

Engagements individuels du Groupe SNCF dans act4nature international

Présentation de l'entreprise

Le **Groupe SNCF** est un groupe mondial de mobilité de 276 000 collaborateurs dont le cœur est le groupe ferroviaire en France. Celui-ci, composé de 5 SA, comprend 165 000 collaborateurs et est appelé SNCF par la suite. Il a pour mission de contribuer à la vitalité de la société et de ses territoires. Il offre des services de transport indispensables au dynamisme économique et pour réussir la transition écologique. Sa raison d'être « Agir pour une société en mouvement solidaire et durable » reflète cette responsabilité et est inscrite dans ses statuts depuis 2022.

Nos engagements portent sur le périmètre français (qui couvre ~30 000 km de lignes, 3 000 gares et plusieurs centaines de sites) avec la volonté d'élargir d'ici 2026 à nos deux grandes filiales internationales que sont Géodis et Keolis. Ces dernières sont positionnées en Europe, mais aussi aux Etats-Unis, en Australie, en Asie et au Moyen-Orient.



Favoriser la biodiversité, c'est travailler avec son environnement en synergie avec les territoires. Par son activité et ses emprises, la SNCF est directement concernée, car elle impacte la biodiversité mais aussi parce qu'elle possède des espaces pouvant l'abriter et la préserver. La biodiversité est inscrite dans la **stratégie d'entreprise 2020-2030** de la SNCF et constitue un des enjeux majeurs de sa politique RSE sur la même période.

Analyse de matérialité

Une première analyse de double matérialité a été réalisée en 2023, mettant en évidence 18 enjeux ESG les plus significatifs. La gestion/préservation de la biodiversité constitue l'un d'entre eux.

En parallèle, et pour approfondir sa démarche biodiversité à grande échelle, la SNCF a réalisé l'étude de ses impacts et dépendances. Une part importante de nos impacts est liée à nos opérations amont (scopes 2 et 3) : usage du sol lié à la fabrication des matériaux nécessaires aux activités de construction (notamment exploitation du bois nécessaire à la réalisation des traverses) et aux équipements de transport achetés, perturbation hydrologique liée à la consommation d'eau associée à la production d'électricité, émission de GES tout au long de la chaîne de valeur. Sur le scope 1, nos impacts négatifs sont liés à l'usage des sols, la fragmentation¹¹, la destruction d'habitat, les espèces exotiques envahissantes et nos impacts positifs au rôle de continuité et de refuge.

Par ailleurs, SNCF dépend fortement de quatre services écosystémiques : qualité des sols, qualité de l'eau, régulation climatique, et protection contre les événements extrêmes.

Articulation avec nos engagements act4nature précédents

Dans le contexte du nouveau Cadre mondial pour la biodiversité, SNCF actualise ses engagements pour s'inscrire dans la trajectoire mondiale, dont le bilan sera publié sur le site [sncf.com](https://www.sncf.com).

Les nouveaux engagements s'inscrivent dans la continuité des engagements précédents en poursuivant les actions engagées dès 2018 et renouvelées en 2021. Les axes ont été repensés en prenant en compte les résultats de la mesure d'empreinte biodiversité, les premiers de l'analyse de matérialité et l'analyse de nos dépendances réalisées en 2023²¹. Certains objectifs du plan précédent sont repris tels que ceux autour de la gouvernance pour lesquels nous allons plus loin, de la contribution à la connaissance et de la sensibilisation. Nous renforçons également nos objectifs de réduction de nos pressions sur la biodiversité : objectifs sur la maîtrise de la végétation avec une approche groupe (sites et réseau ferroviaire), objectif sur la restauration des continuités terrestres en plus des continuités hydro-écologiques notamment. Concernant l'évaluation du potentiel écologique de notre foncier, face aux difficultés rencontrées en termes de qualité de la donnée nous conservons l'engagement pour la consolidation et tester d'autres méthodes²¹. En revanche, l'arrêt de l'utilisation du glyphosate par SNCF²⁴ est effectif depuis fin 2021. La mise en place de solutions industrielles alternatives basées notamment sur l'usage de produits de biocontrôle a nécessité le déploiement réussi de nouveaux trains désherbeurs et nous ont permis de franchir un cap majeur et de réduire fortement notre usage de produits phytopharmaceutiques de synthèse, moyennant une augmentation significative des coûts d'entretien (+17 %). Nous poursuivons nos efforts dans la recherche et le déploiement d'actions alternatives²⁵ à leur utilisation.

Engagements individuels

Engagements individuels	Périmètre	Indicateurs	Objectifs mesurables & échéance	Engagements communs
Stratégie et dialogue avec les parties prenantes				
1) Se fixer une trajectoire biodiversité aux horizons 2030 et 2050 cohérente avec la stratégie RSE Groupe				
1.1 Bâti la trajectoire biodiversité du groupe ferroviaire en se fixant des cibles associées aux écosystèmes terrestres et d'eau douce, suivant la démarche SBTh et ses évolutions (évaluer, interpréter/prioriser, ...)	SNCF	Trajectoire avec les cibles associées	Trajectoire bâtie en 2025 et initiation du suivi	1 - 4 - 5
1.2 Evaluer l'opportunité de faire valider nos objectifs dans le cadre du processus SBTN	SNCF	Rapport d'analyse	Rapport d'analyse réalisé début 2025	1 - 4
1.3 Publier une analyse par typologie d'activités de nos impacts et dépendances directs et indirects, ainsi que les risques et opportunités sur notre chaîne de valeur	SNCF	Rapport	Rapport publié fin 2024	1 - 3 - 4
1.4 Elargissement au groupe SNCF du calcul de l'empreinte et de l'analyse des dépendances	SNCF Géodis Keolis	Calcul de l'empreinte et analyse des dépendances	Publication en 2026	1 - 4 - 5
2) Mesurer, piloter et rendre compte de nos engagements				
2.1 Affiner et compléter nos indicateurs de pilotage de nos actions biodiversité ²⁶	SNCF	Jeu d'indicateurs de pilotage	Jeu d'indicateurs de pilotage finalisé fin 2025	3
2.2 Améliorer les indicateurs d'empreinte existants pour une meilleure intégration des enjeux ferroviaires sur l'ensemble de notre chaîne de valeur ²⁷	SNCF	Indicateur d'empreinte	Indicateur d'empreinte finalisé fin 2025	3
3) Se faire accompagner et partager				
3.1 Poursuivre et développer les partenariats associatifs : contribuer à des travaux communs, demande d'avis d'experts, compréhension des enjeux ²⁸	SNCF	Partenariats associatifs	4 partenariats majeurs en 2024 5 partenariats en 2025	2 - 9
Agir sur notre scope 1- Réduire les pressions de nos opérations directes				
4) Faire évoluer les modes opératoires, notamment de maîtrise de la végétation				
4.1 Appliquer progressivement le nouveau cadre d'intervention (partagé avec les autorités ²⁹) en 2023-24 dans le cadre de la Stratégie Nationale Biodiversité	SNCF Réseau	Pourcentage d'établissements appliquant le nouveau cadre d'intervention ¹⁰	100 % à horizon 2027	7
4.2 Réaliser le diagnostic « Biodiv score » ¹¹ des pratiques environnementales sur des sites TER représentatifs ¹² , dans le cadre d'un partenariat avec Arthropologia	TER et ses filiales	Nombre de sites ayant réalisé le « Biodiv score »	10 sites à mi 2025 25 sites à mi 2026 ¹³	2 - 3
4.3 Renouveler les cahiers des charges en intégrant systématiquement les nouvelles pratiques de gestion raisonnée ¹³ des espaces verts	Gares & Connexions	% de renouvellement des contrats selon le nouveau cahier des charges	100 % d'ici 2026 (~20 unités gare concernées)	4 - 5
4.4 Publier un guide de bonnes pratiques pour favoriser la végétalisation des parvis de gares ¹⁴	Gares & Connexions	Guide	Guide réalisé fin 2024	8
5) Améliorer la préservation des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau par le réseau ferroviaire historique				
5.1 Finaliser le recensement des ouvrages hydrauliques perturbant les continuités écologiques des cours d'eau ¹⁵	SNCF Réseau	Diagnostic des ouvrages hydrauliques	100 % des diagnostics réalisés en 2024 soit 800 diagnostics restant à faire (sur les 1 600 ouvrages concernés)	5
5.2 Engager les projets de restauration des cours d'eau identifiés à l'issue du diagnostic	SNCF Réseau	Projets de restauration des cours d'eau	100 % des projets identifiés à mi 2023 réalisés en 2030 50 % des projets restants engagés à horizon 2030	5
6) Améliorer la préservation des continuités écologiques terrestres par le réseau ferroviaire historique				
6.1 Diagnostiquer les zones accidentogènes et identifier et répertorier les solutions pour lutter contre les collisions avec la grande faune	SNCF Réseau	% de diagnostics (collisions et discontinuités) Catalogue de solutions	100 % des diagnostics réalisés d'ici fin 2025 Réalisation du catalogue de solutions pour fin 2024	5
7) Evaluer le potentiel de notre foncier à des fins de valorisation écologique				
7.1 Tester de nouvelles méthodes pour évaluer le potentiel écologique de notre patrimoine foncier non bâti, challengé avec des associations environnementales, basé sur une analyse spatiale SIG du gisement mobilisable via l'élaboration d'un « cadastre vert »	SNCF (sous pilotage SNCF Immobilier)	Méthode d'évaluation	Production d'un indice pondéré de la consommation foncière du Groupe SNCF selon typologie et nomenclature ZAN à fin 2025	3 - 9
8) Réduire la pression sur la ressource en eau				
8.1 Réduire les consommations d'eau douce des activités pour réduire la pression sur les écosystèmes ¹⁷	SNCF	Volume d'eau consommé	- 10 % en 2025 - 25 % en 2035 ¹⁸	3 - 4
Agir sur notre chaîne de valeur (scopes 2 & 3)				
9) Diminuer les pressions liées au changement climatique				
9.1 Réduire nos émissions de GES (scopes 1 et 2), objectifs approuvés par l'Etat et dans le cadre du Carbon Disclosure Project ¹⁹	SNCF	Emissions de GES	30 %* sur les activités de transport 50%* sur les activités de bâtiment à horizon 2030 *Par rapport à 2015	3 - 4
9.2 Poursuivre l'émission de green bonds carbone (financement des travaux à hauteur de 55 %) et green commercial papers ²⁰	SNCF	% de produits financiers utilisés par la SNCF aux critères de l'investissement responsable	100 % d'ici fin 2025	4
9.3 S'inspirer de la démarche « Solutions Fondées sur la Nature » de l'UICN sur des actions et sites à identifier	SNCF	Nombre d'actions identifiées	Identifier des actions et sites potentiels : 5 sites d'ici fin 2025	6
10) Diminuer la pression liée à la consommation de matières premières				
10.1 Augmenter le réemploi de matériaux	SNCF Réseau	Part de ballast réemployé Part de rail réemployé	25 % en 2026 ²¹ 7% en 2026 ²²	4
10.2 Utiliser une solution alternative à la créosote dès 2025 et maintenir l'achat de huile français certifié PEFC ou FSC et tracé pour nos traverses de chemin de fer	SNCF Réseau	% des nouvelles traverses traitées à base d'huile cuivrée	100 % à fin 2025	4
Contribuer à l'amélioration des connaissances & sensibiliser				
11) Sensibiliser à la biodiversité les agents et les citoyens				
11.1 Sensibiliser les agents : Déployer les fresques (biodiversité, climats, ...) et la fresque RSE « maison » adaptée à nos enjeux	SNCF	Pourcentage d'agents pour l'ensemble des SA	5 % d'ici 2026 ²³	8
11.2 Sensibiliser les tiers dont la jeunesse via la Tournée climat et biodiversité ²⁴		Nombre de villes	12 villes en 2024 avec l'ambition de poursuivre au-delà	9
11.3 Favoriser l'engagement des salariés en faveur de l'environnement via le mécénat de compétences de la Fondation SNCF	SNCF	Nombre de salariés	1 000 salariés réalisant du mécénat en environnement en 2025	8
12) Contribuer à l'amélioration des connaissances				
12.1 Accroître notre engagement dans la recherche et le partage de bonnes pratiques	SNCF	Nombre d'actions de recherche sur la biodiversité	3 thèses d'ici 2025 3 stages ou alternance par an 1 partenariat académique ²⁵ Contribution au programme Ittecop ²⁶ [2024-2028] Plus d'autres actions selon les besoins identifiés en opportunité	9

1 La priorité donnée à la modernisation et à la performance du réseau ferroviaire existant par rapport au développement de lignes nouvelles limite les nouvelles prévisions sur cet enjeu.

2 Au regard de nos impacts et dépendances majeurs précisés dans l'analyse de matérialité, nous visons à réduire nos impacts directs telles que la fragmentation, et réduire nos impacts indirects en s'appuyant sur nos politiques économie circulaire, eau et climat.

3 Analyse spatiale SIG du gisement mobilisable via élaboration d'un « cadastre vert ».

4 Le groupe ferroviaire SNCF est le seul groupe ferroviaire européen à être sorti de l'usage du glyphosate.

5 Telles que le déploiement de l'ensemencement choisi sur les voies de service ou la pose de géotextiles lors des renouvellements de voies. Plus de détails sur les pratiques d'entretien [ici](#).

6 Indicateurs permettant de piloter les actions de terrain plus de nourrir l'indicateur plus global d'empreinte (pratiques de gestion de la végétation, restauration des continuités écologiques, pollution lumineuse sur les sites, ...).

7 Indicateurs sur le marché : des indicateurs d'empreinte « globaux » disponibles (type GBS) n'intègrent pas actuellement les effets de fragmentation ou de continuité.

8 Mécénat et accompagnement.

9 Issu du dialogue avec les autorités locales (DREAL, DDTM) et nationales (OFB et Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires).

10 Lettre directive interne précisant les principes d'intervention selon les cas de figure (interventions de sécurité, travaux de remise à niveau, ...).

11 Par ailleurs, des diagnostics sont progressivement réalisés pour préciser les enjeux.

12 Diagnostic [du type de pollinisations](#), adapté à l'entreprise.

13 Plus d'une centaine de sites, de taille et d'activités variées, pouvant être des établissements industriels, de maintenance, du tertiaire, des gares... Périmètre pouvant être amené à évoluer en fonction des résultats des appels d'offre lancés ou à venir par les autorités organisatrices.

14 Différenciation des espaces et de leur entretien, permettant l'entretien plus extensif sur certains espaces (fauche tardive, 1 seule taille de haie annuelle, création de zones refuge, tolérance de la végétation spontanée, ...). Des contrôle ponctuels et guidés pourront être réalisés, notamment pendant les interventions.

15 Inopiné à destination des équipes projets (MOA/MOE). Il inclut des actions de gestion différenciée et de désimperméabilisation au travers de plusieurs fiches.

16 Cours d'eau classe 2. Les diagnostics sont réalisés selon la méthode [ICE](#) (information sur la continuité écologique) de l'OFB. Une hiérarchisation des projets avec analyse multicritère (dont les critères liés au ferroviaire à savoir complexité de l'aménagement, capacité à faire, trajectoire budgétaire) est réalisée.

17 64 projets concernés sur la première phase, nombre de projets de l'ensemble des ateliers à bord des trains animés par les scientifiques qui rejoignent chaque étape. Géodis assure le transport. 10 000 visiteurs dont 50 % de scolaires (ont déjà visité et ont participé aux animations) ont été à l'exposition. Une exposition numérique est en préparation pour partager plus largement.

18 Année de référence 2022 – consommation d'eau estimée de ~5 millions m³.

19 Trajectoire carbone, avancement et plan d'actions, voir [DPEF](#), chapitre 9 (pages 152 et suivantes).

20 [DPEF](#), page 107.

21 Soit ~500 000t.

22 Soit ~10 000t ou ~90 kms de voie.

23 Baseline : 165 000 agents, soit ~8 000 agents.

24 SNCF est, depuis l'origine, au côté de l'association Météo et Climat qui porte le projet Tournée du Climat et de la Biodiversité, exposition de médiation scientifique itinérante. La Fondation SNCF en est un grand mécène. Une cinquantaine de salariés sont engagés en mécénat de compétences pour sa mise en œuvre. TGV-Intercités organise des ateliers à bord des trains animés par les scientifiques qui rejoignent chaque étape. Géodis assure le transport. 10 000 visiteurs dont 50 % de scolaires (ont déjà visité et ont participé aux animations) ont été à l'exposition. Une exposition numérique est en préparation pour partager plus largement.

25 [Chaire](#) Paysage & mobilités.

26 Dans le cadre du Club des infrastructures linéaires et biodiversité (CILB).