

2024 **Green Securities report**





Jean-Pierre Farandou
Président-Directeur général
du Groupe SNCF

Laurent Trevisani
Directeur général délégué Stratégie
Finances du Groupe SNCF

Editorial

L'année 2024 restera marquée par de nombreuses réussites. On pense en premier lieu aux Jeux de Paris 2024, à tout le travail accompli en amont et à cet été 2024 où le groupe SNCF, de Keolis à SNCF Voyageurs, en passant par GEODIS, nos gestionnaires d'infrastructure – SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions – et Rail Logistics Europe, s'est mis en mouvement pour faire rayonner la France.

Cet événement exceptionnel a été un accélérateur de transformations positives pour nos clients, il laisse un bel héritage pour les décennies à venir : plus d'accessibilité dans les gares et dans les trains, davantage d'intermodalité et de nouvelles infrastructures de transports collectifs, avec notamment le prolongement du RER E en Île-de-France.

Sur le plan économique, l'année 2024 tient ses promesses. Pour la 4^e année consécutive, le groupe SNCF est bénéficiaire, avec un résultat net de 1,6 Md€. Les investissements ont atteint un niveau record de 10,8 milliards d'euros, essentiellement en France, dont 95 % alloués au ferroviaire, tout cela en respectant nos engagements financiers vis-à-vis de l'État. En 5 ans, le Groupe s'est inscrit dans le cercle vertueux de la croissance rentable. La grande entreprise publique que nous sommes a tourné le dos au déficit. Cela montre la pertinence de la stratégie décidée en 2019, l'intérêt de notre modèle diversifié, ouvert sur l'international et au service du cœur ferroviaire français, autant que l'engagement de nos 290 000 collaborateurs.

Il y a également toutes les réalisations qui entrent dans le champ de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) et qui valent au groupe SNCF de se maintenir

dans le TOP 1 % des entreprises engagées selon EcoVadis, un résultat qui couronne des convictions, une stratégie et des efforts concrets ! Si le train reste le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, en 2024, le Groupe a poursuivi le déploiement de sa stratégie RSE. Plus de 50 % de l'objectif de la trajectoire carbone 2030 est déjà atteint.

Les projets à fort impact environnemental bénéficient de la politique « 100 % finance durable » mise en place par le Groupe. En 2024, le Groupe a émis 1,6 milliard d'euros d'obligations vertes, couvrant la totalité de ses financements obligataires de l'année. Entre 2016 et 2024, ce sont 11,8 milliards d'euros d'obligations vertes qui ont été levés, soit plus d'un tiers des émissions obligataires totales du Groupe sur cette période, confirmant sa position parmi les leaders mondiaux du financement durable. Ce financement vert a permis d'éviter plusieurs dizaines de millions de tonnes de CO₂e sur une période de 40 ans.

Les Français n'ont jamais été aussi nombreux à utiliser les transports collectifs. C'est non seulement une victoire pour la mobilité durable, mais aussi l'assurance d'un avenir solide pour les activités du Groupe.

Ce document présente l'impact environnemental des investissements réalisés sur ces différents formats. Il est revu et audité par un cabinet d'audit externe et s'inscrit dans le cadre des « best practices » que nous avons définies, ce qui illustre l'engagement du Groupe à quantifier et communiquer le véritable impact de ses activités.

Jean-Pierre Farandou
Laurent Trevisani

Sommaire

Chiffres clés

Green Bonds 2024 émises en 2024

01

SNCF Pionnier et acteur engagé de la mobilité durable

P.10_ Groupe SNCF un champion des mobilités vertes

P.12_ Notre engagement pour une mobilité respectueuse de l'environnement

P.14_ Faits marquants 2024

P.16_ Pour en savoir plus sur nos principales activités

02

Un acteur déterminé et exemplaire face à l'urgence environnemental

P.20_ SNCF : Un renforcement des capacités dans le respect de l'environnement

P.22_ La force du transport ferroviaire

P.24_ Sobriété et amélioration du mix énergétique, le duo gagnant

03

Financement responsable de nos actifs d'avenir

P.28_ Une nouvelle année vers un financement 100% durable

P.30_ Détail des émissions

P.31_ Détail des émissions par zone géographique

P.32_ Émissions d'obligations vertes du Groupe SNCF

P.34_ Le premier green commercial paper du marché suivant une logique d'allocation des recettes

04

La taxonomie européenne

P.38_ Groupe SNCF

_Actifs sous-jacents relatifs à l'infrastructure

_Actifs sous-jacents relatifs au matériel roulant

05

Rapport d'allocation

P.42_ Rapport d'allocation des fonds empruntés

P.44_ Gestion des fonds

P.45_ Allocation des fonds en 2024

P.48_ Allocation des green commercial paper en 2024

_Certification et vérification des impacts

06

Reporting et méthodologie des indicateurs du programme Green Bonds

P.52_ Reporting détaillé par catégories

P.54_ Investissements dans des projets de maintenance, de modernisation et d'efficacité énergétique du système ferroviaire

P.55_ Synthèse global des impacts carbone sur la période 2016-2024

P.56_ Liste des émissions Green Bonds en vie

P.58_ Rapport d'assurance de KPMG

07

Pour aller plus loin

P.63_ Retrouver toute la documentation "Finance Durable" sur les sites de SNCF SA

P.64_ Disclaimer





Chiffres clés Green Bonds émises en 2024

1 568 M€

Green Bonds levés dans
l'année 2024 (en 9 émission)

10 ans

de maturité moyenne

64 %

alloués auprès
d'investisseurs
« Dark Green »

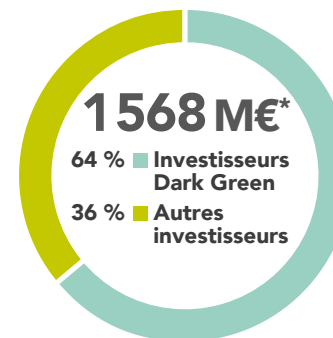
7,7 M TCO₂e

évitée par les émissions
Green Bonds de dette 2024

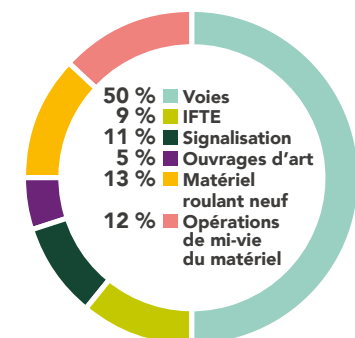
Avec :

7 M TCO₂e
pour SNCF Réseau et
0,7 M TCO₂e
pour SNCF Voyageurs

Typologie des investisseurs



Décomposition de l'allocation aux projets





01 SNCF Pionnier et acteur engagé de la mobilité durable

Depuis de nombreuses années, le Groupe s'engage pleinement à faire progresser des priorités majeures en matière de RSE : promouvoir la mobilité durable, accélérer la transition énergétique, favoriser l'économie circulaire, garantir un accès inclusif aux transports, soutenir l'égalité femmes-hommes et la diversité, et renforcer la cohésion territoriale.

Groupe SNCF un champion des mobilités vertes

La SNCF est le deuxième acteur mondial des services de mobilité par chiffre d'affaires, déployant ses activités dans tous les domaines : ferroviaire, transports collectifs, logistique et fret.

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

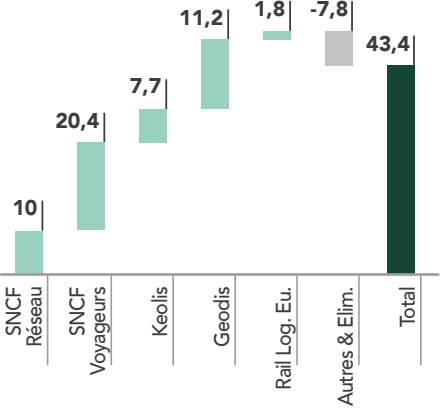
KEOLIS : pour les mobilités quotidiennes en France et à l'international

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

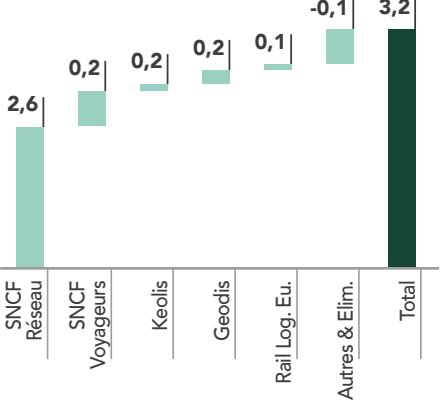
Rail Logistics Europe : pour le fret ferroviaire

En 2024, un montant record de 10,8 Mds€ a été investi, dont 3,2 Mds€ autofinancés et 1,7 Mds€ via le mécanisme du « Fonds de Concours ». Ce mécanisme correspond au dividende versé par la SNCF à l'Etat français, son unique actionnaire, et est entièrement réinjecté dans la modernisation et l'amélioration continue du réseau ferroviaire.

Chiffre d'affaires
2024 par filiale en Mds€



CAPEX net
2024 par filiale en Mds€



43,4 Mds€

Chiffre d'affaires 2024 dont environ un tiers hors France



290 000

Collaborateurs dans le monde dont 217 000 en France



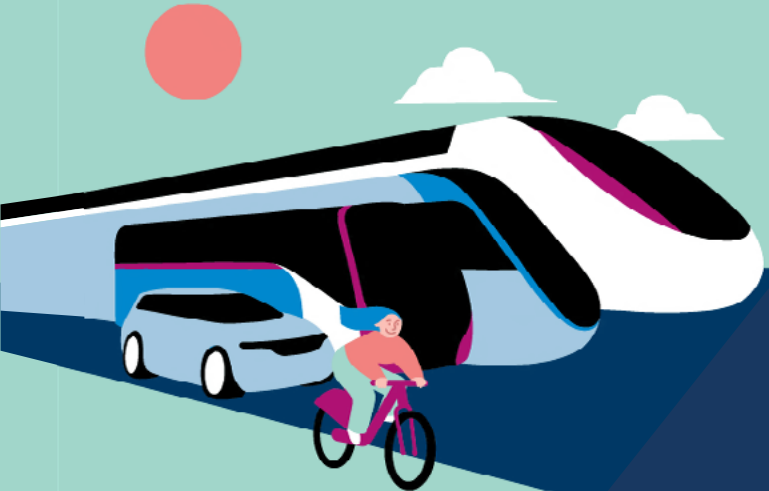
15 M

De voyageurs transportés chaque jour dans le monde tous modes confondus



11 Mds€

D'investissements



Notre engagement pour une mobilité respectueuse de l'environnement

Diminuer son empreinte carbone

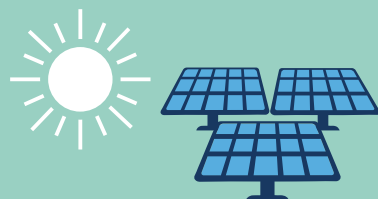


Sur ses activités Transport en 2030 (vs 2015)



Sur ses activités Bâtiment en 2030 (vs 2015)

Produire de l'énergie solaire



OBJECTIF : installer 1 000 MWc de capacités photovoltaïques d'ici 2035 soit l'équivalent de 15 à 20 % de la consommation actuelle sur le périmètre ferroviaire en France.

Lancement de SNCF Renouvelables

Exemples d'actions au sein du Groupe



VOYAGEURS

14 M de tonnes de CO₂e évitées

chaque année grâce au transport ferroviaire de voyageurs (comparé à des voitures individuelles)

En moyenne, **55 000 T** de matériaux sont valorisées chaque année, en toute sécurité, grâce à des opérations de démantèlement



GARES & CONNEXIONS SA

48 500 places de stationnement vélo sont disponibles dans les gares, avec l'ambition d'en proposer 90 000 d'ici 2030

Tendre vers le **0 déchet** valorisable non orienté vers une filière de valorisation d'ici 2030



RÉSEAU

96 % de rails recyclés, **4 %** de rails réemployés,

Signature d'un contrat sur 6 ans pour approvisionnement de **170 000 T** de rails largement décarbonés

0 % de glyphosate depuis 2022



5 600 véhicules roulant aux énergies alternatives au diesel et à l'essence



GEODIS

100 agglomérations françaises seront dotées de solutions bas carbone au cours de l'année 2025



1,7 M de tonnes de CO₂ évitées en 2024 :

les clients de RLE décarbonent leur chaîne d'approvisionnement grâce au fret ferroviaire

Par rapport à la route, pour une tonne de marchandises transportée, le fret ferroviaire c'est 9 fois moins de CO₂ et 6 fois moins d'énergie consommée

Des performances reconnues

Notations financières

La bonne tenue des notations du Groupe lui permet de conserver toutes ses marges de manœuvre actuelles en termes de financement

S&P Global Moody's FitchRatings



Notations arrêtées à novembre 2025

Notations extra-financières

L'amélioration des notes traduit la progression significative de l'engagement du Groupe SNCF sur les sujets relevant de la responsabilité sociale et environnementale



89/100

+4pts vs 2024



B

Sur une échelle de A à D

Faits marquants 2024



TELLi et DRAISY : Des Solutions Ferroviaires Durables pour les Régions

La SNCF, en partenariat avec un consortium d'innovateurs industriels, lance les projets TELLi et DRAISY, des solutions ferroviaires conçues pour répondre aux enjeux de la mobilité durable et de revitalisation des territoires. Le projet TELLi, propulsé par des batteries rechargeables, se distingue par sa légèreté — 44 tonnes contre 80 tonnes pour un TER classique — et offre une autonomie de 200 km. Doté de 70 places assises et fabriqué à partir de matériaux recyclables, il est adapté à la desserte des petites lignes rurales. Le projet DRAISY, également alimenté par batteries, est encore plus léger (20 tonnes) et propose 30 places assises. Il vise les lignes dont le trafic est encore plus faible, et sur des distances inférieures à 100 km. Leur mise sur le marché est prévue à l'horizon 2028-2029.

Le rail décarboné de SNCF Réseau

SNCF Réseau a signé un contrat stratégique de six ans avec Saarstahl Rail pour sécuriser l'approvisionnement en 170 000 tonnes de rails « verts » (soit 80 % de ses besoins annuels) dans le cadre d'un investissement de 1,3 milliard d'euros. Produits à partir d'acier recyclé, ces rails permettent une réduction de 70 % des émissions de CO₂ par rapport aux rails traditionnels. L'initiative renforce la durabilité des infrastructures, soutient l'industrie locale et consolide près d'un millier d'emplois sur les sites de production français.

Validation SBTi de Geodis et Keolis

GEODIS et Keolis franchissent une étape majeure dans leur engagement climatique avec la validation de leurs objectifs de décarbonation par la SBTi, en ligne avec une trajectoire de réchauffement de +1,5 °C d'ici la fin du siècle. D'ici 2030, GEODIS prévoit de réduire de 42 % ses émissions directes (scopes 1 & 2), principalement issues de sa flotte et de ses bâtiments, ainsi que de 25 % celles de ses activités sous-traitées (scope 3), incluant le transport maritime, aérien et ferroviaire. Cette stratégie repose sur l'optimisation logistique, l'adoption de carburants durables et l'innovation technologique. De son côté, Keolis s'engage à réduire, à l'horizon 2030, de 42 % ses émissions liées à la consommation énergétique, et de 25 % celles associées aux énergies en amont, à la gestion des déchets et aux trajets domicile-travail. L'entreprise vise également à ce que 43 % de ses émissions liées aux achats proviennent, d'ici 2028, de fournisseurs ayant publié des objectifs alignés avec la SBTi.

Nouvelle liaison Pologne-Espagne pour GEODIS

GEODIS a lancé en juin 2024 une nouvelle liaison multimodale entre Łódź, en Pologne, et Barcelone, en Espagne, illustrant concrètement son engagement en faveur d'un transport plus durable. Ce service combine rail et route pour acheminer jusqu'à 44 conteneurs en seulement 3 jours, tout en réduisant de 79 % les émissions de CO₂ par rapport au transport routier classique.

Vélo + Train : un duo gagnant pour demain

À l'occasion des Jeux Olympiques de Paris 2024, la SNCF et ses partenaires ont renforcé l'intermodalité entre le vélo et le train pour accélérer la transition vers une mobilité plus durable. Près de 3 000 places de stationnement vélo sécurisées supplémentaires ont été installées, dont 1 200 en gare de Paris-Nord dans une halle éco-conçue, équipée de panneaux solaires. Ce déploiement s'inscrit dans une dynamique nationale portée par le « Plan Vélo

2023-2027 » et le fonds « mobilités actives », avec pour objectif de faciliter les trajets du quotidien tout en réduisant l'empreinte carbone. Aujourd'hui, 48 500 places sécurisées sont disponibles aux abords des gares (contre 35 000 en 2022), avec une ambition de 90 000 places (sécurisées ou non) à l'horizon 2030.

Modernisation Paris-Lyon : le tournant ERTMS

La modernisation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, la plus fréquentée d'Europe, marque un tournant stratégique majeur avec l'introduction du système de signalisation numérique ERTMS (European Rail Traffic Management System). Ce projet, d'un montant total de 820 M€, dont 120 M€ cofinancés par l'Union européenne, vise à augmenter de 25 % la capacité de la ligne d'ici 2030, passant de 13 à 16 trains par heure et par sens en période de pointe. Cette évolution permettra non seulement de répondre à la croissance de la demande, mais aussi de renforcer la sécurité, la régularité et l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen, tout en soutenant les objectifs de mobilité durable.





Pour en savoir plus sur nos principales activités



Mass transit in France

Les transports collectifs intégrés et adaptés 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 : TGV & 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



02

Un acteur déterminé et exemplaire face à l'urgence environnementale

Grâce à son faible impact carbone, le ferroviaire s'impose comme une solution adaptée face à l'enjeu climatique.



Un renforcement des capacités dans le respect de l'environnement

Le groupe SNCF actionne en parallèle de nombreux leviers pour développer son offre sur tous les marchés : de la grande distance aux transports du quotidien en passant par le transport de marchandises. Développer les trafics et la fréquentation implique plus de trains disponibles, d'où une transformation en profondeur des activités de maintenance, une prolongation de la durée de vie de ses matériels et une gestion optimisée des actifs grâce au digital. La SNCF revendique une stratégie low cost offensive pour rendre le train accessible à tous et se lance dans la conquête d'autres marchés à l'international.

Comment disposer de plus de trains

Pour accompagner la forte croissance de la fréquentation, la SNCF a besoin de plus de trains et de maximiser leur disponibilité en service commercial. En attendant les nouvelles livraisons, la SNCF optimise la gestion de son parc existant.

Alors que la maintenance se digitalise, les 10 Technicentres industriels (TI) de SNCF Voyageurs renforcent leurs équipes avec de nombreuses nouvelles recrues. Ce renfort va permettre la prise en charge de l'entretien d'un matériel très sollicité, en parallèle du « retrofit » de parcs entiers. Un vaste programme de

renovation du matériel régional, OpTER, qui concerne 40 % de la flotte des 12 Régions et celle des Chemins de fer luxembourgeois, est ainsi en cours.



Vers une nouvelle génération de matériels roulants

Nouvelles conceptions, nouvelles motorisations, carburants innovants...



Train hybride, tri-mode
Électrique-thermique-batteries



Train bi-mode
Électricité-hydrogène
(piles à combustibles et réservoirs d'hydrogène associés à des batteries)



RER NG
pour l'Île-de-France, équipé du procédé NExTEO, un outil d'automatisation du pilotage pour gagner en performance et en ponctualité



Biocarburants issus de la filière colza ou de déchets retraités compatibles avec un moteur diesel



TGV M (comme modulable), un TGV 100 % français économisant 20 % d'énergie et 30 % de coûts de maintenance



Rame Oxygène
pour remplacer les trains Corail, un matériel connecté, 100 % accessible, plus capacitaire



Train à batteries lithium-ion
remplaçant les moteurs diesel



TELLi, un train léger innovant pour redynamiser les lignes de desserte fine connectées au réseau principal



Drais, un train très léger proposant une nouvelle approche du ferroviaire pour revitaliser les lignes à faible trafic



Flexy, un système de navettes rail-route offrant une seconde vie aux lignes qui ne sont plus circulées



Masipro, un système de transport public autonome routier à haut niveau de performance circulant sur des voies dédiées





La force du transport ferroviaire

Une réponse concrète pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Avec près d'un tiers des émissions nationales, le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 — soit 2 tonnes de CO₂e par personne et par an contre plus de 9 tonnes aujourd'hui

— le report modal vers le ferroviaire est une priorité. Le train incarne une solution de mobilité durable : il assure environ 10 % des transports de voyageurs et de marchandises, tout en ne représentant que moins de 1 % des émissions du secteur. Le train émet






en effet entre 70 % et 90 % de CO₂e en moins que la voiture ou l'avion, un levier clé pour réussir la transition écologique.

Détail des émissions de GES par type de train par passager-kilomètre en France.*

	Maintenance	Usage	Fabrication	Total
TGV	0,4g	2,5g	0,6g	3,5 g
Intercités	1,3g	5,1g	0,3g	6,7 g
Transilien	1,1g	6,3g	4,9g	12,3 g
TER	1,2g	19,4g	3,2g	23,8 g

* Pour modes transports SNCF, valeurs 2024 pour partie usage, fabrication et maintenance (les émissions liées à la maintenance incluent uniquement les consommations d'énergie utilisées pour la maintenance de nos trains).

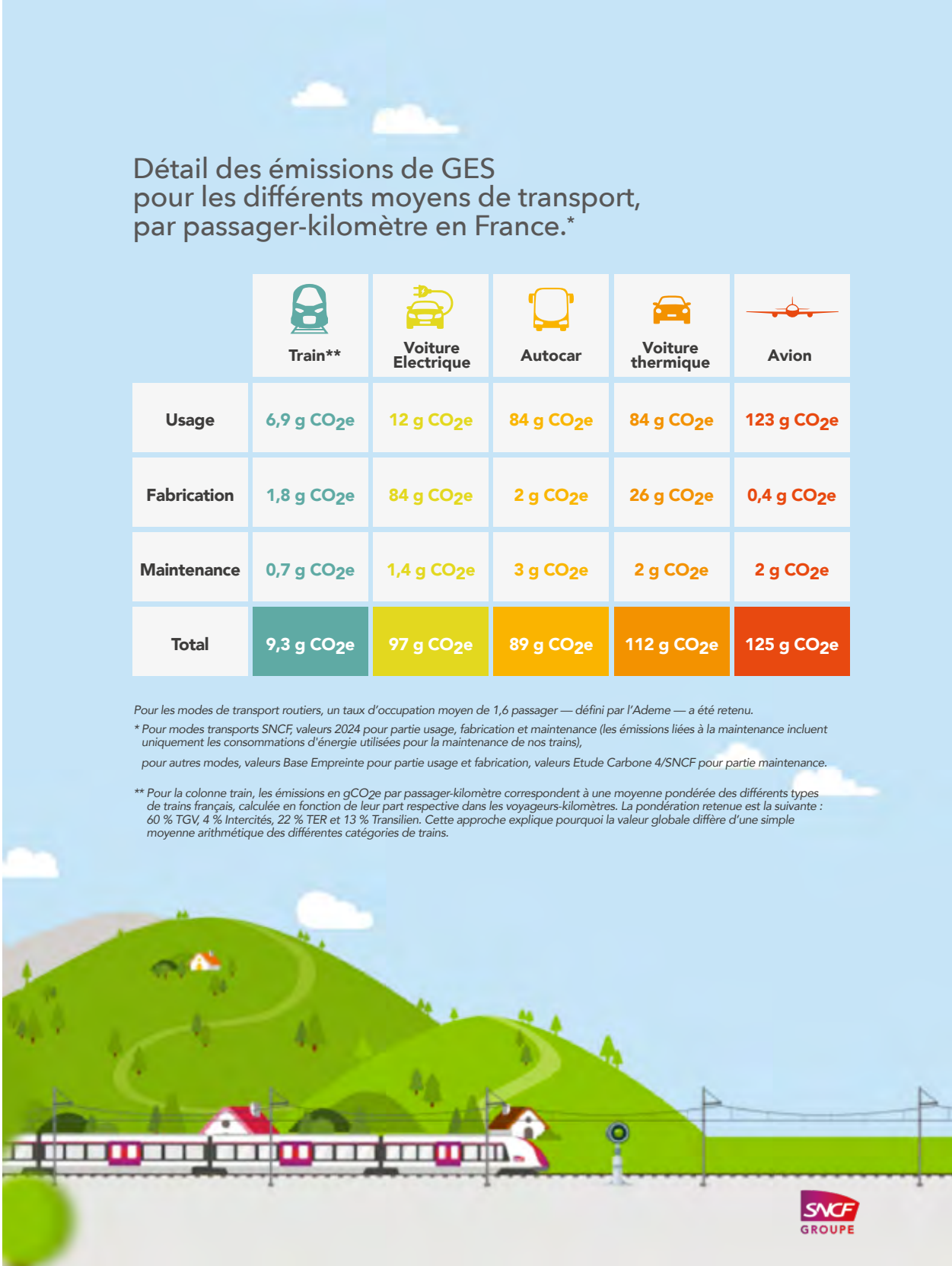
Détail des émissions de GES pour les différents moyens de transport, par passager-kilomètre en France.*

	 Train**	 Voiture Electrique	 Autocar	 Voiture thermique	 Avion
Usage	6,9 g CO ₂ e	12 g CO ₂ e	84 g CO ₂ e	84 g CO ₂ e	123 g CO ₂ e
Fabrication	1,8 g CO ₂ e	84 g CO ₂ e	2 g CO ₂ e	26 g CO ₂ e	0,4 g CO ₂ e
Maintenance	0,7 g CO ₂ e	1,4 g CO ₂ e	3 g CO ₂ e	2 g CO ₂ e	2 g CO ₂ e
Total	9,3 g CO ₂ e	97 g CO ₂ e	89 g CO ₂ e	112 g CO ₂ e	125 g CO ₂ e

Pour les modes de transport routiers, un taux d'occupation moyen de 1,6 passager — défini par l'Ademe — a été retenu.

* Pour modes transports SNCF, valeurs 2024 pour partie usage, fabrication et maintenance (les émissions liées à la maintenance incluent uniquement les consommations d'énergie utilisées pour la maintenance de nos trains), pour autres modes, valeurs Base Empreinte pour partie usage et fabrication, valeurs Etude Carbone 4/SNCF pour partie maintenance.

** Pour la colonne train, les émissions en gCO₂e par passager-kilomètre correspondent à une moyenne pondérée des différents types de trains français, calculée en fonction de leur part respective dans les voyageurs-kilomètres. La pondération retenue est la suivante : 60 % TGV, 4 % Intercités, 22 % TER et 13 % Transilien. Cette approche explique pourquoi la valeur globale diffère d'une simple moyenne arithmétique des différentes catégories de trains.



Sobriété et amélioration du mix énergétique, le duo gagnant

Assurer chaque jour la circulation de 15 000 trains à travers le territoire, ainsi que l'alimentation des 3 000 gares et des nombreux sites industriels et tertiaires, représente un besoin énergétique considérable. En 2024, la consommation énergétique totale du groupe SNCF s'est élevée à **18,6 TWh**. Près de la moitié – soit plus de **9 TWh** – correspond à la consommation d'électricité, ce volume équivalant environ à la production annuelle d'un réacteur nucléaire. Cela représente près de 2 % de la consommation nationale d'électricité sur 2024. Ce niveau fait de la SNCF le premier consommateur industriel d'électricité en France. Conscient des enjeux, la SNCF déploie un ensemble d'initiatives visant à optimiser sa consommation et à accélérer la transition énergétique.

Anticiper pour mieux maîtriser la consommation

Dans le but de renforcer la gestion de sa consommation énergétique, la SNCF a lancé en 2019 le projet Energy Need Forecast, en collaboration avec ITNOVEM. Ce dispositif innovant repose sur l'analyse de données telles que l'historique du trafic, le tonnage et les conditions météorologiques,

afin d'anticiper avec une plus grande précision les besoins en électricité des motrices. Grâce à cette approche, le groupe peut mieux prévoir ses besoins énergétiques et ainsi, s'engager sur des contrats à long terme pour sécuriser l'approvisionnement en électricité nécessaire à la traction ferroviaire. Dans un contexte de forte volatilité des marchés de l'énergie, cette stratégie permet de garantir la continuité de l'approvisionnement tout en optimisant les coûts.

SNCF Renouvelables

Le groupe a créé la filiale SNCF Renouvelables afin de renforcer son autonomie énergétique et contribuer à la transition vers un modèle plus durable. L'objectif est ambitieux : couvrir d'ici 2035 **entre 15 % et 20 %** de la consommation électrique du groupe grâce à l'autoproduction d'énergie solaire. Pour y parvenir, la SNCF prévoit d'équiper en panneaux photovoltaïques environ 1 000 hectares d'emprise ferroviaire.

Les contrats d'achat d'électricité verte

Pour verdir son mix énergétique, la SNCF renforce le recours aux Power Purchase Agreements (PPA).

Avec deux nouveaux contrats signés en 2024, le groupe en compte désormais **18**, permettant l'achat direct d'électricité solaire et éolienne. Ces contrats soutiennent l'objectif de SNCF Voyageurs : atteindre 40 à 50 % d'électricité verte pour l'alimentation des trains d'ici 2026 (soit environ 1 100 GWh). En plus de favoriser le développement de nouvelles capacités de production renouvelable (contrairement aux achats sur le marché spot), les PPA permettent de sécuriser les prix sur le long terme et réduisent la dépendance à la volatilité des marchés.

Optimisation énergétique des trajets et des phases d'arrêt

SNCF Voyageurs accompagne les conducteurs dans l'adoption de l'écoconduite. Il s'agit d'optimiser l'effort de traction en tenant compte du relief et des contraintes d'exploitation, permettant ainsi une réduction de la consommation d'énergie. En temps réel, l'outil SIRIUS Next guide les conducteurs sur la vitesse optimale, les moments de coupure de traction et les phases de réaccélération. Parallèlement, des dispositifs d'éco-stationnement, limitent la consommation d'énergie lors des phases d'arrêt. Grâce à ces initiatives, SNCF Voyageurs a réduit ses émissions de 22 000 tCO₂e en 2024 par rapport à 2022.



15 000 trains/jour
3 000 gares



9 TWh
d'électricité consommée
annuellement



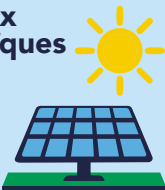
2% de la
consommation
nationale
d'électricité sur 2024

Prévision et maîtrise Energy Need Forecast

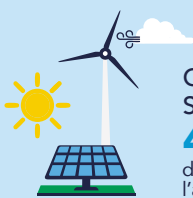


1,000 hectares
de panneaux
photovoltaïques

Objectif 2035
15 à 20 %
d'autoproduction
d'énergie solaire



Achat d'énergie

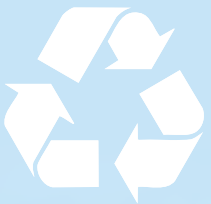


Objectif 2026
SNCF Voyageurs
40 à 50 %
d'électricité verte pour
l'alimentation des trains

Écoconduite et optimisation énergétique



En 2024
-22 000 tCO₂e
Versus 2022





03 Financement responsable de nos actifs d'avenir

Le groupe SNCF a lancé dès 2016 un ambitieux programme d'obligations vertes, et s'impose comme le premier émetteur de Green Bonds du secteur des transports et de la logistique.

Une nouvelle année vers un financement 100% durable

Faits marquants concernant l'activité Green Bond en 2024

Le Groupe a émis pour un montant total de 1,6 Mds d'euros via des émissions vertes notables telles que :

- Émission publique benchmark : En mars 2024, SNCF Group a réalisé une émission obligataire d'un montant de 1 Md€, à taux fixe, d'une maturité de 10 ans.
- Émissions en francs suisses : le Groupe a diversifié sa base d'investisseurs en émettant deux obligations en CHF pour un montant total de 150 M€.

Un précurseur du financement vert reconnu par ses pairs

Depuis 2016, année du 1^{er} Green Bond du Groupe, plusieurs opérations ont été réalisées pour atteindre à la fin de l'année 2024 un montant total de 11,8 Mds€ soit 36% de la totalité des émissions de dette réalisée par le Groupe sur la période.

Par ailleurs, le Groupe respecte les standards exigeants en matière de financements verts et est considéré comme une référence mondiale dans le secteur des transports, et les émissions obligataires lancées par SNCF respectent les Green Bond Principles (GBP) et bénéficient de la certification de la Climate Bonds Initiative (CBI), délivrée par ISS-corporate.

- Placement privé : En octobre 2024, le Groupe a effectué un placement privé vert de 150 M d'€ avec la Banque européenne d'investissement, en répondant aux exigences strictes de la taxonomie européenne.

SNCF s'est vue décerner de nombreux prix :

- en 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,
- et en septembre 2022, une récompense pour son programme Euro Commercial Paper Green, le tout premier financement vert court terme au monde
- en 2023, SNCF s'est vue décerner le prix « Top deal Awards » de CMDportal pour l'émission obligation verte novatrice, soutenant des organisations à but non lucratif.

Enfin, SNCF est également membre fondateur du Corporate Forum for Sustainable Finance, qui regroupe près de 25 émetteurs européens de Green Bond, où elle assure le rôle secretariat général.

L'objectif : 100% finance durable à horizon 2025

La finance durable, et en particulier le marché des obligations vertes, a connu une forte croissance au cours de la dernière décennie. En 2024, les émissions mondiales d'obligations vertes ont dépassé les 400 milliards d'euros, confirmant leur rôle central dans le financement de la transition écologique. Ce marché est devenu incontournable pour de nombreux émetteurs, parmi lesquels le Groupe SNCF figure en première ligne.

Dans ce contexte porteur, le Groupe SNCF a engagé une stratégie 100 % finance durable, visant à convertir à horizon 2025 l'ensemble de ses instruments financiers aux critères de l'investissement responsable, qu'il s'agisse des émissions à moyen-long terme ou des billets de trésorerie. Cette démarche reflète une volonté forte d'aligner ses financements sur des objectifs environnementaux concrets et mesurables.

1 – L'élargissement de la base d'actif :

La SNCF travaille activement au développement de sa base d'actifs éligibles. Son évolution a notamment permis l'acquisition de matériel roulant neuf, mais aussi les investissements de rénovation lourde ou légère, ainsi que les technicentres associés à ces opérations de maintenance.

2 – L'élargissement au financement court terme (Green CP et Green Deposits).

En 2021, la SNCF a lancé la première émission de titres de financement verts court terme conformes aux critères d'allocation des « Green Bond Principles ». Le groupe vise 100% de financement vert court terme en 2025, ce qui comprend également les Green Deposits, intégrés au Green Securities Framework cette même année.

3 – Le verdissement des placements.

À l'horizon 2025, la SNCF souhaite faire converger 100% de ses placements de trésorerie (OPCVM et sicav monétaires et obligataires) vers des placements ISR.

Verdissement des activités financières du Groupe SNCF	2024 (actuel)	2025 (Cible)
SNCF SA		
Financements LT (dette émise)	100%	100%
Financements CT (encours moyen)	100%	100%
Crédit syndiqué	100%	100%
KEOLIS		
Prêt bancaire	100%	100%
Crédit syndiqué	100%	100%
Sustainability-linked Schuldschein (SSD)	100%	100%
EUROSTAR GROUP		
Financements bancaires (en €)	100%	100%



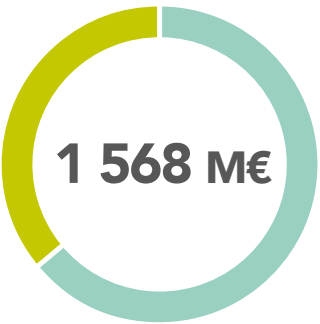
Détail des émissions

Emissions de l'année 2024

Emetteur		SNCF SA				
Rating		A (S&P) / A1 (MOODY'S) / A+ (FITCH)*				
Ticker	ISIN	Devises	Montant émis	Coupon	Issue Date	Echéance
SNCF	FR001400PDB9	EUR	35,000	3,670%	12/04/2024	12/04/2049
SNCF	CH1290870992	CHF	100,000	1,583%	07/02/2024	07/02/2039
SNCF	CH1290870992	CHF	50,000	1,583%	17/04/2024	07/02/2039
SNCF	FR001400TR10	EUR	51,000	3,416%	04/11/2024	04/11/2037
SNCF	FR001400OR98	EUR	1 000,000	3,125%	19/03/2024	25/05/2034
SNCF	FR0013507647	EUR	50,000	0,625%	18/04/2024	17/04/2030
SNCF	FR001400DNU4	EUR	75,000	3,125%	18/01/2024	02/11/2027
SNCF	FR001400DNU4	EUR	50,000	3,125%	09/04/2024	02/11/2027
SNCF	FR001400DNU4	EUR	150,000	3,125%	08/10/2024	02/11/2027

*Notations arrêtées à novembre 2025

Typologie des investisseurs 2024



64 % ■ Investisseurs Dark Green
36 % ■ Autres investisseurs

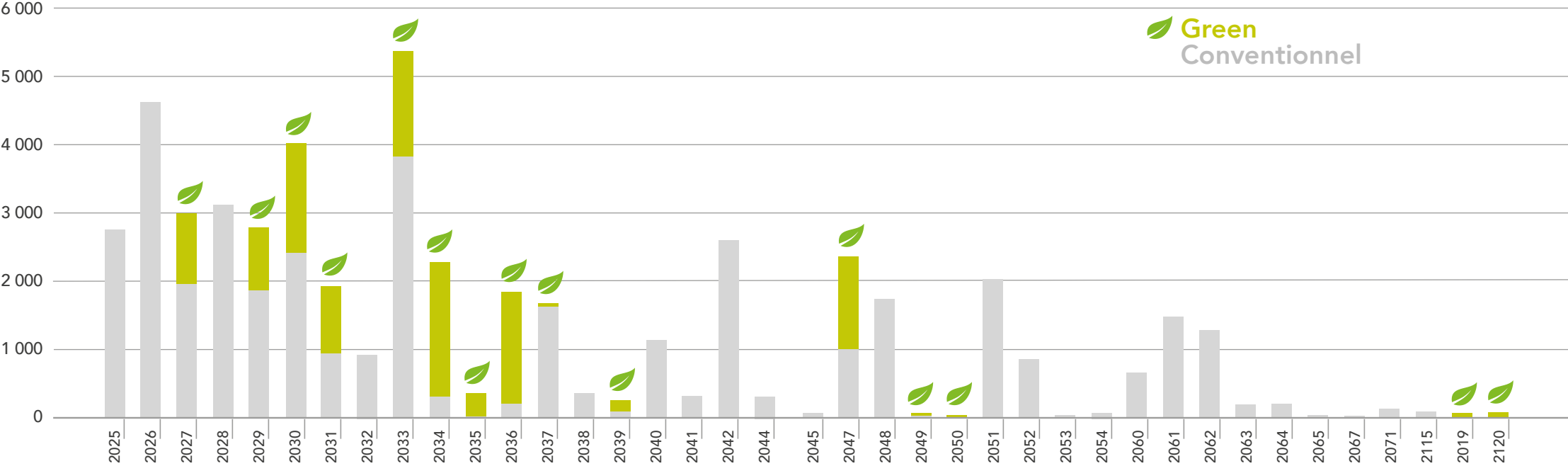
Détail des émissions par zone géographique

RÉPARTITION DES 1 568 M€

Royaume-Uni 134 M€ Scandinavie 41 M€ Asie 24 M€

France 201 M€ UE (Hors France) 682 M€ Suisse 270 M€ Belg./Lux./Pacht. 215 M€

Émissions d'obligations vertes
du Groupe SNCF
en millions d'euros
(au 31 décembre 2024)



Le premier green commercial paper du marché suivant une logique d'allocation des recettes

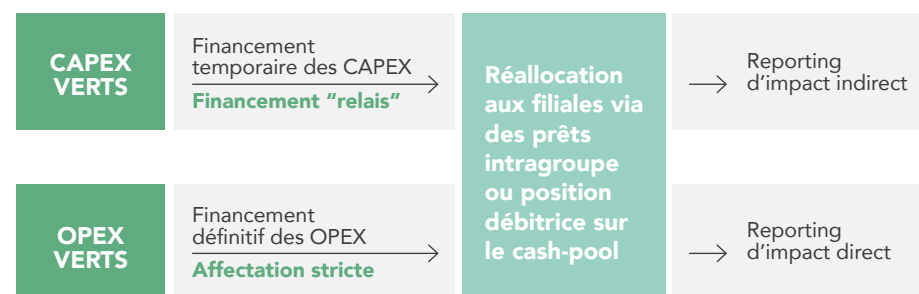
Par ailleurs, SNCF a lancé le 19 octobre 2021, le tout premier financement vert court terme respectant la contrainte d'allocation des recettes ('use-of-proceeds').

D'un montant de 50 M€ et d'échéance 3 mois, cette transaction a vocation à financer les investissements durables du groupe et s'inscrit dans le cadre de sa charte dédiée aux financements verts.

Grâce à ce nouvel instrument financier, le Groupe SNCF prévoit de financer des investissements durables ainsi que des opérations d'exploitation (recyclage, dépollution, contrats d'achat d'énergie renouvelables (PPA EnR), etc.) contribuant à la transition écologique du groupe.

SNCF a développé, en partenariat avec Mirova, ce programme innovant afin de s'assurer qu'il réponde aux exigences d'un investisseur de premier plan spécialisé dans la finance verte. En souscrivant à la totalité de la première émission, Mirova entend contribuer à la réussite et au développement de ce nouveau mode de financement.

Par cette initiative, le Groupe SNCF et la société de gestion Mirova ambitionnent de contribuer à l'essor de la finance verte et de promouvoir les meilleures pratiques afin d'accélérer l'investissement dans la transition écologique.





04 La taxonomie européenne

Un standard européen pour une définition commune de la durabilité et une information fiable et comparable pour les acteurs financiers.

Groupe SNCF

En 2024, l'alignement du chiffre d'affaires progresse de 2 points, grâce notamment à la forte croissance des activités de transport de passagers chez Voyageurs et Keolis. Les CAPEX alignés s'élèvent à près de 3,7 Mds€ représentant 37 % de l'ensemble des investissements du groupe SNCF.

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
Total Groupe SNCF (M€)	43 354	9 875	4 373
% Eligibilité	82%	94%	91%
% Alignement	52%	37%	33%

Actifs sous-jacents relatifs à l'infrastructure

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
% Eligibilité	91%	100%	100%
% Alignement	85%	39%	40%

Actifs sous-jacents relatifs au matériel roulant

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
% Eligibilité	100%	85%	100%
% Alignement	90%	56%	50%





05

Rapport d'allocation

Les obligations vertes favorisent la modernisation des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant, contribuant ainsi à l'édification d'un avenir décarboné.

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.
- **Imperméabilité des enveloppes :** les financements Green Bonds sont associés uniquement aux actifs sur la base desquels ils ont été levés. Il est impossible de financer via Green Bond des actifs autres que ceux-ci.

Evolution de la base d'actifs Green Bond

Initialement conçu pour financer le réseau ferroviaire le plus circulé (UIC 1 à 4), le programme Green Bond a progressivement été élargi. Comme le montre le tableau ci-contre, la base d'actifs comprend désormais les investissements de maintenance du réseau – uniquement sur les sections électrifiées les plus fréquentées (comprenant les UIC 5 et 6 désormais) – ainsi que les projets d'expansion de l'infrastructure ferroviaire. Le matériel roulant est également intégré,

avec l'acquisition de trains neufs, ainsi que les opérations de maintenance lourde et légère, incluant les technicentres associés. Comme évoqué en partie 3 du présent document, le Groupe SNCF reste attentif aux opportunités d'élargissement de sa base d'actif à de nouvelles filiales et à de nouvelles typologies d'actifs, dans la mesure où ces évolutions trouvent une justification environnementale.

Nos catégories d'actifs éligibles



Pour la partie réseau (SNCF Réseau)

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 entièrement électrifié et le plus circulé (lignes faisant partie des groupes UIC 1 à 6).
Catégorie 2	Investissements dans le développement de nouvelles lignes et les extensions de lignes	Projets relatifs aux nouvelles lignes et aux 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...

Pour la partie transport de passager (SNCF Voyageurs)

Catégorie 1	Investissements d'achat de matériel grande vitesse électrique	Projet d'achat de matériel roulant grande vitesse électrique, en tenant compte, au moment du financement Green Bond, de tous les acomptes déjà versés les années précédant la livraison de la rame.
Catégorie 2	Investissements majeurs d'entretien pour le maintien à mi-vie du matériel roulant électrique à grande vitesse et des technicentres associés	Les opérations dites de « mi-vie », réalisées généralement après 15 à 20 ans d'exploitation, ont pour objectif de prolonger la durée de vie des trains. Elles comprennent des travaux de rénovation, de réparations lourdes et de modernisation du matériel roulant. Ces interventions sont assurées par les technicentres industriels, spécialistes de la maintenance lourde.
Catégorie 3	Investissements majeurs de rénovation pour le matériel roulant électrique à grande vitesse et des technicentres associés	Les opérations de « fin de vie » consistent en des rénovations majeures visant à prolonger la durée d'exploitation du matériel roulant à grande vitesse. Le programme « O2D » a été déployé dans ce cadre. Ces interventions sont également réalisées par les technicentres spécialisés en maintenance lourde.
Catégorie 4	Investissements légers de rénovation pour le matériel roulant électrique à grande vitesse et les technicentres associés	Les opérations de maintenance légère concernent l'entretien courant, les réparations et la maintenance préventive du matériel roulant à grande vitesse. Elles sont assurées par les technicentres de maintenance, qui réalisent les interventions régulières nécessaires au bon fonctionnement et à la sécurité des trains.

« En tant que précurseur, le Groupe SNCF est fier de proposer depuis 2016 l'un des programme d'obligations vertes les plus efficaces, robustes, transparents et reconnues sur les marchés de capitaux, qui contribue fortement à atténuer le réchauffement climatique. »

Nicolas MARCHESSAUX

Responsable du Département des Marchés de Capitaux et des Relations Investisseurs

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).

Allocation des fonds en 2024

En 2024, les recettes issues des Green Bonds ont été mobilisées pour financer des investissements de régénération et renouvellement du réseau ferroviaire, mais également pour la première fois l'acquisition de matériel roulant, ainsi que des opérations de maintenance lourde.

Le tableau ci-dessous présente l'allocation des émissions Green Bonds de 2024 en fonction des catégories d'investissements éligibles.

Définitions

- « **Green Assets restant** » : montant des investissements effectivement réalisés.
- « **Allocation Green Bonds** » : allocation par catégories des émissions de l'année.
- « **Green Assets post allocation** » : investissements éligibles non encore financés en 2024.

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.

Investissements SNCF Réseau En (M€)

Total des actifs green disponibles post allocation 1 262 M€

		2022			2023			2024		
Investissements		Green Assets restant	Allocation Green Bonds	Green Assets post allocation	Green Assets restant	Allocation Green Bonds	Green Assets post allocation	Green Assets restant	Allocation Green Bonds	Green Assets post allocation
UIC 1 à 4	Renouvellement et performance	0	0	0	940	805	136	891	0	891
	Voies	0	0	0	595	509	86	574	0	574
	Voies de service / Sites Majeurs	0	0	0	3	3	0	3	0	3
	Signalisation et exploitation	0	0	0	50	43	7	49	0	49
	Commandes Centralisées Réseau	0	0	0	113	97	16	109	0	109
	Traction Electrique	0	0	0	133	114	19	104	0	104
	Ouvrages d'art et ouvrages en terre	0	0	0	46	39	7	53	0	53
	Autres Activités	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UIC 5 à 6	Renouvellement et performance	0	0	0	375	375	0	235	0	235
	Voies	0	0	0	267	267	0	182	0	182
	Voies de service / Sites Majeurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Signalisation et exploitation	0	0	0	9	9	0	5	0	5
	Commandes Centralisées Réseau	0	0	0	23	23	0	2	0	2
	Traction Electrique	0	0	0	37	37	0	24	0	24
	Ouvrages d'art et ouvrages en terre	0	0	0	39	39	0	22	0	22
	Autres Activités	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	1 315	1 179	136	1 126	0	1 126

« Participer au financement du Groupe SNCF par le biais des Green Bonds démontre l'engagement du Groupe à apporter sa pierre à l'édifice de la transition énergétique et écologique, notamment via des investissements dans du Matériel Roulant plus vert, comme le TGV M (-20% de consommation énergétique, -30% de coût de maintenance tout en transportant +20% de personnes). »

Marie-Line GOUABAU-LAURE
Responsable Investissements TGV (SNCF Voyageurs)



Investissements SNCF Voyageurs En (M€)

Depuis 2023, le périmètre Green Bond s’est étendu aux actifs de SNCF Voyageurs.

Total des actifs green disponibles post allocation 353 M€

Investissements	2022			2023			2024		
	Green Assets restant	Allocation Green Bonds	Green Assets post allocation	Green Assets restant	Allocation Green Bonds	Green Assets post allocation	Green Assets restant	Allocation Green Bonds	Green Assets post allocation
Matériel roulant neuf	202	202	0	47	0	47	0	0	0
Rames neuves 3UFC - TO (40 rames)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rames neuves 3UFC - TC (15 rames)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rames neuves 3UFC - MC (15 rames)	202	202	0	47	0	47	0	0	0
Rames neuves TGV du futur (100 rames)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rames neuves Corridor Sud (15 rames)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations industrielles majeures / rames TGV	184	184	0	89	0	89	178	0	178
OPMV Duplex	84	84	0	39	0	39	56	0	56
Rénovation Duplex	100	100	0	50	0	50	52	0	52
Rénovation OUIGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OPMV & Rénov Recompo R duplex / POS	0	0	0	0	0	0	70	0	70
OPMV / Transfo TANGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OPMV / Transfo NEODUPLEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atelier maintenance TGV	0	0	0	0	0	0	40	0	40
TOTAL	385	385	0	136	0	136	217	0	217

Allocation des green commercial paper en 2024

En 2024, la SNCF a émis 24 Green Commercial Paper (Euro CP)

Ces Green CP ont servi au financement temporaire des actifs éligibles aux Green Bonds sur la sphère Réseau. Le transfert aux actifs éligibles s’est effectué au moment de la mise en place des prêts intra-groupe liant SNCF Réseau à SNCF SA pour un montant supérieur au total des financements Green Bond et Green CP réunis.

Les Green CP utilisent les mêmes actifs que les Green Bonds, mais seuls les impacts carbone de ces derniers sont calculés et communiqués dans le reporting Green Securities.

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 2024-2025 du Green Securities Framework est disponible sur le site Internet de SNCF.

La Second Party Opinion, délivrée par ISS-corporate, 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-corporate est également en charge de vérifier, pour la CBI, le respect de cet alignement.



[Green securities framework](#)



[Second party opinion \(SPO\)](#)

Isin	Valeur	Maturite	Montant	Devise
XS2751589768	16/01/2024	20/03/2024	47 000 000	CHF
XS2756997644	29/01/2024	27/02/2024	93 000 000	USD
XS2775051779	27/02/2024	27/03/2024	93 000 000	USD
XS2775889350	26/02/2024	28/05/2024	40 000 000	USD
XS2787827273	14/03/2024	14/06/2024	40 000 000	USD
XS2796488380	27/03/2024	29/04/2024	93 000 000	USD
XS2797247470	28/03/2024	28/06/2024	40 000 000	USD
XS2798194622	02/04/2024	07/06/2024	60 000 000	CHF
XS2803406771	11/04/2024	11/06/2024	40 000 000	EUR
XS2811656151	29/04/2024	28/05/2024	93 000 000	USD
XS2818829454	07/05/2024	08/07/2024	50 000 000	USD
XS2857886332	08/07/2024	09/09/2024	80 000 000	USD
XS2864306944	16/07/2024	16/09/2024	150 000 000	USD
XS2867994001	22/07/2024	22/10/2024	50 000 000	USD
XS2870876674	29/07/2024	27/08/2024	93 000 000	USD
XS2892946604	27/08/2024	28/10/2024	93 000 000	USD
XS2899140482	06/09/2024	21/01/2025	100 000 000	GBP
XS2899528298	06/09/2024	06/02/2025	10 000 000	EUR
XS2905429366	17/09/2024	17/12/2024	45 000 000	USD
XS2927512736	22/10/2024	22/01/2025	50 000 000	USD
XS2930121566	28/10/2024	27/11/2024	67 000 000	USD
XS2931211333	29/10/2024	28/02/2025	50 000 000	USD
XS2931936731	30/10/2024	30/01/2025	30 000 000	GBP
XS2965630564	17/12/2024	14/02/2025	50 000 000	USD



06

Reporting et méthodologie des indicateurs du programme Green Bonds

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.

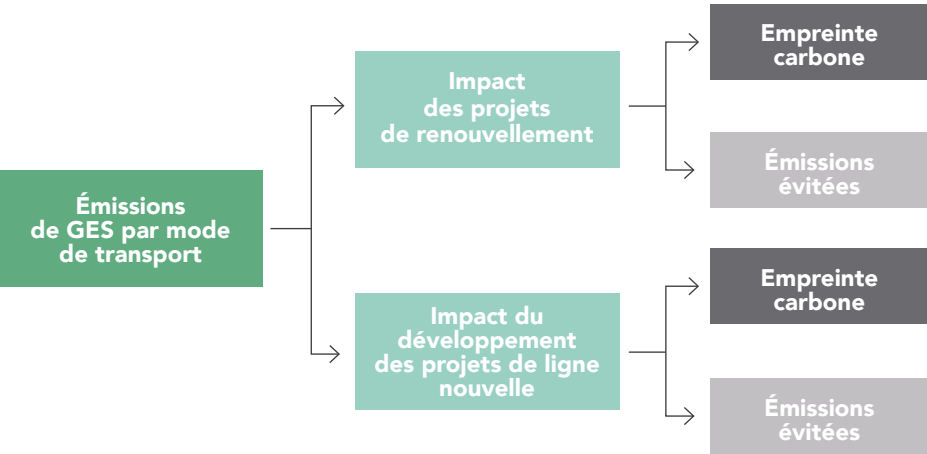
Reporting détaillé par catégories

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 **méthode 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**, selon des méthodes d'analyse carbone existantes.³
- 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.**

Ainsi, 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 de SNCF éligibles aux financements Green Bond, la méthode utilise des valeurs d'extrapolation par million d'euros (M€) investi. Le nombre important de projets réalisé chaque année ne permet pas à l'entreprise de traiter l'impact de chaque projet au cas par cas.

Plusieurs ratios d'extrapolation par million d'euros investi sont établis pour calculer l'empreinte carbone et l'évitement carbone des projets de renouvellement ainsi que des projets de ligne nouvelle. Les ratios utilisés pour cette extrapolation sont susceptibles d'évoluer d'une année à l'autre, en fonction des études menées par SNCF.

Ratios liés à l'empreinte carbone

Les financements Green Bonds pour les projets de renouvellement d'infrastructures ferroviaires 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 88 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 fondé sur l'analyse du report modal de projets de renouvellement, représentatifs financièrement.

En 2024, ce ratio a été calculé sur la base de 32 projets de renouvellement, pour un montant cumulé d'environ 1,5 Mds€. La valeur d'extrapolation utilisée en 2024 était de 158 tCO₂e évitées/M€.

La méthodologie de calcul pour le reporting 2024 est dans la continuité avec les choix méthodologiques du calcul réalisé les années précédentes (facteurs d'émission, valeurs d'induction, croissance des trafics ferroviaires à long terme...).

* ADEME : L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), créée en 1991, est un établissement public à caractère industriel et commercial qui participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

** UIC : L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi une 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.

*** Opérations de Portet – Muret – Boussens et Moulins – St-Germain-des-Fossés.

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 2024 est obtenu en additionnant : l'empreinte carbone des chantiers et le total des émissions évitées par les projets financés par les Green Bonds 2024.

Au total, les Green Bonds 2024 ont permis une réduction de **7,7 Millions de tonnes équivalent CO₂** les émissions de GES du système de transport.

Impact carbone des dépenses de renouvellement financées par les Green Bonds pour l'infrastructure

	Voies	App de voie	IFTE*	Signalisation	OA/TO	TOTAL
Dépenses financées par les Green Bonds 2024 (m€)	779	NR	151	172	78	1 180
Empreinte carbone (en milliers de tCO ₂ eq)						
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	356	NR	14	65	36	470
Émissions évitées (en milliers de tCO ₂ eq)						
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	4 940	NR	955	1 089	496	7 479
Impact carbone (empreinte – émissions évitées) (en milliers de tCO ₂ eq)						
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	-4 584	NR	-941	-1 023	-460	-7 009
Temps de neutralité carbone moyen des projets de renouvellement						
2,68 ANS						

Impact carbone et allocation des fonds (en M€) aux projets éligibles pour le matériel roulant

	Matériel Roulant	Opérations de mi-vie	TOTAL
Dépenses financées par les green bonds 2024 (m€)	202	184	386
Émissions évitées (en milliers de tCO ₂ eq)			
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	212	471	683

Synthèse global des impacts carbone sur la période 2016-2024

Entre 2016 et 2024, le programme Green Bond de SNCF a permis d'éviter **58,4 millions de tonnes de CO₂e sur 40 ans**. Cela correspond à l'empreinte carbone annuelle de près de **178 000 français***.

Les investissements dans le réseau ferré contribuent notamment à accroître la part de rails recyclés (96%) mais aussi le volume de ballast réemployé (375 000t).

* Selon le SDES, l'organisme français de statistiques publiques pour l'environnement, l'énergie, les transports et le logement, l'empreinte carbone 2024 atteint 8,2 tonnes par personne.

Allocation des fonds aux projets éligibles en millions d'euros pour l'infrastructure

	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
2021	285	12	17	47	0	361
2022	369	27	51	52	0	499
2023	1 388	240	306	175	0	2 109
2024	779	151	172	78	0	1 180
TOTAL	7 872	884	1 645	688	175	11 264 *

* Certains projets peuvent être financés ou refinancés.

Impact carbone des projets de renouvellement et de développement (en KT CO₂e) pour l'infrastructure

	Voies	IFTE	Signalisation	OA/TO*	Développement	TOTAL
2016	-2 326	-90	-312	0	-190	-2 918
2017	-4 500	-179	-671	-332	0	-5 682
2018/19	-12 072	-1 501	-2 785	-816	0	-17 174
2020	-5 876	0	-1 261	-469	0	-7 606
2021	-1 461	-66	-88	-241	0	-1 856
2022	-1 892	-148	-265	-267	0	-2 573
2023	-8 422	-1 541	-1 881	-1 055	0	-12 899
2024	-4 584	-941	-1 023	-460	0	-7 009
TOTAL	-41 134	-4 466	-8 287	-3 640	-190	-57 717

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

* Pour l'infrastructure

* Pour l'infrastructure



Liste des émission Green Bonds en vie



Ticker	ISIN	Devises	Montant émis	Coupon	Date d'émission	Echéance
SNCF	FR001400Z081	HKD	434 000 000	4,139	16/04/2025	16/04/2035
SNCF	FR001400YNT2	EUR	600 000 000	3,625	03/04/2025	03/04/2035
SNCF	FR001400WYL0	GBP	300 000 000	5,875	29/01/2025	29/01/2055
SNCF	FR001400WZV6	HKD	620 000 000	4,45	28/01/2025	28/01/2035
SNCF	FR001400TR10	EUR	51 000 000	3,416	04/11/2024	04/11/2037
SNCF	FR001400PDB9	EUR	35 000 000	3,67	12/04/2024	12/04/2049
SNCF	FR001400OR98	EUR	1 000 000 000	3,125	19/03/2024	25/05/2034
SNCF	CH1290870992	CHF	150 000 000	1,5825	07/02/2024	07/02/2039
SNCF	FR001400J0T4	EUR	300 000 000	3,386	03/07/2023	03/07/2035
SNCF	CH1277028440	CHF	275 000 000	1,985	28/06/2023	28/06/2033
SNCF	FR001400HIK6	EUR	1 250 000 000	3,375	21/04/2023	25/05/2033
SNCF	FR001400DNU4	EUR	1 025 000 000	3,125	02/11/2022	02/11/2027
SNCF	FR0014003B48	USD	100 000 000	1,85	18/05/2021	19/05/2031
SNCF	FR00140036W9	SEK	500 000 000	0,995	27/04/2021	27/11/2029
SNCF	FR00140033V8	AUD	70 000 000	2,82	28/04/2021	28/04/2036
SNCF	FR0014002PI1	AUD	175 000 000	2,842	31/03/2021	31/03/2036
SNCF	FR00140016Q3	USD	50 000 000	2,457	23/12/2020	23/12/2050
SNCF	FR0013507647	EUR	1 600 000 000	0,625	17/04/2020	17/04/2030
SNCF	FR0013499175	EUR	50 000 000	1,28	27/03/2020	27/03/2120
RESFER	XS2039711929	EUR	100 000 000	1,425	14/08/2019	14/08/2119
RESFER	XS2022425024	EUR	1 500 000 000	0,75	04/07/2019	25/05/2036
RESFER	XS1938381628	EUR	850 000 000	0,875	22/01/2019	22/01/2029
RESFER	XS1648462023	EUR	1 350 000 000	2,25	20/07/2017	20/12/2047
RESFER	XS1588061777	EUR	1 000 000 000	1,875	30/03/2017	30/03/2034
RESFER	XS1514051694	EUR	900 000 000	1	09/11/2016	09/11/2031

Rapport d'assurance de KPMG

Rapport d'assurance modérée sur une sélection d'informations publiées dans le rapport « Green Securities Report 2024 » relatif aux émissions obligataires « Green Bonds » et « Green Commercial Papers » réalisées par SNCF S.A.

En notre qualité de tiers indépendant, désigné par la société SNCF S.A. (ci-après la « Société »), et en réponse à votre demande, nous avons mené des travaux visant à formuler une conclusion d'assurance modérée sur les informations vérifiées présentées en Annexes (les « Informations »), détaillées dans le « Green Securities Report 2024 » (le « Rapport ») de la Société, disponible sur le site internet de la Société et établies conformément au Référentiel défini ci-après.

Ce Référentiel est composé des documents suivants :

- Le « **Green Securities Framework** » (le « **Framework** ») développé par SNCF S.A. pour l'émission des Green Bonds et Green Commercial Papers, et repris dans les « **Second Party Opinion** » délivrées par le cabinet ISS ESG ; 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.

Les Informations ont été préparées dans le cadre du Framework développé par la Société, et conformément à la base de préparation exposée dans le Rapport, disponibles sur le site internet de la Société¹.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en oeuvre, telles que décrites dans la section « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que les Informations ont été préparées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au Framework et à la base de préparation exposée dans le Rapport, disponibles sur le site internet de la Société.

Préparation des Informations

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les informations relatives à la durabilité permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, qui peuvent affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps.

Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Framework et à la base de préparation exposée dans le Rapport.

Responsabilité de la Société

Il appartient à la direction de :

- sélectionner ou établir des critères appropriés pour la préparation des Informations ;
- sélectionner les projets éligibles au regard des critères d'éligibilité ;
- préparer les Informations conformément au Framework et à la base de préparation exposée dans le Rapport ;
- ainsi que mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement des Informations, ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Notre responsabilité

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer une conclusion d'assurance modérée sur le fait que les Informations sont exemptes d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait qu'elles aient été préparées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au Framework et à la base de préparation exposée dans le Rapport.

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation desdites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Il ne nous appartient pas de :

- Remettre en cause les critères d'éligibilité définis dans le Framework, et, en particulier, nous ne donnons aucune interprétation des termes de ce Framework ;
- Formuler une conclusion sur l'utilisation effective des fonds alloués aux projets éligibles après que ces fonds aient été alloués ;
- Remettre en cause la méthode de calcul décrite dans le Guide Méthodologique et développé par SNCF S.A. avec le bureau d'études Carbone 4.

Normes professionnelles appliquées

Nous avons réalisé une mission d'assurance modérée conformément à la norme internationale ISAE 3000 (révisée)² et à la norme internationale ISAE 3410³.

Moyens et ressources

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à une équipe indépendante et pluridisciplinaire ayant une expérience en matière de développement durable et de responsabilité sociétale.

Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

En procédant à cette évaluation des risques, nous avons pris en compte le contrôle interne de la Société relatif à l'établissement des Informations afin de définir des procédures appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une conclusion sur le fonctionnement efficace du contrôle interne de la Société.

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée.

1. Disponible sur le site internet de SNCF : <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance/green-bonds>
2. ISAE 3000 (révisée) – Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information
3. ISAE 3410 – Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements

Nos travaux ont consisté à :

- identifier et mener des entretiens auprès des personnes responsables de la collecte des Informations, auprès des directions en charge des processus de collecte des informations et, le cas échéant, des personnes responsables des procédures de contrôle interne et de gestion des risques ;
- apprécié le caractère approprié des procédures de reporting utilisées par la Société pour établir les Informations au regard de leur pertinence, leur exhaustivité, leur fiabilité, leur neutralité et leur caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;

- vérifier l'existence des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société ;
- vérifier la concordance des Informations avec la comptabilité et les données sous tendant la comptabilité ;
- examiner les processus utilisés pour la collecte, l'agrégation, le traitement, le suivi et le contrôle des données, en particulier les procédures relatives à l'allocation des fonds au 31 décembre 2024 ;

- sur la base d'un échantillon représentatif de projets :
 - vérifier le caractère éligible de ces projets au regard des critères d'éligibilité définis dans le Framework ;
 - vérifier la concordance des montants des projets au 31 décembre 2024, avec la comptabilité et les données sous tendant la comptabilité ;
- vérifier que le montant des fonds alloués aux projets est inférieur ou égal au montant de ces projets au 31 décembre 2024 ;

- vérifier sans la remettre en cause, la correcte application de la méthodologie du calcul de l'impact carbone des projets Green Bonds décrite dans le Guide Méthodologique, en rapprochant notamment :
 - les données d'entrée du fichier de calcul développé par SNCF S.A. et le bureau d'étude Carbone 4 avec les fonds alloués au 31 décembre 2024, ventilés par catégories de projets éligibles ;
 - les autres documents sources qui nous ont semblé nécessaires aux calculs ;
 - les résultats du fichier de calcul avec l'indicateur « Impact carbone affecté aux dépenses financées par les Green Bonds » au 31 décembre 2024

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 et Green Commercial Papers, respectant eux-mêmes les critères du Climate Bonds Standard	« Certification et vérification des impacts » en page 48 du Reporting	Green Securities Framework § « Use of proceeds »
L'allocation des fonds levés lors des émissions des Green Bonds et Green Commercial Papers à des projets éligibles	Tableaux disponible au paragraphe « Allocation des fonds en 2024 » en pages 44, 45, 46 et 47 du Rapport	Green Securities Framework § « Use of Proceeds » et § « Process for project evaluation and selection »
La description de la politique de gestion des fonds	« Gestion des fonds » en pages 44 du Rapport	Green Securities Framework § « Management of proceeds »
L'indicateur « Impact carbone des dépenses de renouvellement financées par les Green bonds »	Tableau disponible au paragraphe « Investissements dans des projets de maintenance, de modernisation et d'efficacité énergétique du système ferroviaire » en page 54 et 55 du Rapport, les investissements dans l'achat des matériels roulants TAGV, leur maintenance lourde et légère et les investissements dans les technicentres permettant cette maintenance" en pages 44, 46, 54 et 55.	Guide Méthodologique

Les procédures mises en oeuvre dans le cadre d'une mission d'assurance modérée sont moins étendues que celles requises pour une mission d'assurance raisonnable ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Ce rapport a été préparé dans le contexte décrit ci-dessus et ne peut être utilisé, distribué ou mentionné à d'autres fins.



07

Pour aller plus loin

Retrouvez toute la documentation
"Finance Durable" sur les sites de SNCF SA

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



Le Green Securities Framework

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



Politique RSE Groupe SNCF

L'ensemble des KPIs RSE du Groupe sont disponibles sur une seule page



Nos Indicateurs ESG

La méthodologie du programme Green Bonds



La méthodologie du programme Green Bonds

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 et 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 observe 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.

