes formes.

Au cours des 12 séances (dont 6 ordinaires et 6 extraordinaires) qui se sont tenues en 2022, 72 dossiers ont été examinés dont notamment :

- les comptes annuels du groupe
- les comptes semestriels 2022 du groupe SNCF et de SNCF SA et de ses filiales,
- le budget 2023 du groupe SNCF et de SNCF SA
- L'auto-évaluation du fonctionnement du conseil au titre de l'année 2021 (à noter que le fonctionnement du conseil au titre de l'année 2023, fera l'objet d'une évaluation formalisée).
- le plan de vigilance 2022
- la stratégie immobilière, la stratégie d'achat Groupe, la stratégie RH et la stratégie de financement;
- la réponse à plusieurs appels d'offres, notamment à l'international,
- la présentation des objectifs RSE pour 2022 et un bilan semestriel de ceux-ci;
- la revue de plusieurs opérations de périmètre significatives, dont la finalisation de la cession d'Akiem;
- la revue de 32 dossiers d'engagement et appels d'offres;
- le renouvellement de plusieurs conventions d'exploitation avec des autorités organisatrices ;
- l'examen de la trajectoire en faveur de l'égalité femmes - hommes ;
- la modification des statuts de SNCF SA pour intégrer la nouvelle raison d'être du Groupe ;

– l’auto-évaluation du mode de fonctionnement du conseil et le suivi des actions.

Lors de chaque séance ordinaire, le conseil d’administration est tenu informé par son Président des

principaux événements concernant la vie du Groupe SNCF. Un point sur la sécurité est présenté à chaque séance ordinaire par le Directeur Général de la sécurité.

Tableau des présences

Participation des administrateurs au Conseil d’administration au titre de l’année 2022 – taux de présence de 94%

Séances 2022	Jean-Pierre FARANDOU	Agnès TOURAINE	Mélanie JODER	André MARTINEZ	Bruno LACROIX	Céline LAZORTHE	Christelle JEANNET	Didier CASAS (démission de son mandat au 01.10)	Frédéric SAINT-GEOURS	Claire VERNET-GARNIER (démission de son mandat au 15.11)	Séverine RIZZI	Fabien VILLEDIEU	Alexis ZAJDENWEBER (nomination par arrêté au 15.11)
Mardi 25 janvier (séance extraordinaire)	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	
Jeudi 24 février	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	
Lundi 21 mars (séance extraordinaire)	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	
vendredi 22 avril	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	
Jeudi 9 juin	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	
jeudi 28 juillet	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	
Mardi 6 septembre (séance extraordinaire)	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	
Lundi 10 octobre (séance extraordinaire)	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI		OUI	OUI	OUI	OUI	
Jeudi 13 octobre	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI		OUI	OUI	OUI	OUI	
Mercredi 26 octobre (séance extraordinaire)	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI		OUI	OUI	OUI	NON	
Mercredi 14 décembre (séance extraordinaire)	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	NON	OUI		OUI		OUI	OUI	OUI
Jeudi 15 décembre	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI		OUI		OUI	OUI	OUI
Présence	12	11	10	12	12	11	12	5	12	9	12	10	2
Nombre de réunions	12	12	12	12	12	12	12	7	12	10	12	12	2
% assiduité	100%	92%	83%	100%	100%	92%	100%	71%	100%	90%	100%	83%	100%

1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

Le conseil d’administration a décidé, lors de sa première séance du 16 janvier 2020, la création de trois comités spécialisés composés de membres choisis en son sein et chargés de l’appuyer dans ses travaux :

- Un comité d’audit, des comptes et des risques.
- Un comité de la stratégie et des investissements.
- Un comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE.

Ainsi, le conseil d’administration est doté de trois comités, chargés de préparer les décisions soumises au conseil et de compléter son information :

Le comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE (CNRG & RSE) :

Le comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif de la Société.

- En matière de nominations, le comité propose au conseil d’administration les nominations et successions des administrateurs et des dirigeants mandataires sociaux. Il supervise le processus de sélection des candidats potentiels. La liste précise des nominations concernées au sein du Groupe est établie par le comité. Le président directeur général informe et recueille l’avis du comité pour la nomination des principaux dirigeants du Groupe.
- En matière de rémunérations, le comité examine et donne son avis sur les principes et critères de détermination, de répartition et d’attribution des éléments composant la rémunération et les avantages de toute

nature des mandataires sociaux. Il formule des recommandations sur l’enveloppe et les modalités de répartition de la rémunération à allouer aux administrateurs.

- En matière de gouvernance, il suit les questions relatives au gouvernement d’entreprise et veille à la mise en œuvre au sein des organes sociaux de la Société des principes et règles de bonne gouvernance pertinents issus notamment du Code AFEP-MEDEF. Il pilote le processus annuel d’évaluation du conseil d’administration. Il formule des propositions sur l’indépendance des membres du conseil au vu des critères du Code AFEP MEDEF.
 - En matière de responsabilité sociétale et environnementale, il examine les engagements et les orientations de la politique de la Société en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale d’entreprise. Il en suit le déploiement et plus généralement s’assure de la prise en compte des sujets relevant de la RSE dans la stratégie de la Société et dans sa mise en œuvre.
- Le comité a tenu 6 séances au cours de l’année 2022 qui ont été l’occasion d’examiner 28 dossiers dont notamment :
- le fonctionnement du conseil d’administration (auto-évaluation) ;
 - la rémunération des dirigeants ;
 - le plan de succession ;
 - la trajectoire en faveur de l’égalité femmes – hommes ;
 - le bilan des objectifs de 2021 en matière de RSE et la présentation des objectifs pour 2022 ;
 - la stratégie en matière de ressources humaines ;

– la présentation de l’outil de reporting RSE PROGRESSEO.

Le comité de la stratégie et des investissements (CSI) donne son avis sur les orientations stratégiques de la Société et suit leur application.

Il se prononce notamment, le cas échéant sur :

- Le plan stratégique, y compris les projets d’évolution du groupe ;
- Les accords stratégiques, alliances et partenariats ;
- La politique recherche et développement ;
- Les opérations de croissance interne ou externe, principaux engagements, principaux contrats commerciaux dans les conditions notamment de montant définies à l’Article 8 du règlement intérieur du conseil d’administration.

Ce comité peut être sollicité par le président du conseil d’administration pour donner son avis sur :

- Les choix stratégiques en matière d’évolutions technologiques, voire plus largement en matière d’innovation ;
- Les questions de création et de modernisation d’équipements industriels et de travaux.

Le comité de la stratégie et des investissements a tenu 15 séances (dont 6 ordinaires et 9 extraordinaires) en 2022. Ces séances ont permis d’examiner 51 dossiers, dont 5 dossiers stratégiques et 33 dossiers d’engagement et appels d’offres.

Le comité a été amené à examiner notamment les dossiers suivants :

- la revue du contrat de performance entre l’État et SNCF Gares & Connexions;
- la revue de plusieurs opérations de périmètre significatives, dont la finalisation de la cession d’Akiem, la stratégie immobilière;
- la stratégie d’achat Groupe;
- le renouvellement de plusieurs conventions d’exploitation avec des autorités organisatrices;
- plusieurs réponses à des appels d’offres, notamment à l’international.

Le comité d’audit, des comptes et des risques (CACR) est chargé, notamment, d’examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l’audit interne, le rapport sur le gouvernement d’entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, ainsi que le programme de conformité. La mission du Comité d’Audit, des Comptes et des Risques n’est pas séparable de celle du conseil d’administration qui a l’obligation légale d’arrêter les comptes sociaux annuels et d’établir les comptes consolidés annuels.

Le comité d’audit, des comptes et des risques, lorsqu’il suit le processus d’élaboration de l’information financière, s’assure de la pertinence et de la permanence des méthodes comptables, en particulier pour traiter les opérations significatives. Lors de l’examen des comptes, le comité d’audit, des comptes et des risques se penche sur les opérations importantes à l’occasion desquelles aurait pu se produire un conflit d’intérêts.

Dans le cadre du suivi de l’efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et, le cas échéant, de l’audit interne concernant les procédures relatives à l’élaboration et au traitement de l’information

comptable financière et extra-financière, le comité d’audit, des comptes et des risques entend les responsables de l’audit interne et du contrôle des risques et donne son avis sur l’organisation de leurs services. Il est informé du programme d’audit interne et est destinataire des rapports d’audit interne ou d’un bilan périodique de ces rapports. Il suit également la réalisation de la mission des Commissaires aux comptes et s’assure de leur indépendance.

Il a tenu 5 séances en 2022 et a examiné 23 dossiers. Ces séances ont été consacrées notamment :

- aux comptes consolidés du Groupe SNCF et aux comptes sociaux arrêtés de l’exercice 2021;
- à l’arrêté des comptes semestriels groupe;
- au programme d’audit 2022-2023;
- à la cartographie des risques majeurs;
- au rapport d’activité annuel de la Direction de l’audit interne groupe;
- à la stratégie de financement 2023;
- au budget 2023;
- à l’examen du bilan des audits de cybersécurité.

1.5 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS

Le dispositif de contrôle des engagements a pour objet de préserver l’intérêt social du groupe SNCF et de lui permettre d’exercer son rôle de leader stratégique sur ses filiales.

Il s’exerce au moyen de trois comités dédiés :

- le comité des engagements groupe (pour les engagements impactant le Groupe);
- le comité des engagements corporate (pour les engagements de la société nationale SNCF SA);
- le comité des engagements immobiliers (pour les engagements spécifiquement immobiliers).

Chacun de ces comités se réunit tous les quinze jours en règle générale, et en tout état de cause autant que de besoin.

Ils sont constitués de représentants des directions juridique, financière et stratégie, de l’entité porteuse de l’engagement, d’experts conviés en tant que de besoin, du responsable et du secrétaire du comité.

Le Directeur Général délégué de la SNCF SA (ou son représentant, en matière immobilière) préside les séances et décide de la suite à donner au projet d’engagement après avoir invité les autres participants à faire part de leur avis.

2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D’ADMINISTRATION

Conformément à l’article L. 2102-8 du code des transports, le président du conseil d’administration de la Société est désigné parmi les membres proposés par l’Etat nommés en application de l’article 6 de l’ordonnance du 20 août 2014 précitée.

En application de l’article 11-2 des Statuts, le conseil d’administration désigne également un vice-président qui a qualité, en cas d’empêchement du président, de convoquer le conseil d’administration et d’assurer la présidence des séances du conseil.

Le président du conseil d’administration organise et dirige les travaux de celui-ci, dont il rend compte à l’assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s’assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leurs fonctions.

En cas de partage des voix, la personne qui préside le conseil d'administration a voix prépondérante.

Lors de sa mise en place, le conseil d'administration a décidé d'opter pour le cumul des fonctions de président du conseil d'administration et directeur général de la Société.

3. CONVENTIONS CONCLUES ENTRE UN DIRIGEANT OU UN ACTIONNAIRE SIGNIFICATIF ET UNE ENTITÉ CONTROLÉE

Aucune convention intervenue durant l'exercice 2022 n'a été de nature non courante ou non conclue à des conditions normales.

4. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

En matière de rémunération des mandataires sociaux, SNCF SA relève de l'article 3 du décret n°53-707 du 9

août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales, modifié par le décret n°2012-915 du 26 juillet 2012. Ce décret prévoit les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux :

- leur rémunération est plafonnée à un plafond brut ;
- les éléments de rémunération et les avantages de toute nature liés à l'activité ainsi que les éléments de rémunération, indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de leur cessation d'activité ou de leur changement de fonction ou postérieurement, sont contrôlés ;
- les décisions ou approbations des ministres compétents en la matière sont rendues publiques.

La rémunération des mandataires sociaux dirigeants indiquée dans le tableau ci-dessous correspond à la rémunération brute imposable versée en 2022.

Au 31 décembre 2022 :

En milliers d'euros	Montants versés					Montants dus				
	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Farandou Jean-Pierre										
PDG, Président du CA SNCF SA										
Engagements										
Versés	450				3	453	-	-	-	453
Trévisani Laurent										
Directeur Général Délégué Stratégie Finances SNCF SA										
Engagements										
Versés	342	108			13	463				463
Total rémunérations	792	108	-	-	16	916	-	-	-	916

(*) La rémunération fixe correspond à celle due au titre de l'exercice écoulé et versée durant le même exercice.

(**) La rémunération variable, dont seul le DGD peut bénéficier, correspond à celle due au titre de l'exercice précédent qui a été approuvée et versée lors de l'exercice écoulé.

Pour mémoire, au 31 décembre 2021, la rémunération versée aux mandataires sociaux dirigeants était la suivante :

En milliers d'euros	Montants versés					Montants dus				
	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Farandou Jean-Pierre										
PDG, Président du CA SA SNCF										
Engagements										
Versés	450	-	-	-	7	457				457
Trévisani Laurent										
Directeur Général Délégué Stratégie Finances SA SNCF										
Engagements										
Versés	300	134	-	-	11	445	-	-	-	445
Total rémunérations	750	134	-	-	18	902	-	-	-	902

La rémunération brute des mandataires sociaux non dirigeants et non-salariés, approuvée en 2021 et versée sur 2022 est présentée ci-dessous :

Au 31/12/2022	Montants versés					Montants dus				
	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Frédéric SAINT-GEOURS										
Vice Président du Conseil d'administration (**)										
	22	38	-	-	-	60	-	-	-	60
Didier CASAS										
Administrateur, Président CSI et CACR										
	32	36	-	-	-	68	-	-	-	68
Isabelle BUI KHOI HUNG										
Administratrice (*)										
	10	44	-	-	-	54	-	-	-	54
Claire VERNET-GARNIER										
Administratrice (*)										
	7	10	-	-	-	17	-	-	-	17
Céline LAZORTNES										
Administratrice (**)										
	17	58	-	-	-	75	-	-	-	75
André MARTINEZ										
Administrateur (**) Président CSI										
	32	60	-	-	-	92	-	-	-	92
Agnès TOURAINE										
Administratrice Présidente du CNRG et RSE										
	24	38	-	-	-	62	-	-	-	62
Amélie VERDIER										
Administratrice (*)										
	13	16	-	-	-	29	-	-	-	29
Mélanie JODER										
Administratrice (*)										
	4	10	-	-	-	14	-	-	-	14
Total rémunérations	161	310	-	-	-	471	-	-	-	471

(*) Pour les administrateurs représentant l'État, 100% de leur rémunération brute est versée directement par SNCF SA auprès de l'État (APE).

(**) Pour les administrateurs nommés sur proposition de l'État, 15% de leur rémunération brute est versée directement par SNCF SA auprès de l'État (APE).

Les administrateurs représentant les salariés au sein du conseil d'administration ne perçoivent pas de rémunération au titre de leur mandat.

Au 31 décembre 2021, la rémunération versée aux mandataires sociaux non dirigeants et non-salariés était la suivante :

Au 31/12/2021	Montants versés					Montants dus				
	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Frédéric SAINT-GEOURS										
Vice-Président du Conseil d'administration (**)	22	36	-	-	-	58	-	-	-	58
Didier CASAS										
Administrateur, Président CACR	32	42	-	-	-	74	-	-	-	74
Isabelle BUI KHOI HUNG										
Administratrice (*),	6	22	-	-	-	28	-	-	-	28
Hélène DANTOINE										
Administratrice (*)	11	40	-	-	-	51	-	-	-	51
Céline LAZORTHES										
Administratrice (**)	17	56	-	-	-	73	-	-	-	73
André MARTINEZ										
Administrateur (**) Président CSI	32	56	-	-	-	88	-	-	-	88
Agnès TOURAINE										
Administratrice Présidente du CNRG et RSE	24	34	-	-	-	58	-	-	-	58
Amélie VERDIER										
Administratrice (*)	17	34	-	-	-	51	-	-	-	51
Total rémunérations	161	320	-	-	-	481	-	-	-	481

31 décembre 2022

03 –

COMPTES

CONSOLIDÉS

ANNUELS

GROUPE SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	213	5.2 EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	252
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	214	5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	256
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	215	5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	258
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	216	5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	261
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	217	6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	261
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	219	6.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE	261
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	219	6.2 GESTION DE LA RÉFORME DES TAUX D'INTÉRÊTS DE RÉFÉRENCE	262
1.1 APPLICATION DES IFRS	219	6.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	262
1.2 CHANGEMENT MÉTHODE COMPTABLE	221	6.4 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	271
1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	221	6.5 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	278
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	222	6.6 CAPITAUX PROPRES	284
2. FAITS MARQUANTS	222	7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	285
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2022	222	7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	285
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	223	7.2 PREUVE D'IMPÔT	286
3. PERFORMANCE DE L'EXERCICE	223	7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	286
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	224	8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	287
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	226	8.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	287
3.3 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES	227	8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF	287
3.4 AUTRES ÉLÉMENTS	228	8.3 TRANSACTIONS AVEC LES DIRIGEANTS	287
4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	229	9. ENGAGEMENTS HORS BILAN	288
4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	229	9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	288
4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	230	9.2 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	290
4.3 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATION DE PÉRIMÈTRE	237	9.3 PASSIFS ÉVENTUELS	290
4.4 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	240	10. PÉRIMÈTRE	291
4.5 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	246	10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	291
4.6 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	249	10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	291
5. AVANTAGES DU PERSONNEL	251	10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	291
5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	251		

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	3	41 449	34 752
Achats et charges externes	3	-17 996	-14 715
Charges de personnel	3	-15 724	-14 620
Impôts et taxes	3	-1 274	-1 201
Autres produits et charges opérationnels	3	159	126
EBITDA		6 615	4 343
Dotations aux amortissements	4.2.5	-4 169	-3 822
Variation nette des provisions	4.6	45	92
Résultat opérationnel courant		2 491	613
Résultat de cession d'actifs	4.2.6	787	1 254
Pertes de valeur	4.4	0	-51
Résultat opérationnel		3 277	1 815
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.3	41	7
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		3 318	1 822
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	245	69
Coût de l'endettement financier net et autres	6.3	-734	-966
Résultat financier		-489	-897
Résultat des activités ordinaires avant impôt		2 830	925
Impôt sur les résultats	7	-314	-158
Résultat net des activités ordinaires		2 516	767
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		-	-
Résultat net de l'exercice		2 516	767
Résultat net - Part du groupe		2 425	890
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		91	-124

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Résultat net de l'exercice		2 516	767
Variation des écarts de conversion		-18	116
Impôts sur variation des écarts de conversion		4	-2
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.4	842	815
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-24	-7
Variation de juste valeur des coûts de couverture	6.4	16	116
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	4.3	-1	5
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net		818	1 042
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	564	250
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-22	16
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres		-3	-1
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	4.3	14	-1
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net		553	263
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres		1 371	1 305
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice		3 887	2 071
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>		<i>3 683</i>	<i>2 140</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>		<i>203</i>	<i>-69</i>

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Écarts d'acquisition	4.1	2 690	2 285
Immobilisations incorporelles	4.2	2 007	2 114
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2.3	3 950	3 425
Immobilisations corporelles	4.2	53 150	52 587
Actifs financiers non courants	6	38 452	32 364
Titres mis en équivalence	4.3.1	843	1 014
Impôts différés actifs	7	4 353	4 592
Actifs non courants		105 445	98 382
Stocks et en-cours	4.5.1	1 504	1 385
Créances d'exploitation	4.5.2	10 349	9 649
Actifs d'exploitation		11 853	11 034
Actifs financiers courants	6	5 865	4 535
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.3.2.5	9 874	10 772
Actifs courants		27 592	26 341
Actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
Total de l'actif		133 036	124 723

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Capital	6.6	1 000	1 000
Réserves consolidées		24 123	12 754
Résultat Groupe		2 425	890
Capitaux propres - Part du Groupe		27 548	14 645
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.6	75	40
Capitaux Propres totaux		27 623	14 685
Engagements envers le personnel non courants	5	1 888	2 579
Provisions non courantes	4.6	959	1 121
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.2.5	2 315	2 363
Passifs financiers non courants	6	68 668	74 006
Obligations locatives non courantes	6	3 131	2 677
Impôts différés passifs	7	185	175
Passifs non courants		77 146	82 921
Engagements envers le personnel courants	5	148	167
Provisions courantes	4.6	165	144
Dettes d'exploitation	4.5.3	17 674	17 025
Passifs d'exploitation		17 987	17 335
Passifs financiers courants	6	9 288	8 880
Obligations locatives courantes	6	993	902
Passifs courants		28 268	27 118
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
Total du passif et des capitaux propres		133 036	124 723

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Capital	Réserves liées au capital	Ecart actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserves de conversion groupe	Couvertures de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Résultats accumulés et autres réserves	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 01/01/2021	1 000	4 079	-612	-68	-303	-1 626	-96	10 317	12 691	4	12 696
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	890	890	-124	767
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	231	-1	105	793	116	5	1 250	55	1 305
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	231	-1	105	793	116	895	2 139	-69	2 071
Dividendes versés(*)	-	-	0	-	-	-	-	-140	-140	-1	-141
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	0	0	38	38
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires(**)	0	-0	1	-	-1	-6	-	-80	-86	8	-77
Autres variations (***)	-	-	2	-	-	37	-	1	40	65	104
Capitaux propres publiés au 31/12/2021	1 000	4 079	-377	-70	-199	-800	19	10 992	14 645	40	14 685
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	2 425	2 425	91	2 516
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	452	-2	2	792	16	-0	1 259	112	1 371
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	452	-2	2	792	16	2 424	3 683	203	3 887
Dividendes versés(*)	-	-	-	-	-	-	-	-394	-394	-	-394
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-29	-29
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	0	0	23	23
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires(**)	0	-0	2	0	-0	0	-	-357	-355	-160	-514
Autres variations(****)	-	-	0	-0	-	-19	-	9 986	9 968	-2	9 966
Capitaux propres publiés au 31/12/2022	1 000	4 079	78	-72	-197	-27	35	22 652	27 548	75	27 623

(*) Les dividendes versés correspondent aux versements réalisés au fonds de concours de l'État (voir note 6.6).

(**) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires sur Eurostar Group (voir note 2.1.4) (Eurostar et THI Factory en 2021).

(***) Dont part des minoritaires sur conversion en fonds propres du prêt d'actionnaires et des dividendes restants à verser en faveur de Eurostar

(****) Dont reprise par l'Etat de la dette de SNCF Réseau pour 10Md € au 1er janvier 2022 (voir note 2.1.2) et dont impact lié au changement de méthode de comptabilisation des contrats SAAS pour 9M€ (voir note 1,1,1).

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Résultat net de l'exercice	CR ⁽¹⁾	2 516	767
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ⁽¹⁾	-41	-7
de la charge (produit) d'impôt différé		198	-25
des amortissements, pertes de valeur et provisions		3 870	3 718
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		124	-59
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-784	-1 264
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		5 883	3 129
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	115	184
du coût de l'endettement financier net		607	1 071
des produits de dividendes		-7	-2
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		6 598	4 382
Incidence de la variation du BFR	4.5	-230	102
Impôts (décaissés) encaissés		-210	-86
Dividendes reçus		29	17
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	6 188	4 415
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-559	-130
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée (3)		738	2 082
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2	-7 687	-8 223
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.2	-230	-228
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		246	367
Nouveaux actifs financiers de concession net des passifs de concession	3.3	-1 805	-1 853
Encaissement sur actifs financiers de concession net des passifs de concession		1 709	2 003
Acquisition d'actifs financiers		0	-8
Cession d'actifs financiers		-1	1
Variation des prêts et avances consentis		212	97
Variation des actifs de trésorerie		440	1 079
Subventions d'investissement reçues		4 518	4 866
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-2 419	52

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		22	37
Émission d'emprunts		1 325	3 942
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP (Caisse de la dette publique) (4)		-2 444	-2 747
Encaissements sur créances PPP (Partenariats publics privés)		134	279
Décaissements sur dettes PPP (Partenariats publics privés)		-134	-282
Intérêts financiers nets versés		-736	-921
Remboursements des obligations locatives		-1 031	-965
Intérêts payés sur obligations locatives		-149	-143
Dividendes payés à l'actionnaire du Groupe	Varcap ⁽²⁾	-394	-140
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ⁽²⁾	-29	-7
Variation des dettes de trésorerie		-1 245	-636
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-4 679	-1 585
Incidence de la variation des taux de change		-7	45
Incidence des changements de principes comptables		0	-49
Incidence des variations de juste valeur		19	-14
Variation de trésorerie		-898	2 865
Trésorerie d'ouverture	6	10 384	7 519
Trésorerie de clôture	6	9 486	10 384

(1) Compte de résultat consolidé.

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

(3) Dont cession de la filiale Ermewa en 2021 et cession de la filiale Akiem en 2022 (voir note 4.2.6)

(4) Dont encaissements sur la créance CDP (voir note 6.3.2.5)

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du groupe SNCF sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards).

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2022 ont été arrêtés par le conseil d'administration de la Société nationale SNCF du 23 février 2023.

Les termes « le groupe SNCF », le « Groupe » et « SNCF » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

La « SNCF SA » désigne la Société nationale SNCF, société tête de groupe.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe SNCF, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2022, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés 2022 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2022 ; Les modalités d'application de ces textes par le groupe SNCF sont détaillées dans un encart grisé au début de chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées telles que prévues par les normes pour l'établissement des comptes de l'exercice 2022. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2022

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2022 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence » - phase 2	Publication par l'IASB : 27 août 2020 Homologation par l'UE : Règlement (UE) 2021/25 du 13 janvier 2021. La phase 2 des amendements concerne le traitement comptable des impacts consécutifs à la mise à jour des contrats suite à la réforme des taux interbancaires offerts ainsi que les informations spécifiques à publier sur ces impacts possibles jusqu'en 2023, année de fin de publication du LIBOR USD	Cf. note Capitaux et financements
Amendements à la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels relatifs à la comptabilisation des provisions pour contrats déficitaires	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'IASB a publié des amendements à la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels" qui précisent les coûts qu'une entreprise doit inclure pour déterminer si un contrat est déficitaire. Les amendements modifient la norme IAS 37 pour préciser que les coûts d'exécution d'un contrat ne se limitent pas aux seuls coûts marginaux mais incluent également les autres coûts directement liés au contrat tels que les amortissements ou les frais généraux de production. Les amendements sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2022	Aucun impact significatif n'a été relevé au 31 décembre 2022. Les provisions pour contrats déficitaires ne présentent pas un caractère significatif (Cf note Provisions)
Amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles »	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'amendement interdit de déduire du coût de revient des immobilisations corporelles les produits de ventes issues de l'utilisation de l'immobilisation au cours de sa période de préparation. Ces ventes doivent être comptabilisées en produits de l'exercice.	L'amendement ne modifie pas les règles et méthodes comptables du groupe SNCF relatives à la définition du coût de revient de ses actifs immobilisés.
Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'amendement précise que seuls les honoraires versés au prêteur ou à l'emprunteur doivent être pris en compte lors du la réalisation du test des 10% du paragraphe B3.3.6 relatif à la décomptabilisation d'une dette financière.	Le groupe SNCF n'a pas été affecté par l'entrée en vigueur de cet amendement.
Amendement à la norme IFRS 3 « Regroupement d'entreprises »	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'amendement oblige les acquéreurs à se référer aux normes IAS 37 et ISA 21 pour les opérations entrant dans le champ de ces normes, non plus directement au cadre conceptuel et interdit explicitement la comptabilisation d'actifs éventuels dans le cadre de regroupement d'entreprises.	Le groupe SNCF n'a pas été affecté par l'entrée en vigueur de cet amendement
Interprétation IFRIC relative à la comptabilisation des développements connexes d'adaptation ou de personnalisation des programmes mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service logiciel (SaaS).	Publication par l'IASB : avril 2021 Les développements connexes d'adaptation ou de personnalisation des programmes mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service logiciel (SaaS) sont des charges de l'exercice si l'entreprise ne contrôle pas leur code, en en détenant, par exemple, la propriété intellectuelle. La charge relative à ces développements connexes sera étalée sur la durée du contrat de prestation si elle ne peut être distinguée du service logiciel lui-même.	Le groupe SNCF a comptabilisé le changement de méthode dans ses comptes au 31 décembre 2022. Il résulte en une diminution non significative des réserves de consolidation à l'ouverture de 9,1 M€. Compte du temps nécessaire pour calculer l'impact de cet amendement, ce dernier a été déterminé en 2022

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2022 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.2 CHANGEMENT MÉTHODE COMPTABLE

Le groupe a mis en œuvre le changement de méthode induit par la décision de l'IFRIC validée par l'IASB en avril 2021, concernant la comptabilisation des coûts d'adaptation et de personnalisation des logiciels utilisés via des prestations de services (SaaS).

Cette évolution conduit à enregistrer ces coûts en charge de l'exercice si l'entreprise ne détient pas le contrôle de ces évolutions.

Ce changement de méthode s'est traduit par une diminution à l'ouverture des immobilisations incorporelles de 16,1 M€, en contrepartie d'une diminution des réserves de consolidation de 9,1 M€ et d'une augmentation des charges à étaler de 7 M€. Il ne présente pas d'incidence significative sur le bilan ni sur résultat.

1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2022 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité (voir note 2.1.1). La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2022 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

– La détermination des écarts d'acquisition

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

– La dépréciation des actifs non financiers

Dans le cadre de la détermination de la valeur recouvrable des actifs pour les tests de dépréciation (IAS 36) conformément au principe décrit dans la note 4.4, les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

– Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses

financières et démographiques incluant taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

– La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

– Les provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note 4.6).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

– Les instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 6.5.

– Les contrats de location

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

– Informations liées au changement climatique

Le changement climatique constitue un risque pour l'activité ferroviaire, par nature confrontée aux aléas météorologiques tels que les épisodes de très forte température, tempêtes, orages violents provoquant chutes d'arbres, inondations, éboulements et glissements de terrain. Ces risques sont cartographiés et suivis par les sociétés du Groupe.

Les principales conséquences financières pour le groupe SNCF sont l'augmentation des coûts de maintenance et des pertes d'exploitation liés à une détérioration du service rendu. En effet le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires sont détériorés sous l'effet des températures élevées et les événements météorologiques hors normes peuvent entraîner des coupures de lignes.

Nos travaux d'évaluation des actifs et passifs ont pris en compte les informations disponibles à date concernant nos actions engagées en lien avec le changement climatique. Ces actions entraînent ainsi des investissements spécifiques et /ou des surcoûts qui ont été intégrés dans les tests de valeur des actifs.

Au-delà de ces risques le transport ferroviaire présente face au changement climatique une offre de transports bas carbone, enjeu majeur pour la transition écologique.

Le Groupe s'est ainsi engagé à tenir une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur les transports sur le territoire national de 30% d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2015 et de 50% pour son parc immobilier, en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France. Il s'est également engagé à améliorer la performance énergétique de la traction des trains de 20% entre 2015 et 2025.

La trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie s'appuie principalement sur la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse ainsi que sur la mise au point de matériels roulants moins émetteurs ou utilisant des sources d'énergie renouvelables (biocarburant, conception de matériels « légers », nouvelles technologies de matériel roulant). Relativement à son patrimoine immobilier, le groupe a également entamé des actions portant notamment sur l'optimisation de l'utilisation de ses locaux.

Les investissements alignés aux critères du règlement (UE) 2019-2088 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables, couramment dénommé « Taxonomie verte », de l'ordre de 2 Mds € en 2022 contribuent directement à la performance environnementale du groupe. Il s'agit essentiellement des travaux de régénération du réseau ferroviaire électrifié et de ceux portant sur le matériel roulant électrifié et respectant l'ensemble des critères d'absences d'effets collatéraux du règlement. D'autres investissements pour environ 3 Mds € concourent au maintien et au développement de l'offre de transport collectif sans émission de CO₂.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'opérations conjointes (« joint operations ») au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

– Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme

IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.

– Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

– Tous les résultats internes réalisés avec des sociétés mises en équivalence sont éliminés à hauteur du pourcentage de détention. En cas de profit interne réalisé par le groupe sur la participation, si le gain à éliminer excède la valeur comptable de la participation de l'investisseur dans l'entreprise associée ou la joint-venture, le montant du gain à éliminer qui excède la valeur de l'investissement est selon les normes du groupe constaté en produit différé.

Les prêts aux sociétés mises en équivalence sont des instruments financiers qui font si nécessaire l'objet d'une dépréciation selon les règles prévues par la norme IFRS 9.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2022.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 10.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

– les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,

– les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,

– les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2022

2.1.1 Crise sanitaire de la Covid-19

L'activité du groupe SNCF est moins affectée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid-19 depuis le début de l'exercice 2022.

Le métier Voyageurs enregistre une reprise progressive de son activité principalement portée par la clientèle loisirs.

SNCF a toutefois poursuivi son plan d'économies et maintenu ses efforts pour s'adapter au nouveau contexte économique et continuer le développement de ses activités.

2.1.2 Reprise partielle de la dette SNCF Réseau par l'État

Le 1^{er} janvier 2022, l'État a repris un montant de 10 Md € de dettes, en valeur nominale de remboursement, à SNCF Réseau conformément aux dispositions de la loi de Finances initiale pour 2022.

Les modalités de cette reprise sont identiques à celles mises en œuvre lors de la première phase de reprise d'un montant de 25 Md € intervenue au 1^{er} janvier 2020.

Le montant de la subvention financière s'élève à 2,2 Md€ au 01/01/2022.

Cette reprise conduit à une diminution de l'EFN de 10 Md€ et à une diminution des charges financières annuelles de l'ordre de 275 M€.

2.1.3 Suivi du plan de relance ferroviaire

La mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire engagé par l'État en 2020 s'est poursuivie en 2022. Un montant total de 1 761 M€ a été versé en 2022 par l'État à SNCF Réseau par le fonds de concours. Il fait suite au montant de 1 645 M€ versé en 2021.

2.1.4 Création de Eurostar Group

Les Conseils d'Administration de SNCF SA (25 janvier 2022), SNCF Voyageurs (1^{er} février 2022) et de SVD (3 février 2022) ont validé la finalisation du projet Greenspeed, actant le rapprochement de Eurostar et Thalys.

En avril 2022, ce rapprochement s'est traduit par la constitution de la holding de tête de droit belge, Eurostar Group, par apport de la totalité des titres Eurostar et Thalys. Au terme de l'opération, le groupe SNCF continue de contrôler Eurostar et Thalys au travers d'Eurostar Group, détenu à hauteur de 55,75%.

Les actionnaires minoritaires conservent une option de vente sur la totalité de leurs parts.

2.1.5 Cession de la filiale AKIEM

La cession du groupe Akiem et de ses filiales a été signée le 9 décembre 2022 avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Détenu à hauteur de 50% depuis le 30 juin 2016, Akiem était consolidé par mise en équivalence et avait été reclassé en « Actifs détenus en vue d'être cédés » au 30 juin 2022. La plus-value de cession comptabilisée sur la ligne « Résultats de cession d'actifs » s'élève à 557 M€. Cette opération a permis au Groupe de se désendetter à hauteur de 0,8 Md€.

2.1.6 Acquisitions réalisées en 2022 par la filiale Geodis

Acquisition du groupe américain Need It Now Delivers

Geodis a acquis 100% du groupe américain Need It Now Delivers le 11 octobre 2022 via sa filiale Geodis America. Cette acquisition permet à Geodis d'accroître sa présence aux Etats-Unis dans les domaines de la logistique contractuelle et de la livraison du dernier kilomètre. Need It Now Delivers y exploite un réseau domestique de fret routier en s'appuyant sur plus de 65 sites et 300 points de distribution et emploie environ 2 000 personnes. Le chiffre d'affaires réalisé depuis son acquisition s'élève à 171 M€ pour un résultat net part du groupe de 9 M€.

Acquisition du groupe singapourien Keppel Logistics

En date du 1^{er} juillet 2022, Geodis a acquis 100% des titres du Groupe singapourien Keppel Logistics. Cette opération renforce les activités de logistique contractuelle et les services de e-commerce en Asie-Pacifique. Le chiffre d'affaires réalisé depuis son acquisition s'élève à 34 M€ pour un résultat net part du groupe de -4 M€.

2.1.7 Conflit en Ukraine

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débutée le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur le groupe, ce dernier ne développant aucune activité significative dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques.

Le groupe subit néanmoins les conséquences de la hausse de l'inflation, et en particulier des prix de l'électricité, du gazole et des matières premières qui en résultent en partie. Ce contexte économique évolutif, qui a un impact limité sur les comptes du groupe en 2022 compte tenu notamment des mécanismes de couverture, a été pris en compte dans les tests de valeur mis en œuvre au 31 décembre 2022.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

2.2.1 Ouverture d'une enquête approfondie de la Commission européenne sur les mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF

La Commission européenne a ouvert le 18 janvier 2023 une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aide d'État, c'est-à-dire si ces mesures s'écartent du comportement d'un investisseur avisé placé dans les mêmes circonstances. Ces mesures concernent :

- Des avances de trésorerie de début 2007 au 1^{er} janvier 2020, date de la transformation de l'activité fret en société commerciale, pour un montant estimé entre 4 et 4,3 Md€
- L'annulation de la dette financière intra groupe de l'activité Fret SNCF, au moment de cette transformation en société commerciale, d'un montant de 5,3 Md€ incluant le montant des avances précitées

- L'injection de capital de 170 M€ effectuée à l'occasion de la transformation en société commerciale

Il est rappelé que l'ouverture de cette enquête ne préjuge en rien de son issue. A la date d'arrêtés des comptes du groupe, et en l'absence d'informations sur l'issue de l'enquête ou sur ses éventuelles conséquences, aucun impact comptable n'a été identifié. Il est de plus précisé que la dette intra-groupe de 5,3 Md€ mentionnée ci-dessus, et annulée lors de la création de Fret SNCF SAS, a été financée par l'actuelle SNCF SA et fait donc partie de l'endettement financier consolidé de SNCF.

3. PERFORMANCE DE L'EXERCICE

L'EBITDA est constitué :

- du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Ces dernières comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais du personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédés dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments,
- augmenté des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

Les principes de comptabilisation du chiffre d'affaires sont décrits en note 3.2.

L'EBITDA se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Ainsi, les dotations aux provisions liées aux avantages au personnel (hors coûts financiers), les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de l'EBITDA sur la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA est ainsi affecté lorsque la charge ou la perte ayant fait l'objet de la provision se réalise effectivement.

3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité du groupe SNCF est organisée autour de cinq métiers et onze secteurs :

– **Métier Gestionnaire d'Infrastructure** composé de deux secteurs :

- SNCF Réseau dont les missions sont de commercialiser, gérer, maintenir, moderniser et développer le réseau ferré national. Ses clients sont les 38 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 16 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis, Altametris, Eurailscout, SNCF Immoréseau et Terralpha, Leyfa Measurement.
- SNCF Gares & Connexions est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Il intègre la SA SNCF Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep, Retail & Connexions, Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions.

– **Métier Voyageurs** composé de quatre secteurs

- Transilien : activités de transport conventionnées ferroviaire de proximité en Île-de-France.
- TER : activités de transport régional de voyageurs conventionnés, ferroviaire et routier, y compris urbain et périurbain ainsi que les services complémentaires associés (RITMx).
- TGV-Intercités : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, OUIGO, Intercités), des coopérations européennes (Alleo avec la DB, etc...) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Lyria, OUIGO España...) et de distribution de produits liés au voyage (dont la filiale SNCF Connect).
- Direction industrielle regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et la filiale Masteris. Elle coordonne l'animation des métiers associés. L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la chaîne d'approvisionnement des pièces pour l'ensemble des technocentres de maintenance et une offre complète de prestations d'ingénierie de maintenance et d'essais.

– **Keolis** : en charge du transport public de voyageurs et de services de mobilités dans 13 pays. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime ou fluviale, vélo) ainsi qu'à la gestion du stationnement.

– **Métier Marchandises & Logistique** composé de deux secteurs :

- Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics).
- Rail Logistics Europe: activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA).

– **SNCF Immobilier** agit comme mandataire ou prestataire pour le compte des autres SA sur quatre missions essentielles : la gestion des parcs d'exploitation (optimisation du parc avec des schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative), la valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires, la gestion de l'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires et du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate) et d'autres activités prestataires du groupe SNCF (activités CSP, activités de holding de SNCF Participations, SUGE) et certaines filiales opérationnelles qui constituent le secteur « Autres ».

3.1.2 Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

– **Le chiffre d'affaires externe**, excluant les transactions avec les autres secteurs du groupe.

– **Le chiffre d'affaires interne** constitué des transactions entre les secteurs.

– **L'EBITDA tel que présenté dans le compte de résultat consolidé.**

– **Les investissements nets** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes (y compris la production immobilisée et les coûts de financement) décaissées, nettes des subventions d'investissements reçues, des nouveaux actifs financiers de concessions nets des encaissements, et donc après impact de la variation du BFR d'investissement.

– **Les investissements tous financements** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes comptabilisées (y compris la production immobilisée et les coûts de financement), ainsi que des nouveaux actifs financiers de concessions brutes

– **L'endettement financier net (EFN)** est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendus en trésorerie.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne est éliminé sur une ligne « Inter secteurs » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3 Information par secteur

	31/12/2022						
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires intra-groupe	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	2 711	4 397	7 108	1 821	2 062	5 561	18 998
SNCF Gares & Connexions	299	1 335	1 633	335	371	965	1 024
Éliminations intra-métier		-485	-485				
Gestionnaire d'Infrastructure	3 010	5 247	8 257	2 156	2 433	6 525	20 022
Transilien	3 235	360	3 594	340	-73	1 092	-247
TER	5 124	355	5 479	347	-103	921	-1 293
TGV - Intercités	8 131	377	8 508	1 419	568	661	3 519
Direction industrielle	85	1 764	1 848	153	143	144	283
Autres	7	598	606	10	17	20	-184
Éliminations intra-métier		-2 650	-2 650				
Voyageurs	16 582	803	17 385	2 269	552	2 838	2 078
Keolis	6 568	147	6 715	574	147	208	974
Geodis	13 606	116	13 723	1 157	199	197	1 014
Rail Logistics Europe	1 626	83	1 709	201	84	85	-90
Autres	-	-	-	5	-	-	-810
Éliminations intra-métier		-21	-21				
Marchandises & Logistique	15 233	179	15 411	1 363	283	282	114
SNCF Immobilier	44	735	779	202	30	29	-172
Corporate	13	1 071	1 085	50	52	53	1 423
Éliminations inter-secteurs		-11 338	-11 338				
Total	41 449	-	41 449	6 615	3 495	9 936	24 439

	31/12/2021						
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires intra-groupe	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	2 651	3 954	6 605	1 672	2 105	5 666	29 333
SNCF Gares & Connexions	239	1 306	1 545	292	408	877	960
Éliminations intra-métier		-538	-538				
Gestionnaire d'Infrastructure	2 890	4 722	7 612	1 964	2 514	6 543	30 293
Transilien	3 052	337	3 388	283	-354	1 382	-322
TER	4 827	342	5 169	253	-130	650	-1 336
TGV - Intercités	4 976	392	5 368	-399	507	776	4 266
Direction industrielle	71	1 620	1 692	40	84	97	346
Autres	23	518	541	21	37	37	491
Éliminations intra-métier		-2 449	-2 449				
Voyageurs	12 949	760	13 708	199	144	2 943	3 445
Keolis	6 190	123	6 314	606	203	233	1 030
Geodis	10 803	102	10 906	948	184	178	447
Rail Logistics Europe	1 482	112	1 594	176	69	74	-57
Autres	382	57	439	240	242	246	-610
Éliminations intra-métier		-83	-83				
Marchandises & Logistique	12 667	189	12 856	1 364	496	498	-219
SNCF Immobilier	43	607	650	225	22	20	-305
Corporate	14	1 014	1 028	-15	57	56	2 053
Éliminations inter-secteurs		-10 486	-10 486				
Total	34 752	-	34 752	4 343	3 435	10 293	36 296

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité.

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF est tiré des contrats conclus avec les clients en application de la norme IFRS 15. Il correspond à l'ensemble des rémunérations (prix de transaction) perçues au titre des opérations commerciales exercées dans le cadre de ses activités opérationnelles principales, ordinaires et récurrentes. Ainsi, le groupe SNCF tire ses produits de ses métiers :

- Voyageurs (TGV Intercités, TER, Transilien, Direction Industrielle),
- Gestionnaire d'Infrastructure (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions),
- Keolis,
- Marchandises et Logistique (Geodis, Rail Logistics Europe dont SAS Fret SNCF),
- SNCF Immobilier.

Le prix de transaction est composé principalement de :

- la rémunération fixe contractuelle convenue avec le client,
- les contreparties variables correspondant à un droit conditionné à la réalisation d'événements futurs récurrents et pour lesquels une estimation fiable est possible sur la base de méthodes prédictives. Il s'agit essentiellement des rabais et remises accordés aux clients, aux pénalités et dédommagements supportées suite à un manquement aux spécifications contractuelles et aux bonus ou malus sur atteinte d'objectifs contractuels,
- les contreparties payables aux clients correspondant aux montants payés ou payables au client, qui sont déduites du prix de la transaction lorsqu'elles ne correspondent pas à des prestations distinctes reçues du client.

Pour l'essentiel, les garanties octroyées aux clients concernent celles accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises. Elles peuvent servir à fournir l'assurance que les prestations vendues sont conformes aux spécifications contractuelles (garantie assistance, garantie pour avaries...). Dans ce cas, les coûts sont provisionnés selon les dispositions d'IAS 37. Lorsqu'elles correspondent à une pénalité supportée en cas de non atteinte d'un certain niveau de performance, elles sont comptabilisées en déduction du chiffre d'affaires en tant que contreparties variables du prix de transaction (garantie ponctualité, bons de voyage émis en cas de situations perturbées...). Enfin, lorsqu'elles correspondent à un service complémentaire fourni au client, elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires en tant qu'obligation de

performance distincte.

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires dans ses comptes consolidés dès lors que le transfert du contrôle de la prestation au client intervient :

- Dans le cadre des conventions pluriannuelles avec les Autorités Organisatrices de Transport, le Groupe exploite un service de transport. L'obligation de prestation consiste à maintenir un accès continu des usagers au service public de transport de voyageurs. Le prix de transaction est déterminé sur une base annuelle, en fonction du devis de coûts d'exploitation et de critères d'atteinte de certains objectifs de performance définis contractuellement. Compte-tenu du lien direct entre les paramètres de détermination de la rémunération et le niveau de performance attendu dans l'exécution de la prestation sur la même période, les rémunérations reçues annuellement sont allouées directement aux prestations annuelles auxquelles elles se rattachent. Le transfert du contrôle est ainsi qualifié de continu et le chiffre d'affaires est reconnu linéairement sur l'exercice sur la base du devis accepté.
- En ce qui concerne les autres activités de transport de voyageurs, le transfert du contrôle intervient au moment où la prestation de voyage est effectuée. Le paiement du prix de la transaction est instantanément exigible au moment où le client reçoit la prestation,
 - Les redevances d'utilisation du réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires sont comptabilisées en chiffre d'affaires au moment des circulations effectives, le transfert du contrôle de la prestation intervenant à cette date,
 - En ce qui concerne les activités de transport de marchandises et de logistique, le transfert du contrôle de la prestation s'opère en continu sur une courte durée, permettant de reconnaître le chiffre d'affaires, compte tenu de la très courte durée, à un instant donné (départ ou arrivée de la marchandise),
 - Les prestations dont le contrôle est transféré en continu sur une longue durée correspondent principalement aux activités immobilières d'aménagement et de promotion et à certaines activités de gestion des gares.

Le groupe SNCF tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs	7 251	4 342	2 909	TGV - Intercités
Produits des activités liés au transport de marchandises	11 723	9 433	2 290	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	3 541	2 855	686	TGV - Intercités, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	15 065	14 115	951	Transilien, TER, Keolis
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	2 440	2 348	91	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	299	239	61	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	95	93	3	Métier Marchandises & Logistique, TGV - Intercités, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	42	320	-279	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	172	284	-112	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	820	723	97	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	41 449	34 752	6 697	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	17 718	16 643	1 075	
Clients particuliers	7 271	4 482	2 789	
Clients entreprises du secteur privé	16 460	13 627	2 833	
Chiffre d'affaires par type de clients	41 449	34 752	6 697	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	9 779	7 137	2 642	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	31 295	27 384	3 911	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	375	231	144	
Chiffre d'affaires par rythme de reconnaissance	41 449	34 752	6 697	

3.3 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES

Dans le cadre de ses activités de transport, le Groupe assure des prestations de service public pour le compte d'Autorités Organisatrices de Transports (AOT) : l'État ou les différentes collectivités territoriales. Ces services conventionnés de transport ferroviaire font l'objet de conventions d'exploitation d'une durée de 3 à 10 ans. Ils sont essentiellement rendus par SNCF Voyageurs (Transilien, TER et Intercités) et Keolis. Les actifs utilisés pour la réalisation du service public et contrôlés par l'AOT sont inclus dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Le contrôle des actifs par l'AOT est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- l'AOT contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'elle contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce au matériel objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ; et
- l'AOT contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre le matériel en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les infrastructures développées par le délégataire du service public dans le cadre de la convention d'exploitation ne sont pas inscrites au bilan en tant qu'immobilisation corporelle mais en tant qu'actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou actif financier (« modèle de l'actif financier ») selon le degré d'engagement de rémunération consenti par l'AOT :

- le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande, il s'applique à certains contrats du périmètre Keolis ;
- le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AO soit indirectement par l'intermédiaire des

garanties données par l'AOT sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est alors indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IFRS 9 et de les comptabiliser au coût amorti. Ce modèle s'applique aux conventions de transport du périmètre SNCF Voyageurs (Transilien, TER et Intercités).

En application de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec les clients », le groupe SNCF présente les recettes passagers issues des activités conventionnées comme du chiffre d'affaires en provenance des autorités organisatrices de transport et non des clients particuliers.

Dans le cas de certains contrats où le Groupe n'intervient dans le processus de distribution que comme un agent de l'AO, la prestation de distribution est constatée à hauteur des coûts du service majorés de la marge attribuable à ce service.

Les accords de concession de services avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Prestations avec les AO	12 737	12 319	418
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	2 111	1 545	565
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	157	187	-30
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	61	64	-3
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	15 065	14 115	951
Décassements d'actifs financiers de concession	-1 805	-1 853	48
Encaissements sur actifs financiers de concession	1 709	2 003	-295
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-96	150	-247
(*) dont chiffre d'affaires Keolis	6 207	5 831	376
dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs	8 859	8 284	575
<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Actifs incorporels de concession	94	91	3
Actifs financiers de concession non courants	1 531	1 653	-121
Effets sur les actifs non courants	1 625	1 744	-119

Les nouveaux décaissements sur actifs financiers de concession présentés dans le tableau ci-dessus représentent les investissements en biens de retour réalisés dans le cadre des activités conventionnelles de transport de voyageurs (Transilien 1021M€, TER 650 M€, Intercités 113 M€ et Keolis 22 M€). Dans les cas où ces investissements font l'objet de subventions, elles sont présentées au niveau de la ligne « encaissements sur actifs financiers de concession » et viennent minorer l'actif financier de concession au bilan.

3.4 AUTRES ÉLÉMENTS

3.4.1 Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Sous-traitance	-10 267	-8 066	-2 201
Péages Eurotunnel et autres	-778	-603	-175
Autres achats et charges externes	-6 135	-5 519	-616
Énergies de traction	-816	-528	-289
Achats et charges externes	-17 996	-14 715	-3 281

La hausse de la sous-traitance s'explique essentiellement par le développement de l'activité chez Geodis.

Les comptes consolidés du Groupe sont audités par les commissaires aux comptes EY et PWC. Le détail de leurs honoraires au titre des travaux réalisés pour la société mère et ses filiales françaises, inclus dans la ligne « Achats et charges externes », est le suivant. Les Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) comprennent principalement des attestations de concordance, des audits contractuels et des procédures convenues.

L'information n'est pas requise par les IFRS, mais donnée en application du règlement n°2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC) instance française de régulation comptable

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022		31/12/2021	
	E&Y	PWC	E&Y	PWC
Certification des comptes	-6	-4	-6	-4
Société mère	0	-1	0	-1
Filiales françaises	-6	-4	-5	-3
Services autres que la certification (SACC)	-2	-1	-1	0
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	-2	0	-1	0
Total	-8	-5	-7	-4

3.4.2 Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel à l'exclusion des variations de provisions liées aux avantages du personnel.

Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif. Ainsi les sociétés du groupe SNCF ont pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars. Le Groupe a comptabilisé les allocations de chômage nette (hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme, en diminution des charges de personnel.

Au 31 décembre 2022, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Salaires	-14 960	-13 936	-1 024
Participation des salariés	-60	-52	-8
Personnel détaché et intérimaire	-704	-631	-73
Charges de personnel	-15 724	-14 620	-1 104

La hausse des charges de personnel résulte à la fois de la croissance des effectifs moyen, essentiellement localisée chez Geodis, ainsi qu'aux mesures de revalorisation salariales décidées en juillet 2022, par la direction SNCF et appliquées rétroactivement au 1^{er} janvier 2022 (au lieu du 1^{er} avril) suite aux Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) du 7 décembre 2022.

La ventilation des effectifs moyens par catégorie socioprofessionnelle est la suivante.

Effectif moyen	31/12/2022	31/12/2021
Cadres	64 564	59 700
Maîtrises	65 967	60 621
Exécutions	145 740	149 975
Total	276 271	270 296

Les effectifs incluent ceux des sociétés en intégration globale et la quote-part dans ceux des opérations conjointes. Le calcul correspond à une moyenne

arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement 2016.09 du 2 décembre 2016.

3.4.3 Impôts et taxes

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprennent principalement l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), la Contribution Économique Territoriale (CET) et la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

La CST a été supprimée par l'Assemblée Nationale le 14 octobre 2021 à compter du 1er janvier 2022.

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises. La CST est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
IFER	-288	-284	-4
Taxes Foncières	-124	-114	-9
Contribution Économique Territoriale	-209	-193	-16
Contribution de Solidarité Territoriale	0	-19	19
Taxe sur les salaires	-130	-127	-3
Autres impôts et taxes	-523	-464	-59
<i>dont Autres taxes assises sur les rémunérations</i>	-434	-388	-46
Impôts et taxes	-1 274	-1 201	-73

La reprise d'activité chez SNCF Voyageurs explique en grande partie l'augmentation de 16 M€ de la CET.

La CST a été supprimée à compter du 1^{er} janvier 2022 suite à l'amendement au projet de loi de finance 2022 adopté le 14 octobre 2021 par l'Assemblée Nationale.

Les « Autres impôts et taxes » augmentent de 59 M€ principalement en raison d'une régularisation de 28 M€ à l'obligation de formation, compensée au niveau du résultat opérationnel par une reprise de provision d'un montant équivalent. Enfin, la reprise d'activité explique l'augmentation de la C3S pour 13 M€.

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19.

Les coûts directement attribuables à l'acquisition sont exclus du coût de l'acquisition et directement comptabilisés en charge.

En cas de prise de contrôle par étapes, la quote-part d'intérêts antérieurement détenue est réévaluée à la juste valeur par la contrepartie du résultat opérationnel.

Les compléments de prix sont comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle en contrepartie de l'écart d'acquisition si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. Sinon, ils sont comptabilisés en résultat ou en autres éléments du résultat global suivant les dispositions d'IFRS 9 en la matière.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Le groupe a opté pour la méthode dite du "goodwill partiel" et ne comptabilise au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte de la part attribuable aux intérêts minoritaires.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.4. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée.

Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de l'exercice s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1er janvier 2021	2 516	-389	2 127
Acquisitions	92	0	92
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-10	2	-8
Conversion	75	-2	73
Autres variations	0	0	0
Au 31 décembre 2021	2 673	-388	2 285
Au 1er janvier 2022	2 673	-388	2 285
Acquisitions	425	0	425
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-48	48	0
Conversion	-19	0	-19
Autres variations	-1	0	-1
Au 31 décembre 2022	3 031	-341	2 690

En 2022, l'augmentation de 425 M€ est liée aux acquisitions par Geodis de Need It Now Delivers, Keppel Logistics et Transports Perrier pour 418 M€ au total ainsi que de Transports Pagès et Terminal G par Keolis pour 7 M€.

Contribution des principales acquisitions de l'exercice au chiffre d'affaires et au résultat net du groupe en 2022 :

<i>en millions d'euros</i>	Chiffre d'affaires	Résultat net - part du groupe
Need It Now Delivers	171	9
Keppel Logistics	34	-4
Transports Perrier	31	0
Transports Pagès	3	0
Terminal G	2	0
Total	241	5

La ligne « cessions » s'explique par la sortie du sous-groupe Rail Europe SAS, vendu en février 2022.

La variation de change de -19 M€ concerne principalement le goodwill Eurostar, 358 M€ en 2022 contre 378 M€ en 2021.

En 2021, les acquisitions de Pekaes sp. Z.o.o et Gandon Transports ont généré un écart d'acquisition pour respectivement 86 M€ et 5 M€.

À contrario, la cession de STSI a entraîné une sortie d'écart d'acquisition pour -8 M€.

À la clôture de l'exercice, les écarts d'acquisition comptabilisés par le groupe se répartissent de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Keolis	638	629	9
SNCF Voyageurs	401	421	-20
Marchandises & Logistique	1 649	1 234	414
<i>dont UGT Geodis</i>	<i>1 617</i>	<i>1 202</i>	<i>414</i>
<i>dont Autres entreprises ferroviaires</i>	<i>32</i>	<i>32</i>	<i>0</i>
Total	2 690	2 285	405

4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.2.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent principalement des marques acquises lors de regroupement d'entreprise, des logiciels acquis ou créés, ainsi que des procédés industriels. Les immobilisations incorporelles acquises à titre onéreux sont comptabilisées à leur coût d'acquisition initial ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Les immobilisations incorporelles développées en interne sont inscrites à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis

dans la norme IAS 38. Le coût de production comprend conformément à IAS 23 les intérêts financiers relatifs à la période de préparation de l'actif. Le taux retenu est le taux moyen pondéré des emprunts comptabilisés au passif du groupe. Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note 4.2.5. Pour celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note 4.4.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	2 992	-2 337	655	2 845	-2 173	673
Actifs incorporels de concession (note 3.3)	190	-96	94	171	-80	91
Autres immobilisations incorporelles	2 225	-1 345	880	2 204	-1 256	948
Immobilisations incorporelles en cours	425	-47	378	438	-36	403
TOTAL	5 833	-3 825	2 007	5 659	-3 545	2 114

Les autres immobilisations incorporelles comprennent principalement les marques acquises lors de regroupements d'entreprises pour 366 M€ (394 M€ en 2021), la clientèle pour 80 M€ (123 M€ en 2021) et les droits contractuels pour 280 M€ (304 M€ en 2021).

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2020	629	109	985	425	2 148
Acquisitions	40	0	14	275	329
Cessions	-8	0	-3	0	-11
Dotations aux amortissements	-268	-24	-100	0	-392
Pertes de valeur	0	0	-7	-17	-23
Variations de périmètre	-2	0	25	0	23
Écarts de conversion	1	0	32	0	33
Autres variations	280	6	0	-280	6
Valeur nette comptable au 31/12/2021	673	91	948	403	2 114
Acquisitions	37	0	22	280	339
Cessions	-3	0	-2	0	-5
Dotations aux amortissements	-292	-21	-115	0	-428
Pertes de valeur	-15	0	-14	-21	-50
Variations de périmètre	-1	0	-2	-1	-3
Écarts de conversion	0	0	-15	-1	-15
Autres variations	256	24	58	-283	55
Valeur nette comptable au 31/12/2022	655	94	880	378	2 007

Les autres variations de logiciel intègrent une diminution de 16,1 M€ occasionnée par le changement de méthode de comptabilisation de certains coûts connexes relatifs aux logiciels en mode Saas décrit en note 1.2. Les acquisitions sont détaillées dans la note 4.2.4.

4.2.2 Immobilisations corporelles

Depuis le 1er janvier 2020, les immobilisations corporelles du Groupe sont composées :

- de biens attribués au Groupe, propriété de l'État, pour lesquels SNCF Réseau et Gares & Connexions sont affectataires.
- de biens détenus en propre, pour toutes les autres entités du Groupe, non gestionnaire de l'infrastructure.

Les immobilisations corporelles acquises directement figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Le coût de production comprend conformément à IAS 23 les intérêts financiers relatifs à la période de préparation de l'actif. Le taux retenu est le taux moyen pondéré des emprunts comptabilisés au passif du groupe. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production. Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié, sont capitalisés comme un élément du coût de cet actif. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

- pour le matériel roulant :
 - les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
 - les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;
 - les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de

transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;

- les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.6).

- pour les installations fixes :

- les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

Dans le cadre de la première application des normes IFRS, leur valeur au bilan a été établie en retenant l'estimation la plus appropriée fondée sur la valeur totale des terrains et constructions. Ce montant est depuis amorti et diminué de la valeur des cessions.

Infrastructures ferroviaires

Les dépenses afférentes à un projet de construction ou de renouvellement d'un actif ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. Les dépenses encourues préalablement restent comptabilisées en charges.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières et des frais directs de fonctionnement.

Le coût de production des travaux réalisés dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) ou d'accords de concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur la base du pourcentage d'avancement

communiqué par les partenaires ou concessionnaires. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaires augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement. SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés. Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La

dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

Subventions d'investissement

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement de tiers (État, collectivités territoriale, Régions...) pour financer la production de certaines immobilisations. Les subventions doivent être comptabilisées dès lors qu'il existe une assurance raisonnable que l'entreprise se conformera aux conditions attachées aux subventions et que les subventions seront reçues. Dans le cas des conventions de financement liées aux investissements, la subvention d'investissement reconnue au bilan correspond au droit à recevoir de l'entité au regard des dépenses réellement engagées.

Les subventions d'investissement sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent. Les modalités d'amortissement et de reprise de subvention sont précisées en note 4.2.5.

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	280	-21	259
Terrains et constructions	27 622	-12 673	14 949	26 569	-12 172	14 397
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	63 170	-26 394	36 776	59 046	-25 155	33 890
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	31 790	-16 952	14 838	30 372	-15 743	14 629
Matériel de transport	26 891	-19 138	7 754	30 819	-21 771	9 047
Immobilisations corporelles en cours	20 380	-30	20 350	20 576	-33	20 543
Total Brut	170 130	-75 207	94 922	167 660	-74 894	92 766
Subventions d'investissement	51 227	-9 455	41 772	51 219	-11 040	40 179
Total Net	118 903	-65 753	53 150	116 441	-63 854	52 587

L'évolution du poste, y compris subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 31/12/2020	278	13 895	32 898	14 806	9 362	17 807	-36 830	52 217
Acquisitions	0	-5	0	149	352	7 615	-5 198	2 913
Cessions	-18	-70	0	-89	-36	0	1	-212
Dotations nettes aux amortissements	-1	-691	-1 132	-1 187	-921	0	1 427	-2 505
Pertes de valeur	0	-49	0	2	2	3	0	-42
Variation de périmètre	0	36	0	2	-1	1	0	37
Ecart de conversion	0	3	0	10	64	2	0	80
Autres variations	0	1 278	2 124	935	226	-4 885	421	99
Valeur nette comptable au 31/12/2021	259	14 397	33 890	14 629	9 047	20 543	-40 179	52 587
Acquisitions	0	25	0	131	88	7 548	-4 542	3 250
Cessions	-3	-40	-3	-19	-116	45	31	-103
Dotations nettes aux amortissements	0	-698	-1 250	-1 235	-992	0	1 406	-2 770
Pertes de valeur	0	38	0	6	16	6	0	67
Variation de périmètre	0	1	0	92	17	-9	0	102
Ecart de conversion	0	-3	0	4	-45	-2	0	-45
Autres variations	0	1 228	4 139	1 229	-262	-7 782	1 512	63
Valeur nette comptable au 31/12/2022	256	14 949	36 776	14 838	7 754	20 350	-41 772	53 150

Le poste immobilisations corporelles au 31 décembre 2022 résulte notamment des flux :

- d'acquisitions pour 7 792 M€, détaillées en note 4.2.4 ;
- de cessions pour -135 M€, expliquées en note 4.2.6 ;
- de mises en service des immobilisations précédemment comptabilisées en immobilisations en cours, ainsi que des reclassements en actifs financiers de concession de certains actifs corporels de SNCF Voyageurs (cf. note 3.3), ces flux étant regroupés sur la ligne « Autres variations ».

4.2.3 Contrats de location

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

Les dotations aux amortissements de l'exercice 2022, ainsi que les impacts en compte de résultat des pertes de valeur sont indiqués respectivement en notes 4.2.5 et 4.4.

Les subventions d'investissements liées aux immobilisations corporelles, comptabilisées sur la période augmentent de 4 542 M€ dont 4 252 M€ au titre des installations fixes et projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération) et 290 M€ au titre du matériel ferroviaire.

- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative (voir note 6 Capitaux et financements)

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une réestimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- réestimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous-jacent.

Les droits d'utilisation se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	4 245	-1 841	2 405	3 433	-1 465	1 968
Matériel de transport	2 537	-1 140	1 397	2 285	-1 000	1 284
Autres	300	-152	148	304	-131	173
TOTAL	7 082	-3 132	3 950	6 022	-2 597	3 425

Les contrats de location correspondent principalement aux contrats de location de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...), des contrats liés au matériel de transport ferroviaire et routier (Bus, rames de train, locomotives,

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- d'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- d'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :

- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
- le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

voitures...), et ceux liés aux matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation et présentant un enjeu financier jugé significatif.

L'évolution du poste, s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2020	2 178	1 524	133	3 836
Mise en place de nouveaux contrats de location	365	512	99	976
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-154	-196	-3	-353
Dotations aux amortissements	-507	-406	-60	-972
Pertes de valeur	-5	0	0	-5
Variations de périmètre	6	-166	0	-159
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	84	16	3	103
Valeur nette comptable au 31/12/2021	1 968	1 284	173	3 425
Mise en place de nouveaux contrats de location	479	519	54	1 052
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-22	-46	-30	-98
Dotations aux amortissements	-556	-405	-59	-1 019
Pertes de valeur	-4	-6	-3	-13
Variations de périmètre	148	-24	5	130
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	391	74	7	473
Valeur nette comptable au 31/12/2022	2 405	1 397	148	3 950

Le détail des dotations aux amortissements comptabilisées en résultat est donné en note 4.2.4

Le Groupe n'a pas capitalisé les paiements locatifs suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Loyers court terme	-144	-129
Loyers sur biens de faible valeur	-36	-37
Loyers variables	-2	-5
Loyers non éligibles	-182	-171

4.2.4 Investissements

Les flux d'investissement liés aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Immobilisations incorporelles	-339	-329
Immobilisations corporelles	-7 561	-7 882
Intérêts d'emprunts capitalisés	-230	-228
Total acquisitions	-8 131	-8 440
Variation BFR d'investissement	214	-11
Flux d'investissement corporels et incorporels	-7 917	-8 451

Les investissements au titre des biens corporels et incorporels de l'exercice concernent essentiellement :

- les logiciels produits en interne, mis en service ou toujours en cours de développement, dont 143 M€ pour SNCF Voyageurs, et 79 M€ pour SNCF Réseau et sa filiale Gares et Connexions.
- les infrastructures ferroviaires pour un montant de 5 425 M€, dont 230 M€ d'intérêts d'emprunts capitalisés. Il s'agit d'investissements réalisés pour la régénération du réseau (renouvellements de voies, déploiement de la fibre optique, signalisation et Commande Centralisé du Réseau), la mise en conformité du réseau et pour les projets de développement en cours (EOLE, CDG Express, projets régionaux de développement) ;
- des investissements réalisés par Gares et Connexions à hauteur de 950 M€, relatifs notamment à la modernisation et la mise en accessibilité des gares, aux projets régionaux de développement financés par le contrat Plan-Etat-Région (CPER) et au projet EOLE ;

– l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 717 M€ (dont TGV UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Les investissements de l'exercice comparatif concernaient essentiellement :

- les logiciels produits en interne, mis en service ou en cours de développement, dont 121 M€ pour SNCF Voyageurs, et 132 M€ pour SNCF Réseau et sa filiale Gares et Connexions,
- les infrastructures ferroviaires pour un montant de 5 481 M€, dont 228 M€ d'intérêts capitalisés. Il s'agit d'investissements réalisés pour la régénération du réseau (renouvellements de voies, déploiement de la fibre optique, signalisation et Commande Centralisé du Réseau), la mise en conformité du réseau et au titre des projets de développement en cours (EOLE, CDG Express, projets régionaux de développement),
- des investissements effectués par Gares et Connexions à hauteur de 869 M€ relatifs notamment aux travaux de modernisation et de mise en accessibilité des gares, aux projets régionaux de développement financés par le contrat Plan-Etat-Région (CPER) et au projet EOLE,
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 109 M€ (dont TGV UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

4.2.5 Dotations aux amortissements

Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles :

- Sont amorties lorsque leur durée de vie est définie selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.
- Sont amorties sur la durée de la convention pour les actifs incorporels de concession.
- Ne sont pas amorties lorsque leur durée de vie est indéfinie et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.4.

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement

suivant le mode linéaire. Les agencements et installations indissociables d'un bien loué sont amorties selon les mêmes hypothèses retenues pour la détermination de la durée des contrats de locations concernés. Les durées retenues sont les suivantes :

- Installations fixes :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	10 à 15 ans	10 à 15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

- Matériel roulant :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

- Autres immobilisations corporelles :

Aménagements des terrains	20 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passage à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20%
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 7 ans

Amortissement des droits d'utilisation relatifs aux contrats de location

Les droits d'utilisation sont amortis sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Reprises des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées. Pour les terrains non amortissables, la reprise en résultat se fait en fonction de la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ d'IFRIC 12

Le groupe constate, dans certains cas, des passifs pour le même montant que des investissements réalisés dans le cadre de contrats de concessions qui sont hors champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Ces passifs sont repris chaque année en fonction des dotations aux amortissements constatées sur les immobilisations auxquelles ils sont liés et sur la même ligne du compte de résultat. Ils incluent principalement un passif appelé « droit d'utilisation du concessionnaire ».

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-429	-393	-36
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-4 176	-3 933	-243
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-1 019	-972	-47
Subventions reprises en résultat	1 407	1 429	-22
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	48	46	1
Dotations aux amortissements	-4 169	-3 822	-347

4.2.6 Résultat de cession d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation. Dans le cadre des contrats de location :

Le résultat de cession représente l'effet des résiliations et des transferts de contrats de location. Il est calculé comme la différence entre la valeur nette comptable des droits d'utilisation et le montant des obligations locatives à la date de fin de contrat.

Le Groupe qualifie d'opérations de cession- bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il y a un transfert du contrôle de l'actif à l'acheteur (par exemple le contrat conclu ne prévoit pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location).

— Opération considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur- preneur constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur- preneur doit : (i) décomptabiliser l'actif sous-jacent, (ii) comptabiliser un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

— Opération non considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur- preneur ne constitue pas une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise à son passif une dette financière correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur-bailleur).

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Cession d'actifs incorporels	-4	-4	1
Cession d'actifs corporels	268	117	151
Cession des droits d'utilisation	-1	2	-3
Cession d'actifs financiers (*)	523	1 138	-615
Résultat de cession d'actifs	787	1 254	-467

(*) y compris impact des cessions de titres d'entités préalablement consolidées par intégration globale et mises en équivalence.

Le résultat de cessions d'actifs financiers de l'exercice est essentiellement lié à la cession des titres d'Akiem (557M€), du groupe Rail Europe (-36 M€) et de la filiale Orient-Express (+6 M€).

Le résultat de cessions d'actifs corporels est lié aux cessions concernant les projets d'aménagements parisiens (Gobelins, Paris Rive Gauche, Gare de Paris Austerlitz) à hauteur de 188 M€, à des cessions immobilières à hauteur de 44 M€, puis à des cessions de matériels roulants ferroviaires pour 36 M€.

Au 31 décembre 2021, les résultats de cession d'actifs corporels étaient principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers de SNCF Réseau pour 83 M€ (comprenant notamment la cession de la Gare des Mines située dans le 18^{ème} arrondissement de Paris), de Fret SNCF pour 15 M€, de SNCF Voyageurs pour 11 M€ et de la SA SNCF pour 10 M€.

4.3 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATION DE PÉRIMÈTRE

4.3.1 Titres mis en équivalence

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ). Les principes de comptabilisation sont décrits en note 1.4.1.

La variation du poste au cours de l'exercice s'explique par les éléments ci-dessous :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Au 1er janvier	1 014	1 014
Part du groupe dans le résultat net	41	7
Dépréciations	0	0
<i>Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</i>	<i>41</i>	<i>7</i>
Variation de périmètre	-16	3
Reclassement des actifs détenus en vue de la vente	-187	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	11	-3
Distribution	-22	-15
Écart de conversion	3	7
Au 31 décembre	843	1 014
<i>Dont : Co-entreprises significatives</i>	<i>30</i>	<i>208</i>
<i>Entreprises associées significatives</i>	<i>639</i>	<i>623</i>
<i>Autres entreprises mises en équivalence</i>	<i>174</i>	<i>184</i>

La ligne « Reclassement des actifs détenus en vue de la vente » concerne le groupe Akiem, qui, avant d'être cédé en décembre 2022, a été reclassé pour 187 M€ en « Actifs détenus en vue d'être cédés » au 30 juin 2022 conformément aux dispositions de la norme IFRS5.

La ligne « Variation de périmètre » intègre principalement la cession en juin 2022 de la filiale Orient-Express à hauteur de -13 M€.

4.3.1.1 Co-entreprises significatives

Suite à la cession du groupe Akiem à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) le 9 décembre 2022, GoVia est la principale co-entreprise du groupe SNCF.

Govia est une co-entreprise formée entre Keolis, détenant 35% des parts, et le groupe britannique Go-Ahead. Cette co-entreprise et ses 6 filiales opèrent dans le transport de proximité de voyageurs en Grande-Bretagne.

Pour rappel, avant sa cession, Akiem était détenue à 50% par le groupe SNCF depuis le 30 juin 2016. Le groupe Akiem, composé de 10 sociétés, réalisait des prestations de location et de maintenance de locomotives et locotracteurs aux sociétés du groupe SNCF, ainsi qu'aux autres opérateurs ferroviaires européens. Le groupe SNCF a cessé de prendre en compte les flux d'Akiem à partir de sa mise en application en IFRS5. Le compte de résultat présente seulement 5 mois (de janvier à mai 2022).

en millions d'euros	31/12/2022		31/12/2021	
ETAT DE SITUATION FINANCIERE	Govia	Akiem	Govia	Akiem
Trésorerie et équivalents de trésorerie	120	0	352	0
Autres actifs courants	377	0	569	92
Total Actifs courants	496	0	921	92
Actifs non courants	737	0	93	1 712
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	9	0	14	107
Autres passifs courants	1 136	0	938	150
Total Passifs courants	1 145	0	952	257
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	0	0	1 231
Autres passifs non courants	1	0	2	17
Total Passifs non courants	1	0	2	1 248
Actif net	87	0	61	299
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
Part du groupe dans l'actif net	30	0	21	149
Goodwill	0	0	0	37
Autres	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	30	0	21	187

Dans le cadre des activités de Govia en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités. Au 31 décembre 2022, cette contrainte conduit à qualifier 100% de la trésorerie détenue par Govia au niveau de sa société opérationnelle GTR comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe Go Ahead, actionnaire majoritaire de Govia.

De plus, selon le nouveau contrat « National Rail Contract » (NRC), la distribution de dividendes n'est

permise que sous certaines conditions et seulement avec l'approbation du « Department for Transport » au Royaume-Uni. Ainsi, au 31 décembre 2022, la fraction de l'actif net soumis à ces restrictions détenu par le Groupe Keolis en Angleterre chez Govia s'élève à 24 M€ au titre de la franchise GTR sur un total de 30,5 M€.

en millions d'euros	31/12/2022		31/12/2021	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
COMPTE DE RÉSULTAT				
Chiffre d'affaires	1 993	92	2 990	218
Résultat opérationnel	70	12	-31	38
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	<i>-349</i>	<i>-46</i>	<i>-510</i>	<i>-114</i>
Résultat financier	-17	-11	-14	-25
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	<i>-1</i>	<i>0</i>	<i>-10</i>	<i>0</i>
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Impôt sur les résultats	-10	-1	-3	-4
Résultat net des activités ordinaires	43	0	-48	9
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	43	0	-48	9
Part du groupe dans le résultat net	15	0	-17	5

en millions d'euros	31/12/2022		31/12/2021	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
AUTRES INFORMATIONS				
Résultat net de l'exercice	43	0	-48	9
Autres éléments de l'état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (nets d'impôts)	-9	0	11	0
Résultat global total	34	0	-36	9
Dividendes versés au groupe	4	0	4	0

4.3.1.2 Entreprises associées significatives

EUROFIMA est une société transnationale basée à Bâle en Suisse, détenue à 22,6% par le groupe SNCF, dont le but est de financer l'équipement en matériel ferroviaire et de soutenir le développement du transport ferroviaire en Europe.

Vesta est une société foncière détenue à 20% sous influence notable par le groupe SNCF depuis le 31 décembre 2018. Elle gère et exploite un portefeuille immobilier constitué d'environ 4000 logements.

Le groupe Systra est composé de près d'une cinquantaine de sociétés environ (pourcentage d'intérêt compris entre 17 % et 43 %) présent mondialement. Elle opère dans le conseil et l'ingénierie dans la conception des infrastructures de transport.

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels.

en millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021		
	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
ETAT DE SITUATION FINANCIERE						
Actifs courants	4 703	47	641	4 592	45	512
Actifs non courants	10 968	1 246	257	11 317	1 256	242
Passifs courants	2 049	12	554	2 392	11	421
Passifs non courants	12 068	579	146	11 960	566	184
Actif net	1 553	702	198	1 557	725	149
<i>Reconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>						
	0	0	0	0	0	0
Part du groupe dans l'actif net	351	140	86	352	145	65
Goodwill	0	12	49	0	12	49
Autres	0	0	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	351	153	135	352	157	113

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022			31/12/2021		
	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
COMPTE DE RESULTAT						
Chiffre d'affaires	0	46	901	0	47	755
Résultat opérationnel	-9	14	41	-8	20	22
Résultat net des activités ordinaires	17	3	13	22	10	6
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	17	3	13	22	10	6
Part du groupe dans le résultat net	4	1	6	5	2	3

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022			31/12/2021		
	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
AUTRES INFORMATIONS						
Résultat net de l'exercice	17	3	13	22	10	6
Autres éléments de l'état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (nets d'impôts)	-14	0	36	-8	0	-1
Résultat global total	3	3	49	15	10	5
Dividendes versés au groupe	1	5	0	1	3	0

Les immobilisations financées par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 57 M€ en valeur brute (95 M€ au 31 décembre 2021). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 118 M€ au 31 décembre 2022 comme au 31 décembre 2021. Au 31 décembre 2022, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF restant à appeler s'élève au 31 décembre 2022 à 433 M€ (455 M€ au 31 décembre 2021).

A cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 112 M€ (153 M€ 31 décembre 2021). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne

peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (715 M€ en 2022. 701 M€ en 2021.) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF SA, le montant maximal de cet engagement s'élève à 541 M€ au 31 décembre 2022 (569 M€ au 31 décembre 2021). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF SA envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF SA et la garantie donnée par SNCF SA au titre des contrats de financements).

4.3.1.3 Autres entreprises mises en équivalence

Le Groupe détient également des intérêts dans d'autres co-entreprises et entreprises associées qui, considérées individuellement, ne sont pas significatives.

Les contributions agrégées de ces entreprises au résultat du Groupe sont les suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022		31/12/2021	
	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
COMPTE DE RESULTAT ET AUTRES INFORMATIONS				
Résultat net des activités ordinaires avant dépréciations	8	7	0	9
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	8	7	0	9
Autres éléments de l'état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (nets d'impôts)	0	2	0	4
Résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	9	9	0	13
Part du groupe dans le résultat net	8	7	0	7
Valeur nette comptable des titres MEQ	89	85	84	100

4.3.1.4 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

Les transactions avec les entreprises associées hors EUROFIMA ne sont pas significatives.

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés. Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	50	53
Achats et charges externes	-61	-61
Autres produits et charges	7	6
EBITDA avec les co-entreprises	-4	-1

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Actifs financiers courants	2	2
Actifs financiers non courants	32	72
Passifs financiers courants	3	5
Passifs financiers non courants	0	0

4.3.2 Actifs et passifs destinés à être cédés

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

- Les actifs non courants détenus en vue d'être cédés sont ceux pour lesquels la valeur comptable sera recouvrée principalement par le biais d'une vente et non d'une utilisation continue. Ils sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Un actif non courant n'est considéré comme détenu en vue de la vente qu'à partir du moment où un certain nombre de critères listés dans la norme sont remplis : actif disponible en l'état pour une vente immédiate, vente engagée, décidée, planifiée et hautement probable dans les douze mois. Dans le cas d'un groupe d'actifs détenu en vue d'être cédé, les dettes éventuellement attachées à ce groupe sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif.

- Une « activité abandonnée », suivant les termes utilisés par la norme IFRS 5, est une composante dont le Groupe s'est séparée ou qu'il a transférée à un tiers ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui correspond à une activité ou une zone géographique significative et distincte pour le Groupe ou qui fait partie d'un plan coordonné de cession d'une activité ou zone géographique significative et distincte. En plus du reclassement des actifs et passifs sur une ligne distincte du bilan, les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités abandonnées y compris les éventuelles moins-values attendues sont présentées sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires. Les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

4.4 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs

corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé. Si la valeur nette comptable, nette de subvention, est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est comptabilisée pour la différence.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF :

- les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 5 à 11 ans et validés par les organes de direction ;
 - au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée contractuelle le cas échéant ou à l'infini dans le cas contraire ;
 - l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.
- Le taux de marge opérationnelle correspond au ratio EBITDA/chiffre d'affaires.

Pour ce qui concerne les immeubles de placement le groupe SNCF détermine une juste valeur nette des frais de vente des terrains comprenant le foncier nu ou bâti à partir de :

- leur situation dans une zone géographique.
- d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage global du terrain après cession.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	17	-69	86
Écarts d'acquisition	0	0	0
Autres	-17	18	-35
Pertes de valeur	0	-51	51

4.4.1 Éléments de contexte

La tendance haussière des coûts des matières premières, des prix de l'énergie, de l'inflation et des taux de marché constitue un indice de variation de valeur conduisant le Groupe à tester la valorisation des UGT présentant une sensibilité forte à la volatilité des paramètres précités en raison notamment :

- d'une capacité limitée à répercuter complètement l'évolution de ces coûts dans leur tarification;
- d'une sensibilité historiquement élevée aux fluctuations des taux de marché;
- d'un écart entre la valeur de l'actif économique et la valeur recouvrable jugé fragile lors derniers tests de valeur.

L'estimation de la valeur recouvrable de ces UGT, s'est fondée sur la dernière trajectoire pluri annuelle (2021-2030) approuvée par le conseil d'administration du 29 juillet 2021. Des ajustements ont été réalisés, lorsque nécessaire, pour tenir compte de la meilleure estimation de la Direction, quant aux perspectives d'activité et d'évolution du contexte macroéconomique sur l'horizon 2023-2030.

Ces tests, de même que les tests réalisés sur les UGT comprenant des immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie et/ou des écarts d'acquisition significatifs, n'ont pas conduit à constater de dépréciation au 31 décembre 2022.

Concernant l'UGT Intercités, une reprise de perte de valeur a été réalisée en lien avec la signature de la nouvelle convention TET 2022-2031 (voir ci-après).

NB : Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

4.4.2 UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

Les UGT avec écart d'acquisition significatif sont les suivantes.

4.4.2.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 617 M€ (1 202 M€ au 31 décembre 2021) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises du métier Marchandises et Logistique. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2022	2021
Secteur	Marchandises & Logistique	Marchandises & Logistique
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 652 M€	1 518 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans	Plan 5 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,8% - 8,8%	7,1% - 8,1%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,60%

Au 31 décembre 2022, le test réalisé permet de justifier la valeur comptable des actifs de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux d'EBITDA (± 50 bp) ne remettent pas en cause l'écart positif constaté entre la valeur recouvrable de l'UGT et la valeur nette comptable des actifs testés.

4.4.2.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 638 M€ (629 M€ au 31 décembre 2021) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 83 M€ (83 M€ au 31 décembre 2021) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2022	2021
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 588 M€	1 579 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 6 ans	Plan 5 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,5% - 7,4%	5,9% - 6,8%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,70%

Nb :

- Le montant des écarts d'acquisition est ramené à 100% dans le calcul de l'actif net économique mentionné ci-dessus.
- Le montant d'écart d'acquisition retenu dans L'horizon explicite du test a été porté à 6 ans pour tenir compte d'une amélioration des informations disponibles.

Aucune dépréciation n'a été constatée au 31 décembre 2022. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux d'EBITDA (± 50 bp) ne remettent pas en cause l'écart positif constaté entre la valeur recouvrable de l'UGT et la valeur nette comptable des actifs testés.

4.4.2.3 UGT Eurostar Group

En conséquence de la réorganisation qui a conduit au rapprochement entre les entités Eurostar et Thalys (cf. note 2.1.4 Création de Eurostar Group), les tests de dépréciation du goodwill sont dorénavant réalisés au niveau de l'UGT Eurostar Group formée par le regroupement des UGT Eurostar (qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur TGV-Intercités) et Thalys (service de trains à grande vitesse entre la France, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas).

Sur le total des écarts d'acquisition, 394 M€ sont affectés à cette UGT. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 279 M€ au 31 décembre 2022 et consistent pour l'essentiel en des marques.

Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2022
Secteur	TGV-Intercités
UGT	Eurostar Group
Actif testé	2 137 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 15 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	7,8 % - 8,8 %
Taux de croissance long terme	1,90%

Nb :

- Le montant des écarts d'acquisition est ramené à 100% dans le calcul de l'actif net économique mentionné ci-dessus.

La valeur recouvrable au 31 décembre 2022 est basée sur les flux de trésorerie du Business Plan 2022 approuvé par le Conseil d'Administration du 25 novembre 2022. Cette trajectoire repose sur les principales hypothèses structurantes suivantes :

- L'évolution des produits du trafic intégrant une reprise forte de l'activité après le ralentissement lié à la crise du Covid-19 sur 2021 et début 2022 ;
- Les évolutions du coût des charges opérationnelles en lien avec le contexte inflationniste, notamment la trajectoire du coût des péages et de l'énergie ;
- L'arrivée de la concurrence ferroviaire, dont le positionnement est resté identique par rapport à 2021 au regard du contexte actuel (crise, évolutions réglementaires, annonces d'autres entreprises ferroviaires, etc...);
- Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tient compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, à l'arrivée de nouveaux matériels et à l'arrivée de la concurrence.

Le flux de l'année normative est calculé en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle de l'année terminale sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort de la nouvelle trajectoire établie en novembre 2022.

A noter que, le passif financier relatif aux promesses d'achat des participations de CDPGI, Hermès et SNCB dans Eurostar Group irrévocablement consenties par SNCF, est évalué selon les mêmes hypothèses que celles servant au calcul de la valeur recouvrable de l'UGT.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur des actifs testés.

Les tests de sensibilité réalisés ne remettent pas en cause l'écart positif constaté entre la valeur recouvrable de l'UGT et la valeur nette comptable des actifs testés :

- Une variation de ± 100 bp du taux d'EBITDA sur l'année normative aurait un effet de ± 103 M€ ;
- Une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative aurait un effet de ± 37 M€ ;
- Une variation du taux d'actualisation de ± 25 bp entraînerait une variation de ± 115 M€ ;
- Une variation de ± 10 bp du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de ± 14 M€.

4.4.3 UGT significatives ou présentant des indices de perte ou de reprise de valeur au 2022 et/ou en 2021

4.4.3.1 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar, Thalys et Ouigo España)

A fin décembre 2022, aucun indice de perte de valeur n'est identifié sur les actifs de l'UGT TGV France ; en conséquence aucun test de dépréciation n'a été mis en œuvre.

En effet, une hausse des prix des billets, dans la limite du bouclier tarifaire demandé par l'État a d'ores et déjà été actée pour compenser les impacts à court terme de l'inflation et de la hausse du coût des matières premières.

Il est précisé que l'impact de la hausse du coût de l'énergie est pour partie contenu par les contrats de couverture mis en place dans le cadre de la politique d'achat du Groupe.

Par ailleurs, les éléments repris ci-après impactent favorablement la trajectoire et constituent des signaux positifs permettant d'écarter tout risque sur la valorisation des actifs de l'UGT TGV :

- Le Plan Stratégique 2021 validé par le CA présente une trajectoire financière plus favorable que celui utilisé pour le test de décembre 2020 (pour rappel ce test qui a été réalisé sur la base du Plan stratégique 2020, faisait déjà ressortir une marge positive importante entre la valeur recouvrable et la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV).
- L'EBITDA de l'année 2022 est sensiblement en avance par rapport aux prévisions budgétaires.
- L'été 2022 marque un reprise très forte des trafics; avec des niveaux de circulation des trains records et des taux de remplissage des trains optimaux.
- La suppression des taxes CST-TREF à partir de 2023 (Amendement du 30/09/2021) impactent favorablement la trajectoire avec une économie de l'ordre de 90 M€/an pour la CST et 100 M€ pour la TREF.

	2020
Secteur	TGV-Intercités
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d' Eurostar, Thalys et Ouigo España)
Actif testé	5 641 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 10 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,7% - 7,7 %
Taux de croissance long terme	1,60%

4.4.3.2 UGT Intercités

Au 31/12/2021, compte tenu de la fin de la convention d'exploitation 2016-2020 prolongée d'un an, et dans un contexte d'incertitudes relatives à la négociation avec l'État de la convention au titre de l'année 2022 et au-delà, la valeur nette comptable des éléments suivants rattachés à l'activité conventionnée était intégralement dépréciée :

- Matériel roulant : investissements antérieurs à 2011 (date de la première convention TET) et composant amiante ;
- Les installations fixes et installations de maintenance (ISM).

La nouvelle convention d'exploitation 2022-2031 a été signée le 17 mars 2022. L'analyse des clauses qu'elle contient au regard de l'interprétation IFRIC 12 Accords de concession de services conduit aux évolutions suivantes dès le 30/06/2022 :

- Entrée dans le champ d'application d'IFRIC 12 des installations fixes de l'activité conventionnée et reclassement de leur valeur nette comptable en créance financière. Cette créance a été dépréciée à hauteur de 10 M€ pour refléter son montant recouvrable de façon inconditionnelle ;
- Reprise de la perte de valeur antérieurement constatée sur les installations fixes reclassées en créances financières (54,4 M€) et sur les matériels roulants mis en service avant 2011 (1,2 M€).

4.4.3.3 UGT Infrastructure

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015, avait conduit à les déprécier de 9,6 Mds€ sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018, le test de valeur réalisé avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

Le plan stratégique du groupe SNCF Réseau réalisé lors du premier semestre 2021 a été adopté par le Conseil d'administration, suivi du contrat de performance et sa trajectoire financière le 4 novembre 2021, signé par l'État en avril 2022. Cette nouvelle trajectoire, constituant un indice de variation de valeur, a été prise en compte pour tester les actifs au 31 décembre 2021. Les grandes orientations de cette trajectoire sont les suivantes :

- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF ;
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire ;
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'État, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'État pour 4,05 Mds€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;
- Équilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

Les hypothèses clés retenues dans le test au 31 décembre 2021 concernent le niveau des péages, le

niveau de performance, le niveau des investissements, ainsi que les concours publics.

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages des trains aptes à la grande vitesse et des trains fret a été limitée à l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis établie à 3,6% par an à partir de 2024.

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

- Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

- L'ambition de performance a été revue à 1,5 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.

- Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 46 % (EBITDA / CA) en 2030, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

- Il est basé sur une trajectoire d'investissements de régénération (y compris Opex) en moyenne à 2,84 Mds€

Concernant les concours publics :

- La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2030.

- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant résiduel de 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Md€ perçus en 2021 et 1,8 Md€ en 2022. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).

- Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2021 sont rappelés ci-après :

- La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2020 ;
- Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance ;
- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2021-2030, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles ; l'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;
- Le test de dépréciation intègre des actifs et des flux correspondant à des petites lignes d'intérêt local ou régional pouvant faire l'objet d'une demande transfert de gestion par les Autorités Organisatrices de Transport. A ce stade, aucun transfert de ces lignes n'est anticipé.
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.
- La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,4% les valeurs de l'année normative 2030 ;
- Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel ;
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
 - une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses totalement documentées,
 - Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
 - Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
 - Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2021 à 33,16 Mds€ contre 32,89 Mds € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2021 est proche de cette valeur nette comptable.

Mise à jour au 31 décembre 2022

La forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'État.

Par ailleurs, la hausse des taux d'intérêts mises en œuvre par les banques centrales en réponse à l'inflation impacte à la hausse le taux d'actualisation retenu par SNCF Réseau pour valoriser ses flux de trésorerie futurs.

Dans ce contexte constitutif d'un indice de perte de valeur, un test a été mis en œuvre au 31 décembre 2022.

Dans l'attente de la révision du plan stratégique qui devrait intervenir au cours des prochains mois, le test de valeur repose sur la trajectoire financière "socle" du contrat de performance telle que décrite ci-avant, ajustée au regard (i) du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022, et (ii) de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes.

La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2021. Les principales évolutions d'hypothèses retenues dans le cadre de ce nouveau test sont les suivantes :

- Une trajectoire de péages rebasée à partir de la nouvelle tarification 2024-2026 (projet de Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumise à avis de l'ART) ;
- Un niveau de charges d'exploitation et d'investissements nets révisé pour tenir compte de l'impact estimé de l'inflation.
- La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).
- L'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance,
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues a été faite (taux d'impôt, WACC, inflation) ;
- La valeur terminale, qui représente 93% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 ;
- Les flux de trésorerie projetés sont après impôt sur les sociétés, l'impôt retenu étant un impôt théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel ;
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,4% (vs. 4,9% au 31 décembre 2021). Ce taux de WACC est issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (taux entre 5,1% et 5,8%).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2022 à 34,13 Mds€ contre 33,16 Mds € au 31 décembre 2021. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2022, dans un contexte économique évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen/long termes, est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,3 Mds€ au 31 décembre 2022 ainsi qu'au 31 décembre 2021) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique. Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test ressortent de la façon suivante :

	2022	2021
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	34,1 Mds€	33,2 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,1% - 5,8 %	4,7% - 5,5 %
Taux de croissance long terme	1,6%-1,8%	1,40%

(1) Trajectoire financière du contrat de performance présenté au Conseil d'Administration de SNCF Réseau le 4 novembre 2021, signé par l'État en avril 2022 ajusté du budget 2023, du projet de nouvelle tarification 2024-2026 et des autres impacts liés à l'inflation estimés à date.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test ressortent de la façon suivante :

- Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de -/+1,1 Md€ de valeur recouvrable;
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de + 0,9 Md€;
- Une variation de ± 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de ± 1,4 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.
- Une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représenterait une variation de ± 1,4 Md€ de la valeur recouvrable.

4.4.3.4 UGT Gares & Connexions

En 2021, dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique validé par son conseil d'administration le 22 juillet 2021, SNCF Gares & Connexions avait procédé à une mise à jour de sa trajectoire financière prenant en compte notamment :

- Une actualisation de la trajectoire de redevance des produits de concessions sur la base des derniers éléments connus à court terme et à moyen terme (dont les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid) ;
- La programmation pluriannuelle d'investissements 2021-2024, mise à jour à fin 2020 et intégrant les plans d'économies et reports mis en œuvre à la suite de la crise Covid, ainsi qu'une estimation des besoins prévisionnels d'investissements sur la période 2025-2030 ;
- Le DRG 2021 validé par l'ART, avec un CMPC régulé en baisse à 4,5% avant impôt et CMPC non régulé à 8,0% avant impôt – ces taux étant maintenus en 2022 et sur toute la durée du plan dans le cadre des DRG suivants ;
- Un plan d'économies ambitieux, à la fois sur les Opex et sur les Capex.

Au cours du dernier trimestre 2021, la résiliation pour faute du contrat de concession du projet Gare du Nord

2024 avait été identifié comme un indice de perte de valeur, au vu de son impact négatif sur les flux de trésorerie de SNCF Gares & Connexions. Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2021 sur la base de la trajectoire financière du plan stratégique réajustée pour tenir compte de cette résiliation, telle qu'intégrée dans le projet de contrat de performance avec l'État validé par le conseil d'administration de SNCF Gares & Connexions le 9 décembre 2021. Ce test de valeur avait permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin 2021.

Mise à jour au 31 décembre 2022

La trajectoire financière de SNCF Gares & Connexions, telle qu'intégrée dans le contrat de performance avec l'État signé le 27 avril 2022 et prise en compte dans le test de valeur à fin 2021, est aujourd'hui remise en cause par la très forte hausse de l'inflation désormais prévue à un niveau largement supérieur aux hypothèses retenues lors de l'élaboration du plan stratégique et du contrat de performance en 2021. SNCF Gares & Connexions estime désormais que ce niveau d'inflation constitue un indice de perte de valeur, compte tenu de son impact notamment sur :

- les flux de trésorerie, via la hausse des indices de coût (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts de l'énergie, coûts des travaux) ; une partie de ces surcoûts peut néanmoins être répercutée aux clients et l'inflation devrait générer en outre une hausse de certaines recettes (via la hausse du CMPC régulé et l'indexation des loyers) ;
- le taux d'actualisation retenu par SNCF Gares & Connexions pour valoriser ses flux de trésorerie futurs, en raison de la hausse des taux mise en œuvre par les banques centrales en réponse à l'inflation.

Dans ce contexte, un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour du plan stratégique prévue dans les prochains mois, le test de valeur continue de reposer sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).

SNCF Gares & Connexions a également revu certains paramètres de marché, tels que les taux d'actualisation et de croissance normatif, en fonction des dernières données disponibles.

La méthodologie du test est rappelée ci-après :

	2022	2021
Secteur	SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions	Gares & Connexions
Actif testé	3,6 Mds€	2,9 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	4,9 % - 5,6 %	5,16%
Taux de croissance long terme	1,60% - 2,0%	1,40%

Sur la base d'un taux d'actualisation de 5,37% et d'un taux de croissance à long-terme de 1,8%, le test de valeur mis en œuvre au 31 décembre 2022 dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de

difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), ne fait pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions.

Les tests de sensibilité réalisés sur la valeur de l'actif économique au 31 décembre 2022 font ressortir les résultats suivants :

- Une variation du taux d'actualisation de ± 10 points de base entrainerait une variation de -119 M€ à +126 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de +103 M€ à -97 M€ sur la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 points de base de taux de marge opérationnelle sur l'année normative entrainerait une variation de ± 31 M€ de la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative entrainerait une variation de ∓ 196 M€ de la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 points de base de l'inflation (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts travaux et indices de révision des loyers) prise en compte à partir de 2024 entrainerait une variation de ∓ 29 M sur la valeur recouvrable ;

Une variation de ± 10 points de base du niveau cible de CMPC régulé aurait un effet de ± 53 M€ sur la valeur recouvrable.

4.5 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Variation des stocks et encours	101	89
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	645	355
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement)	516	546
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-230	102

4.5.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût unitaire moyen pondéré. Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2022, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'Euros	31/12/2022			31/12/2021		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net		
Matières premières	1 168	-142	1 026	985	40	
Produits finis	334	-3	331	333	-2	
Encours de production	158	-11	147	67	80	
Stocks et en-cours	1 660	-156	1 504	1 385	118	

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'Euros	31/12/2021	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périmètre	31/12/2022
Matières premières et fournitures - dépréciation	-151	-36	47	-1	0	-142
Produits finis - dépréciation	0	-3	0	0	0	-3
Encours de production - dépréciation	-13	-2	3	0	0	-11
Dépréciations de stocks	-164	-41	50	-1	0	-156

4.5.2 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les créances d'exploitation sont soumises au modèle de dépréciation pour pertes attendues au sens de la norme IFRS 9, évaluées par le Groupe selon l'approche simplifiée, qui consiste à estimer ces pertes sur la durée de vie des créances concernées. L'estimation se base sur le rapport entre les pertes sur créances irrécouvrables et le chiffre d'affaires comptabilisé sur un horizon de cinq ans,

reflétant un cycle d'exploitation normal des activités du Groupe.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	4 914	-195	4 719	4 241	478
Créances sur l'État et les collectivités	1 447	0	1 447	1 943	-496
Autres créances d'exploitation	3 956	-6	3 949	3 123	826
Créances sur cessions d'immobilisations et cessions de titres	181	0	181	116	65
Dérivés actifs sur les achats à terme d'électricité	53		53	226	-172
Montant net des créances d'exploitation	10 551	-202	10 349	9 649	701

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2022 et 2021 :

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périmètre		Change et autres	31/12/2022
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-206	-56	70	0	-3	0		-195
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-4	-4	2	0	0	0		-6
Total	-210	-60	72	0	-3	0		-202

En millions d'euros	31/12/2020	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périmètre		Change et autres	31/12/2021
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-186	-109	84	1	4	-1		-206
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-17	-2	14	0	0	0		-4
Total	-203	-111	98	1	4	-1		-210

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (collectivités territoriales, RATP, Île de France Mobilités (ex STIF), Armée...). Dans l'activité Marchandises et Logistique, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les

risques encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, le Groupe considère qu'elles n'ont pas de raison d'être dépréciées en l'absence d'autres éléments mettant en évidence un risque de non recouvrement. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

Les créances clients échues non dépréciées se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

31/12/2022 En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	3 313	467	763	71	134	166	4 914
Total	3 313	467	763	71	134	166	4 914

31/12/2021 En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	3 100	566	481	54	101	145	4 448
Total	3 100	566	481	54	101	145	4 448

4.5.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

Lors de leur émission, les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	7 695	7 455	240
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>1 339</i>	<i>1 098</i>	<i>241</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	386	824	-438
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	<i>91</i>	<i>461</i>	<i>-370</i>
Dettes sociales	2 927	2 690	237
Dettes sur l'Etat et les collectivités	1 488	1 558	-70
Autres dettes d'exploitation	2 508	2 194	314
Produits constatés d'avance	2 607	2 302	305
Dérivés passifs sur les achats à terme d'électricité	62	1	62
Total des dettes d'exploitation	17 674	17 025	649

Pour les passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12 voir note 4.2.5.

4.5.4 Actifs et passifs sur contrats clients

Les actifs sur contrats représentent un droit conditionnel à recevoir une rémunération au titre de biens ou services déjà transférés au client. Ils sont reclassés en créances clients dès lors que le droit à paiement devient inconditionnel, c'est-à-dire qu'il n'est plus soumis à d'autres conditions que le passage du temps. Ils sont comptabilisés parmi les créances d'exploitation.

Les passifs sur contrats correspondent au cash reçu du client, ou au droit à paiement déjà acquis, au titre de prestations de services non encore exécutées et non encore reconnues en chiffre d'affaires. Ils sont comptabilisés parmi les dettes d'exploitation.

Les principaux actifs sur contrats identifiés au niveau du Groupe concernent :

- Les factures à établir liées aux contrats conclus avec les clients, et qui représentent la différence entre le chiffre d'affaires facturé et le chiffre d'affaires à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée ;

- Les autres actifs sur contrats, correspondant pour l'essentiel à des contreparties variables au profit du Groupe, mises en jeu dans le cadre de contrats clients.

Pour ce qui concerne les passifs sur contrats, ils comprennent :

- Les avances et acomptes reçus au titre des commandes faites par les clients ;

- Les programmes de fidélité clients, valorisés et comptabilisés à la juste valeur du coût du point non consommé, et comptabilisés parmi les produits constatés d'avance contre une diminution du chiffre d'affaires. Ces passifs sur contrat sont repris par résultat en chiffre d'affaires au fur et à mesure que ces points sont utilisés par les clients;

- Les produits constatés d'avance relatifs aux titres de transport émis dont le prix est encaissé au cours de la période mais qui sont utilisés pour une prestation de transport attendue sur les périodes ultérieures;

- Les produits constatés d'avance liés aux contrats clients reconnus en chiffre d'affaires en continu, selon la méthode de l'avancement, ainsi que tout autre produit constaté d'avance au titre d'un contrat conclu avec les clients.

- Les autres passifs sur contrat, comprenant les bons de voyage émis en compensation d'une situation perturbée, et toute autre contrepartie variable au profit des clients.

La réconciliation des soldes des actifs et passifs sur contrats au titre de la période se présente ainsi :

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentation	Diminution	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2022
Factures à établir	889	709	-744	3	5	861
Autres actifs sur contrats clients	14	9	0	0	0	23
Actifs sur contrats	903	718	-744	3	5	885
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	362	148	-218	0	2	294
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients	1 637	1 141	-723	0	17	2 073
Autres passifs sur contrats clients	597	310	-460	0	0	447
Passifs sur contrats	2 597	1 600	-1 402	0	18	2 814

La réconciliation des soldes des actifs et passifs sur contrats au titre de la période comparative se présente ainsi :

En millions d'euros	31/12/2020	Augmentation	Diminution	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2021
Factures à établir	886	734	-729	-18	16	889
Autres actifs sur contrats clients	16	13	-15	0	0	14
Actifs sur contrats	902	747	-745	-18	16	903
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	336	204	-170	-8	0	362
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients	1 477	1 191	-1 034	-15	20	1 637
Autres passifs sur contrats clients	472	323	-198	0	0	597
Passifs sur contrats	2 285	1 718	-1 402	-24	20	2 597

4.6 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour le Groupe.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur

temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A

l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Quand il en existe, ils font l'objet d'une information dans la note sur les engagements hors bilan.

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

en millions d'euros	01/01/2022	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2022	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	226	83	-24	-39	0	246	56	189
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	131	47	-12	-32	7	141	56	85
Risques environnementaux	719	72	-83	-74	-66	568	0	568
Coûts de restructuration	32	11	-11	-3	-9	19	8	12
Autres	157	58	-31	-36	2	149	44	105
Total provisions	1 264	271	-161	-184	-66	1 124	165	959

4.6.1 Provisions pour risques environnementaux

Ces provisions couvrent les charges liées à la protection de l'environnement, à la remise en état des sites et au démantèlement du matériel. Les principales provisions concernent les risques suivants :

- Risque au titre de la responsabilité juridique du Groupe relative à l'amiante et au désamiantage :

Une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé pèse sur le groupe, ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la

nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

- Charge de dépollution et destruction des traverses créosotées :

Une obligation de destruction des traverses créosotées du réseau dans des installations classées résulte d'un engagement pris par SNCF Réseau. L'obligation à ce titre a été reconnue intégralement au passif et actualisée en fonction de la programmation des déposes des traverses en bois.

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

- coûts liés à l'amiante: 443 M€ (576 M€ en 2021).
- coûts de traitement des traverses créosotées : 67 M€ (89 M€ en 2021).
- coûts de dépollution des sites: 51 M€ (51 M€ en 2021),

La variation de la provision relative aux coûts liés à l'amiante de -132 M€ s'explique essentiellement par une baisse de la provision relative au démantèlement du matériel roulant de -133 M€ partiellement compensée par une hausse de la provision pour désamiantage des installations fixes de 15 M€.

Concernant le matériel roulant, la variation est liée à :

- l'impact de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation générant une baisse de -91 M€ comptabilisée à hauteur de -66 M€ en contrepartie du composant démantèlement (cf. « Autres variations ») et à hauteur de -24 M€ en résultat opérationnel courant (cf. « Variation nette des provisions »);
- des reprises utilisées consécutives à la réalisation des travaux de désamiantage pour -46 M€;

Concernant les installations fixes, la variation nette de la provision pour désamiantage s'établit à 15 M€. Elle comprend une dotation aux amortissements de 32 M€ liée à la hausse du nombre de bâtiments à traiter à la suite de l'achèvement des diagnostics et de leur exploitation. Les reprises constatées sur la période s'élèvent à 17 M€.

Les provisions relatives à l'amiante et à la dépose des traverses créosotées font l'objet d'un calcul d'actualisation financière. L'effet temps qui en résulte (désactualisation) correspond à une charge de 5 M€.

4.6.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

4.6.2.1 Litiges

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation. Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

Litiges en cours

– Litige ART

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collègue n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14/11/2022). Sur les procédures d'attribution des capacités d'infrastructure définie dans le document de référence du réseau relative aux conditions d'allocation des sillons travaux, l'ART a clos ces 2 procédures à l'encontre de SNCF Réseau (décisions du 15 décembre 2022). Quant à la procédure relative aux conditions d'allocation des sillons commerciaux, le collège de l'ART a notifié sa décision de saisir la commission des sanctions le 14/11/2022 à SNCF Réseau. Le prononcé d'une éventuelle sanction devrait intervenir d'ici la fin du premier semestre 2023.

– Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires. L'information judiciaire est toujours en cours au pôle accidents collectifs du tribunal judiciaire de Paris.

– Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets. Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel. Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché. La procédure est toujours en cours.

– LGV Bretagne Pays-de-Loire

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne.

Le reste des provisions concerne des litiges et risques contractuels de montant individuellement non significatif

4.6.3 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

La provision pour perte sur contrats a augmenté de 14 M€. Cette évolution est liée à de nouveaux risques concernant l'activité Autocars de Keolis en France pour 6 M€ et l'activité internationale de fret aérien de Geodis pour 8 M€.

4.6.4 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes, les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont, quant à elles, comptabilisées en dettes d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat.

Les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers sont essentiellement liées aux contrôles URSSAF.

4.6.5 Provisions pour coûts de restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes pour être de nature à créer une attente fondée chez les tiers concernés que celles-ci seront bien mises en œuvre.

Les provisions pour coûts de restructuration concernent essentiellement les activités Keolis et Geodis.

4.6.6 Autres provisions

Les autres provisions sont pour l'essentiel constituées des provisions techniques relatives aux risques portés par la captive de réassurance SNCF RE, ainsi qu'à des

provisions pour renouvellement des immobilisations concédées et d'autres risques opérationnels.

5. AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Conventions collectives et accords de branche

Les principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

- la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;
- la convention collective des transports routiers (CCN_3085).
- la convention collective de la branche ferroviaire (CCN_3217) ; les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013. Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français. Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été d'ores et déjà négociés et conclus :
 - L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
 - L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
 - L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;
 - L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;
 - L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.
- L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche. Sont ainsi concernées toutes les entreprises dont l'activité principale est visée par le champ d'application de la CCN. Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.
 - Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :
 - Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
 - Le droit syndical.
 - Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" a défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».
 - L'accord signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des

garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

5.1.2 Régimes de retraite et autres avantages assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise.

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du *Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato* (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14ème de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

5.1.3 Rentes Accidents du travail, de trajets et maladies professionnelles (ATT-MP) des agents du cadre permanent

Le service des rentes Accidents du Travail (ATT-MP) est auto-assuré pour le personnel actif et retraité des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions et FRET SNCF, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme pour les actifs en période d'activité et des avantages postérieurs à l'emploi pour la période de retraite des agents.

La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à la maladie ou à l'accident professionnel. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

5.1.4 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions et FRET SNCF : accès aux infrastructures, consultations d'assistantes sociales... Ces actions profitent à l'ensemble des agents actifs (avantages à court terme) et essentiellement aux agents retraités relevant du régime spécial statutaire et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi). Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités est donc constituée.

5.1.5 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs du cadre permanent

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs relevant du statut du régime spécial SNCF. Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les

allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

5.1.6 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) vise à aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. L'accord en vigueur depuis juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions et FRET SNCF. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel.

La CPA constitue un avantage à long terme. Le calcul de la provision repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui bénéficieront du dispositif.

5.1.7 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme accordés au personnel, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France) ainsi que les indemnités de cessation d'emploi relevant de l'auto-assurance chômage et du dispositif de départs volontaires des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions et FRET SNCF.

5.1.8 Comptes épargne temps de fin d'activité

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'ex EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité. L'accord bénéficie au personnel des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions et FRET SNCF.

5.1.9 Facilités de circulation

Les personnels actifs et retraités des sociétés issues du Groupe Public Unifié SNCF, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation du groupe relative à ces avantages est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu jusqu'à présent.

La récente convention signée en août 2022 entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et

l'UTP (Union des Transports Publics) vient modifier le coût marginal car elle induit une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation prises en charge par les entités du groupe concernées. En effet, l'assiette des cotisations sera établie, à compter du 1er janvier 2024, sur la base d'un nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature.

La valorisation du barème forfaitaire sur l'ensemble de la période postérieure à leur emploi pour les actifs, retraités et leurs ayants-droits est aujourd'hui estimée à un montant de 903 M€ pour l'ensemble des entités du groupe concernées.

En conséquence, cette évolution du coût marginal se traduit par la comptabilisation d'une provision pour avantages du personnel de 78 M€ au 31 décembre 2022, dont la contrepartie est imputée en réserves non recyclables au titre des écarts actuariels.

5.2 EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Valeur actualisée des obligations	2 623	3 226
Juste valeur des actifs du régime	-644	-481
Situation nette des régimes	1 979	2 746
Effet du plafonnement de l'actif	0	0
Passif (actif) net à la date de clôture	1 979	2 746
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>2 036</i>	<i>2 746</i>
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	<i>57</i>	<i>0</i>

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Retraite et autres avantages assimilés	311	452
Prévoyance CS	47	63
Action Sociale	179	267
Rentes Accidents du travail	788	1 038
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 324	1 819
Rentes Accidents du travail	41	48
Médailles du travail et autres avantages assimilés	202	244
Cessation progressive d'activité (CPA)	212	341
Compte épargne temps (CET)	257	295
Passif au titre des autres avantages à long terme	712	928
Passif total	2 037	2 746
- dont non courant	1 888	2 579
- dont courant	148	167

5.2.2 Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Total passif (actif) net à l'ouverture	2 746	2 976
Coût des services rendus	232	304
Coût des services passés	0	3
Effet des liquidations du régime	-2	-3
Intérêt financier net	24	15
Écarts actuariels générés sur la période	-839	-334
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-177	-188
Contribution de l'employeur au fonds	-8	-8
Effet des variations de périmètre	7	1
Effet de change	0	14
Autres	-5	-36
Total passif (actif) net à la clôture	1 979	2 746

Le gain actuariel net de 839 M€ constaté au 31 décembre 2022 résulte de la hausse des taux d'actualisation et d'inflation observée sur l'ensemble des zones monétaires et de l'ajustement des hypothèses démographiques et financières (taux d'adhésion à la CPA, taux d'augmentation des salaires, barème ACOSS relatif aux facilités de circulation – cf. note 5.1.9) et des écarts liés à l'expérience.

Le gain actuariel reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi s'élève à 564 M€. L'écart actuariel imputé en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 272 M€.

Au 31 décembre 2021, l'augmentation du coût des services rendus observée résultait principalement d'un accroissement du volume de jours épargnés sur les CET,

d'un changement d'estimation de la provision relative au risque chômage géré en auto-assurance par le groupe SNCF, et de la hausse du nombre de plans de départs volontaires recensés au 31 décembre 2021.

Le gain actuariel net de 334 M€ constaté sur 2021 résultait de la hausse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires et de l'ajustement des hypothèses démographiques (notamment des nouvelles tables de mortalité), financières et des écarts liés à l'expérience.

Le gain actuariel reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi s'élevait à 250 M€. L'écart actuariel imputé en résultat financier au titre des autres avantages à long terme était un produit net de 84 M€.

Les effets de change concernent principalement les régimes de retraite des filiales anglaises et résultent de la baisse de la parité Livre Sterling / Euro observée depuis le Brexit.

Enfin, la mise en œuvre en 2021 du changement de méthode induit par la décision de l'IFRIC validée par l'IASB, s'était traduite par une diminution de la provision relative aux indemnités de fin de carrière de 37 M€ dès l'ouverture de l'exercice 2021 : l'ajustement est présenté ci-dessus sur la ligne « Autres ». Celui-ci avait été comptabilisé en contrepartie d'une augmentation des capitaux propres à l'ouverture. Compte tenu de l'impact limité de ce changement de méthode, le groupe avait opté pour une approche simplifiée en comptabilisant l'incidence de ce changement à l'ouverture de l'exercice 2021.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2022, sont les suivantes :

31/12/2022 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	932	62	267	1 085	636	244	3 226
Coût des services rendus	40	1	5	39	93	53	232
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	0	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	0	-2
Coût financier	14	1	2	10	6	0	33
Ecarts actuariels générés sur la période	-12	-15	-88	-248	-233	-31	-628
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-17	-2	-8	-57	-33	-59	-177
Prestations payées par le fond	-12						-12
Effet des variations de périmètre	-14	0	0	0	0	1	-13
Effet de change	-33					1	-32
Autres	0	0	0	0	0	-6	-6
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	897	47	179	829	469	202	2 623
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>287</i>	<i>47</i>	<i>179</i>	<i>829</i>	<i>469</i>	<i>202</i>	<i>2 012</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>610</i>						<i>610</i>

31/12/2022 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	481
Rendement implicite des actifs de régime	8
Écarts actuariels générés sur la période	211
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	8
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-12
Effet des variations de périmètre	-20
Effet de change	-32
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	644
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0

31/12/2022 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	897	47	179	829	469	202	2 623
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-644	0	0	0	0	0	-644
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif (actif) net à la clôture	254	47	179	829	469	202	1 979
Actif disponible après effet du plafonnement	57						57
Total Passif à la clôture	311	47	179	829	469	202	2 036

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2021, étaient les suivantes :

31/12/2021 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	910	69	350	1 203	630	208	3 370
Coût des services rendus	44	2	-4	40	107	116	304
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	3	0	0	0	0	0	3
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	-3	0	0	0	0	0	-3
Coût financier	11	0	1	5	3	0	21
Écarts actuariels générés sur la période	-9	-6	-72	-106	-72	-10	-276
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-19	-2	-8	-57	-31	-70	-188
Prestations payées par le fond	-13	0	0	0	0	0	-13
Effet des variations de périmètre	2	0	0	0	0	-1	1
Effet de change	42					0	43
Autres	-37	0	0	0	0	0	-37
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	932	62	267	1 085	636	244	3 226
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	247	62	267	1 085	636	244	2 541
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	685						685

31/12/2021 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	394
Rendement implicite des actifs de régime	6
Ecart actuariels générés sur la période	58
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	8
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-13
Effet des variations de périmètre	0
Effet de change	28
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	481
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0

31/12/2021 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyanc e	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	932	62	267	1 085	636	244	3 226
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-481	0	0	0	0	0	-481
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif (actif) net à la clôture	451	62	267	1 085	636	244	2 746
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	451	62	267	1 085	636	244	2 746

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Obligations	128	87
Actions	500	369
Biens immobiliers	0	1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	2
Autres	13	22
Juste valeur totale des actifs du régime	644	481
<i>Dont marché actif</i>	643	484
<i>dont zone Euro</i>	8	12

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe.

5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de Geodis disposent de droits à remboursement (10 M€ au 31 décembre 2022, et 14 M€ au 31 décembre 2021). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont

comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice N+1, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2022 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	15
Contributions des salariés au fonds	6
Total Contributions à verser	20

31/12/2021 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	8
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	13

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées.

Est principalement concerné, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut des sociétés du Groupe.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme

tiers.

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.

Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre des exercices 2022 et 2021 est détaillée dans les tableaux ci-après.

Le coût des services rendus au titre de l'exercice s'élève à 232 M€. Cette charge ainsi que les autres éléments de variation, notamment la dés-actualisation de la dette, sont totalement couverts par le gain actuariel de 272 M€ imputé en résultat financier, résultant de la forte hausse des taux d'actualisation et d'inflation à la clôture (voir note 5.4).

31/12/2022	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps							Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Coût des services rendus	40		1	5	39	93	53	232	
Coût des services passés générés sur l'exercice	0		0	0	0	0	0	0	
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	0		0	0	0	0	0	0	
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0		0	0	0	0	0	0	
Effet des liquidations sur l'obligation	-2		0	0	0	0	0	-2	
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0							0	
Autres	0		0	0	0	0	-6	-6	
Résultat opérationnel courant	38		1	5	39	93	48	225	
Intérêt financier net du régime	6		1	2	10	6	0	24	
<i>Dont coût financier</i>	14		1	2	10	6	0	33	
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-8							-8	
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0							0	
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme					-7	-233	-31	-272	
Autres	1		0	0	0	0	0	1	
Résultat financier	7		1	2	3	-228	-31	-246	
Total Charge comptabilisée	45		2	8	42	-134	17	-21	

En 2021, l'augmentation du coût des services rendus observée sur la rubrique « CPA et CET » résultait de l'accroissement du volume de jours épargnés par les agents au sein du groupe.

L'augmentation du coût des services rendus observée sur la rubrique « Médailles du travail et autres avantages » résultait d'un changement d'estimation de la provision pour allocations de retours à l'emploi de l'auto-assurance

chômage du groupe SNCF (+37 M€), et de la hausse du nombre de plans de départs volontaires recensés au sein du groupe au 31 décembre 2021 (+17 M€).

La mise en œuvre du changement de méthode (cf. 1.2) induit par la décision de l'IFRIC, affectant la provision relative aux indemnités de fin de carrière, n'avait pas eu d'effet significatif sur le volume des charges de l'exercice.

31/12/2021					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
Coût des services rendus	44	2	-4	40	107	116	304
Coût des services passés générés sur l'exercice	3	0	0	0	0	0	3
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	3	0	0	0	0	0	3
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur l'obligation	-3	0	0	0	0	0	-3
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Résultat opérationnel courant	44	2	-4	40	107	116	304
Intérêt financier net du régime	5	0	1	5	3	0	15
<i>Dont coût financier</i>	11	0	1	5	3	0	21
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-6						-6
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				-2	-72	-10	-84
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	6	0	1	3	-70	-9	-68
Total Charge comptabilisée	50	2	-3	44	37	107	236

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,5 milliard d'euros au 31 décembre 2022 (1,5 milliard d'euros en 2021). Elle concerne pour l'essentiel le régime spécial de retraite du personnel au statut des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions, FRET SNCF, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés

immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

Les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme (rentes AT des actifs sur leur période d'activité, médailles du travail, CET et CPA) restent comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2022 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-162	-17	64	-347	-461
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	12	15	88	241	356
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	211				211
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	-4				-4
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	-2				-2
Autres	3	0	0	0	3
Écarts de réévaluation à la clôture	58	-1	152	-106	103

31/12/2021 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-220	-23	-8	-451	-702
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	9	6	72	105	192
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	58				58
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	1				1
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	-11				-11
Autres	1	0	0	0	1
Écarts de réévaluation à la clôture	-162	-17	64	-347	-461

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour actualiser les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi et aux avantages à long terme, est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie de maturité comparable à celle des engagements.

Table de mortalité

Depuis le 31 décembre 2013, les engagements relatifs à l'Action sociale et au régime différentiel de prévoyance des cadres au statut relevant des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et FRET SNCF sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite) construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPRP) et validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPRP, les tables de mortalité des autres régimes ont également été modifiées.

Ces changements de tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion. Depuis la réforme ferroviaire de 2015, les taux d'adhésion sont déterminés distinctement pour SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et FRET SNCF.

5.4.1.1 Hypothèses retenues pour les principaux régimes du Groupe

Les engagements envers le personnel des sociétés SNCF issues du groupe public ferroviaire représentent près de 85% du total Groupe : les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations ainsi que les données comparatives sont détaillées ci-après.

	31/12/2022	31/12/2021
Taux d'actualisation	3,61%	0,92%
Taux d'inflation	2,20%	1,80%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,20%	1,80%
Rentes Accidents du travail	2,20%	1,80%
Cessation progressive d'activité et CET fin d'activité	2,70%	2,37%
IDR et médailles du travail	2,70%	2,37%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070	CPR AT 2070
Rente AT veuves	CPRF 2070	CPRF 2070
Cessation progressive d'activité et CET fin d'activité	CPR80%H /20%F	CPR80%H /20%F
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F	CPR80%H /20%F
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Voyageurs	18,39%	22,14%
Taux d'adhésion au régime CPA - FRET SNCF	13,09%	20,98%
Taux d'adhésion au régime CPA - SA SNCF	7,71%	8,96%
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Gares et connexions	13,10%	14,55%
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Réseau	21,08%	25,46%

5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les engagements envers le personnel des autres filiales du Groupe, les principales hypothèses utilisées selon leur durée, pour les principales zones monétaires, ainsi que les données comparatives sont détaillées ci-après :

	31/12/2022					31/12/2021				
	Zone Euro		Grande Bretagne	Suède	Zone Euro	Grande Bretagne	Suède			
	Geodis CL Germany GmbH	Geodis France	Keolis	Eurostar	Geodis Holding Sweden AB	Geodis CL Germany GmbH	Geodis France	Keolis	Eurostar	Geodis Holding Sweden AB
Taux d'actualisation	3,93%	3,48%	3,28%	5,00%	4,00%	0,90%	0,70%	0,56%	1,90%	1,90%
Taux d'augmentation des salaires	3,50%	2,92%	4,44%	3,00%	3,00%	2,50%	2,76%	4,06%	2,80%	3,10%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	2,20%	3,30%	2,00%	1,60%	1,60%	1,80%	3,30%	2,10%

Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises.

Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier Marchandises et Logistique, ceux de la Grande Bretagne concerne Eurostar, filiale du métier Voyageurs.

5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non

distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée ;

- pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2022 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme (*)
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-164	-17	64	-347	-463				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-269	-4	9	-44	-308	-1	24	5	28
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	2	0	0	0	2	0	0	-1	-1
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	279	20	79	285	663	8	209	27	245
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	12	15	88	241	356	7	233	31	272
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	214				214				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	-3				-3				
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	211				211				
Effet de change	-2				-2				
Autres	3	0	0	0	3				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	60	-1	152	-106	105				
Total ajustements liés à l'expérience	-55	-4	9	-44	-94	-1	24	5	28
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	278	20	79	285	662	8	209	26	244

(*) Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2021 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme (*)
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-221	-23	-8	-451	-702				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	6	-1	33	17	56	1	31	5	37
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	1	2	6	39	48	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	1	5	33	48	88	1	41	5	47
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	9	6	72	105	192	2	72	10	84
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	58				58				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	58				58				0
Effet de change	-11				-11				0
Autres	1	0	0	0	1				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-164	-17	64	-347	-463				0
Total ajustements liés à l'expérience	64	-1	33	17	114	1	31	5	37
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	3	7	39	88	136	1	41	5	47

(*) Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

5.4.2.2 Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2022 selon l'évolution des hypothèses actuarielles.

31/12/2022 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,50pt	-60	-3	-12	-46	-12
Variation de - 0,50pt	66	3	13	52	13
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		1	7	25	
Variation de - 0,25pt		-1	-6	-24	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					11
Variation de - 1pt					-10

31/12/2021 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-48	-2	-12	-39	-19
Variation de - 0,25pt	48	2	13	42	20
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		2	12	41	
Variation de - 0,25pt		-2	-12	-39	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					15
Variation de - 1pt					-15

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont constitués des membres du comité de direction Groupe. Les rémunérations brutes imposables de ces dirigeants sont essentiellement des avantages à court terme.

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Avantages à court terme	4,0	3,9
Avantages à long terme	-	-
Avantages postérieurs à l'emploi	0,1	0,1
Indemnités de fin de contrat	-	0,2
Total	4,1	4,2

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE

La reprise de l'activité économique à partir du deuxième trimestre 2022 a permis d'alléger les tensions en matière de besoins de trésorerie.

Malgré cette reprise, l'incertitude à court et moyen terme demeure une source de volatilité sur les marchés financiers.

Par ailleurs, dans le cadre de la crise ukrainienne, le groupe SNCF respecte les différentes mesures restrictives adoptées par l'UE à l'égard de la Russie et de la Biélorussie. Le groupe n'a pas de contreparties bancaires directes situées en Russie ni en Biélorussie.

6.1.1 Financement et gestion de la trésorerie

Le groupe SNCF a toutefois poursuivi en 2022 les mesures mises en œuvre dès 2020 et qui sont résumées ci-après.

Adaptation des outils de prévision et de trésorerie

La Direction Financements et Trésorerie établit des prévisions de trésorerie mises à jour chaque semaine et intègre ainsi, quasiment en temps réel, de nouvelles hypothèses tenant compte de l'évolution de la situation économique et financière.

La Direction Financements et Trésorerie a poursuivi le suivi quotidien détaillé de l'évolution de sa trésorerie mis en place dès le début de la crise en 2020. Elle produit également un tableau de bord Liquidité pour assurer le suivi du risque de liquidité. Il est diffusé à la direction générale sur une base bimensuelle.

Ces adaptations combinées à une gestion proactive de la liquidité permettent d'assurer la disponibilité d'un socle de trésorerie à J+1 minimum de 1 Md€.

Réorganisation des circuits de trésorerie.

La Direction Financements et Trésorerie a poursuivi la réorganisation des circuits de trésorerie entamée en 2020 : accélération de la remontée du cash via le cash pooling des filiales, optimisation du BFR des filiales, suivi au plus près de la situation des filiales non cash poolées, ...

Elargissement des sources de financement

Pour rappel, le Groupe dispose des programmes de financement suivants :

- programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Md€ ;

– programme de Titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Md€

– programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 15 Md€.

Il dispose également d'une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility – RCF) d'un montant de 3,5 Md€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe.

Au 31 décembre 2022, SNCF SA a opéré deux opérations de financement :

– Un premier financement en juin sous la forme d'un placement privé de 31,5 M libellé en euro, de maturité 12 ans

– Un second financement en octobre sous la forme d'un placement public de 500M d'euros, de maturité 5 ans et au format Green Bond.

Le montant disponible de trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe s'établit à 9,5 Md€ au 31 décembre 2022.

Au 31 décembre 2022, le montant total des émissions de type green bond en vie s'élève à 8,1 Md€ en contrevaletur euro.

Ces emprunts ne comprennent pas de clauses de type «KPI linked bonds », appliquant ex-post des bonus/malus fonction de l'atteinte/ échec des cibles environnementales. Ils respectent des critères financiers et normatifs établis ex-ante et documentés dans un Framework disponible sur le site web de SNCF SA et étayé par une ou plusieurs méthodologie(s) carbone ad-hoc.

La nature « Green » des émissions est confirmée par (i) une SPO (Second Partie Opinion) annuelle établie par une agence de notation extra-financière dans le cadre d'une mission de SOP (Second Opinion Provider) et par (ii) une mission spécifique d'audit financier ayant pour objet de confirmer le fléchage des flux financiers vers des actifs éligibles (notion de « Use of Proceeds ») et du respect des critères de gestion issues du Framework.

6.1.2 Revue des couvertures de flux de trésorerie futurs et des covenants des contrats d'emprunts bancaires

Une analyse des transactions futures couvertes a été menée et n'a pas remis en cause le caractère hautement probable des flux futurs, ni les relations de couverture concernées. Il en est ainsi des relations de couverture portant sur les variations des cours des produits pétroliers et autres matières premières, ainsi que des relations de couverture des emprunts bancaires en CashFlow Hedge (CFH).

Le Groupe s'est également assuré que les impacts de la crise Covid-19 n'ont pas conduit à remettre en cause certains engagements ou covenants pouvant être présents dans des contrats d'emprunts bancaires, écartant ainsi le risque de non-respect des covenants au 31 décembre 2022.

6.1.3 Gestion du risque de crédit

Le groupe SNCF est exposé au risque de crédit en raison de la relation qu'il entretient d'une part avec les banques et autres établissements de crédit, et d'autre part avec ses clients.

Le risque de crédit vis-à-vis des établissements de crédit découle des dépôts et instruments financiers dérivés qui sont détenus auprès de ces sociétés. Ce risque est toutefois sécurisé.

Afin de limiter le risque de contrepartie, le cadre de gestion des risques n'autorise le groupe qu'à opérer avec des contreparties de bonne qualité et bénéficiant de

notations financières robustes. En outre, le risque de crédit induit par la hausse des taux est couvert par les conventions de collatéralisation prévoyant des appels de marge hebdomadaires.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à surveiller les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 31 décembre 2022.

6.2 GESTION DE LA RÉFORME DES TAUX D'INTÉRÊTS DE RÉFÉRENCE

La mise en œuvre de la réforme fondamentale des taux de référence s'est finalisée au cours de l'exercice 2022 avec la signature des derniers avenants aux contrats indexés sur l'EONIA. Ces avenants ont donné lieu à la réception de soultes pour des montants très peu significatifs.

Tous les contrats ont dorénavant été amendés et le groupe confirme que la réforme des taux de référence n'a pas d'effet significatif sur ses états financiers, ni sur sa gestion des risques, et ne remet pas en cause sa comptabilité de couverture.

6.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

L'EFN est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie.

L'EFN exclut les éléments suivants :

- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 et sont présentés en note 5.
- Les actifs et passifs financiers de concessions, car ils rémunèrent une prestation de transport ou le droit d'utiliser une infrastructure dans le cadre d'un accord de concession.
- Les créances financières de location et les obligations locatives qui rémunèrent le droit d'utilisation accordé sur un actif sous-jacent dans le cadre d'un contrat de location.
- Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net.
- Les placements dans les instruments de capitaux propres, correspondant aux participations non consolidées.
- Les actifs et passifs financiers issus des contrats de type partenariats publics privés sous réserve qu'ils reflètent en substance une relation de prêteur – emprunteur.

6.3.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- les intérêts payés sur la dette financière du Groupe ;
- les produits de la créance sur la CDP (voir note 6.3.2.1) ;
- et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-138	69	-207
Gains et pertes sur instruments dérivés	-555	543	-1 098
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	474	-500	975
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	-6	-1	-4
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	-2	0	-2
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	6	7	-1
Autres gains et pertes de juste valeur	-56	21	-77
Coût de l'endettement financier net	-439	-918	479
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>1 019</i>	<i>769</i>	<i>250</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-1 445</i>	<i>-1 608</i>	<i>163</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur instruments financiers à la juste valeur par capitaux propres</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>-2</i>
Autres charges et produits financiers	-157	-117	-40
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives</i>	<i>-152</i>	<i>-143</i>	<i>-9</i>
Coût de l'endettement financier net et autres	-734	-966	232

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Charges financières	-2 765	-2 176	-589
Produits financiers	2 032	1 210	821
Coût de l'endettement financier net et autres	-734	-966	232

6.3.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur. Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

La classification et l'évaluation des actifs financiers requièrent de procéder à l'analyse des flux de trésorerie générés par ces actifs, et du modèle de gestion qui leur est appliqué.

L'analyse des flux de trésorerie consiste à définir si l'actif financier génère uniquement des flux de remboursement du principal et des versements d'intérêts associés. Ces actifs sont dits SPPI (Seulement Paiement du Principal et de ses Intérêts).

L'analyse du modèle de gestion a pour effet de déterminer si l'actif financier est détenu par le Groupe afin de :

- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier;
- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier et suite à sa vente ;

- Tout autre objectif de détention, notamment pour des raisons de transaction et d'optimisation à court terme.

Cette double analyse est de nature à déterminer la méthode d'évaluation applicable à chaque actif financier :

- Evaluation au coût amorti ;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie des autres éléments du résultat global;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Par ailleurs, les instruments de dette à l'actif (prêts, créances, obligations et autres titres) évalués au coût amorti sont soumis au modèle de dépréciation pour pertes attendues. Ces dépréciations, représentatives du risque de crédit de la contrepartie, sont comptabilisées par la contrepartie du compte de résultat dès l'octroi des prêts et créances ou acquisition des titres, sans qu'une indication objective de dépréciation ne soit identifiée. Elles sont estimées à hauteur des pertes de crédit que le Groupe s'attend à subir sur un horizon d'un an, sur la base des données historiques ou de la notation financière de la contrepartie. En cas de dégradation significative du risque de crédit, elles sont réévaluées de manière à représenter la perte attendue sur la durée de vie de l'actif financier. Le Groupe ne comptabilise pas de dépréciation pour pertes

attendues sur les actifs financiers suivants :

- Les actifs détenus vis-à-vis d'une contrepartie publique présentant un risque de crédit négligeable ;
- Les actifs détenus vis-à-vis d'une entité entrant dans le périmètre de consolidation du Groupe ;
- Les actifs dont la perte attendue estimée n'est pas significative.

En cas d'indication objective d'une dépréciation, matérialisée par une baisse significative ou durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est comptabilisée par le résultat, représentant la perte de valeur avérée. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale de l'instrument dérivé.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts cours non échus.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2022			Instruments financiers					Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Non courant	Courant	EFN	A la juste valeur par capitaux propres		A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe			
				Au coût amorti					Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
En millions d'euros												
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 791	268	2 059	-	2 059	-	-	2 059	2 059	-	2 059	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 909	3 786	36 695	-	36 695	-	-	36 695	31 012	-	31 012	-
Cash collatéral actif	-	962	962	-	962	-	-	962	962	-	962	-
Autres prêts et créances	914	37	951	-	951	0	-	951	952	0	952	0
Actifs financiers de concession	1 531	235	-	-	1 767	-	-	1 767	1 924	-	1 924	-
Créances financières de location	9	1	-	-	9	-	-	9	-	-	-	-
Titres de dettes	46	-	46	-	-	46	-	46	46	-	46	-
Sous-total instruments de dette	37 201	5 289	40 713	-	42 443	46	-	42 489	36 955	0	36 955	0
Actifs de retraite	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	268	0	-	245	-	23	-	268	268	-	-	268
Instruments de transaction	-	16	16	-	-	16	-	16	16	0	16	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	801	426	1 227	-	-	-	1 227	1 227	1 227	-	1 227	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	115	134	249	-	-	249	-	249	249	-	249	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	9 874	9 874	-	-	9 874	-	9 874	9 874	8 397	1 433	44
Total des actifs financiers courants et non courants	38 452	15 739	52 079	245	42 443	10 208	1 227	54 124	48 589	8 397	39 879	313
Emprunts obligataires	53 866	7 715	61 581	-	61 518	63	-	61 581	63 073	-	63 073	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 188	188	3 376	-	3 376	-	-	3 376	3 752	-0	3 752	-
Dettes de financement des immobilisations	123	1	123	-	123	-	-	123	123	-	123	-
Sous-total emprunts	57 177	7 903	65 080	-	65 017	63	-	65 080	66 948	-0	66 948	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	45 449	6 157	51 606	-	51 606	-	-	51 606	51 514	0	51 514	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	9 517	1 699	11 216	-	11 216	-	-	11 216	12 828	-	12 828	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 149	46	2 195	-	2 195	-	-	2 195	2 542	-	2 542	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	63	0	63	-	-	63	-	63	63	-	63	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 815	29	1 844	-	-	-	1 844	1 844	1 844	-	1 844	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	108	47	155	-	-	155	-	155	155	-	155	-
Emprunts et dettes financières	59 100	7 979	67 079	-	65 017	218	1 844	67 079	68 947	-0	68 947	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 028	1 028	-	1 028	-	-	1 028	1 025	389	636	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 383	-	-	1 383	-	-	-	1 383	1 383	-	-	1 383
Obligations locatives	3 131	993	-	-	4 124	-	-	4 124	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 848	279	2 126	-	2 126	-	-	2 126	2 126	-	2 126	-
Subvention financière	6 285	-	6 285	-	6 285	-	-	6 285	6 285	-	6 285	-
Passifs financiers de concession	53	2	-	-	55	-	-	55	55	-	55	-
Total des passifs financiers courants et non courants (***)	71 799	10 281	76 519	1 383	78 635	218	1 844	82 080	79 821	389	78 050	1 383
Endettement financier net du groupe (****)	30 656	-6 217	24 439	-	33 789	-9 967	617	24 440	31 987	-8 009	40 040	-44

(*) Les instruments présentés en dérivés de transaction correspondent essentiellement à des opérations de couverture économique de la dette du Groupe.

(**) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 56 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

(***) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée.

(****) L'État a repris 10 Md€, en valeur nominale de remboursement, de la dette de SNCF Réseau.

31/12/2021				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments				A la juste valeur par capitaux propres	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
En millions d'euros				Non courant	Courant	EFN						
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 956	268	2 224	-	2 224	-	2 224	2 224	-	2 224	-	
Créance sur la Caisse de la dette publique	25 685	2 508	28 193	-	28 193	-	28 193	34 721	-	34 721	-	
Cash collatéral actif	-	1 401	1 401	-	1 401	-	1 401	1 401	-	1 401	-	
Autres prêts et créances	1 091	37	1 128	-	1 127	0	1 128	1 126	0	1 125	1	
Actifs financiers de concession	1 653	124	-	-	1 776	-	1 776	1 807	0	1 807	-	
Créances financières de location	9	0	-	-	9	-	9	-	-	-	-	
Titres de dettes	85	-	85	-	-	85	85	85	-	85	-	
Sous-total prêts et créances	30 478	4 338	33 030	-	34 731	85	34 816	41 363	0	41 362	1	
Actifs de retraite	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Placements dans des instruments de capitaux propres	285	0	-	262	-	23	285	285	8	-	277	
Instruments de transaction	-	14	14	-	-	14	14	14	14	-	-	
Juste valeur positive des dérivés de couverture	1 223	47	1 269	-	-	1 269	1 269	1 269	-	1 269	-	
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	364	137	501	-	-	501	501	501	-	501	-	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	10 772	10 772	-	-	10 772	10 772	10 772	9 197	1 575	0	
Total des actifs financiers courants et non courants	32 364	15 308	45 587	262	34 731	11 395	1 269	47 657	54 204	9 219	44 707	278
Emprunts obligataires	60 158	5 935	66 093	-	66 023	70	66 093	77 063	-	77 063	-	
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 133	260	3 393	-	3 393	-	3 393	3 805	0	3 805	-	
Dettes de financement des immobilisations	120	-0	120	-	120	-	120	119	-	119	-	
Sous-total emprunts	63 411	6 195	69 606	-	69 536	70	69 606	80 987	0	80 987	-	
<i>dont :</i>												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	48 657	4 423	53 079	-	53 079	-	53 079	64 209	0	64 209	-	
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	12 061	1 534	13 595	-	13 595	-	13 595	13 785	-	13 785	-	
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 624	238	2 862	-	2 862	-	2 862	2 924	-	2 924	-	
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	69	0	70	-	-	70	70	70	-0	70	-	
Juste valeur négative des dérivés de couverture	2 421	22	2 443	-	-	2 443	2 443	2 443	-	2 443	-	
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	279	91	370	-	-	370	370	370	-	370	-	
Emprunts et dettes financières	66 111	6 308	72 419	-	69 536	439	2 443	72 419	83 800	0	83 800	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 291	2 291	-	2 291	-	2 291	2 292	389	1 904	-	
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	867	-	-	867	-	-	867	867	-	-	867	
Obligations locatives	2 677	902	-	-	3 580	-	3 580	-	-	-	-	
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	2 008	279	2 287	-	2 287	-	2 287	2 287	-	2 287	-	
Subvention financière	4 886	-	4 886	-	4 886	-	4 886	4 886	-	4 886	-	
Passifs financiers de concession	133	2	-	-	135	-	135	135	-	135	-	
Total des passifs financiers courants et non courants (**)	76 683	9 782	81 883	867	82 715	439	2 443	86 465	94 268	389	93 012	867
Endettement financier net du groupe	42 601	-6 306	36 296	-	46 055	-10 933	1 174	36 297	41 154	-8 823	49 977	-1

(*) Les instruments présentés en dérivés de transaction correspondent essentiellement à des opérations de couverture économique de la dette du Groupe.

(**) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 60 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

(***) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée

6.3.2.1 Actifs financiers au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Créances et dettes de partenariat public privé (PPP)

Dans le cadre de son activité infrastructure, le groupe est entré dans des contrats de partenariat public privé (PPP) via SNCF Réseau pour les projets relatifs :

- À la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays-de-Loire (BPL) avec le constructeur Eiffage.

- À la LGV pour le Contournement Nîmes Montpellier (CNM) avec le constructeur Oc'Via.

- Au Global System for Mobile communication for Railways (GSM-R) avec le constructeur Synerail.

Une partie des projets est pré financée par les constructeurs, lesquels projets sont subventionnés par l'État et les collectivités territoriales. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, le Groupe a constaté en conséquence :

– Le montant des subventions à appeler auprès de l'État et des collectivités territoriales sur la ligne « Créances des partenariats publics privés » au sein de ses actifs financiers courants et non courants, dont 979 M€ pour BPL, 962 M€ pour CNM et 119 M€ pour GSM-R (respectivement 1 026 M€, 1 083 M€ et 193 M€ au 31 décembre 2021).

– Les montants dus aux constructeurs sur la ligne « Dettes des partenariats publics privés » au sein de ses passifs financiers courants et non courants.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit les subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, année d'achèvement des projets. Concernant GSM-R, le montant de la subvention reçue est inférieur à la dette financière associée car le projet n'est pas subventionné à 100%. Les échéanciers de paiement sont les mêmes pour les créances et les dettes et pour l'ensemble des projets concernés.

Les informations relatives aux investissements réalisés et subventions d'investissement constatées sont données en notes 4.2.2.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP CNM et BPL. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

Créance sur la caisse de la dette publique

Créance portée par SNCF SA (issue de SNCF Mobilités)

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF SA (anciennement SNCF Mobilités), il avait été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

À l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

– restait endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées ;

– détenait une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006, à savoir :

– la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;

– les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés.

Créance portée par SNCF Réseau

Suite à la Réforme issue du nouveau pacte ferroviaire entrée en vigueur au 01/01/2020, la loi de finance initiale (LFI) 2020 a posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 25 Mds€ à effet au 1^{er} janvier 2020. L'État a annoncé en parallèle que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire de 10 Mds€ à effet au 1^{er} janvier 2022 qui a été confirmée par la LFI 2022.

Au 1^{er} janvier 2020, cette opération de reprise de dette s'est réalisée en deux temps :

– mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 25 Mds€ de nominal entre SNCF Réseau et la CDP prenant effet au 1^{er} janvier 2020;

– substitution de l'État au bénéfice de SNCF Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon par l'État de sa créance sur SNCF Réseau, également au 1^{er} janvier 2020.

Cette opération s'est traduite comptablement :

– Par la comptabilisation en valeur de marché de la créance et de la dette miroir intégrant une survaleur de 6,1 Mds€, à l'actif et au passif, par rapport à la valeur nominale de reprise de 25 Mds€

– Concomitamment par la comptabilisation de l'abandon de sa créance par l'État par (i) incorporation aux réserves du montant correspondant à la valeur nominale de la dette reprise, soit 25 Mds€ et (ii) par la matérialisation au passif du bilan d'une subvention de nature financière correspondant au différentiel entre le taux d'intérêt moyen du stock de dette de Réseau et le taux de marché en vigueur.

À compter du 1^{er} janvier 2020, la créance sur la CDP suit les règles de comptabilisation des actifs financiers comptabilisés au coût amorti. Parallèlement, la subvention financière est reprise en résultat de manière actuarielle au même rythme que le recyclage en résultat de la survaleur attachée à la créance via le calcul du coût amorti.

En conséquence, l'impact en résultat financier de cette opération est un produit financier net parfaitement miroir de la charge financière effectivement supportée par SNCF Réseau pour la quote-part de sa dette historique reprise par l'État.

Les remboursements de la créance CDP par l'État viennent compenser les remboursements de sa dette par SNCF Réseau.

La reprise de la dette complémentaire de 10 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2022 a été comptabilisée selon les mêmes schémas comptables, intégrant une survaleur de 2,2 Md€.

Autres prêts et créances

Les autres prêts et créances incluent les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (hors « cash collatéral actifs ») ainsi que le portage « EOLE ». Pour l'essentiel, ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE). Lorsqu'ils

sont non SPPI, ces actifs sont évalués à leur juste valeur (voir note 6.3.2.3).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

6.3.2.2 Actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres

Les instruments de dette à l'actif (autres prêts et créances, titres de dette), dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le double objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie et le produit de leur cession ultérieure, sont comptabilisés à leur juste valeur par la contrepartie des capitaux propres recyclables.

Les instruments de capitaux propres (actions et participations non consolidées) peuvent être évalués à la juste valeur par capitaux propres non recyclables sur choix irrévocable du Groupe. Ce choix est effectué titre par titre. Les placements dans des instruments de capitaux propres comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 245 M€ (0 M€ au 31 décembre 2021), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et qui ne sont pas destinés à être cédés.

Ces titres de participation sont évalués à la juste valeur à chaque clôture, et les variations de juste valeur sont portées directement dans les capitaux propres, dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Elle est ainsi évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque les prix de transactions similaires sont observables sur le marché, et, à défaut, suivant le niveau 3, notamment sur la base des perspectives de rentabilité ou de la quote-part des capitaux propres lorsqu'elle donne une bonne indication de la valeur de marché de la participation. En cas de cession, les montants constatés en capitaux propres ne sont pas repris en résultat. La plus ou moins-value réalisée est ainsi maintenue dans les capitaux propres.

Ces instruments ne font l'objet d'aucune dépréciation pour perte de valeur.

6.3.2.3 Actifs à la juste valeur par le résultat

Les actifs financiers qui ne génèrent pas que des flux de remboursement du principal et de ses intérêts (non SPPI), ainsi que ceux détenus pour en tirer un profit à court terme (actifs de transaction), sont comptabilisés à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Les actifs dits non SPPI comprennent les obligations remboursables en actions, les parts détenues par le Groupe dans les fonds de capital investissement, ainsi que les actions et titres de participation pour lesquels le Groupe n'a pas fait le choix d'une évaluation à la juste valeur par la contrepartie des capitaux propres (voir note 6.2.2.2).

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie quand les critères requis sont réunis.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa

performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

6.3.2.4 Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers sont évalués selon l'une des modalités suivantes :

- A la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat pour les passifs émis à des fins de transaction et ceux que le Groupe choisit d'évaluer à la juste valeur sur option lorsque les critères requis sont réunis;
- Au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif (TIE) pour les autres passifs financiers.

Au 31 décembre 2022, le Groupe ne détient pas d'instruments de dette évalués à la juste valeur par capitaux propres.

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés. L'encours de ces dépôts (cash collatéral passif) est inclus dans l'agrégat « Dettes de trésorerie passive ».

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). Cette option est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier, hormis la composante du risque de crédit propre qui est à comptabiliser directement dans les capitaux propres. Cette option ne concernant que des dettes de SNCF SA, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Elle est évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque l'engagement provient d'une transaction récente, et, à défaut, suivant le niveau 3. Le passif

financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres

6.3.2.5 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois(*)	6 668	7 391	-723
Disponibilités	3 206	3 381	-175
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	9 874	10 772	-898
Intérêts courus à payer	-1	-1	0
Concours bancaires courants	-387	-387	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	9 486	10 384	-898

(*) Y compris dépôts et billets de trésorerie

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent à 5 248 M€ au 31 décembre 2022 (5 796 M€ au 31 décembre 2021).

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques

qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 6 188 M€ en 2022 (4 415 M€ en 2021). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 5 883 M€ (3 129 M€ en 2021).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 2 419 M€ en 2022 (positifs de 52 M€ en 2021).

– Les décaissements proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels, y compris intérêts d'emprunts capitalisés pour -7 917 M€ en 2022 (-8 451 M€ en 2021) ; ils sont détaillés en note 4.2 ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 1 805 M€ en 2022 (1 853 M€ en 2021) ;
- une variation des actifs de trésorerie pour -440 M€ en 2022 (-1 079 M€ en 2021) ;
- des incidences des variations de périmètre pour -559 M€ en 2022 (130 M€ en 2021).

– Ils sont compensés par :

- des incidences des variations de périmètre pour 738 M€ en 2022 (2 082 M€ en 2021) ;
- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 246 M€ en 2022 contre 367 M€ en 2021 ;
- des subventions d'investissement reçues pour 4 518 M€ en 2022 contre 4 866 M€ en 2021 ;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 1 709 M€ en 2022 contre 2 003 M€ en 2021.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 4 679 M€ en 2022 (ils étaient négatifs de 1 585 M€ en 2021). Ils proviennent principalement :

– du paiement des intérêts financiers nets pour 736 M€ (921 M€ en 2021) ;

– des remboursements de dettes de trésorerie pour -1 245 M€ (contre des remboursements de -636 M€ en 2021) ;

– de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 2 444 M€ (2 747 M€ en 2021).

Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à -2 980 M€ (-1 271 M€ en 2021) ;

– de nouveaux emprunts, nets des frais et primes d'émission, pour 1 325 M€ (3 942 M€ en 2021).

6.3.2.6 Rapprochement avec les flux de trésorerie des activités de financement

Le tableau ci-après fait le lien entre les variations des postes de dette nette au bilan et les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

En millions d'euros	31/12/21	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					31/12/22
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variation de juste valeur	Variation des taux de change	Variation de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	85 942	1 325	-5 426	-134	-237	-1 031	3	-1 245	-861	-61	31	1 052	2 279	81 637
Emprunts obligataires	66 093	531	-4 474	0	-202	0	0	0	-373	0	0	0	6	61 581
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 393	790	-952	0	3	0	0	0	30	-58	57	0	112	3 376
Dettes de financement des immobilisations	120	4	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	123
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	1 903	0	0	0	0	0	0	-1 245	-27	-1	9	0	1	640
Obligations locatives	3 580	0	0	0	0	-1 031	3	0	553	-3	-34	1 052	4	4 124
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	867	0	0	0	0	0	0	0	516	0	0	0	0	1 383
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 287	0	0	-134	0	0	0	0	-27	0	0	0	0	2 126
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	2 813	0	0	0	-38	0	0	0	-761	0	0	0	-14	1 999
Subvention financière	4 886	0	0	0	0	0	0	0	-772	0	0	0	2 170	6 285
Actifs (B)	32 231	0	-2 983	-134	44	0	0	0	-1 024	-1	11	0	12 139	40 283
Créance sur la Caisse de la dette publique	28 193	0	-2 980	0	100	0	0	0	-788	0	0	0	12 170	36 695
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 224	0	0	-134	0	0	0	0	-31	0	0	0	0	2 059
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7
Dépôts et cautionnements	39	0	-3	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	46
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 770	0	0	0	-57	0	0	0	-205	0	0	0	-32	1 476
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-455	0	-152	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	0	-2 131	0	-152	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	1 676	0	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	53 710	1 325	-2 444	0	-736	-1 031	-149	-1 245	163	-61	21	1 052	-9 860	41 354

En millions d'euros	31/12/20	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					31/12/21
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variation de juste valeur	Variation des taux de change	Variation des périmètres	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	88 847	3 942	-4 014	-282	-2	-965	0	-636	-1 342	152	-594	976	-138	85 942
Emprunts obligataires	65 887	2 787	-3 128	0	8	0	0	0	532	0	0	0	6	66 093
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 195	1 155	-886	0	0	0	0	0	-25	91	30	0	-166	3 393
Dettes de financement des immobilisations	123	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3	120
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 493	0	0	0	0	0	0	-636	46	0	0	0	1	1 903
Obligations locatives	4 015	0	0	0	0	-965	0	0	113	58	-624	976	6	3 580
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	812	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0	867
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 439	0	0	-282	0	0	0	0	131	0	0	0	0	2 287
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	4 399	0	0	0	-9	0	0	0	-1 599	3	0	0	19	2 813
Subvention financière	5 480	0	0	0	0	0	0	0	-594	0	0	0	0	4 886
Actifs (B)	34 514	0	-1 268	-279	-9	0	0	0	-735	1	0	0	6	32 231
Créance sur la Caisse de la dette publique	30 076	0	-1 271	0	-2	0	0	0	-610	0	0	0	0	28 193
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 376	0	0	-279	0	0	0	0	127	0	0	0	0	2 224
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-1	5
Dépôts et cautionnements	34	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 023	0	0	0	-8	0	0	0	-252	0	0	0	7	1 770
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-928	0	-143	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	0	-2 035	0	-143	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	1 107	0	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	54 332	3 942	-2 747	-4	-921	-965	-143	-636	-606	150	-594	976	-144	53 711

6.3.2.7 Dette qualifiée en dette d'État

Dans un communiqué de presse publié le 6 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, en accord avec Eurostat, de reclasser SNCF Réseau en administration publique (APU), au sens maastrichtien, à compter de l'année 2016, en considérant désormais que cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'État français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par le groupe SNCF.

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées

6.4 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques financiers au sein du Groupe est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Plus précisément, il définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention.

À ce titre, SNCF SA a accompagné Keolis en 2022 pour l'extension de leur Credit Revolving Facility d'un montant de 670 M€ jusqu'en 2027, pour la renégociation de leur prêt à terme (Term Loan Sustainable) d'un montant de 600 M€ maturité 2026, et pour initier la mise en place d'un prêt bancaire début 2023 de 100 M€ dans le cadre de son refinancement. Ces opérations permettent à Keolis de maintenir une liquidité robuste en diversifiant ses sources de financement, en réduisant son risque de refinancement et en rationalisant le nombre de ses lignes de crédit. SNCF SA veille au respect quotidien du cadre de gestion des risques financiers par l'élaboration de reportings journaliers.

Émetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Un système de cash pooling des comptes bancaires a également été mis en place avec 22 filiales du groupe.

6.4.1 Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. La structure cible de l'endettement long terme à de 90% à taux fixe minimum validée par le Conseil d'administration de SNCF SA a été maintenue courant 2022. Un intervalle limité de +/- 3 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Après la crise sanitaire de 2020/2021, l'économie mondiale traverse depuis l'année 2022 une crise caractérisée par des difficultés d'approvisionnement importantes, un choc d'inflation et des hausses de taux sans précédent plusieurs décennies. Pour autant, l'exposition au risque de taux du Groupe reste maîtrisée.

Pour pouvoir gérer la répartition de sa dette par type de taux, le Groupe utilise des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général susvisé.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe (SNCF SA et SNCF Réseau) au 31 décembre 2022 est de 88,18 % comparée à 89,96 % au 31 décembre 2021. Cette répartition est suivie quotidiennement.

Sur ce même périmètre, le coût de la dette long terme nette de créance CDP s'établit à 2,49 % pour l'exercice 2022 contre 2,71 % pour l'exercice 2021.

Dans le cadre de la gestion de son risque de taux, SNCF SA est également autorisée à réaliser des opérations de pré-couverture d'émissions futures.

La SNCF a ainsi initié, dans la limite de ce que le Cadre Général des Risques permet, une campagne de pré-couverture d'une potentielle évolution des taux à la hausse des financements annuels long-terme 2022 à 2024 :

- Pré-couverture des financements 2022 d'un montant total de 500M€ via 6 swaps de taux, débouclés en date d'une émission obligatoire du même montant en octobre. Cette opération de débouclage a engendré une réception d'une soule de l'ordre de 51,5M€
- Pré-couverture au 31/12/2022 des émissions futures de 2023 via 6 swaps de taux d'un montant notionnel total de 600M€
- Pré-couverture au 31/12/2022 des émissions futures 2024 via 6 swaps de taux d'un montant notionnel total de 300M€.

Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur ;
- aux dettes en juste valeur sur option ;
- aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

en millions d'euros	31/12/2022				31/12/2021			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	24	0	-24	0	23	0	-24	0
Dettes en juste valeur sur option	1	0	-1	0	2	0	-2	0
Dérivés non qualifiés de couverture	0	0	0	0	0	0	-2	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	36	418	-30	-464	40	662	-47	-747
Total	62	419	-56	-465	65	662	-74	-748

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
Taux fixe	56 492	61 113	58 883	61 988
Taux variable	4 316	4 472	3 742	5 256
Taux d'inflation	4 273	4 021	2 456	2 362
Total des emprunts	65 080	69 606	65 081	69 606

6.4.2 Opérations de couverture économique

Les instruments dérivés de taux présentés sur la ligne instruments de transaction sont tous relatifs à des opérations de couverture économique. Les opérations

peuvent être décomposées en deux groupes de stratégie de couverture de taux de la dette, dont les nominaux et les justes valeurs au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021 sont présentés ci-dessous :

en millions d'euros		31/12/2022			
		Nominal	Valeur comptable à l'actif	Valeur comptable au passif	Valeur comptable total
Swaps de variabilisation de la dette du Groupe	(1)	3 376	119	59	62
Swaps de refixation de la dette variabilisée		3 376	53	52	
Cross currency swaps en couverture de dette en option de juste valeur	(2)	61	0	1	-1
Swaps de couverture économique de la dette	(3)	100	6	6	0
Total		6 913	178	118	60

en millions d'euros		31/12/2021			
		Nominal	Valeur comptable à l'actif	Valeur comptable au passif	Valeur comptable total
Swaps de variabilisation de la dette du Groupe	(1)	3 376	454	0	98
Swaps de refixation de la dette variabilisée		3 376	0	357	
Cross currency swaps en couverture de dette en option de juste valeur	(2)	61	7	0	7
Swaps de couverture économique de la dette	(3)	220	1	13	-11
Total		7 033	463	369	93

(1) Avant le passage à la norme IFRS 9, le Groupe a refixé des dettes couvertes par des swaps receveur taux fixe payeur taux variable par la mise en place de swap inverses. La relation n'a pas pu être qualifiée de couverture car la combinaison d'instruments n'était pas éligible à la qualification de couverture selon la norme IAS 39. Les swaps de variabilisation et de refixation sont parfaitement adossés et n'expose pas le Groupe au risque de taux. Les swaps de variabilisation et les swaps de refixation sont comptabilisés comme des instruments de transaction, les swaps de variabilisation ayant été déqualifiés à la mise en place des swaps de refixation. Les impacts de ces swaps sont non significatifs dans le résultat financier du Groupe, la variation de juste valeur étant compensée par le produit net des intérêts.

(2) Des instruments dérivés ont été mis en place, en couverture économique d'une dette comptabilisée à la juste valeur par résultat (option de juste valeur). Les variations de juste valeur des dérivés comptabilisés en résultat étaient compensées par la variation de juste valeur des dettes couvertes comptabilisées en résultat. Ces opérations ne génèrent pas de volatilité en résultat.

(3) Ce poste comprend des instruments dérivés en couverture économique de la dette n'ayant pas été qualifiés comptablement de couverture. Ces opérations ne génèrent pas de volatilité significative en résultat.

6.4.3 Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
Euro	55 169	57 802	64 372	68 728
Franc suisse	1 201	1 228	0	0
Dollar américain	2 021	3 262	112	114
Dollar canadien	201	223	0	0
Livre sterling	5 053	5 464	508	625
Yen	538	657	0	0
Dollar australien	373	396	43	64
Dollar hong-kong	175	165	0	0
Couronne norvégienne	51	60	0	0
Couronne suédoise	254	275	0	0
Dollar de Singapour	0	0	0	0
Autres	44	75	44	75
Total des emprunts	65 080	69 606	65 080	69 606

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change

6.4.4 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers ou plus largement d'énergie. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

– Chez Keolis, 6 tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 8 100 tonnes de gasoil au 31 décembre 2022, ont été mis en place par Keolis SA et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels sont comptabilisés en tant que créances d'exploitation et présentent une juste valeur de 0,2 M € à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 30 juin 2023 et le 31 décembre 2023.

Pour rappel, Keolis avait mis en place et désigné en tant que couverture de flux de trésorerie 9 tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 9 850 tonnes de gasoil au 31 décembre 2021. Ces tunnels présentaient une juste valeur de + 0,8 M € à fin décembre.

– SNCF Énergie, en sa qualité de fournisseur d'électricité aux filiales du Groupe pour les besoins d'énergie de traction sur le réseau français, contractualise des contrats à terme auprès du marché ou des organismes régulateurs.

Lorsque les volumes contractualisés sont destinés exclusivement à couvrir les besoins physiques du Groupe, ils ne font pas l'objet d'une qualification en dérivés, en vertu de l'exemption dite « pour usage propre » prévue par la norme IFRS 9.

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF SA émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change, généralement mise en place dès l'émission des emprunts. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, le risque de change lié aux ressources levées en devises est également couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les achats à terme d'électricité en base annuelle hors quotas ARENH effectués par SNCF Énergie sont qualifiés de transactions de couverture de flux de trésorerie. L'objectif de la stratégie demeure celui de couvrir le prix d'achat d'électricité et d'acheter l'énergie au moindre coût.

En revanche, et de manière marginale, lorsque les volumes peuvent faire l'objet d'un débouclage sur le marché dans un objectif d'optimisation financière, ils sont qualifiés de dérivés de transaction.

6.4.5 Gestion du risque de contrepartie

Le Groupe est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de d'instruments dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter. Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondant aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF SA. Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement. Afin de couvrir le risque de contrepartie au titre de leurs instruments financiers dérivés, SNCF Réseau et SNCF SA procèdent à des appels de marge hebdomadaires auprès de leurs contreparties financières. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec

chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau et SNCF SA sont en risque.

Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.5.2.

6.4.5.1 Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (billets de trésorerie, « commercial paper »), et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Portefeuille des placements dans les instruments de capitaux propres

Les placements dans les instruments de capitaux propres sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés. Une juste valeur de ces instruments est déterminée à chaque clôture.

6.4.5.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les instruments dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre de gestion des risques financiers précise la procédure d'agrément des contreparties au titre des dérivés. Celle-ci repose sur une analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa zone géographique d'appartenance. La consommation de la limite autorisée, fondée pour les placements sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting. Concernant les instruments dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les modalités de gestion du collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec d'une part SNCF SA et SNCF Réseau d'autre part, afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces derniers sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation lorsqu'ils sont qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9.

Au 31 décembre 2022, ils sont actifs pour 53 M€ (226 M€ au 31 décembre 2021) et passifs pour 62 M€ (1 M€ au 31 décembre 2021). La colonne « Cash collatéral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2022 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets	Montants non compensés au bilan		Montants nets
			présentés au bilan	Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 546	0	1 546	325	888	334
Instruments financiers dérivés passifs	2 078	0	2 078	840	886	352
Position nette sur instruments dérivés	-532	0	-532	-515	1	-19

31/12/2021 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets	Montants non compensés au bilan		Montants nets
			présentés au bilan	Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 996	0	1 996	375	1 068	553
Instruments financiers dérivés passifs	2 814	0	2 814	1 345	1 056	413
Position nette sur instruments dérivés	-818	0	-818	-971	12	140

6.4.6 Gestion du risque de liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, sur la qualité de sa signature et sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF SA bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées et monétisation de créances).

SNCF SA assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de Neu-CP (anciennement billets de trésorerie) d'un montant maximal de 3 000 M€, utilisé à hauteur de 664,2 M€ au 31 décembre 2022 (1 333 M€ au

31 décembre 2021) et en moyenne à hauteur de 662,4 M€ pendant l'exercice 2022.

SNCF SA a mis en place pour se financer sur les marchés financiers long terme un programme EMTN d'un plafond de 15 milliards d'euros. Au 31 décembre 2022, ce programme a un encours de 9,2 milliards d'euros.

En 2022, la SNCF a financé 531,5 M€ sur les marchés, en 2 opérations à long terme. SNCF SA a mis en place début 2020 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 5 000 M€. Il est utilisé à hauteur de 210,7 M€ au 31 décembre 2022, et a été utilisé en moyenne à hauteur de 463,3 M€ pendant l'exercice 2022.

En outre, SNCF SA dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 3500 M€ non utilisée en 2022.

Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Total	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2022	4 446	164	4 208	74
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2021	4 466	129	4 283	54

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Moins d'1 an	7 568	6 193
De 1 à moins de 5 ans	17 829	21 395
De 5 à moins de 10 ans	13 109	14 153
De 10 à moins de 20 ans	14 781	12 975
20 ans et plus	12 270	14 944
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-1	5
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	-476	-61
Total	65 080	69 606
Juste valeur des dérivés non courants	1 923	2 701
Juste valeur des dérivés courants	76	113
Total emprunts et dettes financières	67 079	72 420

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) pour les actifs et passifs financiers entrant dans la définition de l'EFN :

Flux d'échéances						31/12/2022
<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-81 262	-9 733	-20 048	-16 582	-18 230	-16 669
<i>Capital</i>	-61 087	-6 807	-15 078	-12 531	-13 721	-12 949
<i>Flux d'intérêts</i>	-20 175	-2 926	-4 970	-4 051	-4 508	-3 720
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-3 526	-280	-2 670	-121	-455	-1
<i>Capital</i>	-3 120	-180	-2 430	-82	-427	-1
<i>Flux d'intérêts</i>	-406	-99	-239	-39	-28	0
Sur dettes de financement des immobilisations	-158	-4	-18	-136	0	0
<i>Capital</i>	-123	0	-4	-119	0	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-35	-4	-15	-16	0	0
Sur le sous-total emprunts	-84 946	-10 016	-22 736	-16 839	-18 685	-16 670
<i>Capital</i>	-64 330	-6 988	-17 512	-12 732	-14 148	-12 950
<i>Flux d'intérêts</i>	-20 615	-3 029	-5 224	-4 107	-4 537	-3 720
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-1 028	-1 028	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-2 980	-279	-910	-942	-848	0
<i>Capital</i>	-2 126	-279	-769	-633	-446	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-853	0	-142	-310	-402	0
I - Total emprunts	-88 954	-11 324	-23 646	-17 781	-19 533	-16 670
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 896	268	837	941	850	0
<i>Capital</i>	2 059	268	713	631	447	0
<i>Flux d'intérêts</i>	837	0	125	310	402	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	37 062	3 698	8 769	7 543	10 480	6 573
<i>Capital</i>	29 929	3 052	6 873	5 930	8 813	5 260
<i>Flux d'intérêts</i>	7 134	646	1 895	1 613	1 667	1 313
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 050	993	900	85	68	3
<i>Capital</i>	2 048	993	899	85	68	3
<i>Flux d'intérêts</i>	2	1	2	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	9 874	9 874	0	0	0	0
II - Actifs financiers	51 882	14 834	10 506	8 568	11 398	6 576
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative</i>	-740	-49	-274	-194	-159	-65
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative</i>	-130	-32	-76	-20	-1	-1
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive</i>	641	125	115	124	151	127
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive</i>	194	69	103	22	0	0
III - Instruments financiers dérivés	-37	112	-132	-69	-9	60
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-37 108	3 622	-13 272	-9 282	-8 144	-10 033

Flux d'échéances	31/12/2021					
<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-86 429	-8 082	-24 842	-17 345	-16 612	-19 547
<i>Capital</i>	-64 665	-4 856	-19 333	-13 220	-11 958	-15 297
<i>Flux d'intérêts</i>	-21 764	-3 226	-5 509	-4 125	-4 654	-4 250
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-3 491	-310	-2 355	-366	-459	-2
<i>Capital</i>	-3 258	-256	-2 232	-342	-427	-2
<i>Flux d'intérêts</i>	-233	-54	-123	-24	-32	0
Sur dettes de location-financement	-123	1	-2	-3	-118	0
<i>Capital</i>	-120	0	-2	0	-118	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-3	1	0	-3	0	0
Sur le sous-total emprunts	-90 043	-8 392	-27 200	-17 714	-17 189	-19 548
<i>Capital</i>	-68 043	-5 112	-21 567	-13 562	-12 503	-15 299
<i>Flux d'intérêts</i>	-22 001	-3 280	-5 633	-4 152	-4 687	-4 250
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-2 291	-2 291	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-3 456	-487	-980	-993	-997	0
<i>Capital</i>	-2 287	-279	-838	-663	-508	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-1 169	-208	-142	-330	-489	0
I - Total emprunts	-95 790	-11 170	-28 180	-18 706	-18 186	-19 548
Créances des partenariats publics privés (PPP)	3 385	475	918	990	1 003	0
<i>Capital</i>	2 224	268	783	660	513	0
<i>Flux d'intérêts</i>	1 161	207	135	330	489	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	30 677	2 809	9 047	5 802	6 888	6 131
<i>Capital</i>	22 909	2 109	6 880	4 144	5 090	4 686
<i>Flux d'intérêts</i>	7 768	699	2 167	1 658	1 799	1 445
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 788	1 454	921	313	94	5
<i>Capital</i>	2 705	1 432	874	300	94	5
<i>Flux d'intérêts</i>	83	22	48	13	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	10 772	10 772	0	0	0	0
II - Actifs financiers	47 622	15 510	10 886	7 105	7 985	6 136
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative</i>	-889	-15	-229	-289	-288	-68
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative</i>	-365	-106	-236	-13	-5	-5
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive</i>	1 093	70	278	293	286	165
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive</i>	463	143	303	17	0	0
III - Instruments financiers dérivés	303	92	117	9	-6	92
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-47 865	4 432	-17 177	-11 593	-10 207	-13 321

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des passifs et actifs financiers en dehors de l'EFN se présentent comme suit :

Flux d'échéances (en millions d'euros)	31/12/2022					
	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Obligations locatives	-4 547	-1 104	-2 623	-647	-154	-19
Capital	-4 106	-975	-2 392	-586	-140	-13
Flux d'intérêts	-441	-130	-231	-61	-14	-5
Passifs financiers de concession	-51	2	-41	-5	-2	-4
Capital	-51	2	-41	-5	-2	-4
Flux d'intérêts	0	0	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0	0	0	0	0	0
Flux d'intérêts	0	0	0	0	0	0
I - Passifs financiers exclus de l'EFN	-4 597	-1 102	-2 665	-652	-156	-23
Créances des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0	0	0	0	0	0
Flux d'intérêts	0	0	0	0	0	0
Actifs financiers de concession	1 916	295	1 580	36	5	0
Capital	1 783	246	1 497	36	5	0
Flux d'intérêts	133	50	84	0	0	0
Créances financières de location	13	1	3	3	5	0
Capital	9	1	2	2	4	0
Flux d'intérêts	3	0	1	1	1	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	1 929	296	1 584	39	10	0

Flux d'échéances (en millions d'euros)	31/12/2021					
	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Obligations locatives	-3 880	-973	-2 183	-616	-92	-16
Capital	-3 566	-888	-2 018	-570	-80	-11
Flux d'intérêts	-314	-85	-165	-46	-12	-6
Passifs financiers de concession	-133	1	-132	-2	0	0
Capital	-131	2	-131	-2	0	0
Flux d'intérêts	-2	-1	-1	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0	0	0	0	0	0
Flux d'intérêts	0	0	0	0	0	0
I - Passifs financiers exclus de l'EFN	-4 013	-972	-2 315	-618	-92	-16
Créances des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0	0	0	0	0	0
Flux d'intérêts	0	0	0	0	0	0
Actifs financiers de concession	1 907	180	1 725	2	0	0
Capital	1 799	124	1 673	2	0	0
Flux d'intérêts	108	57	51	0	0	0
Créances financières de location	13	1	3	3	6	0
Capital	9	0	1	2	5	0
Flux d'intérêts	4	0	1	1	1	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	1 920	181	1 727	5	6	0

6.5 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Selon la norme IFRS 9, les instruments dérivés sont des instruments financiers qui requièrent un investissement initial faible ou nul, dont la valeur fluctue par référence à un élément sous-jacent (taux d'intérêt, cours de change, cours d'une matière première...), et dont le règlement intervient à une date ultérieure.

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont initialement comptabilisés à la juste valeur et

réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture. Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

Les instruments dérivés sont comptabilisés par défaut en

tant que dérivés de transaction, sauf lorsqu'une relation de couverture est documentée à leur mise en place.

Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

- les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en

résultat de la période,

- l'élément couvert est comptabilisé au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

Coûts de couverture

Depuis l'entrée en vigueur de la norme IFRS 9, les coûts de couverture, incluant les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread) et la valeur temps des options, sont exclus des relations de couverture. Les variations de leur juste valeur sont enregistrées en capitaux propres recyclables, et leur coût réel reconnu en résultat de façon homogène dans le temps sur la durée des relations de couverture (approche « time period related »).

Transaction

Lorsque les conditions permettant de bénéficier de la comptabilité de couverture ne sont pas réunies au sens de la norme IFRS 9, l'instrument est qualifié de dérivé de transaction. La variation de sa juste valeur est enregistrée en résultat de la période, au sein du résultat financier, y compris lorsque le dérivé est associé à des opérations d'exploitation.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs (hors dérivés de matières premières qualifiés de couverture), courants et non courants, se répartit comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022			31/12/2021		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	637	411	1 048	797		797
Dérivés de couverture de juste valeur	163	16	179	425	47	472
Dérivés de transaction	115	134	249	364	137	501
Total instruments dérivés actifs	916	560	1 476	1 586	184	1 770
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	1 576	45	1 621	2 374	32	2 406
Dérivés de couverture de juste valeur	239	-16	224	47	-10	38
Dérivés de transaction	108	47	155	279	91	370
Total instruments dérivés passifs	1 923	76	1 999	2 701	113	2 813

6.5.1 Lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts

Les relations de couverture définies par le Groupe sont de nature à permettre une compensation entre la variation de juste valeur ou de flux de trésorerie d'un instrument de couverture et celle d'un élément couvert.

Le groupe SNCF intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. L'objectif poursuivi est ainsi de couvrir le risque de change, correspondant aux fluctuations de la valeur ou des flux de trésorerie des emprunts concernés dus à des variations des cours des monnaies étrangères.

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des

swaps de taux et des options sur swaps de taux. Le risque couvert correspond ainsi au risque que la valeur ou flux de trésorerie des dettes concernées fluctue en raison des variations du taux d'intérêt de marché.

Par ailleurs, en raison des fluctuations du cours de certaines matières premières nécessaires aux besoins de production, le Groupe contractualise des swaps ou des contrats à terme permettant de couvrir le risque de prix.

Les instruments dérivés qui ne sont pas qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9 sont comptabilisés en tant qu'actifs de transaction.

Le tableau suivant présente, par type de risque, le lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts :

31/12/2022 en millions d'euros	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés (1)		Variation de JV de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert (2)		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période (3)	Inefficacité de la couverture (4)
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
Risque de taux	1 682	1 682	26	118	-209	501	878	114	224	15
Swaps de taux	1 682	1 682	26	118	-209					
Risque de change	1 214	1 188	153	106	-254	-662	503	-23	245	-9
Cross-currency swaps (*)	1 214	1 188	153	106	-254					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	0					
Couverture de juste valeur	2 896	2 870	179	224	-463	-160	1 382	91	469	5
Risque de taux	5 456	6 024	557	229	1 007				-1 008	0
Swaps de taux	5 456	5 456	519	221	979					
Options de taux	0	568	38	8	28					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de change	8 903	8 044	491	1 392	26				-25	0
Cross-currency swaps (**)	8 903	8 023	491	1 392	25					
Achats ou ventes de devises	0	19	0	0	0					
Options sur devises	0	0	0	0	0					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de prix	(***)	(***)	53	62	-234				-227	0
Instruments fermes			53	62	-234					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	14 360	14 068	1 101	1 683	799				-1 260	1
Instruments de taux	6 902	6 902	178	117	-33					
Swaps de taux	6 902	6 902	178	117	-33					
Options de taux	0	0	0	0	0					
Instruments de change	244	244	3	4	-32					
Swaps de devises	140	142	1	3	-26					
Cross-currency swaps	61	53	0	1	-8					
Achats ou ventes de devises	43	49	2	0	2					
Instruments de prix	0	0	68	33	24					
Instruments fermes			68	33	24					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Transaction	7 146	7 146	249	155	-42					

(*) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 6 M€

(**) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à -334 M€

(***) Les nominaux des instruments de couverture de prix sont évalués en volumes, et sont présentés dans la note 6.4.2

- (1) La valeur comptable des instruments de couverture des risques de change et de taux est restituée dans l'état de situation financière au sein des actifs financiers ou passifs financiers courants ou non courants selon leur sens et échéance. La valeur comptable des instruments de couverture de risque de prix est restituée dans l'état de situation financière au sein des créances ou dettes d'exploitation selon leur sens.
- (2) La valeur comptable des éléments de l'EFN est restituée dans l'état de situation financière au sein des passifs financiers courants et non courants selon leur échéance. Celle des éléments de BFR est restituée au sein des créances et dettes d'exploitation. Les transactions futures ne font pas l'objet d'une restitution dans les états de synthèse.
- (3) La variation de juste valeur indiquée correspond à celle retenue pour le calcul de l'inefficacité.
- (4) L'inefficacité de la couverture des risques de change et de taux est restituée dans le compte de résultat consolidé au sein du coût de l'endettement financier net et autres. Celle générée par la couverture du risque de prix est restituée au sein de l'EBITDA. Un montant positif est un produit, un montant négatif une charge.

L'inefficacité présentée, non significative, peut trouver sa source dans :

- Des taux de référence différents entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;
- Des décalages au niveau des dates de tombées des flux de trésorerie (date de maturité, date de paiement...) entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;
- De différences d'intérêts courus entre l'élément couvert et l'instrument de couverture.

31/12/2021 en millions d'euros	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés		Variation de JV de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période	Inefficacité de la couverture
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
Risque de taux	1 772	1 772	132	6	-69	778	1 397	-97	69	0
Swaps de taux	1 772	1 772	132	6	-69					
Risque de change	1 259	1 260	341	32	97	0	1 465	-280	-97	0
Cross-currency swaps (*)	1 259	1 260	341	32	97					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	0					
Couverture de juste valeur	3 031	3 032	472	38	28	778	2 862	-377	-28	-1
Risque de taux	4 591	5 007	225	935	413				-410	4
Swaps de taux	4 591	4 556	223	935	411					
Options de taux	0	450	2	0	2					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de change	9 874	9 120	572	1 471	709				-727	0
Cross-currency swaps (**)	9 864	9 100	572	1 471	709					
Achats ou ventes de devises	0	10	0	0	0					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de prix	(***)	(***)	226	0	216				208	0
Instruments fermes			226	0	216					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	14 466	14 127	1 023	2 406	1 339				-929	4
Instruments de taux	6 972	6 972	456	369	32					
Swaps de taux	6 972	6 972	456	369	32					
Swaps d'index	0	0	0	0	0					
Options de taux	0	0	0	0	0					
Instruments de change	940	864	34	0	26					
Swaps de devises	844	772	28	0	34					
Cross-currency swaps	61	58	7	0	-7					
Achats ou ventes de devises	34	34	0	0	0					
Instruments de prix			11	0	5					
Instruments fermes			11	0	5					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Transaction	7 912	7 836	501	370	63					

(*) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 130 M€

(**) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à -412 M€

(***) Les nominaux des instruments de couverture de prix sont évalués en volumes, et sont présentés dans la note 6.4.2

6.5.2 Échéanciers des engagements nominaux

Aux 31 décembre 2022 et 2021 les engagements nominaux des différents instruments de couverture souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, par type de risque couvert, sont les suivants :

Engagements nominaux reçus 31/12/2022 en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 682	24	436	1 060	162	0
Risque de change	1 188	0	262	327	599	0
Couverture de juste valeur	2 870	24	697	1 387	761	0
Risque de taux	6 024	1 331	2 252	809	1 431	200
Risque de change	8 044	1 427	1 204	2 302	1 169	1 942
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	14 068	2 759	3 457	3 111	2 600	2 142

Engagements nominaux reçus 31/12/2021 en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 772	352	460	850	110	0
Risque de change	1 260	54	0	496	710	0
Couverture de juste valeur	3 032	406	460	1 346	820	0
Risque de taux	5 007	56	2 276	731	1 493	450
Risque de change	9 120	1 344	2 697	1 734	1 331	2 013
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	14 127	1 401	4 973	2 465	2 824	2 463

Engagements nominaux donnés 31/12/2022 en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 682	24	436	1 060	162	0
Risque de change	1 214	0	350	237	628	0
Couverture de juste valeur	2 896	24	785	1 297	790	0
Risque de taux	5 456	1 188	1 829	809	1 431	200
Risque de change	8 903	1 377	1 367	2 625	1 377	2 158
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	14 360	2 564	3 196	3 434	2 808	2 358

Engagements nominaux donnés 31/12/2021 en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 772	352	460	850	110	0
Risque de change	1 259	45	0	520	694	0
Couverture de juste valeur	3 031	397	460	1 370	804	0
Risque de taux	4 591	54	1 863	731	1 493	450
Risque de change	9 874	1 344	2 052	2 835	1 485	2 158
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	14 466	1 398	3 915	3 566	2 979	2 608

Pour ce qui est de la couverture des volumes de gasoil, les nominaux sont exprimés en volumes et se présentent ainsi :

Engagements nominaux reçus 31/12/2022 en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	59 788	48 207	11 581	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	59 788	48 207	11 581	0	0	0

Engagements nominaux reçus 31/12/2021 en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	53 155	43 255	9 900	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	53 155	43 255	9 900	0	0	0

Engagements nominaux donnés 31/12/2022 en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	59 788	48 207	11 581	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	59 788	48 207	11 581	0	0	0

Engagements nominaux données 31/12/2021 en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	53 155	43 255	9 900	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	53 155	43 255	9 900	0	0	0

6.5.3 Rupture des relations de couverture

Une relation de couverture est rompue dès lors que les conditions d'efficacité ne sont plus remplies au sens de la norme IFRS 9, ou lorsque l'instrument dérivé concerné arrive à échéance, est résilié, exercé ou vendu, ou lorsque l'élément couvert est résilié ou vendu. Par ailleurs, le Groupe peut à tout moment décider de mettre un terme à

une relation de couverture. Dans ces cas, la comptabilité de couverture n'est plus applicable. Les conséquences comptables de la rupture d'une relation de couverture sont différentes selon qu'il s'agisse d'une couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie

Couverture de juste valeur

L'emprunt couvert cesse d'être ajusté de la variation de juste valeur relative au risque couvert. Les réévaluations

comptabilisées préalablement sont amorties au même rythme d'amortissement que l'élément couvert :

Cumul des variations de juste valeur de l'élément ayant cessé d'être couvert

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2021	31/12/2020
Risque de taux	-72	-110
Risque de change	48	-184
Couverture de juste valeur	-24	-294

Couverture de flux de trésorerie

Les gains et pertes cumulés sur l'instrument de couverture et enregistrés parmi les autres éléments du résultat global au sein des capitaux propres sont figés

et ne sont reclassés en résultat que lorsqu'il est affecté par l'élément couvert, de manière symétrique :

31/12/2022	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat (*)	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus (*)
<i>en millions d'euros</i>				
Risque de taux	5	-98	-11	-1
Risque de change	-325	0	57	0
Risque de prix	-9	0	-29	0
Couverture de flux de trésorerie	-328	-98	17	-1

(*) Le reclassement en résultat des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture des risques de change et de taux est restitué dans la ligne coût de l'endettement financier net et autres du compte de résultat consolidé.

Le recyclage des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture du risque de prix est restitué dans la ligne EBITDA du compte de résultat consolidé.

31/12/2021	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus
<i>en millions d'euros</i>				
Risque de taux	-917	-109	4	-18
Risque de change	-439	0	-80	0
Risque de prix	225	0	-5	0
Couverture de flux de trésorerie	-1 132	-109	-81	-18

6.5.4 Nature des instruments financiers faisant l'objet d'une couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie (hors couverture de matières premières) se ventile comme suit par type d'élément couvert :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	Echéancier				
		Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-627	339	-171	-287	-112	-395
Emprunts non obligataires	47	20	35	3	-11	0
Dettes de financement des immobilisations	0	0	0	0	0	0
Prêts et créances	7	0	4	3	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-573	359	-133	-282	-123	-395

en millions d'euros	31/12/2021	Echéancier				
		Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-1 534	21	152	-724	-361	-622
Emprunts non obligataires	-72	-11	-23	0	-38	0
Dettes de location financement	0	0	0	0	0	0
Prêts et créances	-3	0	-3	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 609	10	126	-724	-398	-622

6.5.5 Impacts des opérations de couverture sur les capitaux propres recyclables

Les impacts sur les capitaux propres recyclables (autres éléments du résultat global), hors effets d'impôts différés, se détaillent comme suit (– débiteur, + créateur) :

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2021	-2 137
Recyclé en résultat	-88
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	942
Couverture de risque de taux	666
Couverture de risque de change	42
Dont transactions futures couvertes	0
Couverture de risque de prix	234
Variation de valeur des coûts de la couverture	116
Couverture de risque de taux	126
Couverture de risque de change	-10
Couverture de risque de prix	0
Sortie de périmètre	-5
Clôture au 31/12/2021	-1 173
Ouverture au 01/01/2022	-1 173
Recyclé en résultat	-87
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	910
Couverture de risque de taux	1 058
Couverture de risque de change	57
Dont transactions futures couvertes	0
Couverture de risque de prix	-205
Variation de valeur des coûts de la couverture	16
Couverture de risque de taux	3
Couverture de risque de change	13
Couverture de risque de prix	0
Sortie de périmètre	0
Clôture au 31/12/2022	-334

6.6 CAPITAUX PROPRES

6.6.1 Capital

Le 1^{er} janvier 2022, les réserves consolidées du groupe SNCF ont augmenté de 10 Md€ à la suite de la reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État. Pour rappel, une dette de 25 Md€ avait déjà été reprise selon les mêmes modalités le 1^{er} janvier 2020 (voir note 2.1.2).

En 2021, SNCF SA avait réalisé deux versements au fonds de concours de l'État pour un montant total de 140 M€, 20 M€ en octobre et 120 M€ en décembre comptabilisés en distribution de réserves. Ces versements avaient été réalisés en application du protocole d'accord signé avec l'État en 2021 prévoyant la mobilisation par le

groupe de 600 M€ de produits de cession à verser de manière échelonnée de 2021 à 2025.

En 2022, SNCF SA a également réalisé plusieurs versements au fonds de concours de l'État pour un montant total de 394 M€ (135 M€ en avril 2022 destiné au financement du projet EOLE, 91 M€ en août 2022 au titre de la mobilisation des produits de cession, 168 M€ en décembre 2022). Ces versements ont été comptabilisés en distribution de réserves.

Les autres variations sont principalement imputables à l'actualisation de la valeur de l'option de vente détenue par les actionnaires minoritaires d'Eurostar Group. La contrepartie de l'option de vente est comptabilisée en dette financière (note 5.4).

6.6.2 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Geodis	7	7	0
Rail Logistics Europe	37	33	4
SNCF Voyageurs	0	-8	8
Keolis	11	7	4
Autres	19	2	17
Total	75	40	35

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	6 715	6 314
Résultat net de l'exercice	66	65
Dont résultat net attribuable aux minoritaires	22	28
Résultat global total	81	70
Flux de trésorerie généré sur la période	27	-93
Dont dividendes versés aux minoritaires	-21	-1
Actifs courants	2 050	1 845
Actifs non courants	3 402	3 541
Passifs courants	2 893	2 840
Passifs non courants	2 408	2 432
Actif net	150	113

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à 22 M€ au 31 décembre 2022 (28 M€ au 31 décembre 2021).

7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent ;
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers ;
- Les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net ;
- La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 226 M€ pour les montants exigibles à partir du 1er janvier 2016 (200 M€ à partir du 1er janvier 2013). Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Seule la SA SNCF Voyageurs est concernée au sein du Groupe ; A compter de 2022, la charge d'impôt n'intègre plus de taxe sur les entreprises ferroviaires (TREF), supprimée par l'Assemblée Nationale le 14 octobre 2021.
- L'impact des redressements fiscaux et des incertitudes liées à des positions fiscales au titre d'un impôt sur le résultat et des impôts différés ;
- Les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Les bases utilisées sont les mêmes que pour le calcul des valeurs d'utilité dans le cadre des tests de perte de valeur.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

- le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et
- il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

- la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et
- il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1 Impôt en compte de résultat

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-116	-183	67
(Charge) / produit d'impôt différé	-198	25	-223
Total	-314	-158	-156

La TREF a été supprimée à compter de 2022. La charge d'impôt courant de l'exercice tient compte néanmoins d'un ajustement de cette taxe de 9 M€ au titre de l'exercice 2021. Dans les comptes 2021, la charge de TREF s'élevait à 97 M€.

Le groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts créés au 1er janvier 2015, dont l'EPIC SNCF était la mère et dont l'EPIC SNCF Mobilités, l'EPIC SNCF Réseau et leurs filiales étaient membres, se poursuit dans le cadre de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. L'ex EPIC SNCF MOBILITES devenue SA SNCF est depuis le 1er janvier 2020 la nouvelle tête du Groupe fiscal. L'absorption de l'ancienne mère par sa filiale n'a pas remis en cause l'ancienne intégration fiscale qui se poursuit (art. 32lf du CGI).

Un agrément fiscal a été préalablement octroyé à l'EPIC SNCF Mobilités le 19 juillet 2019 afin de conserver les déficits fiscaux imputables sur la base élargie en cas de changement d'activité réelle, du fait de l'opération de fusion-absorption de l'EPIC SNCF par l'EPIC SNCF Mobilités, conformément à l'article 32 de la loi de finances pour 2019.

Le nouveau périmètre du groupe fiscal, dont la SA Société Nationale SNCF est la mère, est constitué de 230 sociétés au 31 décembre 2022 (219 au 31 décembre 2021) et présente les particularités suivantes :

- Les déficits reportables de SNCF Réseau générés jusqu'au 31 décembre 2014 et antérieurs à son entrée dans l'intégration fiscale ne peuvent être imputés que sur ses seuls résultats. Compte tenu de son cycle de vie, SNCF Réseau peut faire des prévisions pour la récupération de ses déficits sur un horizon plus long que le reste du Groupe. Ainsi, un horizon de 20 ans est considéré comme un horizon raisonnable de consommation d'actif d'impôt pour reconnaître sa créance d'IDA.

- Le stock de déficits au 31 décembre 2014 de l'ancien groupe intégré SNCF Mobilités, peut être imputé sur les résultats générés par une sélection d'entités issues de l'ancien périmètre et membres du nouveau groupe d'intégration fiscale, celui-ci ayant opté pour le mécanisme

de la base élargie suivant les dispositions fiscales applicables en France.

Les déficits de la base élargie, ainsi que les déficits nés depuis 2015, pourront être imputés sur les résultats futurs du groupe SNCF poursuivi à compter du 1er janvier 2020.

Les perspectives de récupération des impôts différés actifs par SNCF sont déterminées compte tenu de ces particularités. Au 31 décembre 2022, la principale variation concerne la comptabilisation d'une charge

d'impôts différés de 217 M€ issue de la mise à jour du calcul des impôts différés sur déficits au titre de l'intégration fiscale groupe.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2022, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 42 M€.

Au 31 décembre 2021, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 6 M€.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (25%) augmenté de la contribution sociale de 3,3% pour la part d'impôt qui excède 763 000 €.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Résultat net de l'exercice	2 516	767
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	41	7
Impôt sur les résultats	-314	-158
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	2 789	918
Taux d'IS applicable en France	25,82%	28,41%
IMPOT THEORIQUE	-720	-261
Différences permanentes	42	242
Activation de déficits antérieurs (*)	6	11
Variation des déficits de l'intégration fiscale et différences temporelles non activées	338	-50
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	0	-10
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement (*)	-20	-6
Différentiels de taux vs Taux Groupe	5	-86
Crédits d'impôts	6	8
Effets des changements de taux - méthode du report variable	31	-7
IMPOT COMPTABILISE	-314	-158
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	11,25%	17,23%

(*) hors groupe d'intégration fiscale

– Le taux d'impôt sur les résultats est de 25,83% en 2022 contre 28,41% en 2021. Cette baisse de taux déjà votée dans la loi de finances de 2018 a été anticipée dès 2019 dans l'évaluation de la position fiscale différée.

– La ligne « Variation des déficits de l'intégration fiscale et différences temporelles non activées » provient de

l'évolution du montant des déficits reconnus comme activables au niveau du groupe d'intégration fiscale.

– La ligne « Différences permanentes » s'explique principalement par l'impact de la cession du groupe Akiem en 2022 et du groupe Ermewa en 2021.

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2022 s'élèvent à 33,0 milliards d'euros contre 32,5 milliards d'euros au 31 décembre 2021. Sur ce montant, 30,3 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (29,5 milliards d'euros au 31 décembre 2021). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 7,5 milliards d'euros (7,7 milliards d'euros au 31 décembre 2021).

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2021	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2022
Reports déficitaires	8 341	316	-5	0	-58	8 594
<i>Avantages du personnel</i>	37	-44	-90	0	2	-96
<i>Différences de valeur sur les immobilisations</i>	-552	-60	2	-28	-2	-641
<i>Location financement</i>	22	4	0	0	0	26
<i>Provisions réglementées</i>	-34	1	0	0	1	-32
<i>Instruments financiers</i>	328	-28	-258	42	-1	83
<i>Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises</i>	-191	11	0	0	3	-177
<i>Résultats internes</i>	130	-12	0	0	0	118
Total retraitements de consolidation	-260	-128	-346	14	4	-717
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	3 999	-191	-2	0	2	3 809
Impôts différés non reconnus	-7 663	-195	309	-15	46	-7 518
Impôts différés nets reconnus	4 417	-198	-44	-1	-6	4 168
Impôts différés actif	4 592					4 353
Impôts différés passif	175					185
Impôts différés nets au bilan	4 417					4 168

8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

La société nationale SNCF dont le capital est intégralement détenu par l'État est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État.

Les transactions individuellement ou collectivement notables avec des parties liées concernent les entités suivantes :

- L'État en tant qu'actionnaire ;
- les autorités organisatrices de transport (Collectivités territoriales et État) et
- les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

Les transactions réalisées par le groupe SNCF dans le cadre de ses opérations courantes avec des entreprises publiques prestataires de services (EDF, Orange, La Poste, ...) ainsi que les impôts et taxes prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées.

8.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Les informations retracées ci-dessous sont relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui ne sont pas réalisées à des conditions de marché ou sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Subventions d'exploitation reçues	432	294

Les subventions d'investissement octroyées par l'état et les collectivités sont présentées en note 4.2.2.

Par ailleurs, le Groupe facture l'État, via SA SNCF Réseau, au titre des redevances d'accès relatives aux trains régionaux de voyageurs (TER) et d'équilibre du territoire (TET, Intercités). A ces redevances s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État pour assurer la

couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Les montants, détaillés ci-après, sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Redevances d'accès (*)	2 029	1 965
Compensations Fret	176	159

(*) Dont redevances TER 1580 M€ (1 530 M€ sur 2021) et redevances TET 449 M€ (435 M€ sur 2021)

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont présentés en note 3.3.

8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF

8.2.1 Soldes au bilan

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2022	31/12/2021
Actifs financiers courants	15	13
Actifs financiers non courants	244	255
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par la société SNCF et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2021) et sont inclus dans les actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres (cf. note 6.2.2.2). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de la société SNCF, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

8.2.2 Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

8.3 TRANSACTIONS AVEC LES DIRIGEANTS

Certains contrats de travail très minoritaires comprennent une clause attribuant une indemnité supra conventionnelle plafonnée en cas de licenciement. Aucune transaction entre une entité du groupe et ses dirigeants n'est par ailleurs intervenue en dehors des rémunérations présentées en note 5.5.

9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants :

Engagements reçus (en M€)	Notes	Montant des engagements par période				31/12/2022	31/12/2021
		Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total	
Engagements liés au financement		4 543	173	4 253	117	4 572	
Sûretés personnelles		97	9	45	43	106	
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.4.6	4 446	164	4 208	74	4 466	
Engagements liés aux activités opérationnelles		19 443	7 101	9 649	2 693	22 049	
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	7 293	2 161	4 054	1 078	7 746	
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	8 451	3 372	4 477	602	10 250	
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	103	83	21	-	253	
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	2 169	1 301	578	290	2 196	
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	18	1	0	17	21	
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	1 398	181	515	702	1 568	
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		11	3	4	3	14	
Engagements liés au périmètre consolidé		17	0	17	-	17	
Garanties de passif		0	0	-	-	0	
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	-	17	-	17	
Autres engagements reçus		3	3	0	0	4	
Total engagements reçus		24 006	7 278	13 919	2 810	26 641	

Engagements donnés (en M€)	Notes	Montant des engagements par période				31/12/2022	31/12/2021
		Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total	
Engagements liés au financement		1 402	911	280	211	1 482	
Sûretés personnelles	9.1.1.1	385	194	147	43	309	
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel		286	52	129	105	350	
Sûretés réelles	9.1.1.2	731	664	5	62	822	
Engagements liés aux activités opérationnelles		29 530	6 822	13 436	9 272	28 433	
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	11 850	2 171	6 464	3 214	10 736	
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	9 945	3 592	5 042	1 310	10 914	
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	104	83	21	-	275	
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	2 203	181	1 032	990	2 455	
Cautions douanes		267	219	6	42	276	
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9.1.2.6	4 035	275	473	3 287	3 109	
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	9.1.2.7	1 127	301	397	429	668	
Engagements liés au périmètre consolidé		238	1	233	4	237	
Engagements portant sur les titres		1	-	-	1	2	
Autres engagements liés au périmètre consolidé		237	1	233	2	235	
Autres engagements donnés		75	48	14	12	107	
Total engagements donnés		31 244	7 782	13 963	9 499	30 258	

La part, comprise dans le total, des engagements vis-à-vis des co-entreprises s'élève au 31 décembre 2022 à :

- 0 M€ pour les engagements reçus (2 M€ en 2021) ;

- 134 M€ pour les engagements donnés (133 M€ en 2021).

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1 Sûretés personnelles

L'augmentation de 76 M€ des sûretés personnelles données s'explique à hauteur de 59 M€ par la hausse des avals et cautions donnés par Geodis SA.

9.1.1.2 Sûretés réelles

La baisse de 92 M€ des sûretés réelles données s'explique essentiellement par la diminution de 97 M€ des garanties données par Eurostar sur des prêts bancaires.

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

9.1.2.1 Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissements à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les autorités organisatrices et réalisés. A l'inverse, ils augmentent à hauteur des nouvelles commandes d'investissement.

La baisse en 2022 de 452 M€ des engagements reçus est due notamment :

- à des appels de fonds chez TER (rames Regio2N -360 M€ et Régiliolis -180 M€) et Transilien (rames Regio2N -263 M€, RER NG -140 M€, NAT -136 M€ et trams-trains -59 M€) ;
- chez TER à la hausse des subventions d'investissement à recevoir de la part des régions (nettes des appels de fonds) pour +419 M€ ; ces investissements concernent principalement la rénovation et la modernisation de rames AGC et TER 2N NG (projet OPTER) ;
- chez Transilien à la signature d'une nouvelle convention de financement pour l'acquisition de 7 rames Regio2N pour 135 M€ et à la révision à la hausse du montant de l'engagement relatif à l'acquisition du nouveau matériel roulant pour la ligne B du RER (+104 M€).

Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant, en lien pour certains engagements avec les autorités organisatrices de transport (AO), pour la mise en service future de nouveaux matériels. L'augmentation de 1 114 M€ constatée sur la période s'explique par un niveau de nouveaux engagements souscrits supérieur au montant des investissements réalisés.

Cette évolution est liée principalement :

- à la révision à la hausse du fait de l'inflation et de l'augmentation du coût de la main d'œuvre, du montant du marché portant sur l'acquisition de 100 rames TGV 2020 (+704 M€) ;
- au nouveau marché portant sur l'acquisition de 15 rames TGV 2020 pour le corridor sud (+626 M€) ;
- à la signature de nouveaux contrats avec les régions Nouvelle Aquitaine, Pays de la Loire, Bourgogne Franche-Comté et Hauts-de-France, dans le cadre du projet OPTER de rénovation du matériel roulant (+510 M€) ;
- à la baisse des investissements restant à exécuter à la suite des acomptes versés et des livraisons effectuées ; cela concerne notamment des rames Regio2N (-297 M€), RER NG (-185 M€) et NAT (-124 M€) ainsi que des tramways (-76 M€) pour Transilien et des rames Régiliolis (-79 M€) pour TER.

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

Les engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire sont en baisse de 1 799 M€ en lien avec :

- le versement par l'État à SNCF Réseau au cours de l'exercice 2022 d'une subvention de régénération de 1 761 M€ (1 068 M€ le 4 mars 2022 et 693 M€ le 31 août 2022). Ce versement est comptabilisé au bilan chez SNCF Réseau en subvention d'investissement.

Pour mémoire, SNCF Réseau avait déclaré au 31 décembre 2021 au titre des engagements reçus, une subvention de 2 405 M€ correspondant au plan de relance pour le ferroviaire.

- une hausse des subventions d'investissements à recevoir par SNCF Réseau en application des conventions de financement pour +381 M€ ;

- une baisse des subventions d'investissement à recevoir d'Île-de-France Mobilités par SNCF Gares & Connexions pour -247 M€.

- l'émission par Transilien d'appels de fonds vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités au titre de projets d'investissement hors contrat de plan État - Région pour -222 M€.

Les engagements donnés d'achat d'immobilisations baissent de 969 M€ en lien avec :

- l'évolution des programmes du plan quadriennal d'investissement (PQI) liant jusqu'à fin 2023 SNCF Gares & Connexions et Île-de-France Mobilités pour -358 M€ ;
- la diminution chez Transilien de 206 M€ des programmes d'investissement hors contrat de plan État - Région ;
- l'évolution des programmes d'investissement hors PQI de SNCF Gares & Connexions pour -114 M€ ; sont notamment concernés les travaux dans les gares de Paris-Lyon et Paris-Est pour respectivement -149 M€ et -43 M€ et la rénovation de la gare de Paris Saint-Lazare pour +85 M€ ;
- la baisse de 355 M€ des engagements d'achat d'immobilisations se rapportant à des conventions de financement ou en lien avec des projets de régénération chez SNCF Réseau.

9.1.2.3 Promesses de vente immobilière

La baisse des engagements donnés et reçus liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par la cession du site des Gobelins (Paris XIII^e) en fin d'exercice 2022.

9.1.2.4 Garanties opérationnelles et financières

Le poste garanties opérationnelles et financières reçues a été principalement affecté au cours de l'exercice par :

- la restitution de trois garanties à première demande vis-à-vis du fournisseur Ceetrus (-193 M€) ;
- la hausse des cautions bancaires reçues par TER de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire pour des rames Regio2N (+231 M€) ;
- l'actualisation de la caution reçue au titre du contrat d'acquisition des TGV 2020 (+264 M€) ;
- la baisse des cautions bancaires reçues par Transilien des constructeurs Bombardier et Alstom (-379 M€) ;
- la réception de deux nouvelles garanties vis-à-vis d'Altarea dans le cadre du projet Paris-Austerlitz (+81 M€).

Les garanties opérationnelles et financières données baissent de 252 M€ du fait notamment de la fin d'une majorité des engagements relatifs aux contrats de Keolis au Royaume-Uni.

9.1.2.5 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Au 31 décembre 2022, l'échéancier des engagements reçus des contrats de location se décompose de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Contrats de location simple mobilier		
À moins d'un an	1	18
De 1 à moins de 2 ans	0	3
De 2 à moins de 3 ans	0	1
De 3 à moins de 4 ans	-	0
De 4 à moins de 5 ans	-	0
De 5 ans et plus	17	-1
Total	18	21
Contrats de location simple immobilier		
À moins d'un an	181	183
De 1 à moins de 2 ans	161	131
De 2 à moins de 3 ans	123	120
De 3 à moins de 4 ans	123	110
De 4 à moins de 5 ans	108	108
De 5 ans et plus	702	916
Total	1 398	1 568

Le montant des contrats de location simple mobiliers et immobiliers reçus recule de 173 M€ du fait notamment de la baisse de l'indice utilisé par SNCF Gares & Connexions pour calculer l'évolution moyenne des loyers des commerces en gare.

9.1.2.6 Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations

Dans ce poste figure notamment les engagements d'achats d'accès aux rails et aux gares et les engagements de réservation de sillons.

Les engagements liés aux contrats d'exploitation et d'immobilisations auront par nature une contrepartie positive pour le groupe dans le cadre de l'exercice de ses activités ou missions.

Les engagements donnés liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations s'élèvent à 4 035 M€, en hausse de 926 M€. Cette évolution est principalement liée :

- pour +743 M€ à l'augmentation du montant des paiements futurs à Eurotunnel, relatifs à l'accès au réseau et à la circulation ferroviaire dans le tunnel sous la Manche. Cette hausse provient essentiellement de l'actualisation du plan d'affaires d'Eurostar et de l'indexation sur les prix à la consommation de la convention d'utilisation du tunnel sous la Manche ;

- pour +229 M€ à la hausse de l'engagement de réservation de sillons chez Eurostar, principalement du fait de l'inflation.

9.1.2.7 Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)

Les engagements d'achat de matières premières progressent de 459 M€. Cette évolution est notamment liée :

- à la signature par SNCF Énergie de 4 nouveaux contrats de type PPA ENR (Power Purchase Agreement Énergies renouvelables) pour 241 M€ ;

- à un nouveau contrat d'achat d'électricité de traction signé par Fret SNCF pour 125 M€.

9.1.2.8 Autres engagements donnés

En décembre 2022, GEODIS a conclu un accord visant à acquérir la société trans-o-flex, acteur de référence dans le secteur du transport express premium en Allemagne, spécialisé dans le transport sous température contrôlée de produits pharmaceutiques. Cette transaction entrera en vigueur à la levée des conditions suspensives et notamment l'obtention des autorisations réglementaires.

9.2 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

Affacturage Geodis

SNCF a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 176 M€ en 2022 (227 M€ en 2021) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

9.3 PASSIFS ÉVENTUELS

9.3.1 Aides présumées de l'État et du Conseil Général d'Ile-de-France

Le groupement de transporteurs Optile, dont Keolis est membre, est concerné par la décision du Conseil d'État relative à la récupération de subventions accordées par le Conseil Régional de l'Ile-de-France au motif qu'il aurait bénéficié du régime d'aides d'État de manière illégale. Le dispositif ayant été jugé compatible avec le marché intérieur, mais non notifié à la Commission, par arrêt rendu en date du 18 mars 2020, le Conseil d'État a demandé à la région Ile-de-France de « prendre les mesures nécessaires pour assurer le paiement, par chaque entreprise ayant exercé une activité sur un marché ouvert à la concurrence et ayant bénéficié du régime d'aides illégalement mis à exécution, des montants correspondants aux intérêts... que l'entreprise aurait acquitté si elle avait dû emprunter... » .

En l'absence de modalités de mise en œuvre de cette décision et de détermination des montants nets concernés, le Groupe Keolis n'a pas comptabilisé de provision concernant ce litige.

9.3.2 Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

Suite à la notification par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021 de la résiliation pour faute du contrat de concession, des travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'Autorité Concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'Autorité Concédante à notifier le Concessionnaire le 21 décembre 2021 en lui présentant le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaire Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris.

En réponse, le 18 février 2022, SNCF Gares & Connexions a déposé :

- son mémoire en défense, tendant à démontrer que la décision de résiliation pour faute était fondée, ce qui emporterait rejet des prétentions de GDN 2024 et réciproquement,
- un recours indemnitaire contre GDN 2024 auprès du Tribunal Administratif. Ce recours complète une assignation en paiement déposée le 24 janvier 2022, auprès du Tribunal de Commerce de Paris, au titre d'une clause de garantie à première demande.

Compte tenu du caractère bien-fondé de la résiliation du contrat de concession et de l'analyse de ses conséquences, aucune provision pour litige n'a été constatée à la clôture au 31/12/2022.

10. PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF se détaille comme suit :

	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	818	840	-22
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	0	0	0
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	44	48	-4
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	64	67	-3
Périmètre total	926	955	-29

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe que le Groupe a analysé à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations qu'il se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

– si la société SNCF exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle : la société SNCF ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

– l'attachement du groupe SNCF à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.1.2.4 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

- Actifs non courants : 4 995 M€ (4 738 M€ en 2021);
- Passifs non courants (dettes) : 2 583 M€ (2 431 M€ en 2021).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,52 Mds d'euros (2,38 Mds d'euros au 31 décembre 2021).

10.2.2 SNCF Habitat

La société SNCF est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49% et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100%). Étant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en placements dans les instruments de capitaux propres. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

– actifs non courants : 2 323 M€ (2 212 M€ au 31 décembre 2021)

– passifs non courants : 2 244 M€ (2 178 M€ au 31 décembre 2021)

10.2.3 SNCF Réseau, Fret SNCF, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs

Conformément à l'article L2102-10 du Code des transports, la consolidation des comptes de SNCF Réseau, Fret SNCF, SNCF Gares & Connexions et de SNCF Voyageurs par le groupe SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.

10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan.

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NI : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Société Mère							
FRANCE	FRANCE	Société Nationale SNCF	IG	100%	100%	100%	100%
		Métier	Gestionnaire d'infrastructure				
		Secteur	SNCF Réseau				
FRANCE	FRANCE	SNCF Réseau	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	GI CDG Express	CE	33%	33%	33%	33%
		Secteur	SNCF Gares & Connexions				
FRANCE	FRANCE	SNCF Gares & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Lagardère & Connexions	IG	100%	50%	50%	50%
	FRANCE	Gare du Nord 2024	IN	34%	34%	34%	34%
		Métier	Activité Voyageurs				
		Secteur	SNCF Voyageurs				
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	IN	17%	17%	17%	17%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	100%	56%	60%	60%
		Eurostar Group	IG	56%	56%	0%	0%
	GRANDE BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	100%	56%	55%	55%
	ESPAGNE	Ouigo Espana SA	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	SNCF Voyageurs	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Energie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Masteris	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SVD SAS	IG	100%	100%	100%	100%
		Secteur	Keolis				
Afrique, Moyen Orient	EMIRATS ARABES UNIS	Keolis -MHI Rail Management and Operation LLC	IG	70%	49%	70%	49%
	QATAR	RKH Qitarat LLC	IN	31%	21%	33%	23%
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ETATS UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		KD Hunter Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		KDR Gold Coast PTY LTD	IG	100%	36%	100%	36%
		Keolis Downer Adelaide	IG	100%	36%	100%	36%
		KD Northern Beaches Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
	CHINE	Shangai Keolis Public Transport operation Management Co.	IN	49%	34%	49%	34%
EUROPE (HORS FRANCE)	BELGIQUE	Parking Cathedrale SA	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	Keolis Danmark	IG	100%	70%	100%	70%
	GRANDE BRETAGNE	Nottingham Trams Ltd	IG	80%	56%	80%	56%
		KeolisAmey Metrolink	IG	60%	42%	60%	42%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS BAS	Keolis Nederland BV (ex-Syntus)	IG	100%	70%	100%	70%
	SUEDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
	NORVEGE	Keolis Norge AS	NI	0%	0%	100%	70%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
FRANCE	FRANCE	Transport Daniel Meyer	IG	100%	70%	100%	70%
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40%	32%	40%	32%
		Saemes	CE	33%	23%	33%	23%
		Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Métropole Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lille Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Grand Nancy	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Dijon Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis CIF	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Caen Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bordeaux Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Besançon Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Versailles	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Alpes Maritimes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Côte Basque - Adour	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Argenteuil Boucles de Seine	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bus Verts	IG	100%	70%	100%	70%
		Hello Paris	CE	100%	35%	100%	35%
		Hello Paris Services	CE	100%	35%	100%	35%
		Effia Stationnement et Mobilité	IG	100%	70%	100%	70%
		EFFIA Park	IG	100%	70%	100%	70%
		Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
	Métier	Activité Marchandises & Logistique					
	Secteur	Ermewa Groupe					
FRANCE	FRANCE	Groupe Akiem	NI	0%	0%	50%	50%
	Secteur	Geodis					
AFRIQUE	AFRIQUE DU SUD	Geodis South Africa Pty Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
AMÉRIQUES	ARGENTINE	Geodis Wilson Argentina S.A.	IG	100%	100%	100%	100%
	BRESIL	Geodis Gerenciamento de Fretes do Brasil Ltda (ex GW Freight Management Brazil)	IG	100%	100%	100%	100%
	CANADA	Geodis FF Canada Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Chile Soluciones Integrales De Logistica Limitada (ex Geodis Wilson Chile Limitada)	IG	100%	100%	100%	100%
	COLOMBIE	Geodis Colombia Ltda	IG	100%	100%	100%	100%
	ETATS UNIS	Geodis USA, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Transportation Solutions, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SCO USA Inc (ex Geodis Global Solutions USA Inc)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Need It Now Delivers	IG	100%	100%	0%	0%
	MEXIQUE	Geodis Mexico S.A. de C.V. (ex Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Mexico S.A. de C.V. - Logistics	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Mexico Solutions SA de CV (ex Geodis Global Solutions Mexico)	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Australia Pty Ltd (ex Geodis Wilson Pty Ltd Australia)	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Hong Kong Ltd. (ex Geodis Wilson Hong Kong Ltd.)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis China Limited (ex Geodis Wilson China Limited)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis China Limited - Logistics (ex Geodis Wilson China Limited)	IG	100%	100%	100%	100%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Korea Co. Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
	COREE DU SUD	Geodis India Pvt Ltd (ex Geodis Overseas India)	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Malaysia Sdn Bhd	IG	100%	100%	100%	100%
	MALAISIE	Geodis New Zealand Limited (ex Geodis Wilson. New Zealand Ltd)	IG	100%	100%	100%	100%
	NOUVELLE-ZELANDE	Geodis Singapore Pte Ltd (ex Geodis Wilson Singapore Pte Ltd)	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	GEODIS Logistics Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	0%	0%
	THAILANDE	Geodis Thai Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	TURQUIE	GEODIS TURKEY NAKLİYAT A.Ş.	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	Allemagne	Geodis CL Germany GmbH (ex Geodis Logistics Deutschland GmbH)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF Germany GmbH & Co. KG (ex Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis RT Germany GMBH	IG	100%	100%	100%	100%
	BELGIQUE	Geodis FF Belgium (ex Geodis FF Belgium N.V)	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis Freight Forwarding Belgium	IG	100%	99%	100%	99%
	DANEMARK	Geodis Denmark A/S (ex Geodis Wilson Denmark A/S)	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis RT Spain SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF Spain SL (ex Geodis Wilson Spain, S.L.U.)	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE BRETAGNE	Geodis FF United Kingdom Ltd (ex Geodis Wilson UK Ltd)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Contract Logistics United Kingdom Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	HONGRIE	Geodis Hungary Logistics Kft - Freight	IG	100%	100%	100%	100%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis CL Italia Spa (ex Geodis Logistics S.P.A.)	IG	100%	100%	100%	100%
Geodis RT Italia Srl		IG	100%	100%	100%	100%	
Geodis FF Italia Spa (ex Geodis Wilson Italia Spa)		IG	100%	100%	100%	100%	
LUXEMBOURG	Lexsis	IG	100%	100%	100%	100%	
PAYS BAS	Geodis Benelux Holding BV (ex Geodis Holding BV)	IG	100%	100%	100%	100%	
	Geodis CL Netherlands B.V. (ex Geodis Logistics Netherlands BV)	IG	100%	100%	100%	100%	
	Geodis RT Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%	
	Geodis FF Netherlands B.V. (ex Geodis Wilson Netherlands B.V.)	IG	100%	100%	100%	100%	
POLOGNE	Geodis Road Network sp. z.o.o.	IG	100%	100%	100%	100%	
	Pekaes sp. z o.o.	IG	100%	100%	100%	100%	
	Geodis Poland Sp. z.o.o.	IG	100%	100%	100%	100%	
NORVEGE	Geodis Norway AS	IG	100%	100%	100%	100%	
SUEDE	Geodis Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	BM Virolle	IN	35%	35%	35%	35%
		Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Bourgey Montreuil Savoie (ex BM Route)	IG	100%	100%	100%	100%
		Gandon Transports	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Alsace (ex Calberson Alsace)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Armorique (ex Calberson Armorique)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Bretagne (ex Calberson Bretagne)	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Ile de France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Loiret (ex Calberson Loiret)	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
		Geodis D&E Mediterranee (ex Calberson Méditerranée)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Normandie (ex Calberson Normandie)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Paris Europe (ex Calberson Paris Europe)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Picardie (ex Calberson Picardie)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Rhône-Alpes (ex Calberson Rhône Alpes)	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson SAS	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Sud-Ouest (ex Calberson Sud-Ouest)	IG	100%	100%	100%	100%
		Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
		Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Automotive Est	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Aquitaine (ex Geodis Calberson Aquitaine)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Lille Europe (ex Geodis Calberson Lille Europe)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Valenciennes (ex Geodis Calberson Valenciennes)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF France (ex Geodis Freight Forwarding France)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Ile de France (ex Geodis Logistics Ile-de-France)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Nord (ex Geodis Logistics Nord)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Rhône-Alpes (ex Geodis Logistics Rhône-Alpes)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Seine et Marne	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Seine (ex Seine Express)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Auvergne	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Grimaldi ACL France	NI	0%	0%	60%	60%
		Giraud Rhône-Alpes	NI	0%	0%	100%	100%
		Giraud Zone Longue	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Dauphiné (ex Rhône Dauphiné Express)	IG	100%	100%	100%	100%
		SCI Ney - Geodis	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis Freight Forwarding	IG	99%	99%	99%	99%
		Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
		Transports Perrier	IG	100%	100%	0%	0%
		XP LOG	IG	100%	99%	100%	99%
		Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
	Secteur	Holding - Activité logistique					
		Transport Logistique Partenaires	IG	100%	100%	100%	100%
	Secteur	Rail Logistics Europe					
FRANCE	FRANCE	VIIA	IG	100%	100%	100%	100%
		VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
		SAS Fret SNCF	IG	100%	100%	100%	100%
		Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis SAS	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland CargoWest	IG	100%	100%	100%	100%
		Dortmunder Eisenbahn	IG	65%	65%	65%	65%
		Forwardis GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Hansebahn Bremen	IG	51%	51%	51%	51%
		ITL Eisenbahngesellschaft GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		NEB AG	CE	67%	34%	67%	34%
	BELGIQUE	Railtraxx	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Captrain España	IG	100%	100%	100%	100%
		Primavia	CE	50%	50%	50%	50%
	ITALIE	Captrain Italia	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	Lorry Rail	IG	60%	60%	60%	60%
	SUISSE	BLS Cargo	IN	45%	45%	45%	45%

Métier		Activité Corporate SNCF					
Secteur		Immobilier					
FRANCE	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
		Novedis-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
		ICF	IG	100%	100%	100%	100%
		Hébert	IG	100%	100%	100%	100%
		Fonciere Vesta	IN	20%	20%	20%	20%
		Projet immobilier chemin du raisin Toulouse	IG	100%	100%	100%	100%
		Projet immobilier Gare de Lyon Daumesnil	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur		Autres					
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	Eurofima	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	Systra	IN	43%	43%	43%	43%
	FRANCE	SNCF Participations	IG	100%	100%	100%	100%

04 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Société Nationale SNCF

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

(Exercice clos le 31 décembre 2022)

PricewaterhouseCoopers Audit
83, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Ernst & Young Audit
Tour First TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 386 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2022)

A l'assemblée générale
Société Nationale SNCF
2, place aux Etoiles
93833 La Plaine ST Denis Cedex

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la Société Nationale SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve

Motivation de la réserve

Comme mentionné dans les notes 4.4.1 et 4.4.3.3 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'Etat.

Cette situation, constitutive d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre

un nouveau test de valeur au 31 décembre 2022 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2021.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure. L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure. Ceci s'est illustré notamment par la recapitalisation de la Société Nationale SNCF fin 2020 et la distribution consécutive opérée au bénéfice du fonds de concours et destinée à contribuer au financement des investissements d'infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur la trajectoire financière du contrat de performance 2021-2030 ajustée au regard du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022 et de l'impact estimé à date de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte économique actuel, évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long terme:

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2022 reposent sur le contrat de performance 2021-2030 signé avec l'Etat en avril 2022, ajusté sur la base du budget 2023 et de l'impact estimé à date de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du plan stratégique qui devrait intervenir au cours des prochains mois.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
 - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes compte tenu notamment de l'évolution des comportements des voyageurs et de l'environnement économique.
 - Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART. L'indexation des tarifs de péages conventionnés reste alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour l'année 2023, puis sur le projet de Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumis à l'avis de l'ART, puis maintenue au niveau de 3,6% au-delà.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et financées à travers le fonds de concours reposent sur le versement par l'État à SNCF Réseau :
 - Du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société Nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'État, dont 3,4 milliards ont été versés à SNCF Réseau à fin 2022.

- Des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu. Ce niveau de performance cible en 2030, qui n'a jamais été atteint auparavant, repose sur la trajectoire d'investissements de régénération prévue dans le contrat de performance et ajustée des effets de l'inflation. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au futur régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêtés des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et des droits d'utilisation de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2022 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2022, d'une part, à 34,1 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 4,4 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Dans notre rapport du 25 février 2022 sur les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2021, nous avons également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait d'une part, à 33,2 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et, d'autre part, à 4,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni

de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/201.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Evaluation des actifs de l'UGT Eurostar Group et des engagements de rachat associés

Notes 2.1.4, 4.4.1, 4.4.2.3 et 6.3.2 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

- Comme mentionné dans les notes 2.1.4 et 4.4.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Eurostar Group (ci-après « l'UGT Eurostar Group »), les tests de dépréciation du goodwill sont dorénavant réalisés au niveau de l'UGT Eurostar Group formée par le regroupement des UGT Eurostar et Thalys. Le test effectué par la Direction pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de cette UGT dont la valeur nette comptable est de 2 137 millions d'euros au 31 décembre 2022 (dont 394 millions d'écarts d'acquisition et 262 millions d'immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie), repose sur l'actualisation de prévisions de flux de trésorerie de l'activité dans un contexte inflationniste, notamment sur la trajectoire du coût des péages et de l'énergie.
- Par ailleurs, un passif financier relatif aux promesses d'achat des participations de CDPGI, Hermès et SNCB dans Eurostar Group irrévocablement consenties par SNCF est comptabilisé au sein des dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle qui s'élèvent à 1 383 millions d'euros au 31 décembre 2022. Le passif relatif à ces engagements mentionnés dans les notes 4.4.2.3 et 6.3.2 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'UGT Eurostar Group et aux passifs financiers, est évalué à la juste valeur sur ces mêmes bases.

Compte tenu (i) du caractère significatif de ces actifs et passifs dans les comptes du groupe, (ii) des incertitudes attachées aux prévisions de flux de trésorerie utilisées pour déterminer leur valeur recouvrable et juste valeur dans le contexte décrit ci-dessus et (iii) de la sensibilité élevée de ces dernières aux hypothèses retenues, nous avons considéré que l'estimation par la Direction de la valeur recouvrable de ces actifs et de la juste valeur des engagements de rachat associés constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons vérifié la conformité de la méthodologie retenue par la Direction aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test.

Nous avons notamment :

- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé et les passifs financiers des éléments comptables sous-jacents ;
- apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration d'Eurostar Group du 25 novembre 2022 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Eurostar Group et de la juste valeur du passif financier ;
- apprécié les paramètres d'évaluation retenus par la Direction (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) avec l'aide de nos spécialistes en évaluation ;
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits dans la note 4.4.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés.

Enfin, nous nous sommes assurés que les notes 2.1.4 et 4.4.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés fournissent une information appropriée sur les hypothèses retenues et sur les analyses de sensibilité de la valeur recouvrable aux variations de ces hypothèses.

Evaluation des engagements envers le personnel

Note 5 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Le personnel du groupe SNCF bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 979 millions d'euros au 31 décembre 2022, après prise en compte d'actifs de couverture évalués à 644 millions d'euros. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel des sociétés SNCF, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un engagement au titre des facilités de circulation de 78 M€ a été reconnu au titre de l'exercice 2022 dès lors que ces avantages octroyés au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi. La valorisation de cet engagement a été réalisée sur la base du nouveau barème forfaitaire des avantages en nature établi par la convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée au cours de l'exercice.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'évaluation par la Direction des engagements envers le personnel constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ces principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
 - la qualification des régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
 - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des

engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;

- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés donne une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du code de commerce figure dans les informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L.823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président Directeur Général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

En raison des limites techniques inhérentes au macro-balisage des comptes consolidés selon le format d'information électronique unique européen, il est possible que le contenu de certaines balises des

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses

significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 février 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

04 –

RAPPORT DE GESTION SA SNCF

1 PRÉAMBULE	310	5.6	EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	314
2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	310	5.7	AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	314
2.1	310	5.8	RÉSULTAT D'EXPLOITATION	315
2.2	310	5.9	RÉSULTAT FINANCIER	315
2.3	310	5.10	RÉSULTAT COURANT	315
2.4	310	5.11	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	315
2.5	310	5.12	IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE	315
2.6	311	5.13	RÉSULTAT NET	315
2.7	311	6 ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET	316	
3 PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DE L'EXERCICE	311	7 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	316	
4 EVÈNEMENT POST-CLÔTURE	311	8 CONCOURS PUBLICS	316	
5 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2022	312	9 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS	316	
5.1	312	10 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES	317	
5.2	313	11 RÉSULTATS DE SNCF SA POUR LES CINQ DERNIERS EXERCICES	318	
5.3	313	12 FILIALES ET PARTICIPATIONS	318	
5.4	313			
5.5	314			

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

Les comptes présentés sont ceux de la Société nationale SNCF (ci-après dénommée SNCF SA) au 31 décembre 2022. SNCF SA est une société anonyme à capitaux publics et à conseil d'administration, sise 2 place aux Etoiles, 93200 Saint-Denis.

Les comptes de la Société nationale SNCF ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2023.

1 PRÉAMBULE

Le Décret n° 2019-1585 du 30 décembre 2019 approuve les statuts de SNCF SA. Il est pris sur le fondement de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui précise les statuts initiaux de la société nationale, ainsi que sur le fondement de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF et qui précise les modalités de la gestion de SNCF SA. Les statuts portent sur différents points (forme juridique, capital social, composition des conseils et assemblées générales...). Dans le respect des dispositions législatives, SNCF SA a pour objet, tant en France qu'à l'étranger, directement ou indirectement :

- d'assurer toute opération ou activité pouvant se rattacher aux domaines du transport et de la mobilité des voyageurs ou des marchandises, de l'infrastructure ferroviaire et des gares, y compris toute opération ou activité de distribution, d'exploitation d'installations de service, ou de gestion immobilière ;

- de veiller à ce que le groupe public unifié remplisse les missions de service public qui lui sont confiées par la loi, conformément à l'article L. 2101-1 du code des transports ;

- de veiller à la mise en œuvre de la raison d'être du groupe.

L'article 3 opère une énumération des missions de la société :

- diriger, animer et piloter le groupe public unifié et en assurer le pilotage stratégique et financier ;

- définir et conduire notamment les politiques industrielles, de recherche et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié ;

- assurer des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié ;

- assurer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, notamment de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire.

Aussi, la société mère SNCF SA est en charge du leadership stratégique animant les sociétés et activités business avec un enjeu spécifique. Elle mène à bien la transformation du groupe. Elle est en charge de :

- piloter le temps long : définition de la stratégie du groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de l'innovation recherche ;

- garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire définie avec l'actionnaire : mise en place de plan de performance transverse et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production / qualité de service.

2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

2.1 CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

L'activité de SNCF SA est moins affectée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid-19 depuis le début de l'exercice 2022.

SNCF SA a toutefois poursuivi son plan d'économies et maintenu ses efforts pour s'adapter au nouveau contexte économique.

2.2 CONFLIT EN UKRAINE

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débuté le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur SNCF SA, cette dernière n'ayant aucune activité significative dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. SNCF SA subit néanmoins les conséquences de la hausse des prix de l'électricité et du gazole qui en résultent. Aucun impact significatif n'est identifié au sein de SNCF SA au 31 décembre 2022 concernant l'évolution du coût des autres matières premières.

2.3 CRÉATION DE EUROSTAR GROUP

Les Conseils d'Administration de SNCF SA (25 janvier 2022), SNCF Voyageurs (1er février 2022) et de SVD (3 février 2022) ont validé la finalisation du projet Greenspeed, actant le rapprochement de Eurostar et Thalys.

En avril 2022, ce rapprochement s'est traduit par la constitution de la holding de tête de droit belge, Eurostar Group, par apport de la totalité des titres Eurostar et Thalys. Au terme de l'opération, le groupe SNCF continue de contrôler Eurostar et Thalys au travers d'Eurostar Group, détenu à hauteur de 55,75%.

2.4 VERSEMENT PAR SNCF SA AU FONDS DE CONCOURS DE L'ÉTAT A DESTINATION DE SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS

En 2022, les versements par SNCF SA au fonds de concours se déclinent en 3 volets :

- 168 M€ ont été versés au titre du financement de la régénération du réseau ferroviaire,

- Afin de permettre la poursuite opérationnelle du chantier EOLE, la SNCF SA s'est engagée, par protocole, à contribuer au financement du projet à hauteur de 135 M€ aux conditions économiques de 2012, soit une estimation en euros 2022 de 153 M€. 135 M€ ont été versés en avril 2022 au fonds de concours, les sommes restantes feront l'objet d'un versement en 2023.

- Dans le cadre du plan de relance arrêté par le gouvernement mi-septembre 2020 et en accompagnement des 4,7 milliards d'euros alloués au système ferroviaire, le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser 600 M€ de produits de cessions pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares entre 2021 et 2025.

A ce titre, 91 M€ ont été versés au cours de l'exercice 2022.

2.5 DIVIDENDE EXCEPTIONNEL

La cession d'Ermewa Holding SAS et de ses filiales, par Transport et Logistique Partenaires (TLP), filiale de SNCF Participations, intervenue en 2021, a généré l'attribution d'un dividende exceptionnel par SNCF Participations.

L'Assemblée générale de SNCF Participations tenue en juin 2022 sur les comptes de 2021 a acté le versement d'un dividende de 1 754 M€, constaté en 2022 par SNCF SA.

2.6 REVALORISATION SALARIALE

La Direction de la SNCF a proposé une série de mesures salariales le 7 décembre dernier, à l'occasion des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2023. Malgré l'absence de signature majoritaire du projet soumis aux organisations syndicales, la SNCF a décidé d'appliquer l'ensemble de ces mesures au bénéfice des salariés, incluant notamment la mise en œuvre avec effet rétroactif au 1er janvier 2022 des mesures salariales visant à faire face à l'inflation, prises lors de la table ronde exceptionnelle de juillet 2022.

A ces mesures se sont ajoutées les mesures décidées lors des précédentes négociations annuelles obligatoires (NAO) de novembre 2021.

L'ensemble des mesures de revalorisation salariales ainsi déployées sur 2022 a permis d'augmenter les rémunérations moyennes de 6%, soit au-delà de l'inflation observée sur 2022 de 5,9%.

L'impact de ces revalorisations dans les comptes de SNCF SA s'élève à 43 M€ pour l'année 2022.

2.7 CESSIION AKIEM

Le groupe SNCF a cédé à la Caisse de Dépôts et Placement du Québec (CDPQ) sa filiale Akiem détenue à hauteur de 50% via Transport Logistique Partenaires, le 9 décembre 2022. Cette opération a les impacts suivants dans les comptes de SNCF SA :

- Remontée du cash de la cession via le flux de centralisation du cashpool des filiales ;
- Augmentation du Produit d'Intégration Fiscale à la suite de l'encaissement par SNCF Participations d'un dividende exceptionnel imposable à hauteur de 5%.

3 PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DE L'EXERCICE

Il n'y a pas eu de prise de participation au cours de l'exercice 2022.

4 EVÈNEMENT POST-CLÔTURE

La Commission Européenne a ouvert le 18 janvier 2023 une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'Union Européenne en matière d'aide d'État, c'est-à-dire si ces mesures s'écartent du comportement d'un investisseur avisé placé dans les mêmes circonstances. Ces mesures concernent :

- Des avances de trésorerie de début 2007 au 1er janvier 2020, date de la transformation de l'activité Fret en société commerciale, pour un montant estimé entre 4 et 4,3 md€ ;
- L'annulation de la dette financière intra groupe de l'activité Fret SNCF, au moment de cette transformation en société commerciale, d'un montant de 5,3 md€ incluant le montant des avances précitées ;
- L'injection de capital de 170 M€ effectuée à l'occasion de la transformation en société commerciale.

Il est rappelé que l'ouverture de cette enquête ne préjuge en rien de son issue. A la date d'arrêté des comptes de SNCF SA, et en l'absence d'information sur l'issue de l'enquête ou sur ses éventuelles conséquences, aucun impact comptable n'a été identifié dans les comptes de la filiale Fret SNCF SAS. Il est de plus précisé que la dette intra-groupe de 5,3 md€ mentionnée ci-dessus, et annulée lors de la création de Fret SNCF SAS, a été financée par l'actuelle SNCF SA et fait donc partie de son endettement financier.

5 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2022

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	1 838	1 662
Production immobilisée et stockée	51	53
Achats et charges externes	-1 744	-1 343
Valeur ajoutée	145	372
Autres produits d'exploitation et transferts de charges	277	254
Impôts, taxes et versements assimilés	-56	-48
Charges de personnel	-733	-690
Excédent brut d'exploitation	-366	-112
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	90	90
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-114	-180
Autres charges de gestion	-1	-0
Résultat d'exploitation	-392	-202
Produits financiers	2 311	1 643
Charges financières	-610	-617
Résultat financier	1 701	1 026
Résultat courant	1 309	824
Produits exceptionnels	6	49
Charges exceptionnelles	-84	-100
Résultat exceptionnel	-78	-51
Impôts sur les résultats	312	188
Résultat net	1 543	960

Le résultat de l'exercice 2022 s'explique principalement par :

- la comptabilisation au niveau du résultat financier d'un dividende exceptionnel à la suite de la cession de la filiale Ermewa intervenue en 2021 (+1 754 M€),
- le produit d'intégration fiscale comptabilisé sur la ligne impôts sur les résultats au titre de 2022 (+302 M€),
- la comptabilisation au niveau des achats et charges externes de la dotation au fonds de concours de l'État dédiée au financement du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau (-394 M€),
- une perte exceptionnelle de -78 M€ liée essentiellement à la dotation aux provisions des Facilités de Circulation.

5.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Travaux, entretien, maintenance	3	4
Produits du patrimoine	376	342
Produits des mises à disposition de personnel	47	46
Redevances	202	191
Prestations informatiques et télécom	456	449
Autres produits (a)	754	629
Total	1 838	1 662

(a) En 2022, il s'agit notamment de produits de prestations diverses tels que produits de gestion et valorisation immobilière (277 M€), de prestations de sûreté (225 M€), de prestations liées à l'environnement de travail (127 M€) et de prestations de soutien et d'expertise (73 M€).

La variation porte principalement sur la gestion et la valorisation immobilière (+90 M€) et des prestations complémentaires sur les logiciels à la suite du développement de l'offre (7 M€).

Le chiffre d'affaires de SNCF SA est réalisé principalement en France autour des activités suivantes :

- Redevance Groupe ;
- Activité Immobilière, constituée de loyers, charges locatives, fluides associés et honoraires de gestion ;
- Prestations des Centres de Services Partagés notamment dans les domaines suivants :
 - Systèmes d'Information : gestion des infrastructures informatiques de l'ensemble du groupe et services associés, gestion des Systèmes d'Information des fonctions support ;
 - Sûreté : sûreté des personnes et des biens ;
 - Ressources Humaines : gestion de la paie et des prestations de famille, accompagnement de la mobilité et de la reconversion, recrutement, gestion des mises à disposition du personnel, formation, agence logement ;

- Achats : mise en œuvre du processus achat, animation de la relation fournisseurs et accompagnement stratégique des clients sur des projets majeurs ;
- Comptabilité : comptabilité fournisseurs, paie, notes de frais et ventes ;
- Protection Sociale : action sociale (accompagnement en situation de maladie, soutien psychologique et familial), services médicaux (médecine du travail, médecine de soin) et prévoyance (prestations suite à un accident de travail, accident de trajet, maladie professionnelle et indemnisation des arrêts de travail pour maladie) ;
- Innovation et Recherche et Fiscalité locale.

5.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Achats de matières et fournitures (a)	-48	-46
Commission distribution autre	-0	-0
Utilisation moyens de transports et de traction	-15	-9
maintenance (b)	-133	-138
Charges de patrimoine (c)	-695	-523
Energie de traction	-	-
Autres charges (d)	-854	-627
Total	-1 744	-1 343

(a) Les achats de matières et fournitures correspondent notamment à (-23 M€) de contrats fluides, (-4 M€) de vêtements de sécurité et matériels COVID, (-13 M€) de matériel bureautique et informatique, (-4 M€) de matériel télécommunication, et (-2 M€) d'articles hygiènes et propreté.

(b) Cette rubrique concerne principalement l'entretien des installations informatiques pour (-104 M€) et le nettoyage des locaux pour (-19 M€).

(c) Il s'agit principalement des charges relatives aux contrats de prise à bail externes du Groupe.

La variation porte sur l'augmentation des charges d'entretien (-143 M€) et d'énergie (-44 M€), ainsi qu'une diminution des loyers notamment due à la rationalisation de l'occupation des locaux (+15 M€).

(d) Les autres charges concernent principalement la comptabilisation de la contribution de SNCF SA au fonds de concours de l'État (-394 M€), de prestations informatiques (-259 M€), de prestations d'études et de recherches (-118 M€), de prestations télécommunications (-56 M€), de charges d'assurances (-56 M€), de communications et publicités (-28 M€), de rémunérations et commissions (-12 M€), de formations (-11 M€), de services bancaires (-3 M€) et de prestations d'achats « au nom et pour le compte » des 4 SA/SAS (+167 M€).

La variation des Achats et Charges Externes est due principalement à l'augmentation des Autres Charges (d) pour -227 M€. Cette variation résulte de l'augmentation du versement au fonds de concours de l'État (- 254 M€).

5.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Subventions d'exploitation	5	4
Autres produits / transferts de charges (a)	272	250
Total	277	254

(a) Cette rubrique enregistre essentiellement les transferts de charges notamment au titre des appels de fonds de la Protection Sociale de SNCF SA vers SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, FRET SNCF et SNCF Réseau liés aux prestations sociales fournies au personnel (129 M€), à la refacturation des frais annexes de personnels (50 M€), aux assurances (53 M€).

La variation s'explique principalement par la hausse des refacturations de prime d'assurance (+13 M€) et par la hausse des refacturations des charges de personnels sur les frais annexe de personnel (+11 M€).

5.4 IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Cotisation foncière des entreprises et Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises	-12	-10
Taxe sur les salaires	-8	-8
Taxe foncière	-2	-0
Versement de transport	-11	-10
Autres impôts et taxes (a)	-23	-19
Total	-56	-48

(a) Le poste « Autres impôts et taxes » comprend principalement les contributions sociales et de solidarités (-5 M€), AGEFIF/AGEFOS (-8 M€), la taxe sur les apprentis (-3 M€), l'effort à la construction (-2 M€), et des fonds nationaux d'aide au logement (-2 M€).

5.5 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Salaires et traitements	-468	-442
Cotisations retraites	-131	-125
Autres charges sociales	-113	-102
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-2	-3
Sous total	-714	-671
Mise à disposition de personnel	-19	-18
Total des charges de personnel	-733	-690
Effectifs moyens payés		
Cadre	3 870	3 792
Maîtrise	2 718	2 758
Exécution	3 209	3 281
Total des effectifs moyens payés	9 797	9 831
Effectifs disponibles moyens	8 062	8 092

Les charges de personnels sont en augmentation sur l'exercice 2022 de +43 M€. Cette augmentation est due essentiellement aux mesures salariales lors des Négociations Annuelles Obligatoires et lors des tables rondes de l'année 2022.

5.6 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2022 s'établit à -366 M€, en diminution de -254 M€ par rapport à 2021.

Cette variation est liée principalement à l'augmentation des achats et charges externes pour -401 M€ qui s'explique par le différentiel de dotation au fonds de concours de l'État pour -254 M€ et à une augmentation de -178 M€ des dépenses de patrimoine principalement liées à l'augmentation du prix de l'énergie.

En millions d'euros	
Excédent Brut d'Exploitation 2021	-112
Hausse de l'activité	176
Baisse des productions immobilisée et stockée	-1
Augmentation des achats et charges externes	-401
Diminution des péages	0
Augmentation des charges de personnel	-43
Augmentation des impôts et taxes	-8
Hausse des autres produits	23
Excédent Brut d'Exploitation 2022	-366

Cette variation, peut être résumée de la façon suivante :

- La hausse de l'activité pour +176 M€ est liée pour +98 M€ à la nouvelle activité maintenance propriétaire de SNCF SA, +11 M€ liée à la hausse de la redevance et +41 M€ de refacturation liée au coût de l'énergie.
- L'augmentation des achats et charges externes pour -401 M€ s'explique principalement par le différentiel de dotation au fonds de concours de l'État entre 2022

(-394 M€) et 2021 (-140 M€) pour -254 M€, une augmentation de -178 M€ de dépenses de patrimoine liée à l'augmentation du prix de l'énergie.

– L'augmentation des charges de personnel pour -43 M€ due notamment à la revalorisation salariale en faveur du pouvoir d'achat.

– La hausse des impôts et taxes de -8 M€ s'explique principalement par l'augmentation des charges liées aux AGECIF (-3 M€) et à la CVAE (-2 M€).

– L'augmentation des autres produits s'explique principalement par la hausse des refacturations de prime d'assurance (+13 M€) et la hausse des refacturations des charges de personnels sur les frais annexe de personnel (+11 M€).

5.7 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Reprises aux amortissements d'exploitation	0	0
Immobilisations incorporelles	0	0
Immobilisations corporelles	0	0
Reprises aux dépréciations et provisions d'exploitation	90	90
Dépréciations des immobilisations	0	0
Dépréciations sur actif circulant	0	0
Provisions pour risques et charges	90	90
Total reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	90	90
Dotations aux amortissements d'exploitation	-77	-79
Immobilisations incorporelles	-38	-38
Immobilisations corporelles	-39	-41
Dotations aux dépréciations et provisions d'exploitation	-37	-102
Dotations des immobilisations	0	0
Dotations sur actif circulant	-0	-0
Dotations pour risques et charges	-37	-101
Total dotations aux amortissements et dépréciations et provisions d'exploitation	-114	-180
Autres charges de gestion	-1	-0
Total	-25	-90

À fin décembre 2022, l'activité de SNCF SA s'explique ainsi :

- reprise de dépréciations et provisions d'exploitation pour +90 M€, il s'agit principalement de la reprise des provisions d'exploitation utilisées pour +48 M€ ainsi que +42 M€ sur les reprises de provisions d'exploitation non utilisées,

– dotations aux amortissements d'exploitation pour -77 M€. Il s'agit des amortissements calculés sur les actifs immobilisés détenus par SNCF SA, dont -38 M€ d'immobilisations incorporelles sur des logiciels et -39 M€ d'immobilisations corporelles concernant principalement des agencements immobiliers pour -17 M€.

– dotations de dépréciations et provisions pour risques et charges pour -37 M€, correspondant principalement aux provisions sur contrats pour -13 M€, aux provisions sur les avantages au personnel pour -13 M€, les provisions pour litige pour -5 M€.

5.8 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments précédents, le résultat d'exploitation ressort négatif à -392 M€, en diminution de -190 M€ par rapport à 2021, en lien avec la diminution de l'Excédent Brut d'Exploitation entre 2021 et 2022.

5.9 RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Coût endettement financier net		
(a)	-104	-44
Dividendes (b)	1 768	19
Coût financier des avantages au personnel (c)	30	19
Autres (d)	7	1 032
Total	1 701	1 026

- (a) Ce poste s'explique principalement par :
- 415 M€ d'intérêts sur emprunts et dettes financières,
 - 46 M€ amortissements produits de couvertures,
 - +112 M€ d'intérêts sur créances Caisse de la Dette Public,
 - +251 M€ d'intérêts sur prêts accordés aux filiales du groupe SNCF.
- (b) Les dividendes proviennent des filiales et participations : SNCF Participations (1 754 M€), ICF (11 M€), SNCF Conseil (2 M€) et Eurofima (1 M€).
- (c) L'augmentation de ce poste résulte principalement des pertes liées à la mise à jour des coûts actuariels.
- (d) Cette rubrique (7 M€) correspond principalement au solde des dotations et reprises financières de provisions. La variation annuelle s'explique essentiellement par la reprise de la dépréciation des titres SNCF Réseau intervenue sur l'exercice 2021 pour 1 129 M€.

5.10 RÉSULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2022 est positif à +1 309 M€ en augmentation de +485 M€ par rapport à 2021, en lien avec le différentiel de dotation au fonds de concours de l'État entre 2022 (-394 M€) et 2021 (-140 M€) pour -254 M€, la variation du résultat financier de +675 M€ liée principalement au différentiel entre l'encaissement du dividende exceptionnel de la cession de la filiale Ermewa en 2022 (+1 754 M€) et la reprise de la dépréciation des titres SNCF Réseau de 2021 (+1 129 M€).

5.11 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Plus ou moins values nettes de cessions d'actifs	2	6
Titre de participation	-	-
Actifs incorporels	-	-
Actifs corporels	2	6
Amortissements et provisions	-81	8
Dépréciation d'immobilisations	0	0
Perte de valeur	-1	-0
provisions	-81	8
Autres	1	-66
Total	-78	-51

Le résultat exceptionnel 2022 (-78 M€) s'explique principalement par la dotation aux provisions d'un avantage aux personnels post emploi au titre des Facilités Circulation (-68 M€).

5.12 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Produit d'intégration fiscale (a)	301	179
Impôt sur les sociétés	-	-
Taxe résultat entr. Ferroviaire	-	-
Autres (b)	11	8
Total	312	188

- (a) Le Groupe a opté pour une convention d'intégration fiscale de neutralité, chaque entité du groupe d'intégration fiscale paye son IS, comme si elle était imposée séparément. En conséquence, le produit d'intégration fiscale de +301 M€ correspond principalement à la part d'impôts sur les sociétés versée par les filiales en lien avec leur résultat, ainsi qu'aux crédits d'impôts qui feront l'objet d'un remboursement par l'administration fiscale. Le résultat du groupe d'intégration fiscale français, dont SNCF SA est tête d'intégration, est fiscalement déficitaire au titre de l'exercice 2022 à hauteur de -74 M€. SNCF SA n'a donc pas comptabilisé de charge d'IS, mais un produit correspondant à ses crédits d'impôt en propre. La société mère est seule redevable de l'IS, mais aucun impôt sur le résultat n'est dû au titre de l'exercice 2022. Le montant du déficit reportable au niveau du Groupe est de 14,2 Mds€ à l'issue de l'exercice 2022.
- (b) Il s'agit du Crédit Impôt Recherche de SNCF SA comptabilisé sur l'exercice 2022 (+6 M€) et la réclamation de Crédit Impôts Compétitivité Emploi 2018 (+5 M€).

5.13 RÉSULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net 2022 est un bénéfice de +1 543 M€ et s'explique principalement par :

- La comptabilisation d'un dividende exceptionnel à la suite de la cession de la filiale Ermewa intervenue en 2022 pour +1 754 M€,
- La dotation au fonds de concours de l'État dédié au financement du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pour -394 M€.

6 ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

En millions d'euro	2022	2021
CAF (après impôt)	-157	91
Retraitement du résultat financier et des impôts	-5	193
Incidence du BFR d'exploitation	-9	5
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	-171	289
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (TFT)	-70	137
Subventions d'investissement encaissées	0	0
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	4
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-67	133
Dividendes reçus	1 768	19
Charges financières nettes	-103	101
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 666	82
Autres effets sur endettement net	6	9
Autre variation de l'endettement net	-1	6
Variation calculée de l'endettement net	1 432	512
Endettement d'ouverture	-3 326	2 808
Endettement de clôture	-1 894	3 326

Le tableau de l'endettement financier net ne prend pas en compte les primes sur obligations supérieures à un an dont le solde après retraitement en consolidation est nul. En norme française sur SNCF SA, ces primes s'élevaient à 94 M€ en 2022 contre 100 M€ en 2021.

L'endettement net de SNCF SA est de -1 894 M€ au 31 décembre 2022 contre -3 326 M€ à l'ouverture. La variation de +1 432 M€ s'explique principalement par l'impact sur :

- les flux de trésorerie liés aux activités de financement pour + 1 747 M€ généré par l'encaissement des dividendes sur l'exercice 2022 pour +1 768 M€ ;
- la variation des versements au fonds de concours de l'Etat pour -254 M€ ;
- la variation de la capacité d'autofinancement de SNCF SA pour -66 M€.

7 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments utilisés par SNCF SA font l'objet d'une inscription en engagements hors bilan.

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par SNCF SA sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

8 CONCOURS PUBLICS

Les concours publics apportés à l'Entreprise par l'État et les collectivités sous forme de subventions sont présentés dans le tableau qui suit :

En millions d'euros	2022	2021	Variation
Subventions d'exploitation	5	4	1
Subventions d'exploitation reçues (a)	5	4	1

En 2022, il s'agit principalement :

- des subventions à caractère social versées par l'État aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi et la formation pour +4 M€ au résultat de l'Entreprise,
- des subventions versées par des organismes privés dans le cadre de projets d'innovation et recherche pour +1 M€ au résultat de l'Entreprise.

9 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS

Conformément à l'arrêté du 20 mars 2017 précisant les modalités d'application du décret n°2015-1533 relatif à l'information sur les délais de paiement des fournisseurs et clients de l'Entreprise, la répartition des dettes fournisseurs et des créances clients échues est communiquée ci-après.

Factures reçues non réglées à la date de clôture de l'exercice (31 décembre 2022)

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et +	Total 1 jour et +	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement*							
Nombre de factures concernées	48	670	378	233	2763	4092	
Dettes d'immobilisations et d'exploitation							
Montant total des factures concernées T.T.C	-0	-6	-15	-2	3	-30	
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achat de l'exercice	0,0%	1,4%	0,8%	0,2%	-1,3%	1,2%	
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues	1249						
Montant total des factures T.T.C exclues	-20						
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)							
Délais contractuels	Application des délais prévus par la loi LME						

Les factures échues correspondent principalement à 3 fournisseurs pour 27 %.

Factures émises non réglées au 31 décembre 2022 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et +	Total (1 jour et +)	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement							
Nombre de factures concernées	233	120	475	112	638	1 345	1 963
Créances commerciales hors im mobilisations							
Montant total des factures concernées TTC	59	38	4	2	9	52	87
Pourcentage du montant total des factures	10%	6%	1%	0%	1%	9%	15%
TTC de ventes de l'exercice	-588						
Créances sur cessions d'im mobilisations							
Montant total des factures concernées TTC	0	0	0	0	25	25	0
Pourcentage du montant total des factures	0%	0%	0%	0%	8%	8%	0%
TTC de ventes de l'exercice	-3						
Autres créances d'exploitation							
Montant total des factures concernées TTC	0	2	1	0	1	3	-1
Pourcentage du montant total des factures		1%	0%	0%	0%	2%	-1%
TTC de ventes de l'exercice	-133						
(B) Factures exclues du (A) relatives à des créances litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues					878		
Montant total des factures TTC exclues					-3		
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuels ou délai légal)							
Délais contractuels	Cas général 30JEF						
Délais légaux	Cas général 30JEF						

Les factures échues correspondent principalement aux factures intragroupes, dont, SNCF Voyageurs (12 M€), SNCF Réseau (6 M€), SNCF Gares & Connexions (3 M€) et SNCF Fret (2 M€).

10 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Il n'y a pas eu de distribution de dividendes au titre de l'exercice 2022.

11 RÉSULTATS DE SNCF SA POUR LES CINQ DERNIERS EXERCICES

En millions d'euros	2022	2021	2020	2019	2018
Situation financière en fin d'exercice					
Capital social	1 000	1 000	1 000	3 971	3 971
Opérations et résultats de l'exercice					
Chiffre d'affaires hors taxes	1 838	1 662	1 637	16 247	15 478
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	1 255	863	- 6 001	1 723	4 247
Impôts sur les résultats (intégration fiscale)	312	188	72	- 226	- 91
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	1 543	960	- 6 024	583	3 501
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-
Personnel					
Effectif moyen payé	9 797	9 831	10 103	86 814	89 567
Montant de la masse salariale	733	690	694	5 239	5 266

12 FILIALES ET PARTICIPATIONS

Les informations ci-dessous sont données à titre provisoire (chiffre d'affaires, bénéfice/perte et capitaux propres) en fonction des informations remontées au service consolidation. Nous sommes dans l'attente de l'arrêté définitif des comptes de ces sociétés.

En millions d'euros

N°SIREN	Sociétés	Capital Social	Capitaux propres avant répartition des résultats		Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consenties par SNCF et non encore remboursés	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés
			%		Brute	Nette				
I. Titres consolidés										
412 280 737	SNCF RESEAU	1 718	46 860	100%	8 192	8 192	5959	6 964	-65	
519 037 584	SNCF VOYAGEURS	158	20 802	100%	6 980	6 980	2604	17 025	1 147	
572 150 977	SNCF PARTICIPATIONS	385	3 257	100%	1 992	1 992	0	1	229	1 754
552 001 406	ICF	542	806	100%	658	658		0	13	
387 949 530	SYSTRA SA	33	248	43%	190	168	0	755	76	
518 697 685	FRET SNCF	58	197	100%	262	262	23	741	-22	
Ste suisse	EUROFIMA	479*	1 556	23%	24	24		0	22	1
421 263 716	SNCF CONSEIL	1	5	100%	15	15	0	16	2	2
415 238 179	SNCF INTERNATIONAL	3	9	100%	6	6	0	1	0	0
519 037 089	SNCF DEVELOPPEMENT	5	3	100%	5	3	0	0	0	
528 937 949	AIREFSOL	0	2	33%	0	0		0	0	
519 037 451	574 INVEST	0	1	100%	0	0	11	0	1	
II. Titres non consolidés										
Set marocaine	INSTITUT DE FORMATION FE	0		50%	0	0				
542 074 539	SNCF HABITAT	NC		100%	0	0				
582 059 796	SEMPARISEINE	NC		0%	0	0				
382 149 987	TELEFACT	NC		0%	0	0				-
572 154 128	LA MAISON DES MINES	NC		2%	0	0				
Association	STE CF SOUS MARIN	NC		50%	0	0				
592 056 972	MAISON POLYTECHNIQUE			2%	0	0				-
383 110 509	SIFA			0%	0	0				
954 502 357	SEPEL			0%	0	0				
850 619 248	SNCF D1	0		100%	0	0		0	0	
850 356 742	SNCF D2	0		100%	0	0		0	0	
850 732 454	SNCF D3	0		100%	0	0		0	0	
850 685 397	SNCF D4	0		100%	0	0		0	0	
850 619 362	SNCF D5	0		100%	0	0		0	0	
TOTAL GENERAL					18 324	18 299	8 598	25 503	1 403	1 768

(*) Part de capital social appelé

05 – COMPTES ANNUELS SA SNCF

NORMES FRANÇAISES

BILAN	322	14. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	337
COMPTE DE RÉSULTAT	323	14.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS	338
1. ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS	324	14.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES	338
2. EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	324	14.3 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE	339
2.1 CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19	324	14.4 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX	339
2.2 CONFLIT EN UKRAINE	324	14.5 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES	339
2.3 CRÉATION DE EUROSTAR GROUP	324	14.6 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE	340
2.4 VERSEMENT PAR SNCF SA AU FONDS DE CONCOURS DE L'ÉTAT A DESTINATION DE SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS	324	14.7 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	340
2.5 DIVIDENDE EXCEPTIONNEL	324	15. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES	340
2.6 REVALORISATION SALARIALE	324	16. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF	341
2.7 PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DE L'EXERCICE	324	17. CHIFFRE D'AFFAIRES	341
2.8 CESSION AKIEM	324	18. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	342
3. EVÈNEMENT POST-CLÔTURE	324	19. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	342
4. RÉGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	325	20. IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS	342
4.1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	325	21. CHARGES DE PERSONNELS ET EFFECTIFS	342
4.2 ESTIMATIONS COMPTABLES	325	22. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	343
4.3 PRINCIPES COMPTABLES	325	23. RÉSULTAT FINANCIER	343
5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	331	24. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	343
6. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	332	25. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE	344
6.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU	332	26. ENGAGEMENTS HORS BILAN	344
6.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)	332	26.1 ENGAGEMENTS REÇUS	344
6.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	333	26.2 ENGAGEMENTS DONNÉS	345
6.4 DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	334	27. LITIGES	346
7. STOCKS ET ENCOURS	334	27.1 ACCIDENT EN GARE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE	346
8. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	334	27.2 DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN D'ESSAIS À ECKWERSHEIM	346
9. TRÉSORERIE	335	27.3 MORY CONTRE SNCF SA (LIQUIDATEUR SERNAM)	346
10. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF	335	28. FILIALES ET PARTICIPATIONS	347
11. ECARTS DE CONVERSION	335		
12. CAPITAUX PROPRES	336		
13. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	336		

29. PARTIES LIÉES	348	29.4 SUBVENTIONS	348
29.1 FONDATION SNCF	348		
29.2 ASSOCIATION RAILS & HISTOIRE	348	30. GARANTIES EUROFIMA	349
29.3 ASSOCIATION SOLIDARITÉ SIDA	348		

BILAN

Normes Françaises

ACTIF

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2022		31/12/2021	
		Brut	Amort. et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	5	480	-381	99	111
Immobilisations corporelles	5	934	-573	361	363
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau	6.1	5 250	-	5 250	5 250
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique	6.2	938	-	938	938
Immobilisations financières	6.3	25 772	-25	25 747	25 418
Actif immobilisé		33 374	-979	32 395	32 081
Stocks et en cours	7	7	-5	2	6
Créances d'exploitation et autres	8	1 537	-1	1 536	882
Valeurs mobilières de placement	9	6 374	-4	6 370	6 474
Disponibilités	9	1 553	-	1 553	1 675
Actif circulant		9 471	-10	9 461	9 038
Comptes de régularisation	10	161	-	161	167
Prime de remboursement des obligations		67	-	67	70
Ecart de conversion - Actif	11	641	-	641	582
Actif		43 714	-989	42 725	41 937

PASSIF

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2022		31/12/2021	
Capital			1 000		1 000
Ecart de réévaluation			70		70
Réserves			9 974		9 974
Prime d'émission			4 050		4 050
Report à nouveau			-106		-1 066
Résultat de l'exercice			1 543		960
Situation nette	12		16 531		14 988
Subventions d'investissement			1		2
Provisions réglementées			-		-
Capitaux propres	12		16 532		14 990
Provisions pour risques et charges	13		491		509
Dettes financières	14		23 470		24 162
Dettes fiscales et sociales	15		204		148
Autres dettes d'exploitation	15		1 384		1 597
Comptes de régularisation	16		170		131
Ecart de conversion - Passif	11		474		400
Passif			42 725		41 937

COMPTE DE RÉSULTAT

Normes Françaises

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	17	1 838	1 662
Production immobilisée et stockée		51	53
Achats et charges externes	18	-1 744	-1 343
Valeur ajoutée		145	372
Autres produits d'exploitation et transferts de charges	19	277	254
Impôts, taxes et versements assimilés	20	-56	-48
Charges de personnel	21	-733	-690
Excédent brut d'exploitation		-366	-112
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	22	90	90
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	22	-114	-180
Autres charges de gestion		-1	-0
Résultat d'exploitation		-392	-202
Produits financiers		2 311	1 643
Charges financières		-610	-617
Résultat financier	23	1 701	1 026
Résultat courant		1 309	824
Produits exceptionnels		6	49
Charges exceptionnelles		-84	-100
Résultat exceptionnel	24	-78	-51
Impôts sur les résultats	25	312	188
Résultat net		1 543	960

1. ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

Les comptes présentés sont ceux de la Société nationale SNCF (ci-après dénommée SNCF SA) au 31 décembre 2022. SNCF SA est une société anonyme à capitaux publics et à conseil d'administration, sise 2 place aux Etoiles, 93200 Saint-Denis.

Les comptes de la Société nationale SNCF ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2023.

2. EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

2.1 CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

L'activité de SNCF SA est moins affectée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid-19 depuis le début de l'exercice 2022.

SNCF SA a toutefois poursuivi son plan d'économies et maintenu ses efforts pour s'adapter au nouveau contexte économique.

2.2 CONFLIT EN UKRAINE

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débuté le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur SNCF SA, cette dernière n'ayant aucune activité significative dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. SNCF SA subit néanmoins les conséquences de la hausse des prix de l'électricité et du gazole qui en résultent. Aucun impact significatif n'est identifié au sein de SNCF SA au 31 décembre 2022 concernant l'évolution du coût des autres matières premières.

2.3 CRÉATION DE EUROSTAR GROUP

Les Conseils d'Administration de SNCF SA (25 janvier 2022), SNCF Voyageurs (1er février 2022) et de SVD (3 février 2022) ont validé la finalisation du projet Greenspeed, actant le rapprochement de Eurostar et Thalys.

En avril 2022, ce rapprochement s'est traduit par la constitution de la holding de tête de droit belge, Eurostar Group, par apport de la totalité des titres Eurostar et Thalys. Au terme de l'opération, le groupe SNCF continue de contrôler Eurostar et Thalys au travers d'Eurostar Group, détenu à hauteur de 55,75%.

2.4 VERSEMENT PAR SNCF SA AU FONDS DE CONCOURS DE L'ÉTAT A DESTINATION DE SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS

En 2022, les versements par SNCF SA au fonds de concours se déclinent en 3 volets :

- 168 M€ ont été versés au titre du financement de la régénération du réseau ferroviaire,
- Afin de permettre la poursuite opérationnelle du chantier EOLE, la SNCF SA s'est engagée, par protocole, à contribuer au financement du projet à hauteur de 135 M€ aux conditions économiques de 2012, soit une estimation en euros 2022 de 153 M€. 135 M€ ont été versés en avril 2022 au fonds de concours, les sommes restantes feront l'objet d'un versement en 2023.
- Dans le cadre du plan de relance arrêté par le gouvernement mi-septembre 2020 et en accompagnement des 4,7 milliards d'euros alloués au système ferroviaire, le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser 600 M€ de produits de cessions pour financer

les investissements sur le réseau et dans les gares entre 2021 et 2025.

A ce titre, 91 M€ ont été versés au cours de l'exercice 2022.

2.5 DIVIDENDE EXCEPTIONNEL

La cession d'Ermewa Holding SAS et de ses filiales, par Transport et Logistique Partenaires (TLP), filiale de SNCF Participations, intervenue en 2021, a généré l'attribution d'un dividende exceptionnel par SNCF Participations.

L'Assemblée générale de SNCF Participations tenue en juin 2022 sur les comptes de 2021 a acté le versement d'un dividende de 1 754 M€, constaté en 2022 par SNCF SA.

2.6 REVALORISATION SALARIALE

La Direction de la SNCF a proposé une série de mesures salariales le 7 décembre dernier, à l'occasion des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2023. Malgré l'absence de signature majoritaire du projet soumis aux organisations syndicales, la SNCF a décidé d'appliquer l'ensemble de ces mesures au bénéfice des salariés, incluant notamment la mise en œuvre avec effet rétroactif au 1er janvier 2022 des mesures salariales visant à faire face à l'inflation, prises lors de la table ronde exceptionnelle de juillet 2022.

A ces mesures se sont ajoutées les mesures décidées lors des précédentes négociations annuelles obligatoires (NAO) de novembre 2021.

L'ensemble des mesures de revalorisation salariales ainsi déployées sur 2022 a permis d'augmenter les rémunérations moyennes de 6%, soit au-delà de l'inflation observée sur 2022 de 5,9%.

L'impact de ces revalorisations dans les comptes de SNCF SA s'élève à 43 M€ pour l'année 2022.

2.7 PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DE L'EXERCICE

Il n'y a pas eu de prise de participation au cours de l'exercice 2022.

2.8 CESSIION AKIEM

Le groupe SNCF a cédé à la Caisse de Dépôts et Placement du Québec (CDPQ) sa filiale Akiem détenue à hauteur de 50% via Transport Logistique Partenaires, le 9 décembre 2022. Cette opération a les impacts suivants dans les comptes de SNCF SA :

- Remontée du cash de la cession via le flux de centralisation du cashpool des filiales ;
- Augmentation du Produit d'Intégration Fiscale à la suite de l'encaissement par SNCF Participations d'un dividende exceptionnel imposable à hauteur de 5%.

3. EVÈNEMENT POST-CLÔTURE

La Commission Européenne a ouvert le 18 janvier 2023 une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'Union Européenne en matière d'aide d'État, c'est-à-dire si ces mesures s'écartent du comportement d'un investisseur avisé placé dans les mêmes circonstances. Ces mesures concernent :

- Des avances de trésorerie de début 2007 au 1er janvier 2020, date de la transformation de l'activité Fret en société commerciale, pour un montant estimé entre 4 et 4,3 md€ ;
- L'annulation de la dette financière intra groupe de l'activité Fret SNCF, au moment de cette transformation en société commerciale, d'un montant de 5,3 md€ incluant le montant des avances précitées ;

– L'injection de capital de 170 M€ effectuée à l'occasion de la transformation en société commerciale.

Il est rappelé que l'ouverture de cette enquête ne préjuge en rien de son issue. A la date d'arrêté des comptes de SNCF SA, et en l'absence d'information sur l'issue de l'enquête ou sur ses éventuelles conséquences, aucun impact comptable n'a été identifié dans les comptes de la filiale Fret SNCF SAS. Il est de plus précisé que la dette intra-groupe de 5,3 md€ mentionnée ci-dessus, et annulée lors de la création de Fret SNCF SAS, a été financée par l'actuelle SNCF SA et fait donc partie de son endettement financier.

4. RÉGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les comptes de l'Entreprise sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables en France, reprises dans le Plan Comptable Général issu du règlement ANC 2014-03 et ses modifications ultérieures.

4.2 ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'Entreprise au 31 décembre 2022 et préparer les états financiers, la Direction doit procéder à des estimations.

Ces estimations et hypothèses concernent :

– La dépréciation des actifs financiers

L'Entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif financier, notamment les titres de participation pour réaliser un test de dépréciation et comptabiliser si nécessaire une provision.

– Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel.

En cas de sortie de ressource probable dont le fait générateur est antérieur à la date d'arrêté des comptes, une provision est comptabilisée au passif du bilan. Si la sortie de ressource est estimée possible mais demeure improbable une information est alors donnée en annexe au titre des passifs éventuels.

Le coût des avantages liés au personnel est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions selon l'évolution de ces hypothèses.

– La dépréciation des instruments financiers dérivés

L'Entreprise utilise des hypothèses pour évaluer les pertes latentes de ses instruments financiers dérivés.

4.3 PRINCIPES COMPTABLES

4.3.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont composées :

- des logiciels acquis et créés par l'Entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;
- de concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

4.3.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont composées de terrains, constructions, aménagements et agencements, matériels et systèmes informatiques, matériels de bureau, mobiliers et outillages divers.

Les immobilisations corporelles figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition et celles produites en interne à leur coût de production.

Le coût d'acquisition comprend le prix d'achat et les frais accessoires nécessaires à la mise en état d'utilisation du bien.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations. Les charges financières relatives aux coûts d'emprunt encourus lors de l'acquisition ou la production des immobilisations ne sont pas incorporées au coût de revient de l'actif concerné.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées pour les installations fixes comme suit :

- Les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;
- Les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

4.3.2.1 Frais d'acquisition des immobilisations

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaires...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété, ...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

4.3.2.2 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, selon le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique qui est amorti selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Composants	Années
Aménagement des terrains	20 ans
Constructions complexes :	
- Gros œuvre	50 ans
- Clos et couvert	25 ans
- Second œuvre	25 ans
- Aménagements	11 à 15 ans
- Lots techniques	15 ans
Constructions simples :	
- Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
- Aménagements	11 à 15 ans
- Lots techniques	15 ans
Matériels et outillages	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

4.3.2.3 Dépréciation des immobilisations

Conformément aux dispositions des règlements CRC 2002-10 et 2004-06 et à l'avis 2005-D du comité d'urgence du CNC, l'Entreprise effectue des tests de dépréciation d'actifs lorsque des circonstances ou événements indiquent que des actifs ont pu perdre de la valeur.

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage.

La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Le cas présent, l'Entreprise calcule la valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie – UGT¹⁵) à laquelle appartient l'actif testé.

En l'espèce, SNCF SA est composée d'une seule et même UGT incluant toute l'activité de SNCF SA hors Installations Sociales Transférées (IST) qui ont fait l'objet d'une évaluation par la Direction de l'Immobilier avec l'aide d'un cabinet spécialisé fin 2020. SNCF SA est propriétaire ou locataire de locaux à vocation sociale de natures diverses nommés IST (Installations Sociales Transférées), bénéficiant à l'ensemble des salariés des 5 sociétés SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF et SNCF Voyageurs. SNCF SA porte l'ensemble des charges propriétaires et locataires lié au patrimoine de ces IST. Une évaluation est réalisée chaque année en fin d'exercice.

4.3.3 Immobilisations financières

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'Entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres,
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'Entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents,
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

Les surcoûts liés aux effets du changement climatique sont intégrés dans les tests de valeur des actifs, notamment des titres de participation, sur la base des informations disponibles à la date de l'évaluation.

La dépréciation est enregistrée sur les titres puis sur les prêts et sur les comptes courants. Une provision pour risques est constituée si nécessaire.

4.3.4 Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît probable (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges, ...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non-recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

4.3.5 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

4.3.6 Primes et frais d'émission, primes de remboursement des emprunts

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime et les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis linéairement sur la durée de vie des emprunts.

Dans le cas d'une émission au-dessus du pair, la prime est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission, l'écart résiduel éventuel constitue :

- soit un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais,
- soit des frais d'émission compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé linéairement sur la durée de l'emprunt.

4.3.7 Conversion des opérations en devises

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont inscrits en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

4.3.8 Provisions pour risques et charges

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'Entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour l'Entreprise.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'Entreprise ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que l'Entreprise assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable pour l'Entreprise de supporter pour éteindre son obligation.

Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs (incertains) qui ne sont pas

¹⁵ L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

totale sous le contrôle de l'Entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

4.3.8.1 Provisions pour risques liés à l'environnement

SNCF SA comptabilise une provision dès lors qu'une sortie de ressource devient probable en application de la réglementation environnementale. Cette provision concerne les risques liés à l'amiante, au titre de la mise en conformité des bâtiments et des actions intentées contre l'Entreprise au motif d'une exposition à l'amiante.

4.3.8.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

L'Entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- Litiges relatifs au contrat de travail ;
- Litiges concernant d'ex salariés ;
- Litiges concernant des contrats avec des fournisseurs.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

A compter de l'année 2000, le Groupe a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto-assurance.

En cas de perte probable relative à une obligation contractualisée antérieurement à la date de clôture, l'Entreprise constitue une provision égale à la sortie de ressource sans contrepartie qu'elle a estimée à partir de son coût de revient.

4.3.8.3 Provisions pour risques sociaux et fiscaux

SNCF SA comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. SNCF SA provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

4.3.8.4 Avantages du Personnel et charges de personnel

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DE LA BRANCHE FERROVIAIRE

Les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013. Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français. Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été d'ores et déjà négociés et conclus :

- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;

– L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;

– L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.

L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche. Sont ainsi concernées toutes les entreprises dont l'activité principale est visée par le champ d'application de la CCN. Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.

Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :

- Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
- Le droit syndical.

Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" a défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».

L'accord signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

CHARGES DE PERSONNEL

Les charges de personnel comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel.

Les avantages du personnel à court terme autres que les indemnités de cessation d'emploi sont ceux payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir l'emploi. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'État mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible les sociétés du Groupe SNCF au dispositif de l'activité partielle. Ainsi SNCF SA a pu recourir au dispositif dès la mi-mars 2020 et bénéficier des allocations d'activité partielle. Les allocations nettes, c'est-à-dire hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage de l'entreprise, sont comptabilisées en diminution des charges de personnel. La société a

également pu bénéficier des exonérations de charges sociales prévues par le dispositif de l'activité partielle.

AVANTAGES DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Les avantages postérieurs à l'emploi, autres que les indemnités de cessation d'emploi, comprennent les avantages acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité, comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi. Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non, en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel. Deux types de régimes sont distingués :

– Les régimes à cotisations définies

Il s'agit des régimes en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs. Depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut constitue un régime à cotisations définies.

– Les régimes à prestations définies

Il s'agit des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies. Depuis 2013, SNCF provisionne la totalité de ses engagements de retraite et assimilés à l'égard des membres du personnel actif et retraité en vertu de la méthode préférentielle du PCG (article 335-1). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la dés-actualisation sont comptabilisés en résultat financier, à l'exception de l'écart actuariel constaté au 31 décembre 2022 au titre de la provision relative aux facilités de circulation des retraités qui est imputé en résultat exceptionnel.

Les provisions relatives aux avantages postérieurs à l'emploi comprennent la provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels, conformément à l'application de la CCN de la Branche Ferroviaire, la provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires, la provision relative à l'Action sociale (prestation sociales mise en œuvre pour les agents retraités statutaires et leurs veuves), et la provision pour rentes accidents du travail et maladie professionnelle des agents statutaires à verser sur leur période de retraite et désormais la provision pour facilités de circulation des retraités et de leurs ayants-droits (cf. ci-après).

– La provision pour rentes accidents du travail, trajet et maladie professionnelle (ATT/MP) des agents statutaires à verser sur leur période de retraite

SNCF SA assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. La provision intègre la réversibilité des rentes, en principe non réversibles, sauf si le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle, dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit. Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté.

– La provision relative à l'Action sociale

SNCF SA assure diverses prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile et au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat) essentiellement aux agents retraités statutaires et à leurs veuves. Les prestations de l'Action sociale qui bénéficient au personnel actif dans une moindre mesure, constituent des avantages à court terme.

– La provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires

Ce régime verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

– La provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels

SNCF SA provisionne les indemnités de départs en retraite à verser aux salariés contractuels en application de la CCN de la Branche Ferroviaire.

AVANTAGES À LONG TERME

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi, que l'Entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants.

Les provisions relatives aux avantages à long terme comprennent :

– La provision pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif permettant d'aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière. L'accord entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète d'activité, selon des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'évaluation de la provision s'appuie sur une hypothèse de taux d'adhésion au dispositif.

– La provision pour rentes ATT/ MP des agents statutaires pour leur période d'activité

SNCF SA assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. Les rentes ATT/MP versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme (les rentes versées durant la période de retraite constituent des avantages postérieurs à l'emploi).

– La provision relative aux médailles d'honneur du travail

La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de service et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

– La provision relative aux comptes épargne temps de fin d'activité (CET FA)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (CET compte courant constituant un avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou bien dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET fin d'activité constituant un avantages à long terme) voire d'une monétisation.

– La provision relative à l'accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'Entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

INDEMNITÉS DE CESSATION D'EMPLOI

Les indemnités de cessation d'emploi sont des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ou bien de la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les provisions au titre des indemnités de cessation d'emploi comprennent :

– La provision relative aux indemnités de départ volontaire

Le dispositif permet à des agents statutaires qui relèvent de certains établissements identifiés comme étant en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et également des allocations d'aide de retour à l'emploi, en contrepartie de leur cessation d'emploi. La provision est évaluée pour tous les plans de réorganisation présentés aux instances représentatives du personnel, sur la base du taux d'adhésion probable au dispositif pour les postes éligibles. Les indemnités de départ sont comptabilisées en charge à payer à la signature de la convention de départ volontaire par le salarié et l'Entreprise.

– La provision pour allocations de retour à l'emploi SNCF SA, étant auto-assureur en matière de chômage, finance directement les allocations de retour à l'emploi (ARE) dont ses ex salariés peuvent bénéficier. La provision constituée couvre les allocations de retour à l'emploi versées par Pôle Emploi aux ex salariés, démissionnaires (si motifs légitimes uniquement), licenciés, voire réformés pour les agents statutaires, et aux ex salariés en CDD.

Un changement d'estimation opéré en 2021 s'est traduit par une dotation complémentaire de la provision pour allocations de retour à l'emploi de 2,9 M€ sur 2021. La provision est désormais constatée à la cessation d'emploi, et non plus lors du versement de la première allocation de retour à l'emploi, ou à la signature du contrat d'apprentissage. Elle couvre l'ensemble des ex-salariés de l'Entreprise, bénéficiaires dans les mêmes conditions du régime de l'auto-assurance chômage, quel que soit le contrat de travail, en fonction des probabilités d'accès au dispositif, et de la date probable jusqu'à laquelle SNCF SA reste engagée.

FACILITÉS DE CIRCULATION

Les personnels actifs et retraités des sociétés issues du Groupe SNCF dont fait partie SNCF SA, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiées d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation de SNCF SA relative à ces avantages est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu jusqu'à présent.

La récente convention signée en août 2022 entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) vient modifier le coût marginal car elle induit une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation prises en charge par les entités du groupe concernées. En effet, l'assiette des cotisations sera établie, à compter du 1^{er} janvier 2024, sur la base d'un nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature. La valorisation du barème forfaitaire sur l'ensemble de la période postérieure à leur emploi pour les actifs, retraités et leurs ayants-droits est aujourd'hui estimée à un montant de 63 M€.

Par ailleurs, le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu dans le cadre de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire instaure le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, et à compter de 2025 à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport.

En conséquence, cette évolution du coût marginal se traduit par la comptabilisation d'une provision pour avantages du personnel de 68 M€ au 31 décembre 2022, dont 63 M€ au titre des contributions financières et 5 M€ au titre des charges sociales. La contrepartie de cette provision est imputée en résultat exceptionnel au titre des écarts actuariels.

Taux actualisation 3,61%	Montant Provision	Montant Contribution Financière	Montant Charges Sociales
SNCF SA	68 M€	63 M€	5 M€

4.3.9 Instruments Financiers Dérivés

Les instruments utilisés par l'entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan.

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par l'entreprise sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

4.3.9.1 Gestion du risque de change

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'Entreprise est amenée à intervenir sur le

marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.

Les moins-values latentes sur les ventes d'option de change en cours sont provisionnées au compte de résultat. Les primes encaissées ou décaissées au titre de ces options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance.

4.3.9.2 Gestion du risque de taux

CONTRATS ET OPTIONS SUR CONTRATS D'ÉCHANGE DE TAUX

L'Entreprise utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Toutes les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont systématiquement enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance. En outre, lorsqu'une vente d'option est exercée, la valeur nette perdante du contrat d'échange de taux mis en place dans le cadre de la stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Les opérations non qualifiées de couverture sont comptabilisées en positions ouvertes isolées. Leur valeur de marché est comptabilisée au bilan afin de présenter l'exposition de l'entreprise dans un compte d'instruments de trésorerie par la contrepartie d'un compte transitoire de « Différence d'évaluation (actif ou passif) sur instruments dérivés en POI ». Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risques comptabilisée en résultat financier.

CONTRATS À TERME DE TAUX

L'Entreprise peut être amenée à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ces actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'instruments financiers sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant à la demande de certaines filiales, l'entreprise utilise des instruments financiers dérivés de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échange) ou d'achats d'options (caps ou tunnels à prime nulle).

Les primes décaissées au titre des options sont enregistrées au bilan et amorties linéairement en résultat sur la durée de vie des opérations couvertes.

En miroir, un contrat est signé avec la filiale qui permet de neutraliser les impacts compte de résultat.

4.3.10 Comptabilisation du chiffre d'affaires

4.3.10.1 Redevance SNCF

La redevance de SNCF SA est comptabilisée sur la base du forfait annuel des conventions signées avec les autres entreprises du groupe.

La redevance couvre les missions au titre du contrôle et pilotage stratégiques, de la cohérence économique et de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales, et certaines missions transversales et mutualisées pour les entreprises du groupe.

4.3.10.2 Prestations de services

Les prestations de services réalisées par SNCF SA avec les entreprises du groupe sont comptabilisées sur la base des conventions signées et sont facturées suivant différentes modalités définies contractuellement (facturation au forfait, au réel, en régie, ...).

4.3.11 Opérations de location-vente

L'Entreprise détient dans son portefeuille des contrats de location – vente auprès de sociétés.

Pendant la durée des contrats, les charges constatées au compte de résultat sont composées des intérêts liés au financement.

A l'expiration du contrat de location-vente, le financement est soldé et le bien devient propriété de l'entreprise.

4.3.12 Distinction entre résultat courant et exceptionnel

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non-récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

4.3.13 Impôts sur les sociétés et intégration fiscale

Le périmètre de l'intégration fiscale de l'Entreprise est constitué de 230 sociétés au 31 décembre 2022. Il s'agit de SNCF SA, ainsi que de l'ensemble de ses filiales fiscalement intégrées.

Selon les termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration.

SNCF SA comptabilise dans ses comptes le produit d'intégration fiscale du Groupe et il n'existe pas de mécanisme de remboursement du produit d'intégration fiscale par SNCF SA, société « Mère » du groupe fiscalement intégré, aux filiales membres de ce groupe.

4.3.14 Informations liées au changement climatique

Nos travaux d'évaluation des actifs et passifs ont pris en compte les informations disponibles à date concernant les actions engagées en lien avec le changement climatique. Ces actions entraînent ainsi des investissements spécifiques et /ou des surcoûts qui ont été intégrés dans les tests de valeur des actifs.

5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	31/12/2022
Concessions, Brevets, Logiciels	475	41	-59	456
Autres immobilisations incorporelles en cours	32	30	-38	24
Immobilisations incorporelles brutes	506	71	-97	480
Terrains	112	1	-1	112
Aménagement de terrains	21	4	0	24
Constructions et agencements	377	9	-5	304
Installations techniques, matériels et outillages industriels	165	7	-3	169
Autres immobilisations corporelles	210	15	-11	292
Immobilisations corporelles en cours	27	45	-39	33
Immobilisations corporelles brutes	912	81	-59	934
Immobilisations corporelles et incorporelles brutes	1 419	152	-157	1 414
Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles	-395	-45	59	-381
Amortissement des aménagements des terrains	-7	-1	0	-8
Amortissement des constructions et agencements	-247	-8	5	-212
Amortissement des installations techniques, matériels et outillages industriels	-141	-8	3	-146
Amortissement des autres immobilisations corporelles	-154	-25	11	-205
Dépréciation des constructions	-1	-1	0	-1
Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles	-549	-43	19	-573
Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	-945	-87	79	-953
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	474	65	-78	460

Les acquisitions de l'exercice 2022 (152 M€) sont constituées par :

- des augmentations d'immobilisations incorporelles pour 71 M€ dont :
 - 41 M€ de concessions, brevets et logiciels qui concernent principalement des mises en services de logiciels ;
 - 30 M€ d'immobilisations incorporelles en cours sur des dépenses d'investissement informatiques.
- des augmentations d'immobilisations corporelles pour 81 M€ dont :
 - 45 M€ d'immobilisations corporelles en cours, principalement sur la direction des Systèmes d'Information pour 18 M€ et la direction de l'immobilier pour 15 M€ ;
 - 36 M€ d'autres immobilisations corporelles.

Les diminutions de l'exercice 2022 (-157 M€) sont constituées par :

- des diminutions d'immobilisations incorporelles pour -97 M€ dont :
 - -59 M€ de cessions/mises au rebut de concessions, brevets et logiciels principalement sur le périmètre de la direction des Systèmes d'Information pour -49 M€,
 - -38 M€ de mises en service d'immobilisations incorporelles en cours.
- des diminutions d'immobilisations corporelles pour -59 M€ dont :
 - -20 M€ de cessions d'immobilisations corporelles dont -11 M€ concernent la catégorie Autres Immobilisations Corporelles,
 - -39 M€ de mises en service d'immobilisations corporelles en cours.

6. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentation		Autres Flux	31/12/2022
		de l'exercice	de l'exercice		
Créance vis à vis de SNCF Réseau	5 250	-	-0	-	5 250
Créance vis-à-vis de la Caisse de la Dette Publique (CDP)	938	-	-	-	938
Autres immobilisations financières	25 442	4 570	-4 240	-0	25 772
Total	31 631	4 570	-4 241	-0	31 960

6.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU

La Loi du 13 février 1997, portant création de Réseau Ferré de France (RFF) devenue en 2015 SNCF Réseau, précise dans son article 7 que, en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à SNCF Réseau.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan de l'Entreprise, d'une créance sur SNCF Réseau, le passif de l'Entreprise restant identique.

La créance sur SNCF Réseau a été constituée en ligne à ligne de manière à présenter une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celles de la dette de l'Entreprise après contrats d'échange, arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 Mds d'Euros.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes de l'Entreprise sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

En conséquence, au 31 décembre 2022, la créance sur SNCF Réseau se décompose comme suit :

6.1.1 Structure par échéances

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Moins d'un an	614	0
Plus d'un an et moins de 5 ans	1	615
Plus de 5 ans	4 600	4 600
Sous-Total	5 215	5 215
<i>Intérêts courus non échus</i>	<i>35</i>	<i>35</i>
Total	5 250	5 250

6.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Euro	5 215	5 215
Total	5 215	5 215

6.1.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Taux fixe	5 213	5 213
Taux variable	2	2
Total	5 215	5 215

6.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)

La Loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 par son article 82 a mis fin au Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) créé le 1er janvier 1991, conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'Etat Français et SNCF SA et dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF SA.

A cet effet, les opérations suivantes ont été réalisées en décembre 2007 :

- Conclusion de contrats croisés dits « miroirs » entre SNCF SA et la CDP le 31 décembre 2007,

- Conclusion d'un contrat d'emprunt SNCF SA vis-à-vis de la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette inscrite dans le SAAD et portant aussi sur les dérivés associés,

- Simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP empruntant à SNCF SA.

A l'issue de cette étape, SNCF SA est donc à la fois débitrice et créancière de la CDP d'un même montant, lequel est égal à son engagement vis-à-vis du SAAD, soit 8 060 M€ au 31 décembre 2017.

- Reprise par l'État des engagements de SNCF SA vis-à-vis de la CDP :

Une fois ces contrats miroirs mis en place, l'État s'est substitué à SNCF SA pour le remboursement de la dette CDP, par arrêté publié le 28 décembre 2007, comme l'y autorisaient les dispositions de la loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 au JO.

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

- Du fait de la reprise de ses engagements par l'État et du changement de débiteur corrélatif, SNCF SA se trouve libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP. En contrepartie, les engagements financiers de l'État au titre du SAAD sont soldés.

A l'issue de ces opérations, il est mis fin au SAAD.

Il en résulte que SNCF SA :

- reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres et des contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a contractés,

- détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Au 31 décembre 2022 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

6.2.1 Structure par échéances

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Moins d'un an	907	
Plus d'un an et moins de 5 ans		907
Plus de 5 ans		
Sous-total	907	907
<i>Intérêts courus non échus</i>	<i>31</i>	<i>31</i>
Total	938	938

6.2.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Taux fixe	907	907
Taux variable		
Total	907	907

6.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Euro	907	907
Total	907	907

6.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentation de l'exercice	Diminution de l'exercice	Autres Flux	31/12/2022
Titres de participations	18 605	-	-	-	18 605
<i>Dont part titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	281
<i>Dont part titres libérés</i>	18 324	-	-	-	18 324
Créances rattachées à des participations (b)	6 102	1 253	-878	-2	6 475
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	6 102	1 253	-878	-2	6 475
Prêts et créances (c)	160	2 821	-2 824	-	157
Dépôts versés (d)	416	473	-539	2	351
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	2	0	-	-	3
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	158	23	-	-	181
Autres immobilisations financières en valeurs brutes	25 442	4 570	-4 240	-0	25 772

(a) Il s'agit uniquement de la part non libérée des titres Eurofima.

(b) Le solde est essentiellement constitué de :

- créances envers les filiales concernant les prêts intragroupes pour 6 211 M€,
- intérêts courus rattachés aux prêts intragroupe envers les filiales pour 83 M€,
- créances liées aux prêts relatifs à la Participation de l'Employeur à l'Effort de Construction pour 181 M€.

La variation de +373 M€ s'explique par le différentiel entre les prêts accordés et les remboursements intervenus au cours de l'exercice 2022 dont principalement Géodis America (+337 M€) et Geodis International (+35 M€).

(c) Le solde concerne principalement :

- les comptes courants cashpoolés (centralisation bancaire) avec les filiales pour 124 M€,
- le prêt avec la Société Générale concernant le déboucement d'un lease (cession-bail) pour 21 M€,
- les prêts Participation de l'Employeur à l'Effort de Construction pour 7 M€,
- les cautions sur contrats 2M€.

(d) Le solde de 351 M€ en 2022 concerne essentiellement des dépôts sur des contrats de collatéraux et les contrats de location financement débouclés par anticipation en 2009 avec une compagnie d'assurance.

Les principales entités détenues en 2022 par SNCF SA sont SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Participations, ICF, SYSTRA, Fret SNCF.

6.4 DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Conformément aux dispositions réglementaires, l'Entreprise apprécie à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur.

Sur l'exercice 2022, l'ensemble des analyses ont été menées et ont conduit à constater une dépréciation complémentaire sur les titres de la société SNCF Développement pour -1 M€.

Concernant plus particulièrement les titres de Fret SNCF, la méthode de détermination de la valeur d'inventaire des titres a été appliquée à l'identique de celle retenue lors des exercices précédents et en conformité à sa description en note 4.3.3. La valeur des titres de Fret SNCF s'élève à 262 M€ et ne fait l'objet d'aucune dépréciation. L'enquête approfondie de la Commission Européenne mentionnée en note 3, dont l'issue ne peut être anticipée à date, n'a pas d'incidence sur l'évaluation des titres de Fret SNCF au 31 décembre 2022.

Nous rappelons que les comptes consolidés du sous-groupe SNCF Réseau arrêtés au 31 décembre 2022, dont les capitaux propres s'élèvent à 18,8 milliards d'euros, intègrent des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation relatifs à l'UGT Infrastructure et des impôts différés actifs pour des valeurs nettes comptables de 34,1 et 2,8 milliards d'euros respectivement. Les prévisions de résultat et projections de trésorerie utilisées par la direction de SNCF Réseau pour apprécier ces valeurs nettes comptables reposent par nature sur des estimations et hypothèses sujettes à de multiples aléas et incertitudes relatifs notamment au processus de validation de l'indexation des péages du domaine conventionné par l'ART, au niveau des investissements nécessaires à la régénération du réseau et des concours publics liés ou au niveau de performance attendu du réseau régénéré.

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentation de l'exercice	Diminution de l'exercice	Autres Flux	31/12/2022
Autres immobilisations financières en valeurs brutes	25 442	4 570	-4 240	-0	25 772
Dépréciation	-24	-1	0	-	-25
Autres immobilisation financière en valeurs nettes	25 418	4 569	-4 240	-0	25 747

7. STOCKS ET ENCOURS

Le stock de produits finis de 2 M€ correspond à un stock de consommables dans le cadre du COVID-19 (masques, gel hydro alcoolique ...) créé afin de constituer un stock tampon pour le compte du Groupe SNCF.

En millions d'euros	Montants		31/12/2022	31/12/2021
	bruts	Dépréciation	Montants nets	Montants nets
Matières Premières	-	-	-	-
Produits finis	4	-2	2	6
En cours de production	3	-3	-	-
Total	7	-5	2	6

8. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Clients et comptes rattachés (a)	273	268
Créances sur Etat et collectivités publiques (b)	410	398
Dérivés actifs (c)	138	61
Autres créances d'exploitation	715	156
<i>Avances et acomptes versés</i>	15	7
<i>Créances / cessions d'immobilisations</i>	26	26
<i>Comptes courants d'exploitation - Actif (d)</i>	614	95
<i>Autres (e)</i>	61	27
Créances d'exploitation brutes	1 537	883
Dépréciation	-1	-1
Créances d'exploitation nettes	1 536	882

(a) Ce poste comprend principalement :

- les créances clients pour 197 M€ dont SNCF Voyageurs (84 M€), SNCF Réseau (84 M€), SNCF Gares & Connexions (12 M€), Fret SNCF (10 M€), et la Caisse de Prévoyance et de Retraite SNCF (6 M€),

- ainsi que les produits à recevoir pour 77 M€ dont ceux concernant la facturation des fluides (34 M€), la facturation Environnement de Travail (16 M€), les honoraires de la direction de l'Immobilier dans le cadre de son mandat de gestion (8 M€) l'ajustement des facturations des contrats inter SA (7 M€) et des prestations informatiques (6 M€).

Ces éléments sont en adéquation avec l'activité courante de l'entreprise.

- (b) Ce poste comprend principalement les créances vis-à-vis de l'État dont la Taxe sur la Valeur Ajoutée déductible (81 M€), le Crédit Impôts Compétitivité Emploi 2018 (267 M€), le Crédit Impôt Recherche (56 M€) et la Réduction Impôts Mécénat (4 M€).
- (c) Ce poste intègre des instruments dérivés de change nets des écarts de conversion (138 M€).
- (d) Ce poste comprend les mouvements sur les comptes courants principalement de SNCF Réseau (625 M€) et des comptes courants d'exploitation (23 M€). La variation de ce poste (+519 M€) s'explique par l'augmentation des comptes courants financiers essentiellement sur SNCF Réseau pour leurs besoins de financement.
- (e) Ce poste comprend principalement les opérations de régularisation avec les 3 SA (SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions) et la SAS Fret SNCF, notamment les prestations mandat « au nom et pour le compte des 3 SA et la SAS » (+27 M€), les salaires (2 M€) et les créances sur les impôts locaux (10 M€).

Les créances clients se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

En millions d'euros	Valeur brute	Non échus	Echus dépréciés	Echus non dépréciés	
				à moins d'un an	à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés	273	256	-	16	1

Les échues concernent principalement les factures intragroupes pour 92%.

9. TRÉSORERIE

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Valeurs mobilières de placement	6 370	6 474
Disponibilités	1 553	1 675
Total	7 923	8 150

Les Valeurs Mobilières de Placement à moins de 3 mois s'élevaient à 6 370 M€ à fin 2022. Ce montant se décompose de la manière suivante :

- 5 247 M€ d'achat et vente de SICAV,
- 1 123 M€ de dépôts à terme.

10. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Charges constatées d'avance	84	81
Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :	77	85
<i>Frais d'émission des emprunts</i>	27	30
<i>Pertes sur contrat d'échange</i>	-	-
<i>Autre charge différée sur opération financière</i>	49	55
Total	161	167

Le solde est principalement constitué :

- des charges constatées d'avance concernant des loyers et charges d'entretien (52 M€),
- des prestations informatiques sur maintenances et services en ligne de logiciels (32 M€),

- de charges à répartir sur plusieurs exercices concernant les étalements de frais sur émissions obligataires, étalements de soultes (27 M€),

- d'autres charges différées (49 M€) qui correspondent au débouclage de swaps (57 M€),

- du stockage de change (-8 M€).

11. ECARTS DE CONVERSION

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Ecarts de conversion actif	641	582
Ecarts de conversion passif	-474	-400
Total	167	181

Les écarts de conversion actifs (641 M€) se décomposent de la manière suivante :

- 349 M€ d'écart de conversion sur les produits couvertures, swaps,

- 152 M€ au titre de la provision pour perte de change sur la part des titres non libérés Eurofima,

- 114 M€ d'écart de conversion sur les emprunts,

- 19 M€ d'écart de revalorisation de la dette d'inflation,

- 6 M€ d'écart de conversion sur les prêts moyen long termes.

Les écarts de conversion passif (-474 M€) comprennent 336 M€ d'écart de conversion liés aux billets de trésorerie et emprunt en devise et prêts moyen long termes et 138 M€ liés aux produits de couvertures/swaps.

12. CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	31/12/2021	Affectation du résultat 2021	Résultat 2022	Mouvements sur subventions	Changement de méthode	31/12/2022
Capital	1 000	-	-	-	-	1 000
Ecart de réévaluation	70	-	-	-	-	70
Réserves	9 974	-	-	-	-	9 974
Prime d'émission	4 050	-	-	-	-	4 050
Report à nouveau	-1 066	960	-	-	-	-106
Résultat de l'exercice	960	-960	1 543	-	-	1 543
Situation nette	14 988	-	1 543	-	-	16 531
Subventions d'investissement	2	-	-	-0	-	1
Provisions règlementées	-	-	-	-	-	-
Capitaux propres	14 990	-	1 543	-0	-	16 532

Depuis le 1er janvier 2020, pour faire suite à sa transformation en société anonyme, le capital social de SNCF SA est de 1 milliard d'euros. Il est divisé en 10 000 000 actions de 100 euros chacune. Conformément aux dispositions de l'article L. 2101-1 du code des transports, la totalité du capital de la Société est détenue par l'État.

Le résultat de l'exercice 2022 est un bénéfice de 1 543 M€.

13. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations aux provisions	Reprises de provisions	Autres variations	31/12/2022
Engagements envers le personnel (a)	126	82	-11	-29	167
Risques environnementaux (b)	95	3	-14	-	83
Risques fiscaux et sociaux (c)	23	3	-14	-	12
Litiges contractuels (d)	29	8	-2	-	34
Risques de change et de taux (e)	187	31	-38	-	180
Autres provisions pour risques et charges (f)	49	13	-49	-	14
Total	509	139	-128	-29	491

(a) Cette rubrique comprend les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (37 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (5 M€), de l'Action Sociale (12 M€), du Compte Épargne Temps (20 M€), de l'allocation chômage (7 M€), de la médaille d'honneur du travail (4 M€), du régime différentiel des Cadres Supérieurs (8 M€), de l'indemnité fin contrat de travail (5 M€) et des facilités de circulation (68 M€).

(b) Cette rubrique concerne essentiellement les risques humains liés à l'amiante.

(c) Cette rubrique concerne les provisions pour risques sociaux et fiscaux identifiées par l'Entreprise.

(d) Cette rubrique concerne essentiellement les risques sur des litiges avec des tiers.

(e) Ce poste concerne la provision sur écarts de change des titres EUROFIMA non libérés pour 152 M€ et la provision pour pertes de changes sur opérations financières pour 28 M€.

(f) Ce poste comprend les provisions sur contrats (14 M€).

14. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Passifs financiers hors Eurofima et assimilés :	19 497	18 996
Emprunts obligataires long terme	19 206	18 701
Emprunts auprès des établissements de crédit	290	294
Dettes Eurofima et assimilés	117	117
Dettes financières Long Terme hors Intérêts courus non échus (ICNE) *	19 614	19 113
Intérêts courus non échus Long Terme : **	334	314
<i>ICNE sur emprunts (Hors Eurofima)</i>	334	314
ICNE sur Eurofima et assimilés	0	0
Dettes financières Long Terme	19 947	19 427
Autres emprunts *	246	254
Frais d'émissions		
ICNE sur dérivés Long Terme (Hors CDP)	0	-49
Dérivés Long Terme	214	248
Passifs financiers Long Terme	20 408	19 880
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau *	-5 215	-5 215
Intérêts courus non échus sur créance SNCF Réseau **	-35	-35
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)*	-907	-907
Intérêts courus sur créance non échus CDP **	-31	-31
Intérêts courus non échus sur dérivés part CDP		
Autres immobilisations financières nettes :	-6 507	-6 136
<i>Créances groupe *</i>	-6 392	-6 022
<i>Intérêts courus sur créances groupe **</i>	-86	-82
<i>Autres prêts *</i>	-30	-32
<i>Intérêts courus sur autres prêts **</i>		
<i>Dépôt Lease Hold et QTE *</i>		
Autres immobilisations financières		
Actifs financiers Long Terme	-12 696	-12 325
Endettement Financier Net Long Terme	7 712	7 555
Dettes de trésorerie	435	1 577
Dépôts opérations fi. (contrats de collatéralisation)	-351	-416
ICNE sur dérivés Court Terme	-47	-3
Dérivés Court Terme	-3	-21
Comptes courants filiales	2 070	2 782
VMP et disponibilités	-7 923	-8 150
Autres créances et dettes de trésorerie		
Endettement Financier Net Court Terme	-5 819	-4 230
Endettement Financier Net	1 894	3 325

* Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus 2022 : 7 316 M€

** Intérêts Courus Non Échus sur dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, après prise en compte des instruments financiers dérivés 2022 : 182 M€

Le tableau de l'endettement financier net ne prend pas en compte les primes sur obligations supérieures à un an dont le solde après retraitement en consolidation est nul. En norme française sur SNCF SA, ces primes s'élevaient à 94 M€ en 2022 contre 100 M€ en 2021.

14.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS

– Structure par échéance des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés.

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Échéances à moins d'un an	3 873	484
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	5 021	7 299
Échéances à plus de 5 ans	10 720	11 576
Neutralisation effets contrats d'échange	-211	-248
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	19 403	19 111
Intérêts Courus Non Echus (B)*	325	315
Dettes financières long terme (A)+(B)	19 728	19 426

*À partir de 2016, les Intérêts Courus Non Echus (ICNE) présentés sont avant la prise en compte des instruments financiers dérivés.

– Structure par devises et par taux des dettes financières brutes long terme, y compris Eurofima et assimilés, hors intérêts courus, avant prise en compte des instruments de couverture de taux, et après prise en compte des couvertures de change.

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Euros	19 785	19 570
Dollar Américain	40	36
Neutralisation effets contrats d'échange	-211	-248
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	19 614	19 358
dont par taux		
Taux fixe	18 301	18 019
Taux variable	1 314	1 339
Neutralisation effets contrats d'échange	-211	-248

– Green bonds

Au 31 décembre 2022, le montant total des émissions de type green bond en vie s'élève à 2,4 Md€ en contrevaletur euro.

Ces emprunts ne comprennent pas de clauses de type «KPI linked bonds », appliquant ex-post des bonus/malus en fonction de l'atteinte / échec des cibles environnementales. Ils respectent des critères financiers et normatifs établis ex-ante et documentés dans un Framework disponible sur le site web de SNCF SA et étayé par une ou plusieurs méthodologie(s) carbone ad-hoc.

La nature « Green » des émissions est confirmée par :

- une SPO (Second Partie Opinion) annuelle établie par une agence de notation extra-financière dans le cadre d'une mission de SOP (Second Opinion Provider),
- une mission spécifique d'audit financier ayant pour objet de confirmer le fléchage des flux financiers vers des actifs éligibles (notion de « Use of Proceeds ») et du respect des critères de gestion issues du Framework.

14.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES

La structure de la créance sur SNCF Réseau et sur CDP est décrite en notes 6.1 et 6.2.

– Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés :

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Échéances à moins d'un an	1 435	249
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	1 920	2 623
Échéances à plus de 5 ans	3 836	4 736
Neutralisation effets contrats d'échange	-211	-248
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	6 980	7 360
Intérêts Courus Non Echus (B)	278	266
Dettes financières long terme (A)+(B)	7 258	7 626

– Structure par devises et par taux des dettes financières nettes long terme, y compris Eurofima et assimilés après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'€	31/12/2022	31/12/2021
Euros	7 770	7 792
Livre Sterling	-2	-65
Dollar Américain	-104	-119
Neutralisation effets contrats d'échange	-211	-248
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	7 453	7 360
Après prise en compte des instruments financiers dérivés		
Taux fixe	6 621	6 075
Taux variable	1 043	1 533
Neutralisation effets contrats d'échange	-211	-248
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	7 453	7 360

14.3 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

14.3.1 Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts et créances correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2022 sont détaillés ci-dessous :

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Franc Suisse	300	278
Dollar américain	1 473	1 653
Dollar australien	420	269
Dollar canadien		
Dollar de Hong Kong	494	60
Couronne Suédoise	500	49
Livre Sterling	850	1 235
Yen	48 500	384
Total		3 928

14.3.2 Achats et ventes à terme de devises

– Achats à terme :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Franc suisse	42	43
Dollar américain	106	100
Total		143

– Ventes à terme :

En millions	Engagements donnés (en devises)	Engagements recus (en M€)
Livre sterling	2	2
Franc suisse	54	55
Total		57

14.3.3 Options sur devises

Il n'y a aucune option sur devises au 31 décembre 2022.

14.4 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque du taux d'intérêt de sa dette financière, l'Entreprise intervient sur le marché des swaps de taux.

Les encours de ces swaps, représentés par leur encours notionnel, sont les suivants (les nominaux des swaps de taux sont présentés par nature de sous-jacents) :

En millions d'€	Dettes nettes Long Terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	4 828
Swaps payeurs de Taux Fixe	4 818
Swaps d'index	
Vente de swaptions	-

14.5 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Pour les besoins de filiales, SNCF SA met en place des couvertures (swap) sur des matières premières (notamment gasoil). Pour éviter tout impact financier, SNCF SA contractualise en miroir le même swap avec la filiale.

14.6 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

14.6.1 Placements financiers

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de titres de créances négociables (certificat de dépôt, billet de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de valeurs du Trésor et des souscriptions à des OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placement pour chacune d'elle.

14.6.2 Instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux de change naissant de l'activité financière. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

14.7 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2022 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2022 en utilisant le modèle de

valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2022 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré est déterminée le cas échéant en utilisant le modèle de valorisation du progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès de contributeurs externes à l'Entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), hors courus, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 décembre 2022 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous.

En millions d'€	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)
Gestion du risque de change	
<i>Swaps de devises</i>	-188
<i>Options de devises</i>	
<i>Change terme</i>	-
Gestion du risque de taux	
<i>Swaps de taux</i>	-24
<i>Options Taux</i>	
Gestion du risque matières premières	
Total	-211

15. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Dettes fiscales et sociales	204	148
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	145	93
Taxe sur le chiffre d'affaires	76	71
Etat et collectivités publiques (a)	-16	-16
Autres dettes d'exploitation	1 384	1 597
<i>Avances et acomptes reçus</i>	<i>24</i>	<i>31</i>
Dettes fournisseurs et comptes rattachés (b)	409	457
Dettes fournisseurs hors CAP	44	98
Dettes fournisseurs d'exploitation CAP	356	355
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	9	4
Autres dettes	951	1 109
Part titres de participation non libérés (dettes) (c)	433	455
Opérations de location - vente (d)	117	117
Comptes courants d'exploitation passif	24	230
Dérivés passifs (e)	349	287
Autres dettes d'exploitation	27	19
Total	1 588	1 745

(a) Dont -17 M€ de prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu des salariés.

(b) Dont 356 M€ de charges à payer d'exploitation. Au 31 décembre 2022, les dettes fournisseurs, hors factures non parvenues, s'élèvent à 53 M€ dont 44 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'exploitation et 9 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'immobilisations.

- (c) Part des titres Eurofima restant à libérer dont montant historique non libéré des titres pour 281 M€ et une provision pour pertes de change pour 152 M€.
- (d) Dette Eurofima concernant des opérations de leases.
- (e) Ecarts de conversion sur instruments dérivés de change.

Les factures reçues non réglées au 31 décembre 2022, dont le terme est échu et qui sont inscrites en dettes fournisseurs et comptes rattachés se détaillent de façon suivante :

En millions d'euros	Total Dettes	dont échéance à moins d'un an	dont échéance entre un et cinq ans	dont échéance à plus de cinq ans	échues impayées non dépréciées
Dettes d'immobilisations et d'exploitation					
Montant total des factures concerné	-53	-53	0	0	0

N.B : cette ventilation concerne les factures reçues (soit hors charges à payer) comptabilisées en dettes fournisseurs et comptes rattachés.

16. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Produits constatés d'avance	170	131
Total	170	131

Cette rubrique concerne des produits constatés d'avance pour des redevances logiciels (8 M€), des loyers (49 M€), les étalements des soultes, les frais d'émissions et les amortissements de swaps (113 M€).

La variation s'explique principalement par la hausse des produits constatés d'avance sur les étalements des soultes, frais d'émissions et les amortissements de swaps (+34 M€).

17. CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Travaux, entretien, maintenance	3	4
Produits du patrimoine	376	342
Produits des mises à disposition de personnel	47	46
Redevances	202	191
Prestations informatiques et télécom	456	449
Autres produits (a)	754	629
Total	1 838	1 662

- (a) En 2022, il s'agit notamment de produits de prestations diverses tels que produits de gestion et valorisation immobilière (277 M€), de prestations de sureté (225 M€), de prestations liées à l'environnement de travail (127 M€) et de prestations de soutien et d'expertise (73 M€).

La variation porte principalement sur la gestion et la valorisation immobilière (+90 M€) et des prestations complémentaires sur les logiciels à la suite du développement de l'offre (7 M€).

Le chiffre d'affaires de SNCF SA est réalisé principalement en France autour des activités suivantes :

- Redevance Groupe ;
- Activité Immobilière, constituée de loyers, charges locatives, fluides associés et honoraires de gestion ;
- Prestations des Centres de Services Partagés notamment dans les domaines suivants :

- Systèmes d'Information : gestion des infrastructures informatiques de l'ensemble du groupe et services associés, gestion des Systèmes d'Information des fonctions support ;
- Sûreté : sûreté des personnes et des biens ;
- Ressources Humaines : gestion de la paie et des prestations de famille, accompagnement de la mobilité et de la reconversion, recrutement, gestion des mises à disposition du personnel, formation, agence logement ;
- Achats : mise en œuvre du processus achat, animation de la relation fournisseurs et accompagnement stratégique des clients sur des projets majeurs ;
- Comptabilité : comptabilité fournisseurs, paie, notes de frais et ventes ;
- Protection Sociale : action sociale (accompagnement en situation de maladie, soutien psychologique et familial), services médicaux (médecine du travail, médecine de soin) et prévoyance (prestations suite à un accident de travail, accident de trajet, maladie professionnelle et indemnisation des arrêts de travail pour maladie) ;
- Innovation et Recherche et Fiscalité locale.

18. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Achats de matières et fournitures (a)	-48	-46
Commission distribution autre	-0	-0
Utilisation moyens de transports et de traction	-15	-9
maintenance (b)	-133	-138
Charges de patrimoine (c)	-695	-523
Energie de traction	-	-
Autres charges (d)	-854	-627
Total	-1 744	-1 343

(a) Les achats de matières et fournitures correspondent notamment à (-23 M€) de contrats fluides, (-4 M€) de vêtements de sécurité et matériels COVID, (-13 M€) de matériel bureautique et informatique, (-4 M€) de matériel télécommunication, et (-2 M€) d'articles hygiènes et propreté.

(b) Cette rubrique concerne principalement l'entretien des installations informatiques pour (-104 M€) et le nettoyage des locaux pour (-19 M€).

(c) Il s'agit principalement des charges relatives aux contrats de prise à bail externes du Groupe.

La variation porte sur l'augmentation des charges d'entretien (-143 M€) et d'énergie (-44 M€), ainsi qu'une diminution des loyers notamment due à la rationalisation de l'occupation des locaux (+15 M€).

(d) Les autres charges concernent principalement la comptabilisation de la contribution de SNCF SA au fonds de concours de l'État (-394 M€), de prestations informatiques (-259 M€), de prestations d'études et de recherches (-118 M€), de prestations télécommunications (-56 M€), de charges d'assurances (-56 M€), de communications et publicités (-28 M€), de rémunérations et commissions (-12 M€), de formations (-11 M€), de services bancaires (-3 M€) et de prestations d'achats « au nom et pour le compte » des 4 SA/SAS (+167 M€).

La variation des Achats et Charges Externes est due principalement à l'augmentation des Autres Charges (d) pour -227 M€. Cette variation résulte de l'augmentation du versement au fonds de concours de l'État (-254 M€).

19. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Subventions d'exploitation	5	4
Autres produits / transferts de charges (a)	272	250
Total	277	254

(a) Cette rubrique enregistre essentiellement les transferts de charges notamment au titre des appels de fonds de la Protection Sociale de SNCF SA vers SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, FRET SNCF et SNCF Réseau liés aux prestations sociales fournies au personnel (129 M€), à la refacturation des frais annexes de personnels (50 M€), aux assurances (53 M€).

La variation s'explique principalement par la hausse des refacturations de prime d'assurance (+13 M€)

et par la hausse des refacturations des charges de personnels sur les frais annexe de personnel (+11 M€).

20. IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Cotisation foncière des entreprises et Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises	-12	-10
Taxe sur les salaires	-8	-8
Taxe foncière	-2	-0
Versement de transport	-11	-10
Autres impôts et taxes (a)	-23	-19
Total	-56	-48

(a) Le poste « Autres impôts et taxes » comprend principalement les contributions sociales et de solidarités (-5 M€), AGECIF/AGEFOS (-8 M€), la taxe sur les apprentis (-3 M€), l'effort à la construction (-2 M€), et des fonds nationaux d'aide au logement (-2 M€).

21. CHARGES DE PERSONNELS ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Salaires et traitements	-468	-442
Cotisations retraites	-131	-125
Autres charges sociales	-113	-102
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-2	-3
Sous total	-714	-671
Mise à disposition de personnel	-19	-18
Total des charges de personnel	-733	-690
Effectifs moyens payés		
Cadre	3 870	3 792
Maîtrise	2 718	2 758
Exécution	3 209	3 281
Total des effectifs moyens payés	9 797	9 831
Effectifs disponibles moyens	8 062	8 092

Les charges de personnels sont en augmentation sur l'exercice 2022 de 43 M€. Cette augmentation est due essentiellement aux mesures salariales lors des Négociations Annuelles Obligatoires et aux tables rondes de l'année 2022.

La rémunération des membres des organes de direction se décompose comme suit :

En millions d'euros	31/12/2022
Membres des organes de direction	
Avances et crédits	-
Rémunérations allouées	1
Engagements pour pension de retraite	-
Total	1

22. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Reprises aux amortissements	0	0
Immobilisations incorporelles	0	0
Immobilisations corporelles	0	0
Reprises aux dépréciations et provisions d'exploitation	90	90
Dépréciations des immobilisations	0	0
Dépréciations sur actif circulant	0	0
Provisions pour risques et charges	90	90
Total reprises de dépréciations et provisions	90	90
Dotations aux amortissements	-77	-79
Immobilisations incorporelles	-38	-38
Immobilisations corporelles	-39	-41
Dotations aux dépréciations et provisions d'exploitation	-37	-102
Dotations des immobilisations	0	0
Dotations sur actif circulant	-0	-0
Dotations pour risques et charges	-37	-101
Total dotations aux amortissements et dépréciations et provisions d'exploitation	-114	-180
Autres charges de gestion	-1	-0
Total	-25	-90

À fin décembre 2022, l'activité de SNCF SA s'explique ainsi :

– reprise de dépréciations et provisions d'exploitation pour +90 M€, il s'agit principalement de la reprise des provisions d'exploitation utilisées pour +48 M€ ainsi que +42 M€ sur les reprises de provisions d'exploitation non utilisées,

– dotations aux amortissements d'exploitation pour -77 M€. Il s'agit des amortissements calculés sur les actifs immobilisés détenus par SNCF SA, dont -38 M€ d'immobilisations incorporelles sur des logiciels et -39 M€ d'immobilisations corporelles concernant principalement des agencements immobiliers pour -17 M€.

– dotations de dépréciations et provisions pour risques et charges pour -37 M€, correspondant principalement aux provisions sur contrats pour -13 M€, aux provisions sur les avantages au personnel pour -13 M€, les provisions pour litige pour -5 M€.

23. RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Coût endettement financier net (a)	-104	-44
Dividendes (b)	1 768	19
Coût financier des avantages au personnel (c)	30	19
Autres (d)	7	1 032
Total	1 701	1 026

(a) Ce poste s'explique principalement par :

-415 M€ d'intérêts sur emprunts et dettes financières, -46 M€ amortissements produits de couvertures, +112 M€ d'intérêts sur créances Caisse de la Dette Public, +251 M€ d'intérêts sur prêts accordés aux filiales du groupe SNCF.

(b) Les dividendes proviennent des filiales et participations : SNCF Participations (1 754 M€), ICF (11 M€), SNCF Conseil (2 M€) et Eurofima (1 M€).

(c) L'augmentation de ce poste résulte principalement des pertes liées à la mise à jour des coûts actuariels.

(d) Cette rubrique (7 M€) correspond principalement au solde des dotations et reprises financières de provisions. La variation annuelle s'explique essentiellement par la reprise de la dépréciation des titres SNCF Réseau intervenue sur l'exercice 2021 pour 1 129 M€.

24. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Plus ou moins valeurs nettes de cessions d'actifs	2	6
Titre de participation	-	-
Actifs incorporels	-	-
Actifs corporels	2	6
Amortissements et provisions	-81	8
Dépréciation d'immobilisations	0	0
Perte de valeur provisions	-1	-0
Autres	1	-66
Total	-78	-51

Le résultat exceptionnel 2022 (-78 M€) s'explique principalement par la dotation aux provisions d'un avantage aux personnels post emploi au titre des Facilités Circulation (-68 M€).

25. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Produit d'intégration fiscale (a)	301	179
Impôt sur les sociétés	-	-
Taxe résultat entr. Ferroviaire	-	-
Autres (b)	11	8
Total	312	188

(a) Le Groupe a opté pour une convention d'intégration fiscale de neutralité, chaque entité du groupe d'intégration fiscale paye son IS, comme si elle était imposée séparément. En conséquence, le produit d'intégration fiscale de +301 M€ correspond principalement à la part d'impôts sur les sociétés versée par les filiales en lien avec leur résultat, ainsi

qu'aux crédits d'impôts qui feront l'objet d'un remboursement par l'administration fiscale. Le résultat du groupe d'intégration fiscale français, dont SNCF SA est tête d'intégration, est fiscalement déficitaire au titre de l'exercice 2022 à hauteur de -74 M€. SNCF SA n'a donc pas comptabilisé de charge d'IS, mais un produit correspondant à ses crédits d'impôt en propre. La société mère est seule redevable de l'IS, mais aucun impôt sur le résultat n'est dû au titre de l'exercice 2022. Le montant du déficit reportable au niveau du Groupe est de 14,2 Mds€ à l'issue de l'exercice 2022.

(b) Il s'agit du Crédit Impôt Recherche de SNCF SA comptabilisé sur l'exercice 2022 (+6 M€) et la réclamation de Crédit Impôts Compétitivité Emploi 2018 (+5 M€).

26. ENGAGEMENTS HORS BILAN

SNCF SA applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise :

– De prendre en compte la totalité des engagements hors bilan existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise ;

– De regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématique en 3 parties :

- Les EHB liés au financement de la société,
- Les EHB liés aux activités opérationnelles de la société,
- Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

26.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	Clôture			Clôture 31/12/2021	
		31/12/2022	< 1 an	à 5 ans		> 5 ans
Engagements liés au financement (reçus)	26.1.1	7 964	1 406	5 011	1 547	8 615
Instruments financiers de change		4 340	1 406	1 386	1 547	3 661
Autres instruments financiers de change		73	-	73	-	686
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		35	-	35	-	30
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		-	-	-	-	27
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		17	-	17	-	710
Lignes de crédit bancaire non utilisées		3 500	-	3 500	-	3 500
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	26.1.2	1 288	214	390	684	1 205
Autres engagements d'achats d'exploitation		808	60	124	624	687
Garanties financières reçues de tiers		2	2	-	-	1
Location simple immobilier		468	151	258	60	508
Promesses de ventes - biens immobiliers		10	2	8	-	9
Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)		-	-	-	-	-
Total des engagements (reçus)		9 253	1 621	5 401	2 231	9 820

26.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à 7 964 M€ à fin décembre 2022 et se composent essentiellement de :

- Instruments financiers de change long terme (4 340 M€). La variation de +679 M€ est due notamment à de nouveaux SWAPS en AUD et USD ;
- Instruments financiers de change court terme (73 M€). La variation de -614 M€ est due notamment à l'échéance des contrats en USD (-535 M€) ;
- Lignes de crédit bancaire non utilisées (3 500 M€).

26.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 1 288 M€ à fin décembre 2022 et se composent principalement de :

- Autres engagements d'achat d'exploitation reçus de SNCF Voyageurs (808 M€), liée aux engagements sur le contrat avec Eurotunnel pour l'exploitation du tunnel sous la Manche ;
- Location simple immobilier (468 M€) ;
- Promesse de ventes - biens immobiliers (10 M€).

26.2 ENGAGEMENTS DONNÉS

En millions d'euros	Notes	Clôture			Clôture 31/12/2021	
		31/12/2022	< 1 an	à 5 ans		> 5 ans
Engagements liés au financement (donnés)	26.2.1	5 765	3 325	853	1 587	4 957
Instruments financiers de change		4 524	2 395	646	1 482	3 929
Autres instruments financiers de change		73	-	73	-	669
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		8	3	5	-	10
Avals et cautions vis-à-vis du personnel		286	52	129	105	350
Convention de trésorerie		875	875	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	26.2.2	3 706	335	645	2 726	3 025
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		3 079	74	308	2 697	2 351
Garanties opérationnelles (de soumission - de bonne exécution)		34	27	7	-	32
Engagement d'achats d'autres immobilisations		13	13	-	-	4
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		14	8	6	-	5
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		3	3	-	-	4
Crédit bail mobilier		1	0	1	-	1
Location simple mobilier		2	2	0	-	2
Location simple matériel de transport		5	2	3	-	1
Location simple immobilier		546	203	313	30	615
Promesses de ventes - biens immobiliers		10	2	8	-	9
Autres engagements (donnés)	26.2.3	10	0	0	10	6
Autres engagements donnés		10	0	0	10	6
Engagements donnés - dont l'entrée en vigueur est postérieur à la clôture	26.2.4	61	-	8	53	63
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture		61	-	8	53	63
Total des engagements (donnés)		9 543	3 660	1 507	4 376	8 051

26.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à 5 765 M€ à fin décembre 2022 et se composent essentiellement de :

- Instruments financiers de change long terme (4 524 M€). La variation de +595 M€ est principalement liée à de nouveaux swaps en USD et GBP ;
- Instruments financiers de change court terme (73 M€). La variation de -595 M€ est due notamment à l'échéance des contrats en USD (-517 M€) ;
- Avals et cautions vis-à-vis du personnel (286 M€). La variation de -64 M€ est due à l'évolution du dispositif.

26.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 3 706 M€ à fin décembre 2022 et se composent essentiellement de :

- Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation (3 079 M€). Il s'agit de l'engagement pris au titre du contrat avec Eurotunnel pour l'exploitation du tunnel sous la Manche ;
- Garanties opérationnelles (34 M€) ;
- Plan Prévisionnel d'Investissements restant à exécuter (13 M€) ;

- Location simple immobilier (546 M€) ;
- Promesse de ventes - biens immobiliers (10 M€).

26.2.3 Autres engagements donnés

Les autres engagements donnés s'élèvent à 10 M€ à fin décembre 2022 et se composent des produits nets de cessions d'actifs au profit des Comités Sociaux et Économiques et du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF).

26.2.4 Engagements donnés dont l'entrée en vigueur est postérieure à la clôture

Les engagements donnés dont l'entrée en vigueur est post-clôture s'élèvent à 61 M€ à fin décembre 2022 et se composent des contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture.

27. LITIGES

SNCF SA est impliquée dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses en cours. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

27.1 ACCIDENT EN GARE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

À la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après avoir déposé auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015 (devenue elle-même SNCF SA au 1er janvier 2020), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités devenue SNCF SA contestent fermement les expertises et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016. Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités devenue SNCF SA a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise à réaliser pour octobre 2017. Le rapport, qui a finalement été notifié le 27 juin 2018, a donné lieu à des observations de SNCF Mobilités devenue SNCF SA, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confié à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

En janvier 2019, le dirigeant de l'établissement, qui avait fait la dernière tournée de la voie concernée avant l'accident, a été mis en examen. Par ailleurs, les juges d'instruction ont notifié aux parties la fin de l'information judiciaire. Par réquisitoire notifié à SNCF Mobilités devenue SNCF SA le 25 novembre 2019, le Parquet a demandé le renvoi de SNCF Mobilités, SNCF Réseau et du dirigeant de l'établissement.

L'instruction a été clôturée le 12 juin 2020, et SNCF SA (ayant repris la personnalité morale de l'ex-EPIC SNCF Mobilités) et SNCF Réseau, ainsi que le dirigeant de l'établissement ont été renvoyés devant le Tribunal correctionnel d'EVRY aux fins de jugement des chefs d'homicides et blessures involontaires.

L'affaire a été audenciée du 25 avril au 17 juin 2022.

Par jugement du 26 octobre 2022 :

- SNCF-Réseau et le Dirigeant de Proximité ont été relaxés,
- SNCF SA a été condamnée pour homicide involontaire par personne morale en état de récidive légale et régler les frais de justice (art 800-1 du Code de Procédure Pénale).

SNCF SA ne relève pas appel de la décision dans ce dossier.

27.2 DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN D'ESSAIS À ECKWERSHEIM

Le 14 novembre 2015, une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés.

En décembre 2015, une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

En octobre 2016, l'équipe de conduite a été mise en examen. Les 18 et 20 décembre 2017, la société SYSTRA (intégrateur des essais) et SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures), devenue SNCF SA au 1er janvier 2020, ont été convoquées devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen. Le 5 mars 2018, SNCF Mobilités a transmis au juge ses observations sur le rapport d'expertise judiciaire. Les juges ont demandé un complément d'expertise, remis en janvier 2019 et ne nécessitant pas d'observations complémentaires.

SNCF Réseau a été convoquée en vue de sa mise en examen le 26 juin 2019.

Le 15 janvier 2021 a été transmis par le juge d'instruction l'avis de fin d'information.

Le 29 août 2022, une ordonnance de renvoi de SYSTRA, de la Société nationale SNCF, de SNCF Réseau, du Pilote SYSTRA, du Cadre Transport Traction et du Premier conducteur SNCF devant le tribunal correctionnel de PARIS a été rendue par les magistrats instructeurs. Les six prévenus sont renvoyés devant le tribunal correctionnel de PARIS pour homicides et blessures involontaires, mais bénéficient à ce stade de la présomption d'innocence puisqu'aucune condamnation définitive n'a été prononcée.

A date, l'affaire n'est pas encore audenciée, mais un procès au dernier trimestre 2023 ou au 1^{er} semestre 2024 semble envisagé.

Depuis l'accident, les entités impliquées – dont SNCF SA, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation.

Ce dispositif a été confié à SNCF SA, chargée de mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ».

27.3 MORY CONTRE SNCF SA (LIQUIDATEUR SERNAM)

Une procédure a été engagée en mai 2013 par Mory SA, Mory Team (en liquidation judiciaire, représentées par leurs liquidateurs) et Superga Invest (actionnaire des précédentes) contre SNCF Mobilités (aux droits de laquelle est venue SNCF), Calberson, Geodis, Financière Sernam et Sernam Services (ces deux dernières en liquidation, représentées par leurs liquidateurs). SNCF Mobilités, devenue SNCF SA, aurait commis une série de fautes à l'origine des préjudices invoqués par les sociétés Mory Team, Mory SA et et Superga Invest.

L'affaire a été appelée à 21 audiences de mise en état du 15 mai 2014 au 6 septembre 2018, dans l'attente de décisions communautaires à intervenir.

Les parties ont alors successivement régularisé plusieurs jeux de conclusions au fond jusqu'en mai 2021. L'affaire a été plaidée le 30 septembre 2021 et le jugement du Tribunal de commerce de Bobigny a été rendu le 28 juin 2022.

Le Tribunal a rejeté au fond les demandes des sociétés Mory Team, Mory SA et Superga Invest. La condamnation in solidum des sociétés SNCF, Geodis, Calberson,

Financière Sernam et Sernam Services pour obtenir le remboursement des prétendus préjudices a donc été rejetée.

Le Tribunal a condamné in solidum les demandresses à verser au titre de l'article 700 du code de procédure civile 20 000 euros à la SNCF.

Mory SA, Mory Team et Superga Invest ont interjeté appel du jugement le 29 juillet 2022.

28. FILIALES ET PARTICIPATIONS

Les informations ci-dessous sont données à titre provisoire (chiffre d'affaires, bénéfice/perte et capitaux propres) en fonction des informations remontées au service consolidation. Nous sommes dans l'attente de l'arrêté définitif des comptes de ces sociétés.

En millions d'euros

N°SIREN	Sociétés	Capital Social	Capitaux propres avant répartition des résultats		%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consenties par SNCF et non encore remboursés	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés
			résultats			Brute	Nette				
I. Titres consolidés											
412 280 737	SNCF RESEAU	1 718	46 860	100%	8 192	8 192	5 959	6 964	-65		
519 037 584	SNCF VOYAGEURS	158	20 802	100%	6 980	6 980	2 604	17 025	1 147		
572 150 977	SNCF PARTICIPATIONS	385	3 257	100%	1 992	1 992	0	1	229	1 754	
552 001 406	ICF	542	806	100%	658	658		0	13	11	
387 949 530	SYSTRA SA	33	248	43%	190	168	0	755	76		
518 697 685	FRET SNCF	58	197	100%	262	262	23	741	-22		
Ste suisse	EUROFIMA	479*	1 556	23%	24	24		0	22	1	
421 263 716	SNCF CONSEIL	1	5	100%	15	15	0	16	2	2	
415 238 179	SNCF INTERNATIONAL	3	9	100%	6	6	0	1	0	0	
519 037 089	SNCF DEVELOPPEMENT	5	3	100%	5	3	0	0	0		
528 937 949	AIREFSOL	0	2	33%	0	0		0	0		
519 037 451	574 INVEST	0	1	100%	0	0	11	0	1		
II. Titres non consolidés											
Set marocaine	INSTITUT DE FORMATION FE	0		50%	0	0					
542 074 539	SNCF HABITAT	NC		100%	0	0					
582 059 796	SEMPARISEINE	NC		0%	0	0					
382 149 987	TELEFACT	NC		0%	0	0					
572 154 128	LA MAISON DES MINES	NC		2%	0	0					
Association	STE CF SOUS MARIN	NC		50%	0	0					
592 056 972	MAISON POLYTECHNIQUE			2%	0	0					
383 110 509	SIFA			0%	0	0					
954 502 357	SEPEL			0%	0	0					
850 619 248	SNCF D1	0		100%	0	0		0	0		
850 356 742	SNCF D2	0		100%	0	0		0	0		
850 732 454	SNCF D3	0		100%	0	0		0	0		
850 685 397	SNCF D4	0		100%	0	0		0	0		
850 619 362	SNCF D5	0		100%	0	0		0	0		
TOTAL GENERAL					18 324	18 299	8 598	25 503	1 403	1 768	

(*) Part de capital social appelé

29. PARTIES LIÉES

On entend par « Parties liées » :

– Personne physique, ou membre de sa famille proche, qui exerce un contrôle ou une influence notable sur l'entité qui présente ses comptes, soit directement en tant que dirigeant de l'entité concernée ou dirigeant de sa société mère,

– Entité qui appartient au même groupe que l'entité qui présente ses comptes. Sont exclues du champ par la réglementation, les transactions entre une mère et une filiale détenue à 100%, de même qu'entre 2 sœurs détenues à 100% par une même société mère,

– Entité qui est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi au bénéfice des salariés de l'entité présentant ses comptes.

SNCF SA, en tant que société anonyme dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Considérant que l'objectif est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre SNCF SA et des tiers avec qui elle entretient des liens privilégiés, l'Entreprise a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

Il est précisé que sont considérées comme conclues à des conditions normales toutes conventions ou transactions passées par l'Entreprise avec l'État ou une de ses émanations et notamment ses établissements publics, les collectivités territoriales ainsi que leurs établissements, dès lors que ces conventions ou transactions concourent à la réalisation des missions de SNCF et s'inscrivent soit dans un régime juridique déterminé (par une loi, une ordonnance ou un décret), soit dans un cadre budgétaire ou une Loi de finances de l'État.

L'Entreprise n'a pas identifié de transactions avec des parties liées non conclues à des conditions normales de marché, exceptée les conventions de mécénat avec la Fondation SNCF, les associations Rails & Histoire, Solidarité SIDA et les subventions

29.1 FONDATION SNCF

Le programme d'actions pluriannuel validé en 2021 dans les nouveaux statuts de la Fondation SNCF engage SNCF SA à reverser 13 M€ sur le quinquennat 2021-2025.

L'intégralité de cet engagement a été comptabilisée au résultat de l'exercice 2021 (13 M€) en contrepartie des autres dettes. Les versements diminuent le passif chaque année.

En 2022, il a été procédé au versement de l'engagement annuel de 3 M€, ainsi l'engagement restant à verser à fin 2022 s'élève à 8 M€.

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Bilan		
Autres dettes	8	10
Total passif	8	10

Compte de Résultat

Autres charges externe	0	13
Total résultat	0	13

29.2 ASSOCIATION RAILS & HISTOIRE

L'association Rails et Histoire a pour objet d'étudier et de faire connaître l'histoire des chemins de fer et des transports ferroviaires sous tous leurs aspects. En 2021, un avenant à la convention de mécénat 2020-2025 a eu pour objet d'ajuster le montant du soutien financier de SNCF SA à l'association afin d'adapter le mécénat à la situation économique liée à la crise sanitaire. En 2022, afin de soutenir le programme de recherche et d'actions « Les cheminots Justes parmi les Nations », SNCF SA a décidé de renouveler son soutien à l'association par la signature d'une convention complémentaire de mécénat d'un montant de 25 k€. Dans ce cadre, en 2022, SNCF SA a fait plusieurs versements pour un total de 205 k€ à l'association Rails et Histoire.

29.3 ASSOCIATION SOLIDARITÉ SIDA

L'association « Solidarité SIDA » a pour objet d'être un acteur de prévention dans la lutte contre le SIDA, organisateur d'événements et partenaire d'associations communautaires à travers le monde. La convention de mécénat 2022 prévoit que SNCF SA s'engage à verser un don de 20 k€ pour les 30 ans de l'association.

29.4 SUBVENTIONS

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Bilan		
Autres créances	1	0
Total actif	1	0
Subv. d'invest. brutes - installations fixes	-3	-3
Subv. d'invest. inscrites au CR - installations fixes	1	1
Dettes sociales	-30	26
Total passif	-32	24

Compte de résultat

Autres charges externes	0	0
Charges sociales	3	3
Subvention d'exploitation	1	0
Subv. invest. virées au CR - installations fixes	0	0
Total résultat	4	3

La variation au bilan de -56 M€, 2022 -32 M€ versus 2021 +24 M€, est principalement liée aux dettes de subventions aux Comités Sociaux Économiques (CSE) et du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF).

Le solde correspond principalement à :

- des subventions d'investissements de la part d'entités étatiques, de syndicats de transports et d'autres entreprises du groupe pour -3 M€ au bilan,
- des subventions données par SNCF SA aux CSE et CCGPF pour -30 M€ au bilan et -1 M€ au résultat,
- des subventions publiques données par l'État dans une optique de préserver l'emploi au sein de SNCF SA pour +4 M€ au résultat,

– des subventions publiques et privées données à SNCF SA dans le cadre de projets de recherche pour +1 M€ au résultat.

30. GARANTIES EUROFIMA

EUROFIMA est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. EUROFIMA a converti et figé ses comptes en euro en date du 31 décembre 2019.

Au 31 décembre 2022, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de SNCF SA restant à appeler s'élève à 433 M€, correspondant à :

- la part du capital non libéré pour 281 M€ en valeur historique (conversion à la date historique avec le franc suisse)
- actualisée de 152 M€ au titre de l'écart de change entre l'euro et le franc suisse. L'écart de change a été figé en date du 31 décembre 2019 en raison de la conversion des comptes Eurofima en euros.

Les écarts de changes font l'objet d'une provision à hauteur de l'intégralité du risque, soit 152 M€.

Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre

des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation, dans la limite des modifications des statuts intervenus en 2018 et plus particulièrement les modifications de l'article 26. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (715 M€) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF SA, le montant maximal de cet engagement s'élève à 541 M€ suite au passage à une comptabilité en euros de la société Eurofima depuis l'exercice 2019. L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF SA envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF SA). Au 31 décembre 2022, la part des prêts octroyés à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 112 M€ contre 153 M€ au 31 décembre 2021. Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'EUROFIMA.

07 –

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Société Nationale SNCF

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2022)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Ernst & Young Audit
Tour First TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

(Exercice clos le 31 décembre 2022)

A l'assemblée générale
Société Nationale SNCF
2, place aux Etoiles
93833 La Plaine ST Denis Cedex

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la Société Nationale SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve

Motivation de la réserve

Comme mentionné dans les notes 6.4 et 28 de l'annexe aux comptes annuels, les immobilisations financières présentées au bilan de la société intègrent les titres de SNCF Réseau. La valeur nette comptable de ces titres s'élève à 8,2 milliards d'euros au 31 décembre 2022.

Les comptes consolidés de SNCF Réseau arrêtés au 31 décembre 2022, dont les capitaux propres s'élèvent à 18,8 milliards d'euros, intègrent des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation relatifs à l'UGT Infrastructure et des impôts différés actifs pour des valeurs nettes comptables de 34,1 et 2,8 milliards d'euros respectivement. Des aléas et incertitudes majeurs pèsent sur les prévisions de

résultats et les projections de flux de trésorerie retenues pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure ainsi que des impôts différés actifs figurant au bilan consolidé de SNCF Réseau au 31 décembre 2022. En conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué, réduisant d'autant la valeur de l'actif net consolidé de SNCF Réseau au 31 décembre 2022 sur laquelle repose la valorisation des titres de participation.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des éléments retenus par la société pour apprécier la valeur d'inventaire des titres de SNCF Réseau au 31 décembre 2022.

Dans notre rapport du 25 février 2022 sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021, nous avons également formulé une réserve sur l'évaluation des titres de SNCF Réseau qui s'élevaient à 8,2 milliards d'euros en valeur nette.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-0 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Evaluation des titres de participation hors titres de participation de SNCF Réseau

Notes 3, 4.3.3, 6.3, 6.4, 23 et 28 de l'annexe aux comptes annuels

Risque identifié

Suite à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire en 2020, la Société Nationale SNCF, en tant qu'entité mère du groupe SNCF, détient des titres de participation dont notamment ceux relatifs aux sociétés

SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, FRET SNCF et SNCF Participations.

Au 31 décembre 2022, les titres de participation hors titres de participation de SNCF Réseau figurent au bilan de la société pour un montant net de 10,1 milliards d'euros.

Ils sont comptabilisés au coût historique d'acquisition. Une dépréciation est comptabilisée si la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur nette comptable.

Comme indiqué dans la note 4.3.3 de l'annexe aux comptes annuels, la valeur d'inventaire est estimée par la Direction en fonction notamment de la quote-part de situation nette détenue ou d'un ensemble de données dont des éléments actuels tels que la valeur réelle des actifs sous-jacents ou des éléments futurs correspondants aux perspectives de rentabilité.

L'estimation de la valeur d'inventaire des titres requiert l'exercice du jugement de la Direction dans son choix des éléments à considérer selon les participations concernées.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur d'inventaire à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'inventaire des titres de participation constitue un point clé de l'audit.

Notre approche d'audit

Nous avons examiné les hypothèses retenues par la direction pour évaluer les titres de participation notamment en :

- examinant la méthodologie et le processus d'estimation de la valeur d'inventaire, et en appréciant le cas échéant les paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) avec l'aide de nos spécialistes en évaluation ;
- comparant les données comptables de situation nette des participations détenues avec la valeur des titres de participation lorsque cela est pertinent ;
- appréciant les projections de flux de trésorerie, notamment les taux de croissance de chiffre d'affaires et les taux de marge opérationnelle, eu égard à notre connaissance des secteurs d'activité testés, du contexte stratégique, économique et financier dans lequel les filiales opèrent, et en les rapprochant des performances passées et des données de marché, lorsque celles-ci sont disponibles ;
- effectuant des analyses de sensibilité des hypothèses clés.

Enfin, nous nous sommes assurés que les notes 3 et 6.4 de l'annexe aux comptes annuels fournissent une information appropriée sur les hypothèses retenues pour déterminer la valeur d'inventaire des titres de FRET SNCF qui s'élève à 262 millions d'euros au 31 décembre 2022 dans le contexte de l'ouverture le 18 janvier 2023 d'une enquête approfondie par la Commission européenne.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation

financière et les comptes annuels adressés à l'actionnaire unique

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés à l'actionnaire unique.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-8 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4 et L.22-10-10 du code de commerce.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président Directeur Général.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la Société Nationale SNCF par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2022, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 15^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la 9^{ème} année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime

nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 février 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

SA SNCF

Direction de la Communication

2, place aux Etoiles – 93633 La Plaine ST Denis Cedex