

31 décembre 2018

MÉTHODOLOGIE DE
LA DECLARATION DE
PERFORMANCE
EXTRA FINANCIERE DU
RAPPORT DE GESTION
INTÉGRÉ

COMPTES CONSOLIDÉS
ANNUEL SNCF RESEAU

4.6 MÉTHODOLOGIE DE LA DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA FINANCIERE

4.6.1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Conformément aux exigences réglementaires établies par la transposition dans le droit français de la directive européenne relative à la publication d'informations non financières du 22 octobre 2014, la déclaration de performance extra financière de SNCF Réseau 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.

Cette démarche est cohérente avec la stratégie du Groupe public ferroviaire SNCF et s'intensifie avec les récentes émissions inaugurales d'obligations vertes de SNCF Réseau en 2016 et 2017 et qui rendent obligatoire un reporting sur l'utilisation de ces obligations.

4.6.2 PRINCIPES DE REPORTING

La démarche de déclaration de performance extra financière (DPEF) de SNCF Réseau repose sur l'obligation de reporting prévu 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, notamment :

- les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI G4) ;
- la norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

La DPEF contribue aussi à la nouvelle réglementation de la Loi sur la transition énergétique (article 173) qui s'applique aux investisseurs institutionnels qui doivent désormais communiquer publiquement la

contribution de leurs investissements aux émissions de CO₂ et à leur réduction.

4.6.3 LA NOUVELLE DÉMARCHE 2018

Le nouveau dispositif affirme clairement une approche par la "matérialité" et la recherche de plus de pertinence et d'utilité de l'exercice pour les entreprises et leurs parties prenantes. Il ne s'agit plus de renseigner une liste précise d'informations extra-financières mais d'une déclaration proactive et sur-mesure présentant :

- le modèle d'affaires de l'entreprise ;
- les principaux risques/opportunités sur les 43 grandes thématiques extra financières ;
- les politiques et diligences mises en œuvre pour y répondre ;
- les résultats et les indicateurs clés de performance.

En publiant un rapport de gestion intégré, SNCF Réseau s'engage sur la voie de la vérification des informations publiées par un organisme tiers indépendant et répond aux attentes de mise en visibilité des performances extra financières de l'entreprise.

La démarche de reporting est menée de manière collaborative, avec l'ensemble des parties prenantes internes de l'entreprise pour :

- choisir les informations, quantitatives et qualitatives, à rapporter ;
- élaborer un protocole de reporting, garant de la qualité et de la traçabilité des données ;
- rédiger le rapport de gestion intégré, piloté par la direction financière.

En 2016, SNCF Réseau avait réalisé une matrice de matérialité afin d'identifier les enjeux RSE les plus pertinents pour l'entreprise et ses parties prenantes. Des

entretiens avec différents interlocuteurs ont été menés ainsi qu'une grande enquête en ligne auprès d'un échantillon représentatif de 4500 collaborateurs de SNCF Réseau et des parties prenantes externes (clients, fournisseurs, collectivités, associations, etc.).

En 2018, SNCF Réseau a réalisé une analyse des risques et opportunités qui a permis la priorisation de 10 enjeux majeurs et de leurs indicateurs clés associés formant ainsi un nouveau tableau de bord développement durable pour le pilotage par le Comité exécutif.

4.6.4 GOUVERNANCE DE LA DÉMARCHE

La gouvernance du rapport de gestion intégré 2018 repose sur :

- une équipe projet de la Direction développement durable en charge de l'animation de la démarche, qui propose le périmètre et les informations à reporter par les « référents DD des activités » (disponibilité, pertinence), qui organise et coordonne les travaux des référents DD des activités, qui définit le périmètre et consolide les informations à reporter en matière sociale, sociétale et environnementale ;
- des « référents DD des activités et des fonctions » (contributeurs et/ou valideurs) responsables de la définition des indicateurs entrant dans leur domaine de compétence, de leurs modes de calcul et de collecte (« fiches indicateurs ») et de la traçabilité de l'information mais aussi des parties qualitatives du rapport de gestion intégré ; Il appartient à chaque référent d'associer les personnes

compétentes ou intéressées à ces travaux

4.6.5 CALENDRIER 2018/2019 :

- 20 novembre 2018 : sollicitation par la DirDD des différents « référents DD des activités » ;
- 27 novembre au 30 janvier 2019 : collecte des données qualitatives et quantitatives ;
- 28 janvier : présentation des comptes au COMEX ;
- 6 février 2019 : revue de la DPEF avec le Commissaire aux comptes ;
- 21 février : présentation en Comité d'audit SNCF Réseau pour validation des comptes et du rapport de gestion intégré ;
- 22 février : présentation en Conseil d'Administration SNCF Réseau.

4.6.6 PROCESSUS DE COLLECTE

A chaque indicateur est associé un Contributeur, qui recueille, vérifie et consolide les données sur son périmètre de reporting, Les indicateurs font alors l'objet d'une première validation par le Valideur responsable de la production de l'indicateur au sein de son activité.

En 2018 la collecte des données quantitatives s'est effectuée sur la base de « fiches indicateurs » sous format Excel, envoyé à chaque Valideurs dont l'(les) indicateur(s) correspond.

L'ensemble des données est collecté et consolidé en central par l'Administrateur, l'équipe projet de la Direction du Développement Durable de SNCF Réseau, qui vérifie la cohérence des données, le respect des méthodes de calcul et les périmètres de reporting.

Par la chaîne Contributeurs-Valideurs-Administrateur, le protocole de reporting instaure des points de contrôles pour limiter le risque d'erreur dans la transmission des

informations et fiabiliser la production des indicateurs. Ce document s'applique à tous les acteurs identifiés dans la démarche du reporting.

4.6.7 HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DES DONNÉES

Tout changement de méthodologie pouvant influencer sur la comparabilité des données reportées avec les données de l'année précédente, une description de tout événement qui a pu avoir un impact sur les données reportées ou toute autre information nécessaire à l'évaluation de la qualité des données, doit être signalé par le Valideur au moment de la collecte des données à la direction en charge de la consolidation générale.

Pour chaque indicateur, la donnée est présentée sur 3 ans d'historique, complétée, lorsque c'est pertinent, de commentaires expliquant son évolution (notamment les écarts ou dans le cas contraire la stabilité de l'indicateur).

4.6.8 SPÉCIFICITÉ DE MÉTHODOLOGIE DE CERTAINS INDICATEURS, DANS L'ORDRE D'APPARITION

Trafic en train.km

« Trains.km » est une unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. « Sillons.km » est une unité qui permet de quantifier la réservation des sillons.

La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si la donnée est disponible ; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée.

Le train-km est l'unité d'œuvre de la redevance de circulation.

Les données sont donc disponibles le 8 du mois M+2.

Taux de consommation des fenêtres génériques

L'indicateur recense le nombre de jours de fenêtres génériques travaux consommés sur le nombre de jours total de fenêtres génériques-travaux alloués.

Une fenêtre d'un chantier est une période allouée à des travaux. L'indicateur concernant toutes les fenêtres réservées deux ans à l'avance, toutes opérations confondues (investissement et entretien).

Évènements sécurité remarquables (ESR)

Un ESR est un évènement de sécurité lié à une circulation effective d'un train qui met, ou risque de mettre, en danger la vie des personnes transportées et aux abords des installations ferroviaires (y compris les personnels, salariés de prestataires et sous-traitants, etc.).

Les ESR « avec conséquence » sont ceux qui se sont traduits par un accident du type déraillement, collision, incendie ou accident de matière dangereuse.

Les accidents de personnes

Selon les termes de l'article 17 du décret n°2006-1279 relatif à l'obligation d'information du gestionnaire d'infrastructures du réseau ferré national, SNCF Réseau réalise pour l'année écoulée le bilan des activités sécurité de l'entreprise (anciennement RFF, GID entretien et DCF). Ce rapport annuel sur la sécurité, établi en respectant les consignes de l'article 18 de la directive 2004/49/CE du parlement européen, est envoyé à l'EPSF avant le 30 juin. En conséquence, les données relatives aux accidents doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en février, comme provisoires.

Les accidents de travail remontent aussi ceux des entreprises externes (prestataires et sous-traitants) qui travaillent pour SNCF Réseau dans les bâtiments, sur les chantiers ou dans les emprises ferroviaires.

Pour l'année 2015, dû à la réforme ferroviaire et à la réorganisation interne, l'accidentologie ne reportera pas le taux de gravité des accidents de travail hors trajet et le taux de fréquence sera, pour cette année, un indice de fréquence accidents de travail hors trajet.

Taux de fréquence des accidents = nombre d'accidents du travail avec arrêt * 1 millions / nombre de jours travaillés

Les données sont au 31 décembre N observées J+30

Taux de gravité des accidents = nombre de jours d'arrêt * 1000 / nombre de jours travaillés

Les données sont au 31 décembre N observées J+30

Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure

Les causes de retard des trains imputables à la gestion de l'infrastructure sont comptabilisées en :

- causes internes qui peuvent être des « défaillances infra » (signalisation, caténaire et voie), des impacts dû aux travaux de l'activité de la DGOP et des incidents dans la gestion des circulations (sur aiguillage ou pour non-ouvertures de signaux) ;
- causes externes de différentes natures : les intempéries, les actes de malveillance (comme les colis suspects), les Tiers-Riverains (intrusions et accidents de personnes) ou autres tels que les heurts d'animaux.

- Causes intempéries : Incidents dus aux conditions climatiques hivernales et grand froid (présence de neige, projection de glace, températures négatives, mauvaise visibilité latérale), aux fortes chaleurs (rails supérieurs à 45°), aux coups de vent et orages.

Continuités écologiques des cours d'eau rétablis

La continuité écologique des cours d'eau se définit comme la libre circulation des organismes aquatiques ainsi que l'accès aux zones indispensables à leur reproduction, leur croissance, leur alimentation et leur abri, le bon déroulement du transport des sédiments et le bon écoulement des eaux.

Les cours d'eau figurant dans le Référentiel national des Obstacles à l'Écoulement (ROE) qui recense l'ensemble des ouvrages inventoriés sur le territoire national doivent voir leur continuité écologique rétablie si faisant obstacle. Ces cours d'eau se retrouvent dans la trame bleue des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique. Tout ouvrage faisant obstacle doit être géré, entretenu et équipé selon des règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant. Plus d'information sur www.onema.fr

Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)

SNCF Réseau est responsable de ses déchets, jusqu'à leur élimination finale. C'est pourquoi, SNCF Réseau travaille avec un réseau de gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européen (Networkrail, DB, OBB, les ministères des transports danois, Infrabel, etc.) pour trouver des solutions alternatives à la créosote. A date, aucune solution alternative n'est viable techniquement, économiquement et sans impacts environnementaux et sanitaires.

Cependant, SNCF Réseau continue à étudier des alternatives :

- alternatives à la créosote : huiles végétales et cuivre organique enrichi avec des adjuvants (métaux lourds) ;
- alternatives aux traverses en bois : les traverses en composite (plastique recyclé ou non avec de la fibre ou des billes de verre).

Dans le cadre de la démarche d'économie circulaire, SNCF Réseau valorise les traverses en bois créosotées : celles-ci sont incinérées et valorisées énergétiquement pour la production de vapeur industrielle (papetier, cimenterie, panneautier, etc.).

Les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le bilan de Gaz à Effet de Serre (GES) visant à répondre aux obligations de l'entreprise liées à l'article 75 de la loi n°2010 – 788 du 12 juillet 2010 a été transmis au préfet en 2015 sur l'exercice 2014.

En 2018, SNCF Réseau a réalisé son bilan d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES) sur l'exercice 2017 via le GPF. Cet exercice s'effectue tous les 3 ans et permet de mesurer les émissions de l'entreprise sur une année de référence. En 2018, SNCF Réseau a dépassé l'obligation réglementaire en mesurant les émissions de GES de son scope 3, en plus des scopes 1 et 2. Il ressort de cette analyse que les émissions liées aux matériaux et déchets de chantiers représentent plus de 55 % des émissions totales de SNCF Réseau.

Depuis 2017, SNCF Réseau a décidé de recalculer cet indicateur chaque année :

- en le basant sur nos consommations réelles d'électricité et de combustible d'énergie fossile de l'année N : consommation de gaz (bâtiments) / électricité (pertes

en ligne + bâtiments) / gazole (routier et engins de traction) ;

- en utilisant les facteurs d'émissions ADEME actualisés.

Les émissions sont calculées conformément au guide méthodologique publié par le Ministère de la transition écologique et solidaire. Les facteurs d'émissions utilisés sont ceux de la Base Carbone® ou, à défaut, proviennent de sources nationales reconnues.

Les émissions de GES évitées (kt éqCO₂)

L'activité de transport de SNCF permet en effet d'éviter les émissions de CO₂ qui auraient lieu si les personnes et les marchandises se déplaçaient sans utiliser le train. Le détail du calcul est présenté dans le tableau ci-dessous :

CMA : Coût Moyen Agent

Coût moyen d'un agent d'une entité de l'entreprise, sur une année civile.

Les 3 éléments de masse salariale composant ce coût moyen annuel sont : les éléments de rémunération fixe ; les éléments de rémunération variable de solde (EVS) et les cotisations patronales.

Ces éléments constituent la masse salariale de base des agents du Cadre Permanent, les CDI, les CDD, les Cadres Supérieurs et les médecins permanents.

$CMA = \frac{\Sigma \text{cumul sur } M \text{ mois (éléments fixes + EVS + cotisations)}}{\text{Effectif payé en ETP de la période}}$

La formation interne

Les données relatives à la formation sont consolidées en juillet pour communication au CSE de septembre. En conséquence, les données relatives à la formation doivent être considérées, au moment de

la publication du présent rapport en février, comme des estimations.

Le taux d'absentéisme

Le mode de calcul du taux d'absentéisme se base sur : le nombre de jours calendaires d'absence pour maladie rapporté à l'effectif annuel multiplié par le nombre de jours ouvrés théoriquement travaillés dans l'année x 100.

Le nombre de minutes perdues aux 100 km par les entreprises ferroviaires

L'indicateur du Système d'Amélioration de la Performance (SAP), nombre de minutes perdues aux 100 km, est mesuré, par le gestionnaire d'infrastructures et les entreprises ferroviaires intégrant le périmètre du SAP, sur une période de référence de 12 mois (1er juillet N-1 - 30 juin N).

Les achats solidaires (directs et indirects)

La démarche d'achat solidaire de SNCF a démarré en 2008 et se divise en deux grandes catégories :

- les achats directs :

Ce sont des achats effectués via des ateliers et chantiers d'insertion (ACI), des achats auprès du secteur du travail, protégé et adapté (STPA) qui font appel au secteur du Handicap, aux entreprises adaptées (EA) et aux Etablissements et services d'aide par le travail (ESAT) ou enfin, des achats en « insertion directe » auprès d'entreprise d'insertion (EI), d'associations intermédiaires (AI) et d'entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI) ;

- les achats indirects :

SNCF Réseau intègre un nombre d'heure en insertion sociale dans des clauses sociales des marchés de travaux passés avec des fournisseurs ou autres prestations que ces derniers doivent respecter.

4.6.9 PÉRIMÈTRE DE REPORTING

Périmètre général

Le rapport concerne l'ensemble des activités de l'EPIC SNCF Réseau susceptibles d'entraîner des conséquences sociales, environnementales et sociétales : l'organisation des circulations sur le réseau ferroviaire, l'amélioration de la qualité et de l'attractivité du réseau (maintenance, modernisation), et la gestion du patrimoine foncier et immobilier.

Dans le présent rapport, « SNCF » désigne le Groupe Public Ferroviaire SNCF et « SNCF Réseau » désigne le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire SNCF Réseau.

La DPEF porte sur la totalité des activités et des sites que SNCF Réseau contrôle en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national hors filiales.

Les informations sur les données sociales, environnementales et sociétales ont été reportées sur le périmètre organisationnel et fonctionnel de l'EPIC SNCF Réseau.

Certains indicateurs de l'EPIC SNCF Réseau sont partagés et consolidés par le groupe SNCF pour son rapport RSE du Groupe Public Ferroviaire.

Certaines actions et indicateurs dans le rapport de gestion intégré de SNCF Réseau sont reportés et managés par l'EPIC SNCF.

L'ensemble de ces activités est exécuté en France métropolitaine.

Périmètre social

L'enjeu social (chapitre 4.5) concerne la totalité des effectifs de SNCF Réseau. Il s'agit, en 2018, des sièges des activités, d'une direction générale Île-de-France, de 11 directions territoriales situées sur le territoire national ainsi que les

établissements opérationnels (INFRAPOLE, EIV, EIC, C2MI, PRI, etc.).

- nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb).

Périmètre environnemental

Certaines données sont disponibles auprès de l'entité SNCF Immobilier, en charge de la gestion immobilière pour le compte des EPIC SNCF Réseau, et SNCF Mobilités, pour laquelle elle est rémunérée. Le périmètre de la DPEF de SNCF Réseau inclut donc les données de SNCF Immobilier pour les indicateurs suivants :

- consommation d'eau (litres) ;
- consommation d'énergie des bâtiments (en GWh) :
 - o dont électricité (en GWh) ;
 - o dont gaz (en GWh) ;
- surfaces cédées dans l'année, dont surfaces cédées pour la création de logements ;
- nombre de logements créés, dont nombre de logements sociaux créés.

Périmètre sociétal

Certaines orientations sociétales de SNCF Réseau sont prises au sein de l'EPIC SNCF, par la Direction déléguées des achats responsables, le Pôle sociétal de la Direction développement durable et la Fondation SNCF. Le périmètre sociétal de la DPEF inclut les données de l'EPIC SNCF et de la Fondation pour les indicateurs suivants :

- Nombre de chantiers d'insertion ;
- Nombre de contrats aidés par les chantiers d'insertion ;
- équivalent en nombre d'emplois obtenu par le secteur du travail protégé et adapté (EE) ;
- quantité de papier acheté (tonnes) ;
- participation financière de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k€) ;
- nombre d'associations soutenues par la Fondation SNCF (nb) ;

4.6.10 VÉRIFICATION EXTERNE

Chaque année, SNCF Réseau confie à ses commissaires aux comptes des travaux de vérification pour attester de la conformité de la 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 rapport des Commissaires aux comptes sur la déclaration de performance extra financière est, chaque année, intégré au Rapport Financier de l'EPIC SNCF Réseau.

En 2018, 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.

Tableau des indicateurs

ND : Non Disponible

NC : Non Concerné

SO : Sans Objet

4.7 CORRESPONDANCE DES INDICATEURS RSE AU REGARD DU DÉCRET D'APPLICATION DE L'ARTICLE 225

	THEMATIQUE ART. 225	LISTE DES INDICATEURS RSE de SNCF Réseau	CODE FICHE	GRI 4	ISO 26 000
Gouvernance de l'organisation	1 ^{er} alinéa de l'article R.225-105	Montant total des dix plus hautes rémunérations (M€)	SOC. 11-12	G4-51	6.2
		Part des femmes au sein des organes de gouvernances (%)	SOC. 12-5	G4-LA12	6.2
		Nombre de CA par an (nb)	PA. 01-1	G4-50	6.2

INFORMATIONS SOCIETALES					
Impact territorial, économique et social	I-3°-a) Impact territorial, économique et social de l'activité de la société -En matière d'emploi et de développement régional -Sur les populations riveraines ou locales	Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	SOCT. 15-12	EC7	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	SOCT. 15-13	EC8	6.8.9
		Investissement pour la mise en conformité du réseau (M€)	SECU. 02-5	EC7	6.8.9
		Investissement pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	SECU. 02-3	EC7	6.8.9
		Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF : - pour causes GI (min) - pour causes EF (min)	PA. 02-5	-	6.7.8 - 6.8.3
		Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	PA. 02-7	EC7	6.8.3
		Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M€)	PA. 02-9	EC7	6.8.5
		Nombre de points d'arrêt au niveau national dont les travaux d'accessibilité ont été terminés (nb)	PA. 02-8		
		Surfaces cédées dans l'année (ha) - dont surfaces cédées pour la création de logements (ha)	SOCT. 15-1	EC1	6.8.5
		Nombre de logements créés (nb) - dont nombre de logements sociaux créés (nb)	SOCT. 15-2	EC7	6.8.5
		Nombre d'avis sur étude d'impact émis par l'AE (nb)	ENV. 09-8	G4-27	6.8.5
		Nombre de cas par cas déposé auprès de l'AE (nb)	ENV. 09-9	G4-27	6.8.5
		Nombre de cas par cas ayant conduit à une décision de ne pas faire une étude d'impact (nb)	ENV. 09-10	G4-27	6.8.5
Relations avec	I-3°-b) Relations entretenues	Nombre de concertations (nb)	SOCT.14-1	G4-26	6.8.9

les PPE	avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société, notamment les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines : -les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations ; -les actions de partenariat ou de mécénat	Nombre de concertations volontaires (nb)	SOCT.14-2	G4-26	
		Nombre de partenariats avec des associations nationales et locales en matière de développement durable (nb)	SOCT.14-3	G4-26	
		Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	PA. 02-3	G4-26	
		Trafic voyageur issu des entreprises ferroviaires autres que l'EF SNCF (%)	PA. 02-4	G4-26	
		Note de satisfaction des clients EF (sur 10)	PA. 02-1	PR5	
		Taux de consommation des fenêtres génériques (%)	PA. 02-6	G4-26	
		Trafic en train.km (M T.km)	PA. 02-2	G4-26	
		Participation financière de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k€)	SOCT. 15-9	-	
		Nombre d'associations soutenus par la Fondation SNCF (nb)	SOCT. 15-10	-	6.7.8 - 6.8.3
		Nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb)	SOCT. 15-11	-	
Sous-traitance & fournisseurs	I-3°-c) Sous-traitance et fournisseurs : -prise en compte dans la politique d'achat des enjeux sociaux et environnementaux. -importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale	Montant des achats solidaires (directs et indirects) SNCF Réseau (M€)	SOCT. 15-4	SO9	
		Equivalent en nombre d'emplois obtenu par le secteur protégé et adapté (EE)	SOCT. 15-5	SO9	6.8.3
		Nombre de chantiers d'insertion (nb)	SOCT. 15-6	SO9	6.7.6
		Nombre de contrats aidés générés par les chantiers d'insertion (nb)	SOCT. 15-7	SO9	6.8.5
		Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h)	SOCT. 15-8	SO9	6.8.5
	Performance RSE fournisseurs SNCF Réseau (note moyenne sur 100 des évaluations EcoVadis)	PA. 02-10	SO9	6.8.5	
Loyauté des pratiques	II-3°-d) Loyauté des pratiques : -actions engagées pour prévenir la corruption ;	Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : - Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide) - Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide) - Nombre de suicides	SECU. 03-2	PR2	6.7.3
		Nombre d'alertes de la Direction de l'Ethique et de la Déontologie pour SNCF Réseau (nb)	PA. 03-1		
	-mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs	PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés (nb)	SECU. 03-3	PR2	6.7.3
		Total des Investissements sécurité (M€)	SECU. 02-2	PR2	6.7.3
	Nombre d'évènements sécurité remarquables (nb)	SECU. 02-6	PR2	6.7.3	

		Nombre d'actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier SNCF Réseau (nb)	SECU. 02-4	PR2	6.7.3
		Nombre de VMS SNCF Réseau (nb)	SECU. 03-4		
		Nombre d'intervention en milieu scolaire SNCF (nb) - dont SNCF Réseau	SECU. 03-5		
		Nombre de jeunes sensibilisés par les VMS SNCF (nb)	SECU. 03-6		
Autres actions engagées en faveur des droits de l'Homme	II-3°-e) Autres actions en faveur des droits de l'homme	Informations qualitatives		HR3 - HR9 - HR10 - HR11 - SO	4.4 - 4.6 - 4.7 - 4.8 - 6.3 - 6.6

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

Politique générale	I-2°-a) Politique générale en matière environnementale : -organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et, le cas échéant, les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement ; -actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement ; -moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions;	Nombre d'audits internes SME réalisés (%)	ENV. 09-3	G4-1	6.5
		Nombre d'agents SNCF Réseau formés aux sujets environnement (nb)	ENV. 09-1	G4-43	6.5
		Nombre d'heures de formation aux sujets environnementaux dispensées par SNCF Réseau (h)	ENV. 09-2	G4-43	6.5
		Nombre de projets d'études en recherche et recherche appliquée (nb)	ENV. 09-4	EN31	6.5
		Nombre de projets d'études en recherche et recherche appliquée liés à des RSE (nb)	ENV. 09-5	EN31	6.5
		Montant des dépenses en recherche et recherche appliquée (k€)	ENV. 09-6	EN31	6.5
		Montant des dépenses en recherche et recherche appliquée liés à des questions RSE (k€)	ENV. 09-7	EN31	6.5
		Nombre d'incidents environnementaux (nb)	ENV. 08-2	EN31	6.5
		Pourcentage des sites industriels (EIV, C2MI) ayant mis en place un suivi régulier des rejets (%)	ENV. 08-3		
II-2°-a) montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement, sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours	Montant des provisions environnementales globales (M€)	ENV. 08-1	EN31	6.5.6	
Pollution	I-2°-b) Pollution :	Quantité totale de déchets dangereux produits hors traverses bois (tonnes)	ENV. 05-4	EN23	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 ;	Volume d'amiante (tonnes) - retiré du patrimoine bâti - retiré des installations ferroviaires (<i>signalisation</i>)	ENV. 05-9	EN23		
	-prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité	Investissements consacrés à la résorption PNB hors projet de développement et de modernisation (M€)	SOCT. 16-1	EN24	6.5.3	
		Nombre de logements PNB traités (nb)	SOCT. 16-2			
		Population ayant bénéficié d'un traitement PNB (nb de personne)	SOCT. 16-3			
Economie circulaire	I-2°-c) Economie circulaire i) Prévention et gestion des déchets : - les mesures de prévention, de recyclage, de réutilisation, d'autres formes de valorisation et d'élimination des déchets ;	Ventes de matériaux en fin de vie (M€)	ENV. 05-3	EN23	6.5.3	
		Part des rails réemployés (%)	ENV. 05-5	EN2		
		Part de rails recyclés (%)	ENV. 05-6			
		Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	ENV. 05-7			
		Tonnes de papier et carton usagé collectées et remises en filières (tonnes)	ENV. 05-8			
		Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)	ENV. 05-10	EN2		6.5.3
		- les actions de lutte contre le gaspillage alimentaire ;	<i>En tant que gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau n'est pas concerné par cette thématique</i>			
		-consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales ;	Consommation d'eau des sites tertiaires et industriels (M m ³)	ENV. 05-2	EN8	6.5.4
		-consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation ;	Quantité de ressources achetées, par nature : - Traverses en bois (unités) - Traverses en béton (M) - Rails (tonnes) - Ballast (Mt) - Cuivre caténaire (tonnes) - Papier (tonnes)	ENV. 05-1	EN1	6.5.4
		-consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables	Pertes électriques propre à l'utilisation du réseau ferré électrifié (GWh)	ENV. 07-1	EN3	6.5.4
	Part des trains circulant en traction électrique toutes EF confondues (%)		ENV. 07-2			
	Consommation d'énergie des bâtiments des sites tertiaires et industriels : - électricité (GWh) - gaz (GWh)		ENV. 07-3			
	Consommation de carburant du parc auto (M L)		ENV. 07-4			
	Consommation de carburant pour les engins travaux et locomotives (M L)		ENV. 07-5			

	II-2°-c) Utilisation durable des ressources : -l'utilisation des sols	Part des kilomètres de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	SOCT. 15-3	EN11	6.5.4
Changement climatique	I-2°-d) Changement climatique : -les postes significatifs d'émissions de gaz à effet de serre générés du fait de l'activité de la société, notamment par l'usage des biens et services qu'elle produit ;	Emissions de GES total du Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope 1+2) (kt eqCO ₂)	ENV. 07-6	EN15-EN16	6.5.5
		Emissions de GES total de SNCF Réseau (scope 1+2) (kt eqCO ₂)	ENV. 07-7		
		Tonnes de CO ₂ évitées grâce au système ferroviaire (kt eqCO ₂)	ENV. 07-8	EN19	6.5.5
	II-2°-d) Changement climatique : -l'adaptation aux conséquences du changement climatique	Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure (%)	SECU. 04-2	-	6.5.5
		Nombre de Plan de Continuité d'Activité (PCA) régionaux réalisés (nb)	SECU. 04-1		
Protection de la biodiversité	I-2°-e) Protection de la biodiversité : -mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité	Nombre de conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturel et surface concernée (nb et ha)	ENV. 06-3	EN11	6.5.6
		Nombre des continuités écologiques des cours d'eau rétablis sur les 110 inscrits à la réglementation (nb)	ENV. 06-1	EN26	
		Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (%)	ENV. 06-2	EN13	

INFORMATIONS SOCIALES					
Emploi	I-1°-a) Emploi : - effectif total et la répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique ;	Nombre total de salariés (situation au 31 décembre) hors alternants et contrats aidés (effectif réel) (nb)	SOC. 11-1	G4-9	6.4.3
		Répartition des agents par collèges (<i>Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution</i>) (nb)	SOC. 11-2	G4-10	6.4.3
		Répartition géographique des agents (<i>IDF/Province</i>) (nb)	SOC. 11-3		
		Répartition des agents par type de contrats (<i>CDI/CDD/alternants, contrats aidés</i>) (nb)	SOC. 11-4		
		Effectif total par tranche d'âge (de 5 en 5) (nb)	SOC. 11-5	G4-10	6.4.3
		Part des femmes dans l'effectif global et par collège (<i>Cadres SUP/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution</i>) (%)	SOC. 12-1	G4-10	6.4.3
		Part des hommes dans l'effectif global et par collège (<i>Cadres SUP/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution</i>) (%)	SOC. 12-2		
	- les embauches et les licenciements ;		Nombre total de recrutements (nb de CDI) - dont Cadre permanent ou statut cheminot (nb) - dont Contractuel (nb)	SOC. 11-6	LA1

		Pourcentage de recrutement féminin/masculin (%)	SOC. 12-3	LA1	6.4.3
		Nombre total de licenciements (nb de CDI)	SOC. 11-8	LA1	6.4.3
		Nombre d'alternants recrutés en CDI (nb)	SOC. 11-7	LA1	6.4.3
	-les rémunérations et leur évolution	Charges de personnel brutes (M€)	SOC. 11-10	G4-51	6.4.3
		CMA : Coût Moyen Agent (situation au 31 décembre) (€)	SOC. 11-11	G4-51	6.4.3
Organisation du travail	I-1°-b) Organisation du travail : -organisation du temps de travail	Part des temps partiels dans l'effectif (%)	SOC. 13-4	-	6.4.3
		Nombre de salariés selon le régime de travail (A pour régime de bureau et B+C pour régimes en horaires décalés dont WE et nuit) (nb)	SOC. 11-9		
		Nombre de salariés en télétravail (nb)	SOC. 13-5		
	II-1°-b) Absentéisme	Taux d'absentéisme pour maladie (%)	SOC. 11-13	-	6.4.4
		Nombre de jour d'absence par agent (nb)	SOC. 11-14		
Relations sociales	I-1°-c) Relations sociales : -organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci ;	Nombre de préavis déposés (nb)	SOC. 11-18	LA4	6.4.5
	-le bilan des accords collectifs	Nombre d'accords GPF dans l'année (nb)	SOC. 11-17	LA4	6.4.5
Santé & sécurité	I-1°-d) Santé et sécurité : -conditions de santé et de sécurité au travail ; -bilan des accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants du personnel en matière de santé et de sécurité au travail	<i>Informations qualitatives</i>			
		Note sur la Qualité de Vie au Travail (QVT) dans le baromètre Allure (sur 100)	SOC. 13-1		
		Note de la question sur les conditions de travail (sur 100)	SOC. 13-2		
		Note de la question sur l'équilibre vie professionnel/vie privée (sur 100)	SOC. 13-3		
	II-1°-d) les accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles	Taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt, hors trajet (%)	SECU. 01-1	LA6-LA7	6.4.6
		Taux de gravité des accidents du travail (%)	SECU. 01-2		
		Nombre de maladies professionnelles déclarées (nb)	SECU. 01-3	LA6-LA7	6.4.6
	Nombre de tués (nb) : - des agents SNCF Réseau - des entreprises extérieures	SECU. 01-4			
	Nombre de blessés graves (nb) : - des agents SNCF Réseau	SECU. 01-5	LA6-LA7	6.4.6	

		- des entreprises extérieures			
		Valeur de risque pour les voyageurs (tués et blessés graves pondéré par million de km.train)	SECU. 02-1		
Formation	I-1°-e) Formation : -politiques mises en œuvre en matière de formation ; -nombre total d'heures de formation	Temps consacré à l'encadrement des DPX (%)	SOC. 10-1		
		Part de la masse salariale dédiée à la formation (%)	SOC. 11-16	LA9	6.4.7
		Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	SOC. 11-15	LA9	6.4.7
Egalité de traitement	I-1°-f) Egalité de traitement : -mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes ; -mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées ; -politique de lutte contre les discriminations	Part des femmes cadres recrutées chez Réseau (%)	SOC. 12-4	LA12	6.3.7
		Part de femmes sur poste de management opérationnel (DET, DT) (%)	SOC. 12-6		
		Nombre de travailleurs handicapés (nb)	SOC. 12-7	LA12	6.3.7
		Taux d'emploi des travailleurs handicapés (%)	SOC. 12-8	LA12	6.3.7
Promotion & respect des conventions de l'OIT	II-1°-g) Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail relatives : -au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ; -à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession ; -à l'élimination du travail forcé ou obligatoire ; -à l'abolition effective du travail des enfants	<i>Informations qualitatives</i>		HR3 - HR4 - HR5 - HR6	6.3.10