

GREEN BONDS

REPORTING
2020





JEAN-PIERRE FARANDOU

Président-Directeur général de la SNCF



LAURENT TREVISANI

Directeur général délégué Stratégie Finances du groupe SNCF

ÉDITO

Plus que jamais, la crise que nous traversons illustre l'urgence d'agir pour proposer un monde plus équitable et durable. L'Etat, au travers du plan « France Relance », a proposé une feuille de route pour la refondation économique, sociale et écologique du pays.

Le Groupe SNCF jouera son rôle.

Engagé, par nature, le groupe a développé un large éventail de solutions de mobilités durables, tant sur ses activités de transport de passagers (longue distance et mass transit) que sur ses activités de logistique et de transport de marchandises.

Pour autant, le Groupe SNCF ne se repose pas sur ses lauriers. Les actions d'aujourd'hui rendent possible les résultats de demain. Nous continuons à innover et à viser l'excellence opérationnelle et écologique avec pour objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Divers chantiers de transition ont ainsi été lancés, tant sur le verdissement des flottes régionales (trains H2, hybrides,...) et logistiques (commande de 200 véhicules GNV par Geodis), que sur la rénovation thermique des bâtiments, le recours aux énergies renouvelables ou l'accentuation des démarches d'éco-conception et de recyclage.

Ainsi, en toutes choses, le Groupe garde l'esprit pionnier qui le caractérise. Grand acteur du paysage industriel européen,

SNCF se présente également comme l'un des principaux acteurs de la finance durable sur la scène internationale. Avec un encours de 7.2 Mds€, SNCF est le 5ème émetteur au monde de Green Bonds (hors souverains et financiers). En 2020, le Groupe a réalisé 1,5 Mds€ de nouvelles émissions libellées Green.

Au-delà du succès rencontré sur les marchés, ces émissions permettent de financer le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et, depuis 2021, l'investissement dans le matériel roulant zéro émission.

Dans une démarche de transparence, ce reporting a pour objet de rendre compte de l'impact environnemental des investissements réalisés grâce à nos Green Bonds. Ce document, à l'image des années précédentes, est revu et audité par un cabinet d'audit externe et s'inscrit pleinement dans le cadre des « best practices » que nous avons définies (cf. page 32) et que nous souhaitons promouvoir le plus largement possible.

Surtout, il démontre l'engagement du groupe à quantifier et communiquer le véritable impact de ses activités.

Bonne lecture à tous et vive la mobilité durable !

Jean Pierre Farandou
Laurent Trevisani

SOMMAIRE

CHIFFRES CLÉS GREEN BONDS 2020

01 PRÉSENTATION D'UN CHAMPION DE LA MOBILITÉ DURABLE

P.10 PRÉSENTATION
D'UN CHAMPION DES
MOBILITÉS VERTES

P.11 POUR EN SAVOIR
PLUS SUR NOS PRINCIPALES
ACTIVITÉS

P.12 UN RISQUE CRÉDIT
ALIGNÉ SUR CELUI DE L'ÉTAT

P.13 DES NOTATIONS
EXTRA-FINANCIÈRES
DE QUALITÉ

02 UN GROUPE ENGAGÉ EN FAVEUR DU CLIMAT ET DE LA BIODIVERSITÉ

P.16 SNCF : LES ATOUTS
« CLIMAT » DU TRANSPORT
FERROVIAIRE

P.20 SNCF RÉSEAU :
DES ENGAGEMENTS FORTS EN
FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

03 MODALITÉS DE FINANCEMENT DES ACTIFS

P.24 UNE NOUVELLE ANNÉE
RICHE SUR LES MARCHÉS

P.26 DÉTAIL DES ÉMISSIONS

P.28 ÉMISSIONS VERTES
DU GROUPE SNCF

04 RAPPORT D'ALLOCATION

P.32 RAPPORT D'ALLOCATION
DES FONDS EMPRUNTÉS

P.34 DÉTAIL
DES ALLOCATIONS

P.35 CERTIFICATION ET
VÉRIFICATION DES IMPACTS

05 REPORTING ET MÉTHODOLOGIE DES INDICATEURS DU PROGRAMME GREEN BONDS

P.38 REPORTING DÉTAILLÉ
PAR CATÉGORIES

P.40 INVESTISSEMENTS DANS
DES PROJETS DE MAINTENANCE,
DE MODERNISATION ET
D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE
DU SYSTÈME FERROVIAIRE

P.41 SYNTHÈSE GLOBAL
DES IMPACTS CARBONE
SUR LA PÉRIODE 2016-2020

P.42 RAPPORT
D'ASSURANCE DE KPMG

P.44 **POUR ALLER PLUS LOIN**

CHIFFRES CLÉS GREEN BONDS 2020

1 541 M€

Green Bond levés dans l'année 2020 (en 4 émissions)

13,4 ANS

de maturité moyenne

100 ANS

pour l'émission la plus longue de l'année

48 %

alloués auprès d'investisseurs « Dark Green »

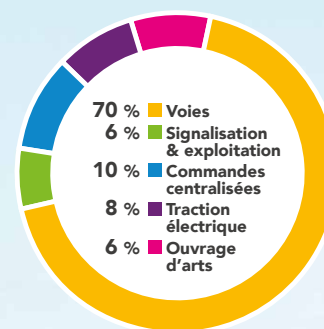
7,6 M TCO_{2e}

évités par les émissions 2020

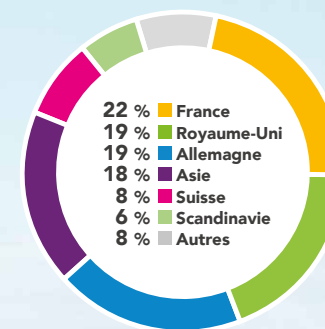
4 900 TCO_{2e}

évités par millions d'€ investis pour les émissions 2020

DÉCOMPOSITION DE L'ALLOCATION AUX PROJETS



DÉCOMPOSITION GÉOGRAPHIQUE DU PLACEMENT



01

PRÉSENTATION D'UN CHAMPION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Présent depuis 80 ans dans la vie des Français, SNCF est pourtant un groupe en pleine mutation. Ses engagements forts en faveur du ferroviaire et de la mobilité durable en font un acteur incontournable de la transition écologique de demain.



Centrale solaire de la gare de Surdon : mise à disposition par la SNCF d'une ancienne friche industrielle transformée en ferme solaire alimentant chaque année 3 150 foyers.

PRÉSENTATION D'UN CHAMPION DES MOBILITÉS VERTES

Présent sur l'intégralité des métiers du transport ferroviaire et du mass transit, de la logistique et du transport multimodal de marchandises, SNCF est le deuxième groupe de mobilité au monde en chiffre d'affaires.

Entièrement détenue par l'Etat, la maison mère SNCF coordonne l'ensemble des activités des filiales :

SNCF Réseau : pour la gestion du réseau ferroviaire français

SNCF Voyageurs : pour le transport ferroviaire de passagers, tant sur longue distance que pour le transport régional

KEOLIS : pour les mobilités quotidiennes en France et à l'international

GEODIS : pour les métiers de la supply chain : Supply Chain Optimization, Freight Forwarding, Logistique Contractuelle, Distribution & Express et Road Transport

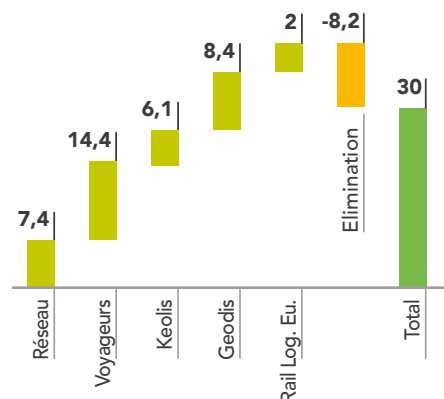
Rail Logistics Europe : pour le fret ferroviaire

Acteur industriel incontournable du paysage français, le groupe investit près de 8 à 10 Mds€ chaque année, dont 3 à 5 Mds€ en propre, et pour l'essentiel dans le ferroviaire, son cœur de métier et mode de transport le plus décarboné.



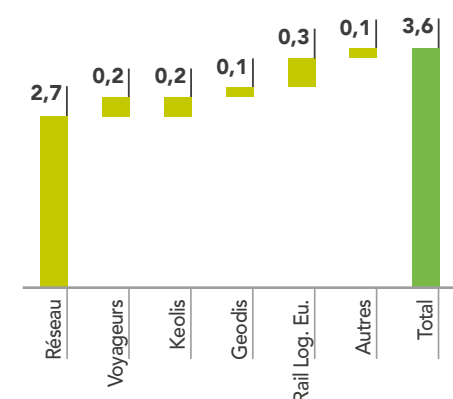
CHIFFRE D'AFFAIRES

2020 par filiale en Mds€



CAPEX NET

2020 par filiale en Mds€



POUR EN SAVOIR PLUS SUR NOS PRINCIPALES ACTIVITÉS



MASS TRANSIT EN FRANCE

Les transports collectifs intégrés et adaptées à la mobilité de chacun, et qui contribuent au développement des territoires

Acteurs concernés : Transilien, TER



MASS TRANSIT À L'INTERNATIONAL

Les transports collectifs urbains et interurbains en France et à l'étranger : réseaux de bus, de métro, de tramways, de cars...

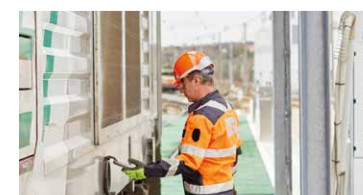
Acteurs concernés : Keolis



MOBILITÉS LONGUES DISTANCES

La mobilité partagée et de porte-à-porte pour répondre aux besoins des voyageurs en termes d'offre, de qualité de service et de respect de l'environnement, ceci à coût maîtrisé

Acteurs concernés : Voyages SNCF, Intercités



TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE MARCHANDISE

Solutions multimodales personnalisées alliant performance économique, environnementale et sécurité

Acteurs concernés : Geodis, Rail Logistics Europe



EXPLOITATION ET MAINTENANCE DU RÉSEAU

La gestion, le maintien, le développement et la commercialisation des services offerts par le réseau ferré français

Acteurs concernés : SNCF Réseau



GARES

La maintenance et la valorisation du patrimoine des gares et contribuer au dynamisme économique des territoires

Acteurs concernés : SNCF Gares & Connexions



UN RISQUE CRÉDIT ALIGNÉ SUR CELUI DE L'ÉTAT

Jusqu'au 31 Décembre 2019, en tant qu'EPIC, SNCF :

N'était pas soumis à la loi sur les faillites du secteur privé ;

Ne pouvait être dissout que par amendement législatif transférant ses obligations et ses droits à une autre entité publique.

Du fait de la réforme ferroviaire de Juin 2018, cette situation a évolué avec effet au 1^{er} Janvier 2020. Pour SNCF, les principaux changements sont :

La transformation en SA des entités SNCF (SNCF, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs) avec un actionariat directement ou indirectement détenu à 100 % par l'État et non cessible (inscrit dans la loi),

Le transfert de l'activité Gares & Connexions à SNCF Réseau SA,

Une ouverture à la concurrence, à compter du 1/01/2020 sur les activités concurrentielles (TAGV et intercitys), et progressive entre 2023 et 2039 sur les activités conventionnées (TER, Transilien),

Une reprise de dette de 35 Mds€ découpée en deux tranches, la première au 1^{er} Janvier 2020 (25 Mds€), la seconde en 2022 (10 Mds€),

Une trajectoire vertueuse et des engagements financiers clairs (FCF neutre en 2022, Dette nette / EBITDA < 6x en 2023, FFO / Dette nette > 10 % en 2022),

La fin du recrutement au statut pour les nouveaux employés.

Bien que fortement affectée par la crise COVID, SNCF a su faire face et démontrer ses atouts :

La proximité entre SNCF et l'Etat, son actionnaire, une nouvelle fois démontrée au travers du plan de relance du ferroviaire et de l'augmentation de capital de 4,05 Mds€,

La diversité des activités et des 'business model' permettant de lisser l'impact des cycles économiques sur les résultats,

La mise en place de plan d'économies d'urgence - 1,2 Mds€ en 2021 - venant s'ajouter au plan de performance de 4,2 Mds€ sur la période 2020-2028 et permettant d'assurer le respect des engagements financiers.

Grâce à cela, les notations du groupe SNCF restent alignées (-1 cran) sur celles de l'Etat.

AGENCES DE NOTATION	NOTATION FINANCIÈRE	PERSPECTIVE
S&P	AA-	Négative
MOODY'S	Aa3	Stable
FITCH	A+	Négative

DES NOTATIONS EXTRA-FINANCIÈRES DE QUALITÉ

Les groupes SNCF et SNCF Réseau font l'objet de plusieurs notations extra-financières récurrentes délivrées par plusieurs organismes tels que Vigeo Eiris, Ecovadis ou ISS ESG.

À la suite de l'évaluation sollicitée auprès de l'agence Vigeo Eiris, le groupe SNCF a obtenu la note maximale A1+. Cette notation place le groupe SNCF à la 5^{ème} place des entreprises les plus performantes au niveau mondial, tous secteurs confondus, parmi les 4 879 sociétés auditées sur leurs performances dans les domaines sociaux, sociétaux, environnementaux et de gouvernance.

Le groupe SNCF arrive également en première position du secteur « Tourisme et Transports » sur un panel de 20 entreprises européennes, grâce à un score de 74/100. C'est 2 points de plus qu'en 2019 et 21 points de plus qu'en 2016.



Le groupe SNCF s'illustre tout particulièrement sur sa gestion qualifiée de "remarquable" de l'environnement avec une note de 83/100 et affiche le score avancé de 78/100 pour sa transition énergétique.

Par rapport à 2019, les performances relatives à l'engagement sociétal progressent de 1 point, les performances environnementales sont en hausse de 2 points, et celles concernant les droits humains gagnent 14 points du fait notamment d'une meilleure prise en compte des actions mises en place en faveur des réfugiés.

Les notes de performance sociétale et environnementale ont une importance croissante dans le processus de décision des autorités organisatrices des mobilités en région lors des appels d'offres. Dans le contexte d'ouverture à la concurrence, les scores élevés obtenus par la SNCF sont un levier de compétitivité. Par exemple, le poids de la notation extra-financière pour l'appel d'offres en cours sur la Région Sud-PACA est de 10 %.

La notation extra-financière permet aussi d'améliorer l'accès aux financements, à des taux préférentiels. Elle permet également d'identifier les points de progrès en matière environnementale, sociale et de gouvernance et de mettre en œuvre des plans d'actions pour poursuivre notre trajectoire d'amélioration continue.

SNCF

ECOVADIS	V.E
77/100	74/100
	
Transport par chemin de fer	Tourisme et Transport Europe
Top 1 % des entreprises évaluées du secteur	1 ^{er} /20

02

UN GROUPE ENGAGÉ EN FAVEUR DU CLIMAT ET DE LA BIODIVERSITÉ



Vue du tram Kéolis Norge dans la ville de Bergen

Modes de transport respectueux de l'environnement, le transport ferroviaire et le mass transit tiennent un rôle primordial dans la transition écologique. Leurs atouts intrinsèques les rendent incontournable à toutes politiques de décarbonation efficace.



Pour assurer la sécurité, SNCF a mis en place un outil permettant un traitement de la végétation performant et respectueux de l'environnement



LES ATOUTS « CLIMAT » DU TRANSPORT FERROVIAIRE

DES ATOUTS MAJEURS POUR L'ENVIRONNEMENT

Le train est le moyen de transport de grande capacité qui affiche les coûts externes les plus faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents. Dans ce contexte, SNCF se positionne comme une entreprise responsable, investissant dans une économie décarbonée et dont la raison d'être est d'apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète.

En France, le transport ferroviaire, qui assure 10 % du trafic (marchandises et voyageurs) émet moins de 1 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre («GES») du secteur des transports.

Ceci s'explique par :

- la moindre énergie nécessaire à la traction ferroviaire (contact roue-rail versus pneu-route) ;
- La massification du transport ;
- Le fort recours à l'énergie électrique (78 % des trains circulent en traction électrique) qui, en France, n'est produite à partir d'énergies fossiles qu'à hauteur de 8 %.

Ainsi, tout report modal de l'avion et de la route vers le train est grandement bénéfique pour le bilan des émissions de «GES» en France, sachant que le transport pèse pour près de 30 % des émissions totales soit 134,1 MtCO₂eq.

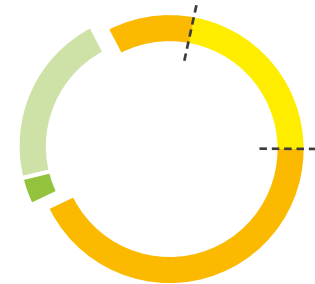
Par ailleurs, les avantages du transport ferroviaire ne se limitent pas à ses faibles émissions de CO₂. Il faut y ajouter une moindre pollution de l'air, une faible accidentologie, une occupation d'espace optimisée, un moindre bruit et une réduction de l'atteinte à la biodiversité.

Le transport ferroviaire consomme moins d'espace que la route à volume transporté égal, en raison de sa forte capacité d'emport.

Les surfaces dédiées aux chemins de fer représentent 87 000 hectares contre 1 230 000 hectares pour les routes et les autoroutes.

Cette moindre pression foncière est plus favorable au fonctionnement des milieux naturels, à la préservation de la biodiversité ainsi qu'aux activités agricoles.

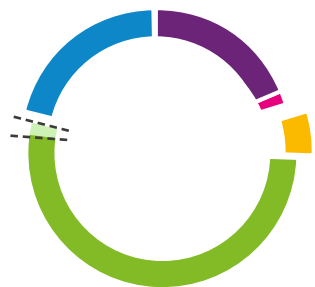
Répartition par source des émissions de « GES » (hors UTCF) en France en 2017



- 18,9 % Agriculture
- 3,0 % Déchets
- 78,1 % Utilisation d'énergie
- 10,9 % Transformation énergie
- 29,7 % Transport
- 17,8 % Industrie manufacturière et Construction
- 19,7 % Résidentiel tertiaire

* UTCF : Utilisation des Terres, leurs Changements et la Forêt. Source : Citepa, juin 2017.

Émissions de « GES » par mode de Transport en France (Dom Inclus)



- 53,2 % Véhicule particuliers
- 21,4 % Poids lourds
- 19,3 % Véhicule utilitaires
- 1,2 % Deux-roues
- 4,8 % Non routier
- 2,8 % Transport aérien français
- 1,7 % Transport fluvial et maritime
- 0,3 % Transport ferroviaire

LE COMPAREUR DE MOBILITÉ OUI.SNCF

Et si vous pouviez calculer l'empreinte carbone de vos déplacements ? Nous avons mis au point un outil pour vous permettre de connaître l'impact de vos trajets sur l'environnement.

Depuis début mars, le site d'e-commerce de la SNCF propose un éco-comparateur de mobilité. De quoi s'agit-il ? D'un outil vous permettant de comparer l'empreinte carbone de vos déplacements selon le mode de transport choisi, qu'il s'agisse du train, de l'autocar, de l'avion, de la voiture ou du covoiturage.

COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

Pour utiliser ce comparateur de mobilité, il suffit de renseigner les villes de départ et d'arrivée de votre voyage. Vous obtenez ainsi un classement des moyens de transport les moins polluants, à partir de la quantité de CO₂ émis lors de votre trajet. Pour donner une idée plus parlante de ce que ces chiffres représentent, nous les avons convertis en durée d'utilisation habituelle... d'un four électrique par un foyer français.

Par exemple, un trajet entre Paris et Lyon représente une consommation d'1 kilo de CO₂, soit 1 mois d'utilisation de votre four.



Vous pouvez également changer de critère et obtenir un classement établi, cette fois, selon le temps de trajet, mais aussi, le temps utile : soit le temps dont vous disposez à bord de votre mode de transport pour vaquer à vos occupations personnelles, quelles qu'elles soient.



Testez notre comparateur

Émissions de GES par mode de transport

En grammes équivalent CO₂ par voyageur-km

VOYAGEURS	
TGV OUIGO	0,73
TGV INOUI	1,9
Train / RER IDF	4,1
Intercités	5,29
Eurostar, Thalys, Alleo, Elipsos, Gala	de 4,7 à 7,2
TER	24,8
Autocar longue distance	35
Voiture, parcours longue distance	88
Voiture, parcours courte distance	138
Avion, moyenne et court courrier	141
Autocar interurbain	137

MARCHANDISES	
Train	1,24 Electrique - 28 Thermique
Maritime	32,5
Fluvial	35
Camion	152
Avion	3 440



Passage Train FRET dans le défilé de Donzère sur la rive gauche du Rhône.



DES ENGAGEMENTS FORTS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

SUR LE PLAN DE L'ÉNERGIE

SNCF s'est fixé un double objectif ambitieux : d'ici 2030, le groupe SNCF devra diminuer ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 % dans le domaine du transport, et de 50 % dans le domaine immobilier, par rapport à 2015.

La trajectoire définie s'inscrit pleinement dans l'objectif long terme de l'Accord de Paris (2015) qui engage les pays signataires à atteindre la neutralité carbone (zéro émission nette) d'ici à 2050. L'année 2030 constitue un premier jalon capital dans cette stratégie globale.

-30% D'ÉMISSIONS DE GES DANS LES TRANSPORTS D'ICI À 2030

Un TGV émet 80 fois moins de CO₂ que l'avion et 50 fois moins que la voiture. Mais le groupe s'engage à baisser encore son empreinte environnementale en réduisant et optimisant les consommations d'énergie.

La grande majorité des gaz à effet de serre émis provient de l'énergie de traction des rames. Le groupe SNCF, qui affiche déjà de bonnes performances environnementales s'est engagé dans un programme ambitieux d'innovations afin de convertir sa flotte diesel au tra-

vers d'expérimentations sur les TER Hybrides, les TER à batteries et les TER à hydrogène. La mise en circulation commerciale, prévue fin 2025, de 12 à 14 rames à hydrogène figure au cœur de cet engagement.

Autre levier de performance : la réduction de la consommation énergétique, grâce notamment au déploiement de l'éco-conduite (exploitation du relief de la ligne) et de l'éco-stationnement.

Pour Keolis et Geodis, il s'agit d'augmenter la proportion de bus et de camions qui roulent à l'électrique, au biogaz ou au bio-carburant dans les flottes actuelles.

-50% DE GES DANS L'IMMOBILIER D'ICI À 2030

La stratégie repose sur de multiples leviers. La sobriété énergétique représente une part importante : être attentif à nos consommations, remplacer les anciens systèmes de chauffage qui fonctionnent au fioul, substituer des leds aux éclairages gourmands en énergie, mieux isoler les locaux, etc.

Il s'agit aussi d'adopter de nouveaux comportements.

Par exemple, aujourd'hui dans les ateliers de maintenance des systèmes éteignent le chauffage, ou ferment les portes et baissent les pantographes des trains la nuit. Ces systèmes sont appelés à se généraliser dans tout le groupe SNCF.

UNE ÉNERGIE PLUS VERTE

Le développement des énergies vertes dans le mix énergétique de la SNCF permet également de diminuer les émissions de GES.

Les panneaux photovoltaïques participent désormais aux besoins en énergie des ateliers de maintenance ou des gares. Les projets de construction ou de rénovation de bâtiments font l'objet d'études d'éco-conception et intègrent un volet photovoltaïque, que ce soit chez SNCF Immobilier ou SNCF Gares & Connexions.

Enfin, la SNCF a également signé plusieurs contrats d'achat direct de très longue durée d'électricité renouvelable. Ces contrats sécurisent la construction de centrales solaires par l'exploitant dont SNCF achètera la production pendant 15 à 20 ans.

LE PRIX CARBONE INTÉGRÉ DÈS 2022

Un prix du bilan carbone sera intégré à tous les projets d'investissement et ce, dès 2022. Cela permettra d'enrichir l'analyse et d'éclairer les choix sous un angle « décarbonation » selon la valeur qu'on accorde à la tonne de CO₂.



SUR LE PLAN DE LA BIODIVERSITÉ

Pour le Groupe SNCF, protection de l'environnement signifie également « protection de la biodiversité ». Au travers de son engagement au sein de l'initiative Act4nature International, SNCF prend un certain nombre d'engagements en faveur de la protection de la biodiversité.

DES ENGAGEMENTS POUR ATTÉNUER L'IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ :

Réduire l'utilisation de produits phytopharmaceutiques de synthèse grâce aux trains désherbeurs nouvelle génération permettant une pulvérisation ciblée sur la végétation en 2024.

Réduire la fragmentation des milieux par la restauration et l'amélioration des continuités écologiques recensées sur notre réseau : programme de rétablissement des continuités écologiques des cours d'eau avec au moins 10 projets engagés avant fin 2022.

Évaluer le potentiel de notre foncier à des fins de valorisation écologique par la mise au point d'une méthode applicable d'ici fin 2021, puis engager son déploiement au niveau régional à partir de 2022.

Favoriser la biodiversité dans les gares et les sites ferroviaires en développant la ges-

tion raisonnée de leurs espaces verts d'ici 2025, en particulier dans les gares en Île-de-France (objectif 100 %) et sur les sites ferroviaires (objectif 50 %), une démarche accompagnée d'actions de communication (panneaux explicatifs, plaquette,...) auprès de nos clients et nos agents afin d'aider à son acceptation.

DES ENGAGEMENTS POUR GOUVERNER, DIALOGUER ET SENSIBILISER :

Réunir bisannuellement un copil biodiversité transverse animé par le Groupe à partir de 2021.

Poursuivre les partenariats avec FNE, FNH et LPO jusqu'en 2022, et avec l'ambition de poursuivre au-delà.

Sensibiliser les agents de maintenance du réseau à hauteur de 10 %/an à partir de 2021.

Favoriser l'engagement des salariés en faveur de l'environnement via le mécénat de

compétences : 100 salariés engagés à partir de 2021.

Nous aligner sur une trajectoire neutralité carbone d'ici 2050 et poursuivre l'émission de green bonds.

DES ENGAGEMENTS POUR CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES :

Développer un outil partagé avec la communauté scientifique pour évaluer notre empreinte sur la biodiversité à l'horizon 2025.

Poursuivre notre engagement dans la recherche et le partage de bonnes pratiques dans le cadre du CILB3 (prog. ITTECOP 2021-2024, 100 k€ financés par SNCF Réseau sur un montant global de 1,2 M€).



2050 ANNÉE DE LA NEUTRALITÉ CARBONE POUR LE GROUPE SNCF

SNCF RÉSEAU

LA DÉMARCHE CARBONE AU CŒUR DE L'INFRA

A L'ORIGINE DE TOUT, LE RESEAU

Un réseau rénové, en bon état de fonctionnement, est la condition première de l'efficacité carbone du ferroviaire. La lutte contre le réchauffement climatique se déploie donc à l'échelle du réseau et de son efficacité. SNCF Réseau, à l'image du groupe SNCF, reste actif et développe de nombreuses initiatives en faveur de l'environnement et de la biodiversité.

DES SOLUTIONS POUR DIMINUER L'EMPREINTE CARBONE DU RESEAU

Afin d'identifier ses principales sources d'émissions de GES et de les réduire, SNCF Réseau réalise des bilans carbone sur ses chantiers d'infrastructure ferroviaire. Ces bilans permettent de mesurer les émissions de CO₂ liées notamment à la consommation de matières premières (béton, acier, cuivre...) et d'énergie. Inscrit dans une démarche d'amélioration continue, SNCF Réseau met en œuvre des actions concrètes pour diminuer l'empreinte carbone de ses travaux.

Une activités plus sobre en ressources

SNCF Réseau travaille sur l'éco-conception de ses projets, pour faciliter la mise en œuvre de solutions innovantes, plus économes en ressources et moins émissives en CO₂.

Par ailleurs, l'entreprise déploie une démarche d'économie circulaire pour favoriser le réemploi ou le recyclage des composants structurels de son infrastructure (rail, ballast, caténaire...).

Une activité moins carbonée

SNCF Réseau possède un parc important d'engins thermiques pour réaliser ses travaux.

Afin de diminuer les émissions de CO₂ liées à la consommation de carburant de son parc, SNCF Réseau agit sur la motorisation de ses engins, par l'acquisition d'engins plus modernes, hybrides ou 100 % électriques.

S'adapter aux conséquences du changement climatique

Les changements climatiques sont en marche et leurs premiers effets sont déjà constatés sur le réseau ferré français.

C'est pourquoi les normes de construction et les procédures de maintenance sont des paramètres clés.

Dans ce contexte, SNCF Réseau met en place des solutions innovantes pour réduire la vulnérabilité des infrastructures, et s'adapter aux nouvelles contraintes environnementales :

- **Les cycles de surveillance :** pour éviter toute dégradation due aux conditions climatiques, des surveillances spécifiques sont effectuées lors des interventions sur les voies,
- **Les tournées chaleur :** pour anticiper les périodes de fortes températures, les voies ferrées sont étroitement surveillées pour détecter le moindre problème de pose ou de maintenance, et les corriger,
- **Les tournées intempéries :** pour éviter toute dégradation due à une intempérie, les agents de maintenance surveillent étroitement certains ouvrages pour détecter le moindre problème.

Plusieurs études d'impacts ont également été conduites afin d'appréhender les niveaux de risques à l'aune des connaissances actuelles.

Fort de ces premiers éléments, une nouvelle dynamique pour l'adaptation au changement climatique est en cours de réflexion au sein de SNCF. L'objectif est de définir les grandes lignes d'une feuille de route en matière d'adaptation, ainsi que la gouvernance et le management de ce sujet.

D'ailleurs, un groupe de travail a été lancé sur l'adaptation au changement climatique par SNCF Réseau, dont l'objectif est de concevoir un plan d'action de long terme pour les infrastructures.



UNE NOUVELLE VIE POUR NOS MATÉRIELS ROULANTS
1 500 tonnes de ferraille recyclées, en 2019, grâce à 110 anciennes voitures Transilien

Chiffres 2020

2 538 M€ INVESTIS DANS LE RENOUVELLEMENT DES VOIES

723 KM DE VOIES RENOUELÉES

2 145 M€ INVESTIS DANS LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT SUR LA DÉCENNIE

96 % DE RAILS RECYCLÉS ET 4 % RÉEMPLOYÉS



03

MODALITÉS DE FINANCEMENT DES ACTIFS



Chantier de construction Liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-Turin

En dépit de marchés financiers fortement chahutés par la crise COVID-19, SNCF, pour sa première année post-réforme, a su démontrer une attractivité forte sur les marchés de la finance durable.



Un TER passe entre les vignes à Mittelbergheim, dans le Bas-Rhin

UNE NOUVELLE ANNÉE RICHE SUR LES MARCHÉS

CE QUI A CHANGÉ EN 2020

En plus de l'ouverture à la concurrence, de la reprise de 35 Mds€ de dette ou de la fin du recrutement au statut de cheminot, la réforme ferroviaire de 2018 s'est traduite par une refonte des processus de financement du groupe.

Autrefois financés en autonomie, les activités SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (ex-SNCF Mobilités), devenues filiales de SNCF SA, dépendent désormais de leur maison mère pour l'obtention des financements qui leurs sont nécessaires.

Depuis le 1^{er} Janvier 2020, toutes les opérations de financement de marché (financement Green Bonds inclus) sont donc réalisées au niveau de SNCF SA avant d'être réallouées aux activités, en fonction des besoins ou des actifs à financer.

Pour le cas spécifique des financements Green Bonds 2020, les actifs éligibles étant logés chez SNCF Réseau, le groupe a procédé en trois étapes : (i) levée des financements green bonds par SNCF SA, (ii) réception des fonds par SNCF SA qui en a assuré la gestion temporaire, (iii) allocation des fonds à SNCF Réseau (actifs éligibles) par la mise en place d'un prêt intragroupe.

Au travers d'une étape supplémentaire (la mise en place de prêt intragroupe), SNCF s'est assuré qu'un montant équivalent aux financements Green Bonds reçus a bien été alloué à sa filiale SNCF Réseau et a servi au financement des actifs éligibles.

Quel impact pour nos investisseurs ?

Ce nouveau schéma de financement n'implique pas de changement majeur quant à la qualité ou à la quantité des actifs financés. En outre, les règles d'allocation mises en place par le groupe interdisent toute utilisation temporaire des fonds reçus pour le financement d'autres actifs que les seuls actifs éligibles. Du point de vue des investisseurs, l'impact est donc parfaitement neutre.

Quel impact pour le groupe ?

Ce nouveau schéma de financement implique une gestion renforcée de sa trésorerie par le groupe afin d'assurer à tous moments, avant allocation finale des fonds aux actifs, qu'un montant équivalent aux financements non alloués est toujours disponible en trésorerie. Cela mis à part, ce schéma n'impose pas de difficultés particulières pour le groupe SNCF.



RÉSUMÉ SYNTHÉTIQUE DE L'ACTIVITÉ GREEN BOND EN 2020

En dépit de marchés financiers chahutés de mars à mai, avec une diminution forte de la liquidité et une volatilité élevée, SNCF a su démontrer sa résilience et son attractivité auprès de ses investisseurs en maintenant, en tout temps, une liquidité abondante et une capacité à émettre, aussi bien à court terme qu'à long terme.

En mars, dans la foulée de la première opération de financement de marché sous la nouvelle signature SNCF SA (un Private Placement (PP) Green centenaire de 50 M€) SNCF a lancé avec succès sa première obligation benchmark Green, d'un montant de 1,25 Mds€ sur une durée de 10 ans.

Malgré des conditions de marchés toujours difficiles, cette opération a réuni près de 80 investisseurs.

Le taux de l'emprunt est ressorti à 0,72 %, correspondant à une marge d'OAT + 57 bps.

Par la suite, les besoins financiers exceptionnels découlant de la crise COVID ont conduit le groupe à entreprendre 14 opérations de financement dont 2 au format green bond : un tap public de 200 M€ de la souche Benchmark mars 2030 et un PP Green de 50 M€ à échéance 2050.

En 2020, en raison des besoins exceptionnels liés à la crise, le groupe SNCF a exécuté le programme de financement le plus important de son histoire (SNCF Réseau, SNCF Mobilités). Sur les 6,8 Mds€ récoltés dans l'année, 1,5 Mds€ l'ont été au format Green Bond, soit 23 % des financements.

DES ÉMISSIONS ALIGNÉES SUR LES MEILLEURS PRATIQUES DU MARCHÉ

Conformément à son engagement de devenir une référence sur le marché des Green Bonds, le groupe SNCF a réalisé en l'espace de 5 ans, 17 opérations de dette au format Green Bond, pour un montant total de 7,2 Mds€. Ainsi en 2020, hors souverain, supra ou institutions financières, SNCF était le 3^{ème} émetteur Green en Europe et le 5^{ème} au monde.

Afin de supporter des standards exigeants en matière de financements vert et devenir une référence mondiale dans le secteur des transports, les émissions obligataires lancées par SNCF respectent les Green Bond Principles 2018 (GBP) et bénéficient de la certification de la Climate Bonds Initiative (CBI), délivrée par ISS-ESG.

SNCF s'est vu décerné, en mars 2019, un Green Bond Pioneer award par la Climate Bonds Initiative (CBI) pour récompenser la transparence et la clarté avec lesquelles le groupe communique auprès de ses investisseurs. Déjà récompensé lors de son émission de 2016, il s'agit du deuxième Award reçu par le groupe SNCF pour la publication d'un reporting d'impact Green Bond.

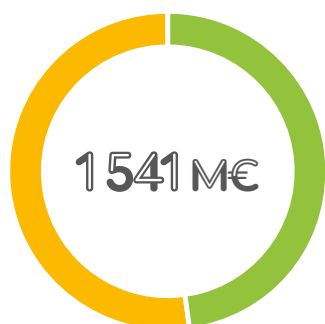
Enfin, SNCF, en tant que membre des GBP et de l'initiative 'Finance for Tomorrow', de Paris Europlace participe pleinement aux réflexions et aux évolutions du marché des Green Bonds. SNCF est également Membre fondateur du Corporate Forum for Sustainable Finance.

DÉTAIL DES ÉMISSIONS

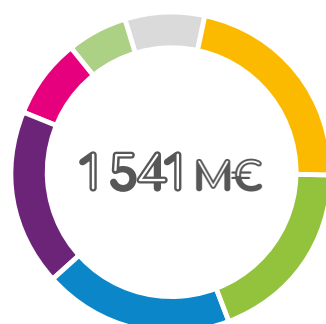
OPÉRATIONS 2020

Emissions de l'année 2020				
EMETTEUR	SNCF SA			
RATING	AA- (S&P) / AA3 (MOODY'S) / A+ (FITCH)			
MONTANT	50 M€	1 250 M€	200 M€	50 M USD
TENOR	27 Mars 2120	17 Avril 30	17 Avril 30	23 Dec. 50
DATE D'ÉMISSION	13 Mars 20	07 Avril 20	24 Nov. 20	16 Dec. 20
MATURITÉ	100	10	10	30
COUPON	1,280 %	0,625 %	0,625 %	2,457 %
MARGE	OAT + 60 bps	OAT + 57 bps	OAT + 40 bps	MS + 107 bps

TYOLOGIE DES INVESTISSEURS 2020 ET LEUR RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE



48 % ■ Investisseurs Dark Green
52 % ■ Autres investisseurs



22 % ■ France
19 % ■ Royaume-Uni
19 % ■ Allemagne
18 % ■ Asie
8 % ■ Suisse
6 % ■ Scandinavie
8 % ■ Autres

Emissions	Zones géographiques	Dark Green
<p>50 M€</p> <p>Première émission obligataire de l'année, réalisée sous la forme de placement privé en EUR à 100 ans à taux fixe auprès d'un investisseur allemand de qualité. Réalisée en pleine crise COVID, cette opération a contribué à rassurer la communauté des investisseurs sur le groupe.</p>	<p>Allemagne : 50 M€</p>	<p>100 %</p>
<p>1 250 M€</p> <p>Première émission obligataire publique de référence sous la signature SNCF SA. Il s'agit d'une opération syndiquée EUR à 10 ans à taux fixe, pour un montant de 1,250 Mds€, placée auprès d'un pool très granulaire de 79 investisseurs, principalement européens et asiatiques.</p>	<p>France : 343 M€ Asie : 232 M€ Royaume-Uni : 218 M€ Allemagne : 186 M€ Autres : 271 M€</p>	<p>45 %</p>
<p>200 M€</p> <p>Abondement de 200 M€ de la souche 2030, après l'émission obligataire de début d'année (1,250 Mds€).</p>	<p>Royaume-Uni : 80 M€ Scandinavie : 70 M€ Allemagne : 50 M€</p>	<p>45 %</p>
<p>50 M\$</p> <p>Dernière opération de financement de l'année 2020 sous la forme d'un placement privé libellé en US\$ d'échéance 30 ans placé auprès d'un investisseur institutionnel de grande qualité.</p>	<p>Asie : 50 M\$</p>	<p>100 %</p>

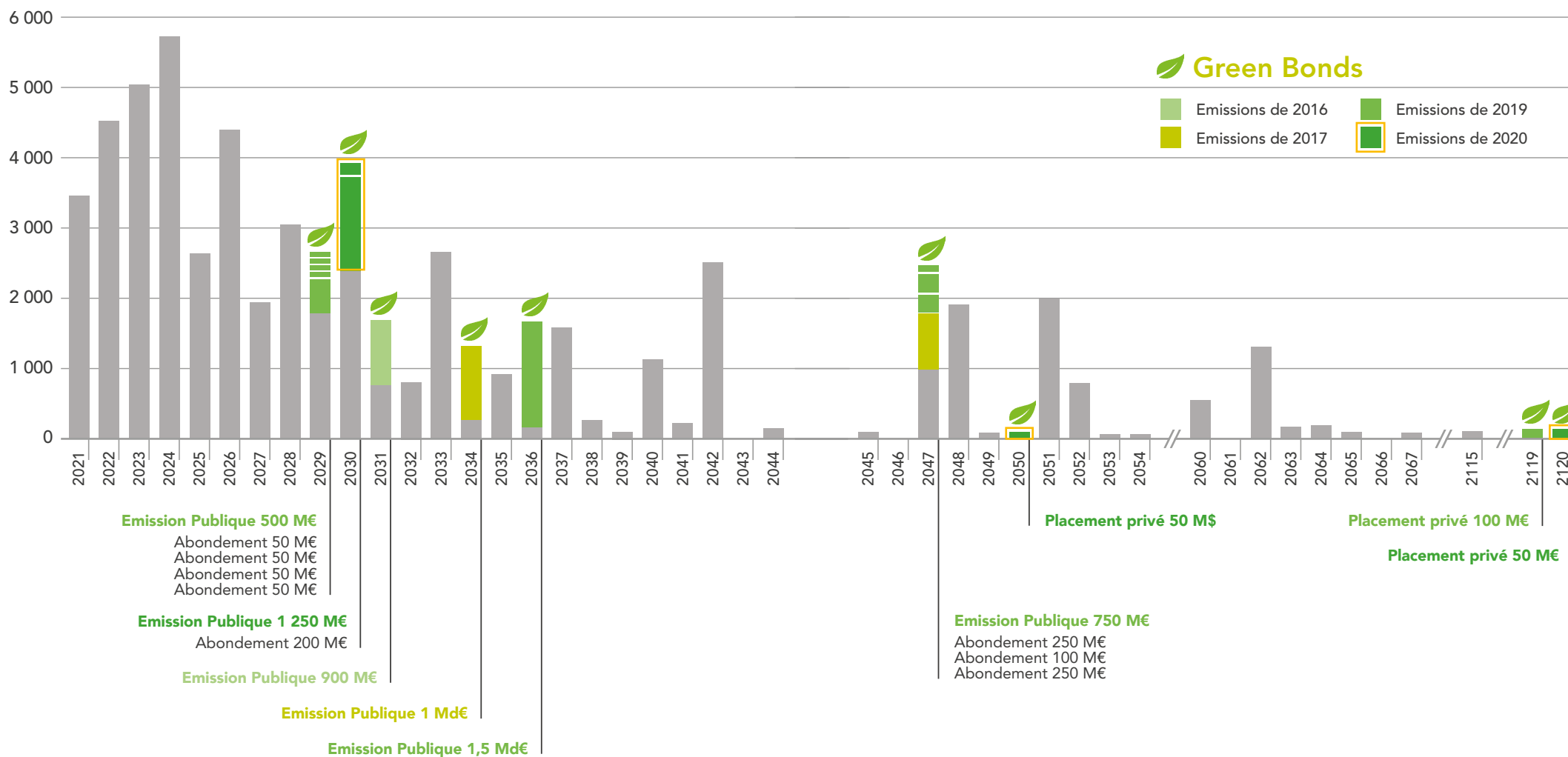
ÉMISSIONS VERTES DU GROUPE SNCF

EN MILLIONS D'EUROS

(au 31 décembre 2020)



Stock des dettes obligataires des entités SNCF, sans prise en compte des créances CDP liées à la reprise de la dette



04

RAPPORT D'ALLOCATION



Franchissement de l'A4 à Bussy-le-Château

Les recettes des émissions Green Bonds ont été affectées aux projets de renouvellement et de modernisation du réseau structurant.



Travaux préparatoires pour la mise en place du pont rail René Cassin à Saint-Jean-de-Maurienne. Construction du pont-rail avant poussage

RAPPORT D'ALLOCATION DES FONDS EMPRUNTÉS

Les obligations vertes émises par SNCF comportent les mêmes caractéristiques que les obligations conventionnelles en matière de risque de crédit. Elles offrent néanmoins certaines caractéristiques additionnelles en termes d'obligations de reporting, de suivi de la correcte allocation des fonds aux projets éligibles et d'évaluation de l'impact environnemental des projets.

LES GRANDS PRINCIPES SUIVIS PAR LE GROUPE SNCF

Le programme Green Bond développé par SNCF s'appuie sur les meilleures pratiques du marché, parmi lesquelles :

- **L'additionnalité des projets financés :** les fonds levés par les Green Bonds sont toujours affectés à de nouveaux projets. Il n'est donc pas possible 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 intègre les émissions directes en phase d'usage mais également tout un ensemble d'émissions indirectes liées aux phases amont ou aval.
- **L'exhaustivité de l'analyse d'impact :** dans la mesure du possible, SNCF intègre le scope 1 (émissions directes), 2 (émissions indirectes liées aux consommations d'énergie) et 3 (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.
- **L'absence de double-comptage :** SNCF incorpore des règles d'allocation permettant d'éviter un double-comptage des émissions évitées. Plus concrètement, cela implique (i) qu'indépendamment du projet financé, 80 % des émissions sont attribuées à l'infrastructure et 20 % au matériel roulant, (ii) dans le cas des projets partiellement subventionnés ou co-financés, SNCF s'attribue la quote-part des émissions évitées au pro-rata des financements apportés.

PRÉSENTATION DE L'APPROCHE PROJET ET CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

SNCF, via SNCF Réseau entreprend chaque année plusieurs milliers de projets éligibles d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure. Dès lors, il n'est pas possible de calculer distinctement les émissions évitées pour chaque projet. La constitution d'un panel d'opérations représentatives s'impose donc, afin de calculer des valeurs de référence

qui seront ensuite extrapolées à l'ensemble du portefeuille.

Cette approche en portefeuille impose la constitution de critères d'éligibilité permettant de discriminer entre les projets et ne retenir que les seuls projets éligibles.

Trois catégories de projets éligibles ont été identifiées :

Catégorie 1	INVESTISSEMENTS DANS DES PROJETS DE MAINTENANCE, DE MODERNISATION ET D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU SYSTÈME FERROVIAIRE	Projets de renouvellement de voies, de renouvellement d'installations fixes de traction électrique (IFTE) et de renouvellement de la signalisation. Les projets éligibles à cette catégorie portent nécessairement sur des investissements de renouvellement du réseau dit structurant, c'est-à-dire le réseau le plus circulé et 100 % électrique (lignes faisant partie des groupes UIC 1 à 4 ¹).
Catégorie 2	INVESTISSEMENTS DANS LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES LIGNES ET LES EXTENSIONS DE LIGNES	Projets relatifs aux nouvelles lignes et extensions de lignes améliorant l'accès au réseau et la mobilité des personnes et du fret. Par exemple LGV Est européenne, LGV SEA, LGV BPL, LGV CNM...
Catégorie 3	AUTRES INVESTISSEMENTS LIÉS À LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET À LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ ET DES RESSOURCES NATURELLES	Projets relatifs à la protection de la biodiversité et des ressources naturelles sur le réseau existant.

1. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a établi une méthode de classification des lignes en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic. Le groupe UIC 1 correspond à des lignes très chargées et, à l'opposé, le groupe UIC 9 correspond à des lignes très faiblement chargées. Les principales lignes du réseau ferré français appartiennent aux groupes UIC 1 à 4. Les lignes importantes moins chargées relèvent des groupes UIC 5 et 6. Les lignes faiblement chargées des groupes UIC 7 à 9 correspondent en général au réseau d'intérêt régional.

GESTION DES FONDS

Dans l'attente de l'attribution finale des fonds Green Bonds levés sur les marchés, les fonds sont déposés sur les comptes de trésorerie du groupe SNCF.

Tant que les produits obligataires ne sont pas affectés, ils sont investis conformément aux politiques et directives de gestion de la liquidité de la SNCF dans les produits

monétaires, tels que la trésorerie, les équivalents de trésorerie et/ou des dépôts bancaires.

L'utilisation et la gestion des produits sont vérifiées, ex post, par une société d'audit (actuellement KPMG France).

DÉTAIL DES ALLOCATIONS

Le tableau ci-dessous présente l'allocation des émissions Green Bonds de 2020 en fonction des catégories d'investissements éligibles.

Définitions

- « **Périmètre Green Bonds Réel** » : montant des investissements effectivement réalisés.
- « **Allocation Green Bonds retenue** » : allocation par catégories des émissions de l'année.
- « **Reste à allouer** » : investissements éligibles non encore financés en 2020.

Depuis 2018, SNCF prend en considération les investissements nets d'un projet sans tenir compte des éventuels retards de règlement de ses subventions (vision subventions acquises vs vision subventions perçues) et ce afin de faciliter le suivi des investissements nets dans le temps.

CERTIFICATION ET VÉRIFICATION DES IMPACTS

Fondé sur les meilleures pratiques du marché, le programme développé par SNCF s'appuie sur la structure – 4 piliers – développée en 2016 par les Green Bond Principles de l'ICMA.

La version 2020 du Green Bond Framework est disponible sur le site Internet de SNCF.

La Second Party Opinion, délivrée par ISS-ESG, confirme l'alignement du programme Green Bonds du Groupe avec les Green Bond Principles de l'ICMA (2018).

Enfin, le programme Green Bonds de SNCF est conforme à l'annexe Low Carbon Transportation (V1.0) établie par la CBI. ISS-ESG est également en charge de vérifier, pour la CBI, le respect de cet alignement.



Green Bond Framework



**Second party opinion (SPO)
ISS ESG**

ACTIFS ELIGIBLES

Montants en (M€)

	2016-2018		2019			2020		
	Périmètre GB réel	Allocation GB retenue	Périmètre GB réel	Allocation GB retenue	Reste à allouer	Périmètre GB réel	Allocation GB retenue	Reste à allouer
Renouvellement et performance	4 093	2 218	1 528	3 181	222	1 584	1 541	265
Voies	3 070	1 760	1 068	2 223	155	1 079	1 053	181
Voies de service / Sites Majeurs	0	0	0	0	0	19	16	3
Signalisation et exploitation	613	315	269	530	37	76	97	17
Commandes Centralisées Réseau	0	0	0	0	0	184	157	27
Traction Electrique	223	60	126	271	19	125	123	21
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	187	83	64	157	11	102	96	17
Autres Activités	0	0	0	0	0	0	0	0
Grands Projets de développement	402	402	0	0	0	0	0	0
LGV Est Phase 2	20	20	0	0	0	0	0	0
SEA	96	96	0	0	0	0	0	0
BPL	200	200	0	0	0	0	0	0
CNM	86	86	0	0	0	0	0	0
TOTAL	4 495	3 104	1 528	3 181	222	1 584	1 541	265

05

REPORTING ET MÉTHODOLOGIE DES INDICATEURS DU PROGRAMME GREEN BONDS



Expertise des postes d'aiguillage à la CCR de Lyon

Pour mesurer ses impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de préservation des ressources, SNCF a développé une méthodologie spécifique.



Ligne grande vitesse TGV Est

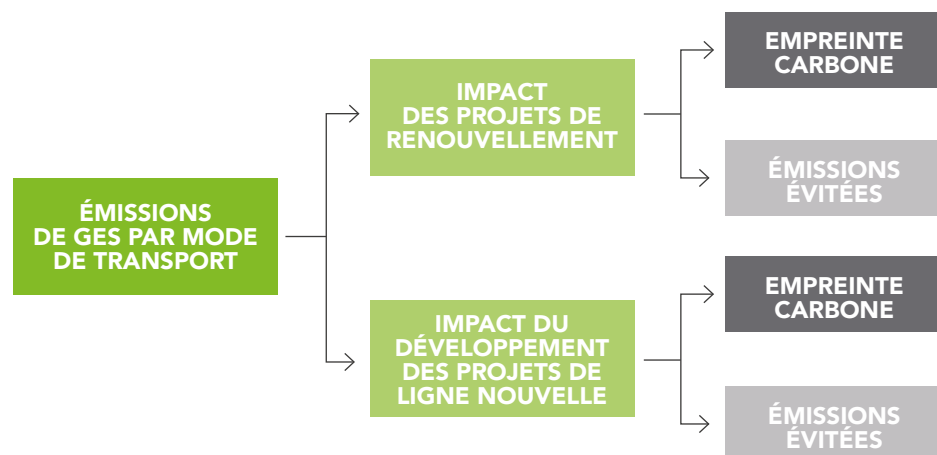
REPORTING DÉTAILLÉ PAR CATÉGORIES

Afin de mettre en avant les conséquences positives des projets financés par ses émissions de Green Bonds, SNCF a souhaité quantifier l'impact de ces projets dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Pour y parvenir, SNCF, en collaboration avec Carbone 4¹, a rédigé une **méthodologie spécifique**² établissant les principes et la méthode de calcul de l'**impact carbone** de ces projets.

L'impact carbone est obtenu en rapprochant l'**empreinte carbone** (les émissions dues à la réalisation des projets) des **émissions évitées** (lors de la phase d'exploitation des projets) :

- le calcul de l'**empreinte carbone** consiste à établir un **bilan des émissions de GES engendrées par un projet de renouvellement ou de création de ligne**³, selon des méthodes d'analyse carbone existantes.
- le calcul des **émissions évitées** par un projet de renouvellement ou de création de ligne **consiste à comparer les émissions du système de transport dans deux situations, l'une sans réalisation du projet, l'autre avec réalisation du projet.**

Tel que défini dans la méthodologie, **l'impact carbone des projets financés par les Green Bonds se calcule en soustrayant les émissions évitées grâce aux projets aux émissions émises pendant la phase de construction des projets.**



1. Carbone 4 est un cabinet de conseil indépendant et engagé, spécialiste de la stratégie bas carbone et de l'adaptation au changement climatique.

2. Cette méthodologie est disponible sur sncf-reseau.com/fr/documentation/finance/carbon-methodology-green-bond-programme

3. Le périmètre de ce bilan couvre toutes les émissions directes et indirectes en amont ou en aval des travaux réalisés, mais ne couvre pas l'exploitation et l'entretien courant des infrastructures concernées.

Pour mesurer l'impact carbone des projets éligibles aux financements Green Bond, SNCF utilise des valeurs d'extrapolation par million d'euros (M€) investis. Le nombre important de projets réalisés chaque année ne permet pas à l'entreprise de traiter l'impact de chaque projet au cas par cas.

Plusieurs ratios d'extrapolation (par millions d'euros investis) sont donc établis pour calculer l'impact carbone des projets. Ces ratios sont susceptibles d'évoluer d'une année à l'autre, en fonction des études menées par le groupe SNCF.

RATIOS LIÉS À L'EMPREINTE CARBONE

Les financements Green Bonds pour les projets de renouvellement sont repartis entre les travaux de voie, de caténaires et de signalisation.

Ratio Voie :

Ce ratio couvre les opérations de renouvellement de rails, de ballast et de traverses usagés. La valeur du ratio d'émissions Voie est de 456 tCO₂e/M€ investis. Ce ratio est issu du bilan carbone de l'opération réalisée entre Gevrey et Sennecey en 2017. Le ratio Voie est aussi utilisé pour les travaux liés aux ouvrages d'art ou d'ouvrage en terre.

Ratio Appareils de voie :

Ce ratio couvre les opérations de remplacement d'appareils de voie. L'appareil de voie permet d'assurer les bifurcations et les croisements d'itinéraires sur le réseau ferré. La valeur du ratio d'émissions est de 95 tCO₂e/M€ investis. Ce ratio provient du bilan carbone de l'opération réalisée sur la Gare d'Austerlitz en 2018.

Ratio Installations fixes de traction électrique (IFTE) :

Ce ratio couvre les opérations renouvellement ou d'entretien des IFTE (fils caténaires, supports, sous-stations ...). Les IFTE permettent de fournir l'électricité aux trains roulant sur le réseau. La valeur du ratio d'émissions est de 90 tCO₂e/M€ investis. Ce ratio provient de l'analyse de cycle de vie réalisée en 2016.

Ratio Signalisation :

Ce ratio couvre les opérations de renouvellement ou d'entretien de l'infrastructure de signalisation ferroviaire. La valeur du ratio d'émissions est de 380 tCO₂e/M€ investis. Ce ratio provient de ratios monétaires disponibles sur la base carbone de l'ADEME.

RATIO LIÉ AUX ÉMISSIONS ÉVITÉES

Le ratio d'extrapolation des émissions évitées est basé sur l'analyse du report modal de projets de renouvellement, représentatifs financièrement.

En 2020, ce ratio a été calculé sur la base de 26 projets de renouvellement, réalisés en 2016, 2017 et 2018 pour un montant cumulé d'environ 1,2 Mds€. La valeur d'extrapolation utilisée en 2020 était de 123 tCO₂e évitées/M€.

En 2021, SNCF Réseau souhaite consolider ce ratio par l'analyse de 10 projets supplémentaires.

INVESTISSEMENTS DANS DES PROJETS DE MAINTENANCE, DE MODERNISATION ET D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU SYSTÈME FERROVIAIRE

L'impact carbone des dépenses financées par les Green Bonds est obtenu en déduisant de l'empreinte carbone des chantiers, le total des émissions évitées.

Au total, les Green Bonds 2020 ont permis une réduction de **7,6 millions de tonnes équivalent CO₂**.

C'est équivalent à l'empreinte carbone d'environ **18 000 Français sur 40 ans**.

IMPACT CARBONE DES DÉPENSES DE RENOUVELLEMENT FINANCÉES PAR LES GREEN BONDS

	Voies	IFTE	Signalisation	OA/TO	TOTAL
DÉPENSES FINANCÉES PAR LES GREEN BONDS 2020 (M€)	1 069	123	254	96	1 542
EMPREINTE CARBONE (en milliers de tCO₂eq)					
... AFFECTÉE AUX DÉPENSES FINANCÉES PAR LES GREEN BONDS	488	11	97	44	640
ÉMISSIONS ÉVITÉES (en milliers de tCO₂eq)					
... AFFECTÉE AUX DÉPENSES FINANCÉES PAR LES GREEN BONDS	5 717	658	1 358	513	8 246
IMPACT CARBONE (empreinte – émissions évitées) (en milliers de tCO₂eq)					
... AFFECTÉE AUX DÉPENSES FINANCÉES PAR LES GREEN BONDS	-5 229	-647	-1 261	-469	-7 606
TEMPS DE NEUTRALITÉ CARBONE MOYEN DES PROJETS DE RENOUVELLEMENT			3,4 ANS		

AUTRES IMPACTS DES DÉPENSES FINANCÉES PAR LES GREEN BONDS DE 2020

Catégorie	Indicateurs	Résultats
Investissements dans les projets de maintenance, de modernisation et d'efficacité énergétique du réseau ferré	Protection des ressources	
	Part de rails recyclés et ré-utilisés	100 %
	Part de ballast ré-utilisé en suite rapide	30 à 50 %
	Volume de traverses en bois valorisé énergétiquement (tonnes)	51 784

SYNTHÈSE GLOBAL DES IMPACTS CARBONE SUR LA PÉRIODE 2016-2020

Entre 2016 et 2020, le programme Green Bond de SNCF a permis d'éviter **33,5 millions de tonnes de CO₂e sur 40 ans**. Cela correspond à l'empreinte carbone de près de **70 000 personnes**.

ALLOCATION DES FONDS AUX PROJETS ÉLIGIBLES EN MILLIONS D'EUROS

	Voies	IFTE	Signalisation	OA/TO	Développement	TOTAL
2016	590	20	100	0	175	885
2017	1 169	40	215	83	0	1 507
2018/19	2 223	271	530	157	0	3 181
2020	1 069	123	254	96	0	1 542
TOTAL	5 051	454	1 099	336	175	7 115

IMPACT CARBONE DES PROJETS DE RENOUVELLEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT EN (KT CO₂e)

	Voies	IFTE	Signalisation	OA/TO	Développement	TOTAL
2016	-2326	20	-312	0	-190	-2 918
2017	-4 500	40	-671	-332	0	-5 682
2018/19	-12 072	271	-2 785	-816	0	-17 174
2020	-5 229		-1 261	-469	0	-7 606
TOTAL	-24 127	-2 417	-5 029	-1 617	-190	-33 380

Les détails des calculs, hypothèses, estimations et extrapolations, et données sources avec leurs années sont disponibles dans le Guide méthodologique SNCF «Évaluer l'impact carbone d'un programme Green bonds dédié aux investisseurs dans les infrastructures ferroviaires» à consulter sur www.sncf-reseau.fr

RAPPORT D'ASSURANCE DE KPMG

Le groupe SNCF a souhaité mandater un vérificateur indépendant (le cabinet KPMG) pour vérifier l'intégrité et le sérieux des informations présentées dans ce reporting.

Principaux extraits de la conclusion du rapport d'assurance de KPMG :

En réponse à votre demande, nous avons effectué des travaux visant à nous permettre d'exprimer une conclusion d'assurance modérée sur le fait que les informations mentionnées ci-après (ci-après les « Informations Vérifiées ») figurant dans le rapport « Green Bonds Reporting 2020 » relatif aux émissions obligataires « Green Bonds » réalisées par SNCF S.A. (ci-après le « Reporting annuel ») ont été présentées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au **Référentiel** défini ci-après.

Ce Référentiel est composé des documents suivants :

- le « Green Bond Framework » développé par SNCF S.A. pour l'émission des Green Bonds, et repris dans les « Second Party Opinion » délivrées par le cabinet ISS ESG avant et après les émissions des Green Bonds ; et
- le guide méthodologique du programme Green Bonds « Evaluer l'impact carbone des investissements d'infrastructures ferroviaires - Septembre 2017 » (ci-après le « Guide Méthodologique ») développé par SNCF S.A. avec le bureau d'études Carbone 4.

Indépendance et contrôle qualité

Nous appliquons la norme internationale ISQC1 et avons à ce titre mis en place un système de contrôle qualité comprenant des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des règles déontologiques, des normes professionnelles et des textes légaux et réglementaires applicables.

Nous avons respecté les règles d'éthique et d'indépendance du Code of Ethics for Professional Accountants (code de déontologie des professionnels comptables) émises par l'International Ethics Standards Board for Accountants.

Conclusion

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre conclusion.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que les Informations Vérifiées, à savoir :

- la conformité des projets figurant au paragraphe « Certification et vérification des impacts » de la partie « 04/ Allocation des fonds empruntés » en page 35 avec les critères d'éligibilité définis par SNCF S.A. dans son « Green Bond Framework », eux-mêmes conformes aux critères du Climate Bonds Standard ;
 - l'allocation des fonds levés lors de l'émission des Green Bonds à des projets éligibles figurant au paragraphe « Détail des allocations » de la partie « 04/ Allocation des fonds empruntés », en pages 34 et 35 ;
 - la description de la politique de gestion des fonds figurant au paragraphe « Gestion des fonds » de la partie « 04/ Allocation des fonds empruntés », en page 33 ;
 - l'indicateur « Impact carbone total des dépenses financées par les Green Bonds au 31 décembre 2020 » figurant dans le tableau du paragraphe « Synthèse globale » de la partie « 05/ Reporting et méthodologie des indicateurs du programme Green Bonds », en page 41 ;
- sont présentées dans le Reporting annuel, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au Référentiel.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVE AUX INFORMATIONS VÉRIFIÉES

INFORMATIONS VÉRIFIÉES	PARTIE DU REPORTING ANNUEL	PARTIE DU RÉFÉRENTIEL
La conformité des projets dit éligibles avec les critères d'éligibilité des Green Bonds, respectant eux-mêmes les critères du Climate Bond Standard	§ « Certification et vérification des impacts » de la partie « 04/ Allocation des fonds empruntés », en pages 34 et 35	Green Bond Framework - § « 2.1 Use of Proceeds »
L'allocation des fonds levés lors des émissions des Green Bonds à des projets éligibles	§ « Détail des allocations » de la partie « 04/ Allocation des fonds empruntés », en pages 34 et 35	Green Bond Framework - § « 2.1 Use of Proceeds » et § « 2.3 Selection Process »
La description de la politique de gestion des fonds	§ « Gestion des fonds » de la partie « 04/ Allocation des fonds empruntés », en page 33	Green Bond Framework - § « 2.4 Management of Proceeds »
L'indicateur « Impact carbone total des dépenses financées par les Green Bonds »	Tableau du § « Synthèse globale » de la partie « 05/ Reporting et méthodologie des indicateurs du programme Green Bonds », en page 41	Guide Méthodologique

POUR ALLER PLUS LOIN



Un TER passe devant l'église de Wesseling, dans le Haut-Rhin

Retrouver toute la documentation "Finance Durable" sur les sites de SNCF et SNCF Réseau

L'ensemble de la documentation relative à ce programme (Green Bonds Framework, SPO, etc.) est disponible sur le site Internet de SNCF Réseau, à la rubrique « Finance durable »



La documentation Finance durable

sncf.com/fr/engagements/developpement-durable

L'ensemble des informations sur la politique RSE de SNCF Réseau sont disponibles sur les pages dédiées du site Internet de SNCF Réseau



La politique RSE de SNCF Réseau

sncf-reseau.com/fr/engagements

Le rapport d'activité responsable de SNCF



Le rapport d'activité responsable 2019

medias.sncf.com/sncfcom/ese/SNCF_Rapport_ESE_2019.pdf

La méthodologie du programme Green Bonds de SNCF Réseau



La méthodologie du programme Green Bonds

sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/sujet/green-bonds-sncf-reseau-pionnier-finance-responsable

Tous les rapports RSE, indicateurs et méthodologies sont accessibles sur la page dédiée « Rapports et indicateurs »



Les rapports RSE

sncf-reseau.com/fr/engagements

DISCLAIMER

This document is being furnished to you solely for your information on a confidential basis and may not be reproduced, redistributed or passed on, in whole or in part, to any other person.

This document does not constitute or form part of any solicitation, offer or invitation to purchase or subscribe for any securities issued by SNCF Réseau and neither it nor any part of it shall form the basis of, or be relied upon in connection with, any contract or commitment whatsoever. Accordingly, it is not directed to the specific investment objectives, financial situation or particular needs of any recipient. You should consult with your own legal, regulatory, tax, business, investment, financial and accounting advisers to the extent that you deem it necessary, and make your own investment, hedging and trading decisions (including decisions regarding the suitability of an investment in SNCF Réseau securities) based upon your own judgment and advice from such advisers as you deem necessary and not upon any view expressed in this document.

No representation or warranty, express or implied, is made as to, and no reliance may be placed for any purposes whatsoever on, the fairness, accuracy, completeness or correctness of the information or opinions contained herein. None of SNCF Réseau, or any of its affiliates, advisers or representatives shall have any liability whatsoever (in negligence or otherwise) for any loss howsoever arising from any use of this document or its contents or otherwise arising in connection with this document.

Certain Statements in this document are forward-looking, including Statements concerning SNCF Réseau's plans, objectives, goals, strategies, future events, future revenues or performance, capital expenditures, financing needs, plans or intentions relating to acquisitions, competitive strengths and weaknesses, business strategy and the trends SNCF Réseau anticipates in the industries and the political and legal environment in which it operates and other information that is not historical information. By their nature, forward-looking Statements involve inherent risks and uncertainties, both general and specific, and risks exist that the predictions, forecasts, projections and other forward-looking Statements will not be achieved. SNCF Réseau does not make any representation, warranty or prediction that the results anticipated by such forward-looking Statements will be achieved, and such forward-looking Statements represent, in each case, only one of many possible scenarios and should not be viewed as the most likely or standard scenario. Such forward looking Statements speak only as of the date on which they are made. Any opinions expressed in this document are subject to change without notice and SNCF Réseau does not undertake any obligation to update or revise any forward looking Statement, whether as a result of new information, future events or otherwise. Not for distribution into the United States.

In the United Kingdom, this document is being distributed only to, and is directed at (a) persons who have professional experience in matters relating to investments falling within article 19(5)

of the Financial Services And Markets Act 2000 "FSMA" (Financial Promotion) Order 2005 (the "Order") or (b) high net worth entities falling within article 49 of the Order, and other persons to whom it may be lawfully be communicated or (c) qualified investors as defined in s86(7) of the FSMA (all such persons together being referred to as "Relevant Persons"). Any person who is not a Relevant Person should not act or rely on this document or any of its contents.

In France, this document will be not distributed or caused to be distributed and will not be distributed or caused to be distributed to the public in France, and any distribution of this document have been and will be made in France only to (a) providers of investment services relating to portfolio management for the account of third parties, and/or (b) qualified investors (investisseurs qualifiés), other than individuals, all as defined in, and in accordance with, Articles L.411-1, L.411-2, and D.411-1 to D.411-3 of the French Code monétaire at financier.

This document is an advertisement and not a prospectus for the purposes of applicable measures implementing Directive 2003/71/EC ("Prospectus Directive"). Neither this document nor any copy thereof may be taken or transmitted or distributed, directly or indirectly, into the United States or to a U.S. Person [as defined in Rule 902 of Regulation S under the Securities Act of 1933, as amended (the "Securities Act")]. The distribution of this document in other jurisdictions may be restricted by law and persons into to whose possession this document comes should inform themselves about, and ob-

serve any such restriction. Any failure to comply with these restrictions may constitute a violation of the laws of any such other jurisdiction. This document does not constitute or form a part of any offer or solicitation to purchase or subscribe for securities in the United States. Securities may not be offered or sold in the United States absent registration or an exemption from registration under the Securities Act. Neither this document nor any copy thereof may be retained by you or reproduced, redistributed or passed on, in whole or in part, to any other person. By attending the presentation you agree to be bound by the foregoing restrictions.

