

Les propositions du Groupe SNCF pour le futur mandat de la Commission européenne et du Parlement européen

Janvier 2024





Faire du report modal un objectif fondamental des politiques européennes



Il y a urgence. Feux de forêts, inondations, records de températures... Aucune partie du globe n'est épargnée par les effets du dérèglement climatique qui empireront si nos efforts ne sont pas à la hauteur. Plus que jamais, c'est l'heure d'**agir**.

Le secteur du transport représente l'une des principales sources d'émissions de CO₂ de l'Union européenne (25 % des émissions totales¹). C'est de surcroît la seule qui ne diminue pas. Pour pouvoir respecter l'engagement européen d'être neutre en carbone d'ici 2050, l'UE doit s'atteler sans attendre à décarboner les transports.

Mode le plus vertueux en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie, le ferroviaire doit devenir un levier central des politiques de décarbonation des transports, et doit être l'une des grandes priorités de la prochaine Commission européenne. Sans report modal, les objectifs de réduction des émissions ne seront pas atteints.

En 2020, l'UE s'est fixée des cibles sectorielles qui vont dans le bon sens : doubler le fret ferroviaire et tripler le trafic à grande vitesse d'ici 2050. C'est aussi ce que souhaitent les citoyens européens, qui sont de plus en plus nombreux à vouloir prendre le train. **Mais les moyens font défaut à cette ambition.**

Il est urgent d'agir pour, d'une part, rendre équitables les conditions de concurrence entre les modes de transports : les plus polluants doivent payer leurs coûts externes qui sont portés aujourd'hui par la société. D'autre part, les ressources financières allouées au ferroviaire par l'UE doivent être à la hauteur des enjeux de la transition écologique, afin de permettre au ferroviaire européen d'accueillir le report modal, de devenir encore plus performant et mieux connecté par-delà les frontières nationales.

Une partie essentielle de la solution se trouve au niveau européen, ce que ce manifeste s'efforce de démontrer à l'appui de propositions concrètes et réalisables collectivement.

Jean-Pierre Farandou, Président-Directeur général du Groupe SNCF



¹ Transport and mobility, EEA, October 2023

Le secteur des transports est toujours dominé par les modes à haute intensité de carbone. C'est le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté au cours des trois dernières décennies (+33% entre 1990 et 2019²).

Le transport ferroviaire ne représente que 0,4% des émissions de GES alors qu'il représente 8% du transport de passagers et 19% du transport de marchandises en Europe.

La décarbonation de la route et de l'aviation est un long chemin, sans perspective de réduction immédiate des émissions. Les solutions technologiques ne sont pas encore matures, aussi bien pour les poids lourds que pour l'aviation. En outre, l'électrification massive du transport routier ne résout pas la problématique des émissions de GES, alors que la fabrication des véhicules électriques et l'extraction des matières premières utilisées dans les batteries est une source importante d'émissions. De la même façon, la production des carburants d'aviation durables nécessite beaucoup d'énergie et produit des émissions de GES.

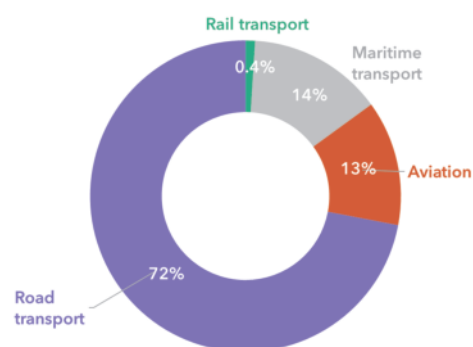
En outre, l'électrification massive du transport routier ne résout pas la problématique des émissions de GES, alors que la fabrication des véhicules électriques et l'extraction des matières premières utilisées dans les batteries est une source importante d'émissions. De la même façon, la production des carburants d'aviation durables nécessite beaucoup d'énergie et produit des émissions de GES.

Report modal vers le rail : le seul mode de transport propre, avec des technologies bas carbone qui existent déjà

- Pour répondre à l'objectif de réductions des émissions de GES du secteur des transports de 90 % d'ici 2050, il est nécessaire de recourir beaucoup plus largement qu'aujourd'hui au report modal.
- Le rail est le mode le plus économe en énergie³. Dans le contexte actuel de rareté de l'énergie, c'est un avantage comparatif indéniable et de long terme du ferroviaire.
- Ses besoins en matière d'utilisation des sols sont limités.
- Le rail est donc essentiel pour décarboner, atténuer la congestion dans les villes et sur les routes, et consommer moins d'énergie.

Le rail comme épine dorsale d'une mobilité bas carbone

- Le rail contribue à la cohésion sociale et territoriale en reliant les métropoles et les régions, en reliant les zones reculées aux centres-villes, en favorisant la mobilité dans les zones métropolitaines et en étant accessible à tous.
- Le développement du train à grande vitesse entre les capitales européennes contribue à rapprocher les peuples, à favoriser l'essor du commerce international de biens et de services et à rendre les transports dans l'UE encore plus fluides.
- Le rail est donc le mode adéquat pour les moyennes et longues distances dans l'UE, tant pour les passagers que pour le fret.



² European Environment Agency, Transport and environment report 2021, Decarbonising road transport – the role of vehicles, fuels and transport demand, EEA Report No 2/2022

³ Une tonne transportée par fret ferroviaire consomme 6 fois moins d'énergie que par la route.

Le Groupe SNCF propose donc un ensemble d'actions concrètes afin de **placer le rail au cœur d'une politique ambitieuse de décarbonation des transports** et de **doubler la part modale du train dans le transport de passagers et de marchandises d'ici à 2040.**

Ces propositions ont été établies avec l'ensemble des activités du Groupe SNCF et avec les parties prenantes du Groupe.



1er levier

Rendre la concurrence entre modes de transport plus équitable



2ème levier

Obtenir des financements européens et des nouvelles ressources pour le ferroviaire à la hauteur des enjeux de la transition écologique



3ème levier

Générer un choc d'offre pour le transport de passagers



4ème levier

Stimuler la demande des chargeurs



5ème levier

Construire un environnement réglementaire propice au report modal

1.

Premier levier : rendre la concurrence entre modes de transport plus équitable

Pourquoi ?

Le transport génère des externalités (des effets négatifs ou positifs), dont le coût n'est le plus souvent pas inclus dans le prix du transport, mais supporté par d'autres acteurs, ou plus largement, par la société. Au-delà du changement climatique, les transports ont des incidences environnementales (bruit, pollution de l'air, de l'eau et des sols, biodiversité, paysages), sociales (santé, sécurité, qualité de vie) et économiques (congestion, dégradation des infrastructures). Ces externalités peuvent pour la plupart être monétisées.

L'internalisation des coûts externes des opérations de transport consiste à intégrer ces coûts dans le prix du transport.

Cette internalisation a plusieurs effets positifs : elle permet aux clients de faire des choix éclairés quant à l'impact de leurs voyages ou du transport de leurs produits ; elle incite les différents modes de transport à réduire leurs externalités négatives ; les modes de transport les plus durables deviennent les plus compétitifs et les plus attractifs.

Comment ?

Internaliser l'ensemble des coûts externes des opérations de transport dans le prix du transport : si des progrès ont été enregistrés pour les coûts externes liés au climat, tout reste à faire pour les autres coûts externes. Les moyens pour le faire sont : la fiscalité, les marchés dédiés (de type marché carbone), les redevances d'utilisation des infrastructures.





Actions pour la prochaine législature

Action	Texte législatif	Etapes supplémentaires
Communiquer de façon obligatoire aux chargeurs et aux voyageurs les coûts externes de leurs trajets, à commencer par les GES, avec une comparaison entre modes des émissions des opérations de transport	Règlement CountEmissionsEU (en cours d'examen au Parlement et au Conseil) ⁴	Rendre obligatoire la déclaration des émissions Inclure les émissions amont des véhicules Imposer une obligation de publication de comparaison aux distributeurs
Rendre la fiscalité des carburants équitable (mettre fin à l'exemption de taxe sur le kérosène du secteur aérien et à la réduction de taxe dont bénéficient les poids lourds)⁵	Directive sur la taxation de l'énergie (en cours d'examen au Parlement et au Conseil) ⁶	A adopter au plus vite
Rendre les redevances d'utilisation de l'infrastructure routière plus équitables et inclure les coûts externes	Directive Eurovignette ⁷	A réviser pour la renforcer
Rendre la fiscalité de consommation des transports plus équitable (exonérer de TVA uniformément dans toute l'UE le transport ferroviaire international de passagers - comme l'aérien)	Directive TVA ⁸	A réviser
Mieux internaliser les autres coûts externes que le changement climatique	Handbook on the external costs of transport (2019)	Lancer une étude de grande ampleur sur le sujet, actualisant le handbook

⁴ COM(2023) 441

⁵ En France : il s'agit du remboursement partiel de la TICPE au transport routier.

⁶ COM(2021) 563

⁷ Directive 1999/62/CE

⁸ Directive 2006/112/CE

2.

Deuxième levier : obtenir des financements européens et des nouvelles ressources pour le ferroviaire à la hauteur des enjeux de la transition écologique

Pourquoi ?

La SNCF souhaite doubler la part modale du train dans le transport de passagers et de marchandises d'ici à 2040. Pour y parvenir, il est indispensable d'engager des travaux importants, **afin de régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire français** pour qu'il puisse gagner en capacité et améliorer sa fiabilité.

Le réseau ferroviaire français a besoin de **100 Mds € d'ici à 2040** pour atteindre cet objectif⁹.

Un meilleur financement des gestionnaires d'infrastructure et une infrastructure régénérée et modernisée est le fondement indispensable du **développement de l'offre et de l'amélioration de la performance du mode ferroviaire** à moyen terme.

Enfin, il est important d'**adapter l'infrastructure ferroviaire au changement climatique** pour améliorer sa résilience, alors que celui-ci a des impacts de plus en plus directs sur le réseau.

Par ailleurs, outre les besoins de financement de l'infrastructure, il convient :

- de poursuivre les efforts concernant l'équipement du matériel roulant en ERTMS¹⁰ et de préparer le déploiement de l'attelage automatique numérique (DAC) sur le matériel fret. A cette fin, les fonds européens constituent un levier essentiel pour stimuler le déploiement de ces équipements ;
- de mieux financer les besoins en R&D&I et l'industrialisation de l'innovation dans le secteur (e.g. train à batteries), afin que celui-ci soit de plus en plus performant, durable et offre de nouvelles solutions adaptées aux besoins de ses clients. C'est aussi un enjeu de souveraineté pour le continent européen ;
- de contribuer à moderniser et développer les gares, qui occupent une place centrale dans les échanges et les transferts des voyageurs entre les différents modes de transport. En particulier, les pôles d'échanges multimodaux devraient être mieux soutenus dans l'avenir, ainsi que tout développement améliorant la capacité et la gestion des flux en gare ;
- de contribuer à l'extension ou la construction d'installations de maintenance du matériel roulant. report modal. L'accès à des capacités supplémentaires pour réaliser la maintenance des trains bénéficiera à l'ensemble des entreprises ferroviaires (accès régulé).

Comment ?

Trois mesures complémentaires doivent être activées :

- **Augmenter le montant des fonds européens alloués aux infrastructures ferroviaires.** Toutefois, si les fonds européens peuvent avoir un effet de levier important, en particulier sur des projets à fortes composantes européennes/transfrontalières, ils ne peuvent se substituer à un engagement des Etats membres.
- **Mettre à contribution les modes de transport les plus polluants, en affectant une partie significative des prélèvements sur ces modes,** en particulier des coûts externes payés, au financement de la décarbonation des transports.
- **Réfléchir à une meilleure ventilation des fonds européens** notamment pour accélérer la régénération du réseau.

⁹ Ce chiffre correspond aux montants des investissements établis dans le Plan d'avenir pour les transports.

Toutefois, ce montant n'inclut pas le financement de toutes les exigences du règlement sur le Réseau transeuropéen de transport (vitesse moyenne de 160 km/h pour les trains passagers et 100 km/h pour les trains de fret, mise au gabarit P400 des tunnels, électrification, etc.).

¹⁰ ERTMS (European Rail Traffic Management System) est le système de système unique européen de signalisation et de contrôle de vitesse qui garantit l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux, et permet d'améliorer la capacité des infrastructures et le niveau de sécurité du transport ferroviaire.

Actions pour la prochaine législature

Action	Texte législatif	Etapas supplémentaires
Augmenter le montant des fonds européens alloués aux infrastructures ferroviaires (multiplier par 5 le montant actuel du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe - MIE)¹¹ et adapter leur ventilation selon les besoins en permettant une diversification au sein d'une même programmation	Futur cadre financier pluriannuel 2028-2034 Futur Règlement sur le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2028-2034	Assurer une ventilation du MIE plus adaptée aux besoins et : - Prévoir dans chaque enveloppe une part pour le financement de la régénération du réseau - Inclure une enveloppe spécifique pour les projets de résilience au changement climatique - Inclure les gares en tant qu'acteur essentiel de la multimodalité - Renforcer le financement des équipements bord d'ERTMS - Préparer le déploiement du DAC - Rendre éligibles les installations de maintenance du matériel roulant
Augmenter les fonds européens alloués à l'innovation ferroviaire et à son industrialisation	10 ^e programme-cadre pour la recherche et l'innovation (successeur de Horizon Europe) Nouveau règlement qui établira les entreprises communes du 10 ^e programme-cadre	Maintenir le ferroviaire comme l'une des priorités de l'UE pour le financement de la recherche et de l'innovation, et augmenter les fonds dédiés à cette priorité Intégrer pleinement l'industrialisation de l'innovation dans les priorités de financement S'assurer de la création d'une nouvelle entreprise commune pour succéder à Europe's Rail ¹²
Affecter une partie substantielle des revenus du marché carbone (ETS 1 & 2) à l'infrastructure ferroviaire	Directive ETS ¹³	Réviser la directive pour inclure le principe d'une affectation obligatoire : - Flécher directement au niveau européen une partie des recettes vers le MIE - Demander aux Etats membres de flécher une partie substantielle des recettes vers le ferroviaire
Affecter une partie substantielle de revenus des redevances d'utilisation de l'infrastructure routière au ferroviaire	Directive Eurovignette ¹⁴	Réviser la directive pour inclure le principe d'une affectation obligatoire
Affecter une partie substantielle de la plus-value fiscale résultant de la révision de la directive sur la taxation de l'énergie à l'infrastructure ferroviaire¹⁵	Directive sur la taxation de l'énergie (en cours d'examen au Parlement et au Conseil) ¹⁶	Inclure ce principe dans la directive ou dans sa transposition au niveau national
Favoriser l'orientation des capitaux privés vers le ferroviaire	Règlement taxonomie ¹⁷ ESRS sectoriels transports ¹⁸ - à paraître	Réviser le règlement Adopter des normes de reporting (ESRS) adaptées

¹¹ Le MIE Transports s'élève à 25,8 Mds€ sur le programme 2021-2027. Pour le seul déploiement de l'ERTMS en France, 20 Mds€ seraient nécessaires pour le réseau central et 20 Mds€ supplémentaires pour le global.

¹² Europe's Rail est le partenariat européen pour la recherche et l'innovation ferroviaire dans le cadre du programme-cadre Horizon Europe.

¹³ Directive (UE) 2023/959

¹⁴ Directive 1999/62/CE

¹⁵ Plus-value fiscale résultant de la fin de l'exemption de taxe sur le kérosène du secteur aérien et de la réduction de taxe dont bénéficient les poids lourds.

¹⁶ COM(2021) 563

¹⁷ Règlement (UE) 2020/852

¹⁸ Les ESRS (European Sustainability Reporting Standards) sont des normes de reporting introduites par la directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).



3.

Troisième levier : générer un choc d'offre pour le transport de passagers

Pourquoi ?

Le report modal dans le transport de passagers suppose de **parvenir à convaincre un nombre important d'individus de changer de mode transport, et notamment, de renoncer à l'utilisation de leur voiture individuelle pour certains trajets**. Attirer des nouveaux passagers est une question complexe, qui repose de nombreux paramètres.

Comment ?

Nous sommes convaincus que l'accroissement de l'offre est l'un des principaux leviers pour y parvenir. Dans le contexte post-Covid, la demande est très dynamique et atteint déjà des niveaux jamais connus auparavant, créant des situations de saturation sur certains segments.

Avant toute chose, ce **choc d'offre** nécessite une **mise à niveau de l'infrastructure** (voir 2^{ème} levier).

Le deuxième axe de ce choc d'offre doit consister à **repenser l'offre ferroviaire et définir un service ferroviaire encore plus en phase avec les attentes des voyageurs**, notamment grâce aux moyens suivants : **augmentation du nombre de places à bord des trains, de la fréquence des liaisons existantes, nouvelles offres de liaisons** (y compris en zones peu denses grâce à de nouveaux trains avec des capacités adaptées à la demande), **acquisition de nouveaux trains¹⁹, nouvelles technologies, connexions fluides et multimodalité en gare pour les derniers kilomètres.**

Pour attirer davantage de voyageurs, nous cherchons continuellement à **améliorer la qualité de service** et investissons de manière conséquente sur tous les leviers de la satisfaction client. Par ailleurs, nous nous sommes notamment engagés collectivement avec nos partenaires européens à **améliorer la billetterie internationale.**

Parmi ces points, beaucoup incombent directement aux opérateurs, aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et aux autorités organisatrices. Toutefois, un cadre réglementaire adapté peut permettre d'actionner certains de ces leviers.

¹⁹ L'une des difficultés principales est l'acquisition de matériel roulant : des commandes très importantes ont été passées en France, mais les industriels mettent du temps à les honorer.



Actions pour la prochaine législature

Action	Texte législatif	Etapes supplémentaires
Parvenir à des prix qui reflètent réellement les coûts externes que le transport fait porter à la société	Textes indiqués dans le premier levier	Mesures indiquées dans le premier levier
Développer les trains de nuit	Nouveau texte	Créer des OSP européennes sur les lignes internationales identifiées par la Commission, financées au niveau européen (matériel roulant et exploitation)
Favoriser l'émergence de solutions sectorielles pour améliorer la billettique internationale	STI Télématique ²⁰ Feuille de route CER sur la billettique ²¹	Intégration du standard OSDM ²² dans la STI Télématique Mise en œuvre de la feuille de route du secteur pour améliorer la billettique internationale

²⁰ Une STI est une Spécification technique d'interopérabilité, une norme européenne visant à harmoniser le système ferroviaire européen. La STI Télématique, en cours de révision, réglemente les applications pour les services de transport de passagers et de fret, notamment les systèmes fournissant des informations aux passagers, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des correspondances entre les trains et avec d'autres modes de transport, le suivi en temps réel des trains de fret, etc.

²¹ [CER Ticketing Roadmap](#), 2021

²² OSDM (Open Sales and Distribution Model) est une nouvelle norme de distribution des billets de train, qui vise à simplifier et améliorer le processus de réservation pour les clients, et à réduire la complexité et les coûts de distribution pour les détaillants, les distributeurs et les transporteurs.



4.

Quatrième levier : stimuler la demande des chargeurs

Pourquoi ?

Le report modal dans le transport de marchandises suppose de **parvenir à convaincre un nombre croissant de chargeurs de substituer principalement le mode routier par le rail**. De plus en plus d'entreprises cherchent à verdir leurs transports, et le fret ferroviaire présente un intérêt majeur dans ce contexte.

Comment ?

Parmi les possibles leviers à mobiliser pour stimuler la demande de transport ferroviaire de fret, nos parties prenantes ont identifié les points suivants : **la fiabilité, la traçabilité, l'offre de terminaux intermodaux, le prix, la ponctualité et la capacité de charge**.

Parmi ces points, beaucoup incombent directement aux opérateurs et gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. Toutefois, un cadre réglementaire adapté peut permettre d'actionner certains de ces leviers et **d'accroître substantiellement la compétitivité du fret ferroviaire**. Ces actions doivent s'articuler autour de trois piliers : (1) **une concurrence équitable entre modes de transport**, (2) **une amélioration de la capacité et des infrastructures**, (3) **des incitations réglementaires et des aides ciblées**.

Actions pour la prochaine législature

Action	Texte législatif	Etapas supplémentaires
Parvenir à des prix qui reflètent réellement les coûts externes que le transport fait porter à la société	Textes indiqués dans le premier levier	Mesures indiquées dans le premier levier
Améliorer la capacité ferroviaire internationale pour le fret ferroviaire	Règlement capacité (en cours d'examen au Parlement et au Conseil) ²³	
Développer les investissements permettant de faire croître le fret ferroviaire, notamment via une augmentation de la capacité en ligne et dans les terminaux intermodaux	Futur Règlement sur le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2028-2034	
Développer massivement le transport combiné en renforçant les incitations (incitations fiscales, allègements réglementaires) et éviter l'essor des méga-camions	Directive sur le transport combiné (en cours d'examen au Parlement et au Conseil) ²⁴ Directive « Poids et Dimensions » (en cours d'examen au Parlement et au Conseil) ²⁵	
Créer une obligation de service public pour le fret Préserver les possibilités d'aides d'Etat au fret ferroviaire, en particulier pour le wagon isolé	Nouvelles lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires (à paraître en 2024)	

²³ COM(2023) 443

²⁴ COM(2023) 702

²⁵ COM(2023) 445

5.

Cinquième levier : construire un environnement réglementaire propice au report modal

Pourquoi ?

Les règles encadrant le secteur ferroviaire connaissent des évolutions régulières et souvent exigeantes (révision du règlement sur le Réseau transeuropéens de Transport (RTE-T) imposant de nouveaux paramètres techniques, révision des spécifications techniques d'interopérabilité, révision de la directive sur les conducteurs de train, etc.), **ce qui conduit à augmenter les coûts de conformité et à alourdir la charge administrative pour les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires.** Le phénomène s'est accru sous la Commission actuelle, qui a produit 30% de réglementation en plus dans le domaine des transports par rapport à la précédente Commission.

Le secteur ferroviaire doit mener un grand nombre de chantiers dans les prochaines années afin d'améliorer l'interopérabilité au niveau européen et innover pour devenir le mode de transport le plus compétitif. Ce sont ces chantiers qui doivent mobiliser en priorité les ressources humaines et financières limitées du secteur.

Comment ?

Il nous paraît nécessaire que la future Commission renonce aux propositions législatives et réglementaires non nécessaires aux objectifs de report modal et qui créent de nouveaux coûts et ajoutent des contraintes nouvelles, afin de ne pas détourner les efforts des priorités.

Exemple : ne pas imposer l'anglais en seconde langue opérationnelle pour les conducteurs et les agents de circulation. Les coûts financiers, en termes de sécurité et de ressources humaines d'une telle mesure sont bien trop importants au regard des gains hypothétiques d'augmentation des trajets transfrontaliers. Abaisser le niveau requis à l'écrit permettrait en revanche d'accélérer les processus de recrutement, notamment des conducteurs de train, sans préjudice pour la sécurité ferroviaire.

En matière d'interopérabilité et d'harmonisation technique, la Commission européenne devrait **concentrer la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) sur ce qui est vraiment nécessaire. Le mandat de la Commission à l'ERA doit traduire cette hiérarchisation des priorités,** en se concentrant en particulier sur le déploiement au sol et à bord des équipements de communication **FRMCS**²⁶. En ce qui concerne le matériel roulant, il convient de progresser sur la **simplification de l'homologation des trains**, notamment lors de la mise à niveau des flottes. Ceci permettra de diminuer le coût global du matériel roulant. Il faut aussi **poursuivre l'équipement de l'ensemble de la flotte en ERTMS**, ce qui pourra également stimuler l'équipement du sol.

Enfin, nous sommes convaincus que la Commission européenne **devrait s'appuyer davantage sur les compétences et l'expérience des chemins de fer historiques** comme la SNCF pour développer l'ensemble du secteur ferroviaire.

Exemples :

- Dans le domaine de la distribution : favoriser l'émergence de plateformes européennes fondées sur les plateformes des opérateurs plutôt que d'encourager le développement de plateformes de revente souvent non européennes (MDMS) ;
- Encourager le développement d'offres internationales autour des opérateurs historiques (coopérations, nouvelles entreprises ferroviaires) ;
- Dans le domaine technique : utiliser les compétences de la SNCF pour développer les projets de standardisation, harmonisation, etc.

²⁶ FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) est le nouveau système de télécommunication ferroviaire, fondé sur la 5G, qui doit remplacer le système GSM-R, du fait de son obsolescence à l'horizon 2035.

A propos du Groupe SNCF

Le Groupe SNCF est un leader mondial des services de transport de voyageurs et de marchandises. Sa mission est « d'œuvrer pour une société dynamique, solidaire et durable ». Le groupe compte 270 000 collaborateurs dans 120 pays et a réalisé un chiffre d'affaires de 41,4 milliards d'euros en 2022, dont un tiers à l'international. Le groupe SNCF est organisé autour d'une maison mère unique et comprend SNCF Réseau (gestion et exploitation du réseau ferré français), SNCF Gares & Connexions (gestion et développement des gares), Rail Logistics Europe (transport et logistique de fret ferroviaire), SNCF Voyageurs (transport public régional et interurbain, grande vitesse ferroviaire en France et en Europe), Geodis (logistique en France et dans 120 pays) et Keolis (transport public en Europe et dans le monde).

Contact

PRESIDENCE DU GROUPE SNCF DIRECTION DES AFFAIRES EUROPEENNES

2 place aux Étoiles - CS 70001
F-93633 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

REPRESENTATION DU GROUPE SNCF AUPRES DE L'UNION EUROPEENNE

Place Marcel Broodthaers 4
B-1060 BRUXELLES

Pour tout renseignement, écrivez à
rpeurope@sncf.fr