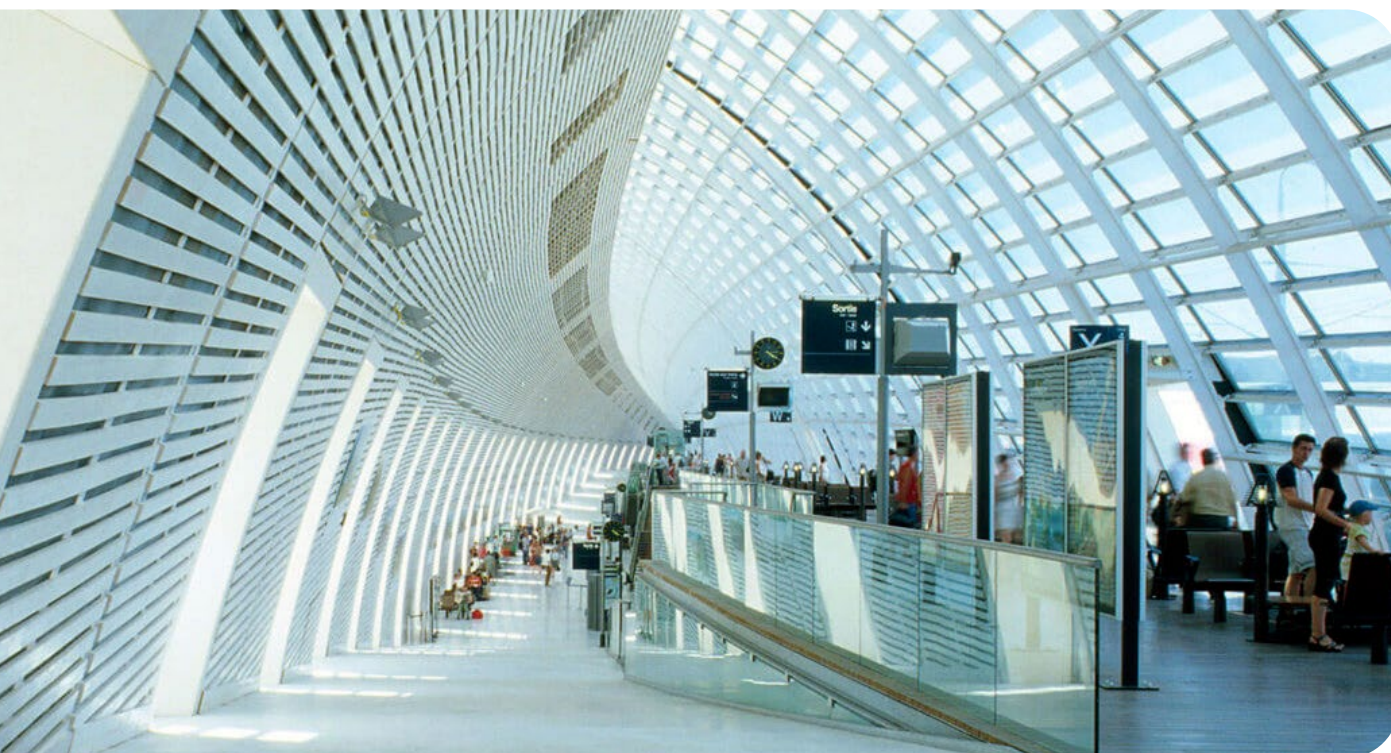


Green securities Framework **2023-2024**







Objet du document

Ce document a pour objectif d'informer les investisseurs du Groupe SNCF sur la politique de financement durable mise en œuvre par l'entreprise, le suivi et les règles auxquelles elle se conforme, les standards sur lesquels cette démarche s'appuie et les impacts carbone et RSE liés au financement des actifs éligibles.

Ce cadre sur les titres verts fusionne nos cadres existants sur les obligations vertes et les Commercial Papers (CP) verts en un seul document. En tant que tel, le document couvre tous les titres verts émis par l'entreprise. D'où son nom.

Par construction et philosophie, ce framework est conforme aux meilleures pratiques du marché, telles que définies dans les principes des obligations vertes de l'ICMA (juin 2021) et de la Climate Bond Initiative (CBI) et est sujet à une vérification de conformité par un fournisseur externe de seconde partie opinion (SPO) sur une base annuelle.

Rationnel

L'émission de titres verts soutient directement l'objectif du Groupe SNCF d'avoir 100% de ses financements et investissements en format « Vert » ou « Durable » en 2025. En outre, le Groupe SNCF a fixé des objectifs clairs, définis dans la section ci-dessus, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports. Ainsi, les titres verts contribuent à l'engagement du Groupe SNCF de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre (GES) (scopes 1 et 2) liées aux activités du secteur des transports d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2015.

Présentation du Groupe SNCF

Acteur majeur de la mobilité en Europe, le Groupe SNCF est présent sur tous les segments du marché des transports. S'appuyant sur son cœur de métier ferroviaire, son savoir-faire, ses atouts écologiques et sa capacité à se réinventer dans un contexte en pleine mutation, le Groupe SNCF agit dans le cadre d'une mission d'intérêt général, auprès des clients et des territoires français.

Le Groupe ambitionne un impact positif sur son écosystème, tant sur le plan écologique que sur celui du développement des territoires. La promotion de l'égalité des chances est au cœur de sa raison d'être :

"Le Groupe SNCF a pour mission de contribuer à la vitalité de la société et des territoires. Nous offrons des services de transport essentiels à la puissance économique et à la cohésion sociale, essentiels au développement des territoires et au bien-être quotidien de leurs habitants, et enfin, essentiels à la réussite de la transition écologique. La mission de service public confiée au Groupe SNCF lors de sa création en 1938 se poursuit aujourd'hui dans l'engagement des salariés de l'entreprise au service de la collectivité."

Jean-Pierre Farandou

Président-Directeur général du Groupe SNCF



Le Groupe SNCF est composé de 5 grandes filiales aux identités distinctes :

SNCF Réseau pour la gestion, la maintenance et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et des gares ;

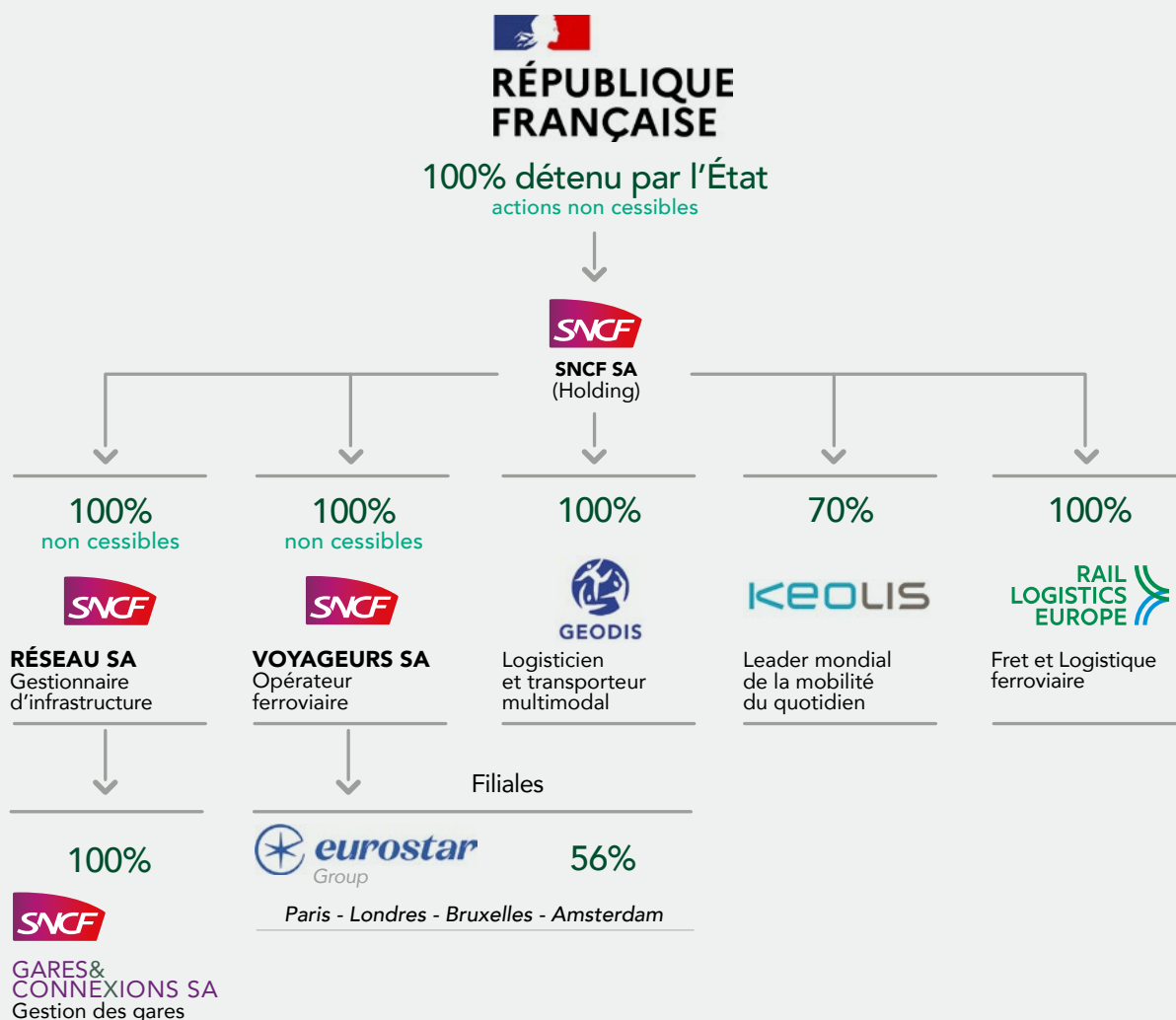
SNCF Voyageurs pour le transport ferroviaire de voyageurs, en « Open Access » sur la grande vitesse et au niveau régional avec les marques TER, Transilien, TGV, OuiGo, Eurostar, OuiGo España ;

KEOLIS pour les métiers du transport collectif et urbain en France et à l'étranger ;

Rail Logistics Europe pour les entreprises de fret ferroviaire et de logistique en Europe ;

GEODIS pour les métiers du fret et de la logistique à l'international.

L'ensemble des filiales opérationnelles est piloté par SNCF SA, société nationale à capitaux publics (100% détenu par l'État) qui assure le rôle de maison mère du Groupe et en assure notamment le pilotage stratégique et financier. Elle garantit l'unité, l'intégration et la solidarité au sein du Groupe.



Source : Rapport annuel 2023

Chiffres clés 2023

En 2023, le Groupe SNCF a réalisé un **chiffre d'affaires de 41,8 milliards d'euros**, un **EBITDA de 6,4 milliards d'euros**, des investissements tous financements confondus, de **10,6 milliards d'euros (CAPEX)** - essentiellement dans le système ferroviaire en France - et un **niveau d'endettement maîtrisé, s'élevant à 24,2 milliards d'euros**.



Pour en savoir plus sur les activités du Groupe, nous vous renvoyons aux documents suivants :

[Rapport annuel 2023 – Groupe SNCF](#)

[GEODIS site web](#)

[Investor presentation](#)

[KEOLIS web site](#)

[SNCF site web – Finance pages](#)

[SNCF Rail Logistics Europe site web](#)

[SNCF Voyageurs site web](#)

[SNCF Réseau site web](#)





L'engagement ESG du Groupe SNCF

Un monde en évolution, confronté à quatre grandes problématiques :

Une problématique climatique qui nécessite des changements radicaux de comportements individuels et collectifs ;

Une problématique régionale : toutes les régions n'ont pas le même niveau de développement ou d'insertion dans la mondialisation des échanges, ce qui crée des inégalités en termes de croissance, de ressources fiscales et donc de couverture des services publics ;

Une problématique du monde du travail, conséquence de la crise régionale, générée par les difficultés d'accès à l'emploi et les disparités de revenus qui rendent plus difficile pour les ménages de changer leur mode de vie et notamment de devenir plus respectueux de l'environnement ;

Une problématique sanitaire d'ampleur historique qui a provoqué une crise mondiale depuis 2020 et dont les conséquences se poursuivront pendant plusieurs années, entraînant de profondes mutations économiques, sociales et culturelles. Les engagements du Groupe sont détaillés dans le tableau de bord extra-financier du Rapport annuel.

Face à ces urgences, le Groupe apporte des réponses claires et fortes :

Le changement climatique, un enjeu majeur : alors que le secteur des transports représente 30% des gaz à effet de serre (GES) en France, le ferroviaire n'y contribue qu'à hauteur de 0,6%, quand bien même il représente 11% des personnes et 9% des marchandises transportées. Pour accroître cette performance et favoriser la transition

modale vers les transports collectifs, le Groupe SNCF s'engage dans un plan ambitieux de réduction de ses émissions de CO₂e. Comme indiqué ci-dessus, le Groupe vise à réduire les émissions de CO₂e des transports et des bâtiments de 30% et 50%, respectivement, d'ici 2030 par rapport à 2015. Ces objectifs sont cohérents avec la stratégie nationale bas carbone de la France et les objectifs de l'Accord de Paris.

Un partenaire naturel engagé dans le développement régional : La relation du Groupe avec les régions est naturelle et ancienne : le transport a toujours contribué au désenclavement et au développement des régions, des agglomérations et des centres-villes. Les 11 coordinateurs régionaux du Groupe ont pour mission de renforcer les liens de proximité avec les acteurs régionaux. Les territoires sont aujourd'hui en pleine mutation : métropolisation et mondialisation, désindustrialisation des territoires, vieillissement de la population, réduction de l'empreinte énergétique, etc. Tous les métiers du Groupe contribuent à la réponse : accompagner le développement des transports collectifs en revitalisant les petites lignes régionales historiques, renforcer les capacités des grandes gares tout en maintenant un maximum d'ouverture dans des conditions adaptées, accompagner toutes les régions dans le développement de services de mobilité adaptés à leurs enjeux démographiques, environnementaux et financiers.

Un engagement social réaffirmé à travers les nombreuses responsabilités sociales du Groupe SNCF :

- **En tant qu'employeur**, le Groupe compte 283 000 salariés dans le monde (dont près de 210 000 en France). Il doit donner à chaque salarié les moyens de s'épanouir professionnellement, un cadre social protecteur et un environnement rassurant. Dans le cadre de la promesse employeur, le Groupe doit relever le défi de l'attractivité de sa marque pour attirer et fidéliser les talents clés recherchés.
- **En tant qu'acheteur**, le Groupe est un acteur majeur du secteur ferroviaire et de l'économie nationale et européenne. A travers sa politique d'achats responsables il agit au quotidien sur un volumes d'achat récurrents qui en 2023 s'est élevé à près de 16 milliards d'euros.
- **En tant que fournisseur de solutions de mobilité**, le Groupe est au cœur de la vie de nombreux Français et citoyens d'autres pays. La performance opérationnelle et commerciale détermine leur qualité de vie et leur capacité à trouver un emploi, à se rendre quotidiennement sur leur lieu de travail et à accéder à leurs droits. L'amélioration continue de nos fondamentaux n'est pas seulement une question de compétitivité : c'est aussi une question de justice sociale et d'équité territoriale.
- **En tant qu'Entreprise publique**, le Groupe SNCF est au service de la nation, elle a pour ambition d'être un Groupe utile dans la vie quotidienne de chaque français.
- **Depuis 2003, le Groupe SNCF adhère aux 10 principes du Pacte mondial des Nations Unies sur les droits de l'Homme**, la lutte contre la corruption, le droit du travail et la protection de l'environnement. Elle publie chaque année ses progrès en la matière.



**En savoir plus sur les engagements
du Groupe en matière de RSE**

Rapport Annuel 2023 – Groupe SNCF
Groupe SNCF site web

- **Depuis 2016**, les Green Bonds et Green CPs émis par le groupe SNCF contribue directement et selon 6 axes à 14 des 17 ODD (Objectifs de développement Durable) des Nations Unies.

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE





Le Groupe SNCF et la finance durable

Le contexte

La finance durable a connu une croissance importante au cours des 10 dernières années, avec des volumes d'émission dépassant les 100 milliards de dollars par an. C'est un marché clé pour un grand nombre d'émetteurs, dont le Groupe SNCF.

Entre 2016 et 2023, le Groupe SNCF a levé 10,2 milliards d'euros de titres d'obligations vertes, faisant du Groupe l'un des plus importants émetteurs d'obligations vertes en France et dans le Monde (hors émetteurs financiers ou souverains).

Nos engagements

Le Groupe est sur la voie de convertir, d'ici 2025, l'ensemble de ses produits financiers (hors dérivés et comptes de dépôts) aux critères de l'investissement responsable, dans le cadre d'une stratégie de finance 100% durable, prenant en compte :

- des Green Bonds pour le financement à moyen et long terme
- les billets de trésorerie verts pour le financement à court terme,
- les investissements dans des médias qui intègrent des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) pour les liquidités.

Politiques et actions

Pour convertir tous ses produits financiers, le Groupe s'appuie sur trois leviers :

L'élargissement de la base d'actifs. L'élargissement progressif à de nouveaux types d'actifs est une approche à long terme pour le Groupe. Conçu à l'origine pour le réseau ferroviaire, le Framework intègre l'acquisition et la rénovation lourde de matériel roulant à grande vitesse depuis 2021. Aujourd'hui, le Groupe SNCF travaille à l'élaboration notamment d'indicateurs et d'approches pour élargir encore sa base d'actifs éligibles.

Le Groupe s'intéresse par exemple à la valorisation de son parc immobilier, industriel (les technicentres) comme résidentiel.

L'extension au financement à court terme (Green CP). En 2021, le Groupe SNCF a lancé la première émission de titres de financement vert à court terme conformes aux critères d'allocation des *Green Bond Principles*. L'instrument est destiné à financer les dépenses d'exploitation liées au recyclage, à la dépollution et aux contrats d'achat d'énergie renouvelable. Ce mode de financement innovant a été développé en partenariat avec Mirova, une société de gestion dédiée à l'investissement durable. Avec cette nouvelle initiative, le Groupe entend contribuer au développement de la finance verte et accélérer ses investissements dans la transition écologique.

Le verdissement des investissements.

D'ici 2025, le Groupe SNCF souhaite convertir 100% de ses placements de trésorerie (OPCVM et fonds monétaires et obligataires) en placements répondant aux critères de l'investissement responsable.

Des impacts positifs pour le climat

Entre 2016 et mai 2024, l'allocation des fonds des obligations vertes s'est concentrée sur le réseau ferroviaire pour son renouvellement ou son développement. Les investissements financés par les Green Bonds ont généré une économie proche de 55 millions de tonnes de CO₂e (émissions évitées), ce qui correspond à l'empreinte carbone de près de 114 000 Français sur 40 ans. A titre d'information, pour 1 milliard d'euros investis dans le réseau ferroviaire, 5,2 millions de tonnes de CO₂e sont évitées sur 40 ans.



Green commercial paper framework 2021/2022





Une approche solide

Notre Green securities programme s'appuie sur les meilleures pratiques du marché :
L'allocation des fonds à de nouveaux projets : il est donc impossible de financer plusieurs fois le même projet avec des émissions distinctes.

La prise en compte du cycle de vie des produits : les émissions de carbone des projets comprennent les émissions directes pendant la phase d'utilisation, mais aussi toute une série d'émissions indirectes liées aux phases en amont (construction) ou en aval (recyclage).

Analyse d'impact complète : le Groupe SNCF intègre autant que possible les émissions directes, les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie et les émissions indirectes en aval/amont.

Des hypothèses objectives : notamment pour les hypothèses d'évolution du mix énergétique français ou d'évolution des facteurs d'émission des modes de transport concurrents. Elles sont révisées chaque année sur la base des dernières études d'organismes externes de référence (ADEME, RTE, etc.).

Pas de double comptage : le Groupe SNCF intègre des règles d'allocation pour éviter le double comptage des émissions évitées. Plus concrètement, quel que soit le projet financé, 80% des émissions sont attribuées à l'infrastructure et 20% au matériel roulant. Dans le cas de projets partiellement subventionnés ou cofinancés, le Groupe SNCF prend la part des émissions évitées au prorata du financement apporté.

Par ailleurs, le Groupe SNCF fait certifier chaque année son programme de Green Bond par les meilleurs standards du marché, « *Green Bond Principles* », « *Climate Bond Initiative* », et publie un rapport annuel d'allocation et d'impact des Green Bond. Ce document est vérifié d'une part, par un auditeur externe indépendamment de la mission des commissaires aux comptes et d'autre part, par un SPO (Second Party Opinions).

Désinduction : la méthodologie relative aux CAPEX d'infrastructure ferroviaire, intègre désormais (depuis 2022) le principe de désinduction sur tous les actifs éligibles LGV, considérant qu'une fraction de 19% du trafic perdu par le transport ferroviaire à grande vitesse disparaîtrait sans report vers d'autres modes de transports plus émissifs.



Programme d'obligations vertes

Utilisation des fonds

Par son offre de mobilité durable, mais aussi par son empreinte dans les territoires en matière d'emploi et de logement, son soutien aux associations, ses partenariats avec les organismes de formation et son appui aux start-ups locales, le Groupe SNCF est un acteur clé de la réalisation des politiques publiques déployées par les acteurs locaux. Elle entend ainsi contribuer à répondre aux principales préoccupations des français telles qu'elles ressortent de la deuxième édition du Baromètre des Territoires : santé, pouvoir d'achat, environnement.

A noter que la liste de contrôle préalable à l'émission de l'ICMA exclut les catégories de projets nuisibles.

Par ailleurs, le train est le moyen de transport le plus durable, avec le plus faible impact en émissions de CO₂e et autres particules. Pour chaque milliard d'euros investi dans les infrastructures de transport, 5,2 millions de TCO₂e sont évités sur 40 ans, ce qui équivaut à l'empreinte carbone de plus de 10 600 français sur 40 années.

A travers son programme Green Bond, le Groupe SNCF souhaite promouvoir ses investissements (CAPEX) à fort impact environnemental sur la maintenance, le renouvellement ou le développement de toutes les composantes du « système ferroviaire », qu'il s'agisse de l'infrastructure - condition première de tout trafic – ou du matériel roulant – concrétisation du potentiel écologique de ce mode de transport.

A ce titre, le programme Green Bond mis en place par le Groupe SNCF permet, de financer les investissements suivants :

Investissements de maintenance, de renouvellement, d'efficacité énergétique.

Investissements dans le développement du réseau ferroviaire électrique, pour les sections les plus circulées (UIC 1 à 6 et LGV).



Achat de matériel roulant électrique à grande vitesse, comme le TGV M, dont la commande d'une centaine de trains modernes permettra de réduire la consommation énergétique de 20% sur le réseau ferré électrique, pour les sections les plus circulées (UIC 1 à 6 et LGV), tout en transportant jusqu'à 20% de passagers supplémentaires.

Investissements de rénovation (exploitation à mi-vie) du matériel roulant électrique à grande vitesse.

Il convient de noter que le montant utilisable après une émission de dette est net des commissions payées au syndicat bancaire.

Le Groupe SNCF publiera le montant total des obligations vertes émises chaque année dans le rapport annuel d'allocation et d'impact. L'utilisation des fonds est suivie et chaque année, l'affectation aux dépenses financées par les obligations vertes est communiquée dans les rapports d'impact et d'affectation.

Processus d'évaluation et de sélection des projets

Lors de la sélection des projets éligibles, le Groupe SNCF prend particulièrement soin de considérer tous les risques sociaux et environnementaux potentiels associés aux projets concernés. Tous les projets doivent, ainsi combiner un niveau élevé d'avantages environnementaux et une forte pertinence sociale.

Les projets éligibles suivent une logique environnementale forte qui peut être résumée par les principes suivants :

Pour l'infrastructure, le Groupe SNCF se limite aux CAPEX sur la partie la plus circulée du réseau électrifié (UIC 1 à 6) et uniquement aux CAPEX relatifs au réseau électrique ou liés à son électrification.

Pour le matériel roulant, le Groupe SNCF se limite aux CAPEX liés aux rames à zéro émission directe (électriques, hydrogène, etc.) y compris les CAPEX liés aux centres techniques associés à ces matériels roulants en maintenance lourde totale (« Opérations Mi-Vie »).

Pour éviter les doubles comptes, le Groupe SNCF ne valorise que les investissements réalisés par l'entreprise en l'occurrence les CAPEX nets.



Le Groupe SNCF se laisse la possibilité d'enrichir sa base d'actifs éligibles dans le futur, mais cela nécessitera la mise en place d'une documentation actualisée (Framework) et la communication des principales hypothèses pour le calcul des impacts carbone (*Methodology*).

La Direction Financements et Trésorerie de SNCF SA, en coordination avec les Directions Comptabilité et Contrôle de Gestion du Groupe et la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental (DESTE), révisera annuellement l'attribution des projets. Si les projets sont considérés comme éligibles, ils seront inscrits dans le registre des obligations vertes de SNCF SA et suivis pendant toute la durée de l'engagement dans l'obligation verte.

Fournir plus d'informations sur nos processus d'évaluation et de sélection :

1. Les projets éligibles sont sélectionnés en partenariat avec la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental en fonction de leur capacité à éviter les émissions de CO₂e tout en promouvant des transports abordables pour tous.
2. La Direction de la Comptabilité et du Contrôle de Gestion fournit à la Direction Financements et Trésorerie un rapport mensuel des dépenses d'investissement éligibles.
3. Les obligations vertes sont levées par la Direction Financements et Trésorerie (DFT) du Groupe SNCF sur la base des enveloppes éligibles.
4. La Direction Financements et Trésorerie, en partenariat avec la Direction de la Comptabilité et du Contrôle de Gestion, rend compte de l'utilisation et de la gestion des recettes pour l'année.
5. La Direction Financements et Trésorerie, en partenariat avec la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental, rend compte des impacts environnementaux et sociaux des investissements.

Le Groupe SNCF explore toutes les voies permettant d'élargir sa base d'actifs éligibles. Le Groupe s'intéresse, par exemple, à la valorisation de ses actifs immobiliers à usage ferroviaire, tels que les technicentres ou les centres de maintenance, ou résidentiels.

Le Groupe SNCF doit rendre compte des impacts dans son rapport d'impact annuel. Les prêts intragroupe accordés aux filiales disposant d'actifs éligibles, servent à matérialiser le lien entre CAPEX éligibles d'une part et financement obligataires Green Bonds d'autre part.



Gestion des fonds

En raison d'une « look-back period » de deux ans, le Groupe est autorisé à financer par le biais d'obligations vertes tous les projets éligibles (CAPEX) réalisés au cours des deux dernières années.

Le montant levé sera indiqué chaque année dans le rapport annuel d'allocation et d'impact.

La période d'allocation relative au montant émis par le biais des Green Bonds est également de deux ans et chaque année nous communiquons le montant alloué par typologie de projet.

Pour le matériel roulant (uniquement), dans le cas de paiements anticipés aux fabricants de matériel roulant ou pour la rénovation, le Groupe SNCF peut inclure, en plus des CAPEX réalisés dans l'année d'émission, tous les paiements anticipés liés au matériel roulant sans limitation dans la période de rétroaction (look-back period). Ceci reflète la méthode de reporting utilisée par le Groupe, qui se concentre sur les livraisons de matériel homologué pour la circulation, au cours des deux années précédentes plutôt que sur les paiements anticipés pour le matériel à livrer dans le futur. D'autre part, le Groupe interdit l'utilisation d'obligations vertes pour financer des paiements anticipés qui ne sont pas liés à des livraisons d'équipement au cours de l'année N.

La plupart du temps, les obligations vertes sont émises en contrepartie d'actifs existants. Ainsi, le produit est immédiatement affecté aux projets correspondants.

Néanmoins, la gestion temporaire des produits de financement des obligations vertes suit les meilleures pratiques du marché et est conforme aux recommandations des principes des obligations vertes.



En conséquence :

- Dans l'attente de l'affectation du montant à des projets verts éligibles, le produit de l'obligation verte sera placé sur les comptes de trésorerie de SNCF SA (uniquement).
- Par conséquent, le Groupe SNCF interdit l'affectation, même temporaire, du montant à des projets non éligibles.
- Par conséquent, tous les produits seront utilisés uniquement et intégralement pour les projets éligibles.
- Les obligations vertes sont levées par la société mère SNCF SA et un montant équivalent est ensuite réaffecté aux filiales sous la forme d'un ou plusieurs prêts intragroupes entre la société mère et la filiale détenant les actifs. A chaque transfert du produit vert, les prêts intragroupes sont réduits du montant transféré. Cependant, un prêt intragroupe est transférable qu'il ait été mis en place avant ou après l'émission des Green Bonds.
- En cas de vente ou de cession d'actifs de matériel roulant, un montant équivalent au produit de la vente doit être réaffecté à des projets éligibles. Dans l'attente de cette réaffectation, un montant équivalent au produit de la vente reste en caisse.

L'utilisation et la gestion des montants levés via des obligations vertes sont audités par un Second party Opinion (SPO).

Rapport d'impact et méthodologie

Conformément aux principes des obligations vertes de l'ICMA et aux principes de la Climate Bonds Initiative (CBI) dans l'année civile qui suit l'émission, et jusqu'à l'allocation complète d'un montant égal au produit net des obligations vertes émises, **SNCF SA fournira aux investisseurs :**

Des mises à jour annuelles sur le site internet sur les montants alloués aux projets verts éligibles,

Les mesures d'impact attendues pertinentes et, si possible, les mesures d'impact réelles liées aux projets verts éligibles lorsque des raisons de concurrence et de confidentialité le permettent.

Les auditeurs ou toutes autres tierces parties désignées par SNCF SA, émettront un rapport annuel sur la conformité de SNCF SA dans tous les aspects matériels avec les critères des projets verts éligibles énoncés dans ces documents.

Notre rapport présente les caractéristiques suivantes :

Niveau de reporting : portefeuille de projets éligibles sur l'infrastructure (tous les CAPEX alignés sur les critères de sélection) et les projets spécifiques pour les flottes de trains (selon les critères de sélection, mais avec un nombre limité de projets).

Informations communiquées : produits alloués, caractéristiques des obligations vertes, impacts en termes de CO₂, etc.

Fréquence : rapport annuel.

Portée : tous les actifs éligibles et l'impact des actifs éligibles financés par les obligations vertes.

Durée : les projets financés sont mentionnés une fois dans le rapport annuel correspondant et les impacts totaux, depuis 2016, sont mentionnés.

Les impacts carbone (T CO₂) sont calculés en suivant l'ensemble des bonnes pratiques telles que définies en page 11 et sont fondés sur la construction d'un scénario de référence dans lequel la non-réalisation des projets éligibles conduit à (i) une réduction de la capacité, la vitesse moyenne, ou la qualité du transport ferroviaire, à (ii) un report modal des usagers du train vers les modes les plus émissifs, et enfin, à (iii) une augmentation du niveau d'émissions du secteur des transports.

A l'inverse, la réalisation de l'investissement permet de maintenir un haut niveau d'exploitation du système ferroviaire et favorise ce mode par rapport aux modes concurrents permettant de maintenir un niveau d'émissions plus faible pour le secteur.

L'alignement à la Taxonomie : Depuis 2023, le reporting d'allocation & d'Impact, mentionne chaque année, les pourcentages (i) d'éligibilité et d'alignement du CA, des CAPEX et OPEX du Groupe SNCF et, (ii) ceux relatifs aux actifs éligibles aux Green Bonds SNCF SA ayant été émis dans l'année.



Des méthodologies ont été mises en place afin de suivre l'impact des projets financés par des obligations vertes.

Pour en savoir plus sur les méthodologies d'impact carbone du Groupe :

- Méthodologie de l'impact carbone pour les actifs d'infrastructure
- Méthodologie d'impact carbone pour le matériel roulant à grande vitesse



Programme d'émission de Green Commercial Paper

Utilisation des recettes

Avec l'objectif de verdir 100% de ses financements et investissements en format « Vert » ou « Durable » en 2025, le Groupe SNCF a décidé, à la fin de l'année 2021, de lancer son premier Green Commercial Paper à court terme.

Alors que les billets de trésorerie liés au développement durable existent depuis plusieurs années, le Groupe SNCF innove en proposant au marché le premier billet de trésorerie avec une approche « use-of-proceeds ». Cette exigence d'utilisation du produit garantit que le financement à court terme reste cohérent avec la politique d'investissement globale de l'entreprise.

En tant qu'instrument de financement, le Green CP du Groupe dispose d'une documentation juridique ad hoc intégrée au programme de financement de l'entreprise et vise des échéances allant de 1 jour à 364 jours.

Le Groupe SNCF a développé ce programme innovant en partenariat avec Mirova afin de s'assurer qu'il réponde aux exigences d'un investisseur de premier plan spécialisé dans la finance durable.

Le Groupe SNCF rend compte du montant total des Green CP émis chaque année dans le rapport d'allocation et d'impact.

À la fin de l'année 2023, SNCF SA a émis 23 Green ECP pour un montant total de 1,3 milliard d'euros. Chaque année, l'affectation aux dépenses financées par les obligations vertes est communiquée dans les rapports d'impact et d'affectation.

Utilisation des fonds

Les produits des Green CP peuvent être alloués à des actifs éligibles (CAPEX) pour le financement par obligations vertes (comme indiqué à la page 14). Le produit net des Green CP émis dans le cadre de ce programme est entièrement affecté à ces projets.

Ainsi, lorsque le produit est alloué à des actifs :

L'instrument doit être considéré comme un financement relais pour les actifs CAPEX du Groupe, avant que ces actifs puissent être définitivement refinancés par une émission d'obligations vertes.

Dans ce cas, il n'y a pas de consommation définitive des actifs qui peuvent être refinancés par un instrument à long terme (obligation verte).

Pour éviter tout double comptage, il n'y a pas d'impact associé au Green Commercial Papers, car l'impact sera évalué dans une deuxième étape, après l'affectation du produit des obligations vertes.

Il n'y a pas de consommation finale du prêt intragroupe permettant le transfert des produits. Suite au remboursement de l'instrument à court terme, le prêt intragroupe redevient pleinement transférable (et sera définitivement consommé lors du transfert du produit des obligations vertes).

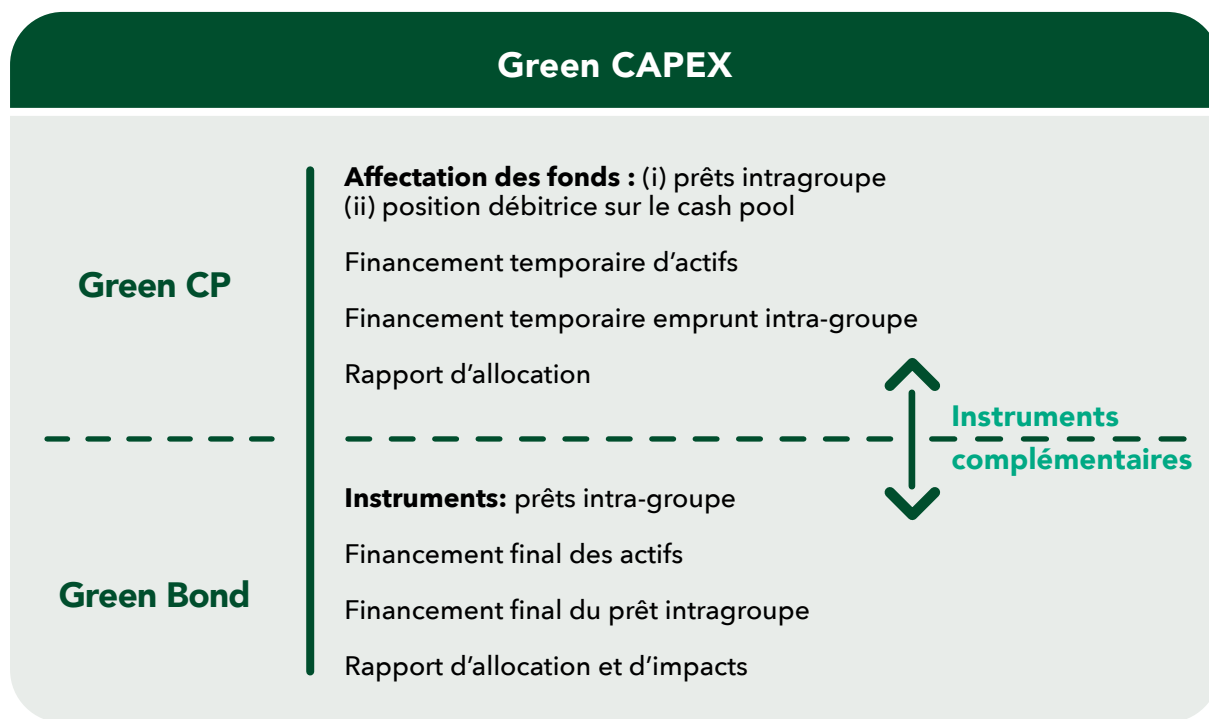
Comme les instruments Green ECP / Neu.CPs et Green Bond peuvent se référer aux mêmes actifs éligibles, en l'absence de garanties strictes, le Groupe SNCF peut financer le même actif, à travers son programme Green CPs et son programme Green Bond.

Toutefois, la Direction Financement et Trésorerie s'assure qu'à tout moment, un seuil maximum d'émission de CP est fixé afin de s'assurer qu'à tout moment, le volume des émissions d'obligations vertes de l'année N et des CP verts en circulation de l'année N n'excède pas le montant total des actifs éligibles disponibles. Dans des situations extrêmes, en raison de la taille limitée des actifs, le Groupe SNCF peut être amenée à attendre le remboursement de certains de ses Green CP avant d'émettre des Green Bonds et inversement.

Les Green CPs du Groupe ne comptabilisent aucune économie carbone (même si dans les fait ils en génèrent) car toute l'économie carbone est concentrée sur les Green Bonds.



Le tableau ci-dessous permet de comprendre la complémentarité et les attributs de nos différents instruments de financement Vert.



La Direction Financements et Trésorerie de SNCF SA, en coordination avec la Direction Comptabilité et Contrôle de Gestion et la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental du Groupe, révisera annuellement l'affectation à des projets éligibles qui sont inscrits au Registre des Billets de Trésorerie Verts de SNCF SA.

Pour plus d'informations sur nos processus d'évaluation et de sélection :

1. Les projets éligibles sont sélectionnés en partenariat avec la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental (DESTE) en fonction de leur capacité à éviter les émissions de CO₂e tout en favorisant un transport abordable pour tous.
2. La Direction de la Comptabilité et du Contrôle de Gestion fournit à la Direction Financements et Trésorerie un rapport mensuel des dépenses d'investissement éligibles.
3. Les billets de trésorerie verts sont émis par la Direction Financements et Trésorerie sur la base des enveloppes éligibles.
4. La Direction Financements et Trésorerie, en partenariat avec la Direction de la Comptabilité et du Contrôle de Gestion, rend compte de l'utilisation et de la gestion des recettes pour l'année.
5. La Direction Financements et Trésorerie, en partenariat avec la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental, rend compte des impacts environnementaux et sociaux des investissements.

Gestion des fonds

La gestion temporaire des produits suit la même logique que celle du financement des obligations vertes, à savoir :

Le Groupe SNCF interdit l'allocation, même temporaire, des produits verts à des projets non éligibles. Par conséquent, avant l'allocation finale aux actifs éligibles, le Groupe doit justifier du maintien en trésorerie d'un montant équivalent au produit Vert.

Les CP verts sont levés par la société mère SNCF SA et ensuite un montant équivalent est réalloué aux filiales sous la forme d'un ou plusieurs prêts intragroupes entre la société mère et la filiale détenant les actifs.

Un prêt intragroupe est transférable qu'il ait été mis en place avant ou après l'émission des Green Bonds.

En cas de vente ou de cession d'actifs de matériel roulant, un montant équivalent au produit de la vente doit être réaffecté à des projets éligibles. Dans l'attente de cette réaffectation, un montant équivalent au produit de la vente reste en caisse.

A ces différentes règles, le Groupe SNCF en ajoute deux autres :

Pour les CAPEX, il n'y a pas de consommation finale du prêt intragroupe permettant le transfert de produits. Après le remboursement de l'instrument, le prêt intragroupe retrouve une valeur intacte.

Chaque année, un cabinet d'audit externe auditera le programme de billets de trésorerie du Groupe SNCF afin de s'assurer qu'à tout moment, il y a eu suffisamment d'actifs éligibles dans le portefeuille d'actifs VERTS / CAPEX, soit soit supérieur à l'encours de CP verts et d'obligations vertes.

Les CP étant à court terme, l'allocation se fait de manière systémique. Le montant est détenu sous forme de liquidités ou d'équivalents de liquidités. Les CP sont transférables *(et sont définitivement consommés lors du transfert des produits Green Bonds)*.

Outre le transfert via un prêt intragroupe, le transfert des produits Green CP vers les filiales peut être justifié en cas de besoin de liquidité d'une des filiales détentrices des actifs. Cette démonstration peut prendre la forme d'une position débitrice de la filiale sur le cash pool la liant à la maison mère SNCF SA dans la semaine précédant l'émission des Green CP. Dans ce cas, la démonstration du besoin permet de transférer immédiatement un montant équivalent à la filiale.

L'intégralité du produit de l'émission est utilisé pour les projets éligibles uniquement et en totalité.



Pour en savoir plus :

[Communiqué de presse Green CP](#)



Respect des standards et risque

Respect des normes

Le programme Green securities du Groupe SNCF et les méthodologies d'impact sont conformes aux critères des principaux standards de marché, à savoir les Green Bond Principles de l'ICMA (2022) et la Climate Bond Initiative. Le Groupe SNCF a l'ambition de se conformer aux EU Green Bond Standards (standards européens sur les obligations vertes) lorsqu'elles seront disponibles et sous réserve que leur version finale apporte une valeur ajoutée par rapport aux deux anciennes normes appliquées.

Chaque année, le Groupe SNCF nomme un tiers externe « SPO » pour confirmer l'alignement de son cadre avec les critères des Green Bond Principles et, après l'allocation, pour examiner l'affectation correcte des montants levés à des dépenses d'investissement compatibles avec les critères des Green Bond Principles.

Les rapports d'impact et d'allocation du Groupe sont également examinés par un auditeur externe afin de vérifier l'intégrité et le sérieux des informations présentées.



Pour en savoir plus sur la manière de respecter les critères du GBP, CBI :

- Opinion de la seconde partie du cadre pour les obligations vertes 2022
- Certification CBI pour l'allocation 2022
- Rapport sur les obligations vertes 2022, intégrant le rapport d'assurance modérée de l'auditeur

Veuillez noter qu'à partir de 2023, le cadre des obligations vertes du Groupe SNCF et le cadre des CP verts sont fusionnés dans un cadre commun des titres verts.



Risque

Un nombre considérable de projets de renouvellement financés nécessite donc l'utilisation de certaines méthodologies :

**Pour certains paramètres, l'utilisation de valeurs moyennes est privilégiée ;
Une méthode d'extrapolation est utilisée.**

L'empreinte et l'impact de chaque projet financé par les obligations vertes sont donc calculés sur la base de certains projets représentatifs du panier de projets proposés, puis extrapolés à l'ensemble du panier de projets.

Par ailleurs, les risques ESG ont été pris en compte, notamment le risque lié à l'adaptation au changement climatique qui est intégré dans la cartographie des risques majeurs du Groupe SNCF depuis plusieurs années. Les actions pour remédier à ce risque sont suivies par le Comité Exécutif du Groupe lors des réunions semestrielles du comité.

Chaque entreprise établit et adopte une cartographie des risques majeurs pour son activité. Toutes les cartographies des risques comprennent un risque lié aux impacts du changement climatique. Dans chaque entreprise, un responsable de l'adaptation au changement climatique a été identifié et est chargé du bon déroulement des travaux relevant de son périmètre.

En réponse aux risques sociaux, le Groupe SNCF a mis en place des chartes formalisant les engagements du Groupe, ainsi que les principes d'action à adopter par chaque salarié : charte éthique, charte fournisseurs RSE, charte diversité/équilibre hommes/femmes. Par ailleurs, un dispositif d'alerte professionnelle permet à tous les salariés travaillant sur le territoire français de signaler des faits ou comportements contraires à la loi ou à la réglementation ou susceptibles de porter atteinte à l'activité ou à la réputation de l'entreprise. Par ailleurs, un dispositif d'alerte professionnelle permet à tous les salariés travaillant sur le territoire français de signaler des faits ou comportements contraires à la loi ou à la réglementation ou susceptibles d'affecter l'activité ou la réputation de l'entreprise.



