

Green securities Framework **2025-2026**







Objectif du document

Ce document a pour vocation d'informer les investisseurs du Groupe SNCF sur la politique de financement durable mise en oeuvre, les dispositifs de suivi associés, les règles et normes de marché auxquelles le Groupe se conforme, ainsi que sur les impacts environnementaux (carbone) et sociaux (RSE) liés au financement d'actifs éligibles.

Ce **Green Securities Framework** regroupe à la fois le cadre des obligations vertes (« Green Bond Framework ») et celui des billets de trésorerie verts (« Green CP Framework »), en un seul document consolidé. Il couvre ainsi l'ensemble des instruments de financement vert émis par le Groupe SNCF.

Ce cadre est conçu selon les meilleures pratiques de marché, notamment les « Green Bond Principles » de l'ICMA et le standard de la Climate Bond Initiative (CBI). Sa conformité est vérifiée annuellement par un Second Opinion Provider (SOP) délivrant une Seconde Opinion (SPO) indépendante. Ce cadre est rendu public.

Justification des émissions

L'émission de titres verts constitue un pilier central de la stratégie de financement du Groupe SNCF, qui réalise 100 % de ses financements et investissements sous format « vert » ou « durable ». Cet objectif, atteint depuis 2025, a vocation à être maintenu dans la durée pour l'ensemble des émissions obligataires et des financements de court terme.

Le Groupe s'inscrit dans une trajectoire climatique ambitieuse, alignée avec les objectifs de l'Accord de Paris. Il vise une réduction de 30 % de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) sur les scopes 1 et 2 d'ici 2030, par rapport à 2015, pour ses activités de transport. La Science Based Targets initiative a par ailleurs validé en 2025 une trajectoire alignée avec un scénario de réchauffement limité à 1,5°C, incluant une réduction de 42 % des émissions sur les scopes 1 et 2 entre 2022 et 2030, ainsi que des objectifs complémentaires sur le scope 3.

Dans ce contexte, les titres verts contribuent directement au financement de projets participant à la décarbonation des activités du Groupe et à la transition vers une économie bas carbone.

Présentation du Groupe SNCF

Acteur incontournable de la mobilité en Europe, le Groupe SNCF intervient sur l'ensemble des segments du marché des transports. S'appuyant sur son cœur de métier ferroviaire, son savoir-faire technique, ses atouts écologiques et sa capacité à se réinventer dans un environnement en mutation rapide, le Groupe SNCF place l'intérêt général au cœur de sa stratégie, au service de ses clients et des territoires. Le Groupe ambitionne un impact positif sur son écosystème, à la fois environnemental et territorial. La promotion de l'égalité des chances est centrale dans sa raison d'être :

« La mission de service public du Groupe SNCF est claire : offrir à chacune et chacun une mobilité fluide, accessible et durable. Cette ambition contribue directement à l'équilibre des territoires et au renforcement de la cohésion nationale. Dans un monde marqué par de profondes évolutions sociétales et environnementales, le Groupe est appelé à jouer un rôle de premier plan. Il démontre, année après année, sa capacité à s'adapter, tout en demeurant fidèle à ses engagements fondamentaux. Cette dynamique se concrétise notamment par la capacité à investir massivement, l'exigence en matière de sécurité et le renforcement de l'attractivité du transport ferroviaire, afin de répondre aux attentes du plus grand nombre. »

Jean Castex

Président-Directeur Général du Groupe SNCF



Le Groupe est composé de cinq grandes filiales aux identités distinctes :

SNCF Réseau : gestion, entretien et modernisation de l'infrastructure ferroviaire et des gares.

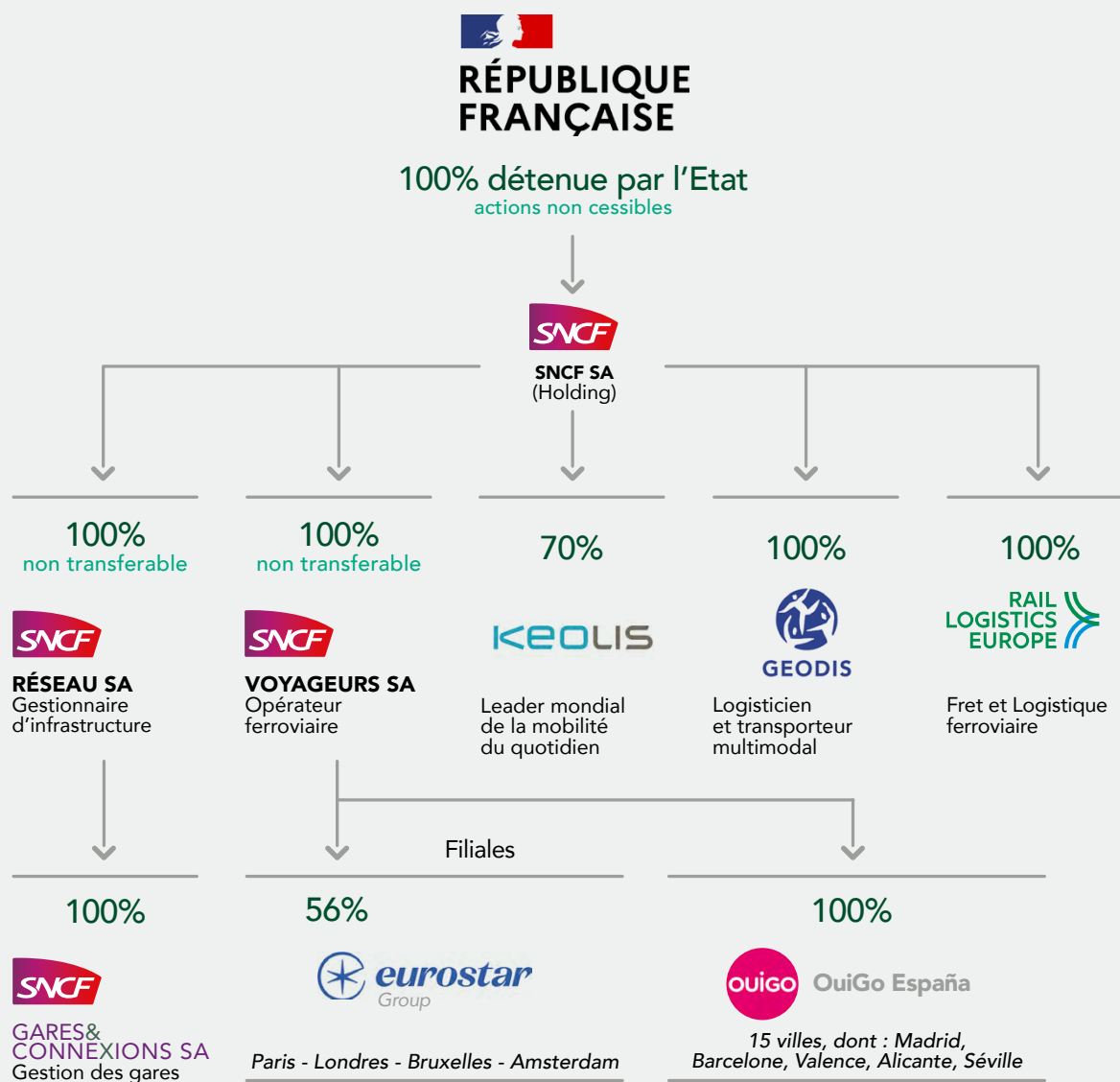
SNCF Voyageurs : transport de voyageurs (TGV, TER, Transilien, OuiGo, Eurostar, OuiGo España).

KEOLIS : transports publics et urbains en France et à l'international.

Rail Logistics Europe : activités de fret ferroviaire et logistique.

GEODIS : logistique et transport international de marchandises.

Ces entités sont toutes pilotées par SNCF SA, société anonyme à capitaux 100 % publics (Etat français), qui agit en tant que société mère du Groupe. Elle garantit son unité stratégique, financière et organisationnelle.



Source : Rapport annuel 2024

Chiffres clés 2025

En 2025, le Groupe SNCF a réalisé **un chiffre d'affaires de 43 milliards d'euros**, un **EBITDA de 7,6 milliards d'euros**, ainsi que des investissements totaux – tous financements confondus – à hauteur de **11 milliards d'euros (CAPEX)**, principalement consacrés au système ferroviaire en France. **Le niveau d'endettement est resté maîtrisé, s'établissant à 24,3 milliards d'euros.**



Pour en savoir plus sur les activités du Groupe, veuillez vous référer aux documents suivants :

[Rapport annuel 2025 – Groupe SNCF](#)

[SNCF Immobilier - filiale SNEF](#)

[Investor presentation](#)

[GEODIS](#)

[SNCF site web – Finance](#)

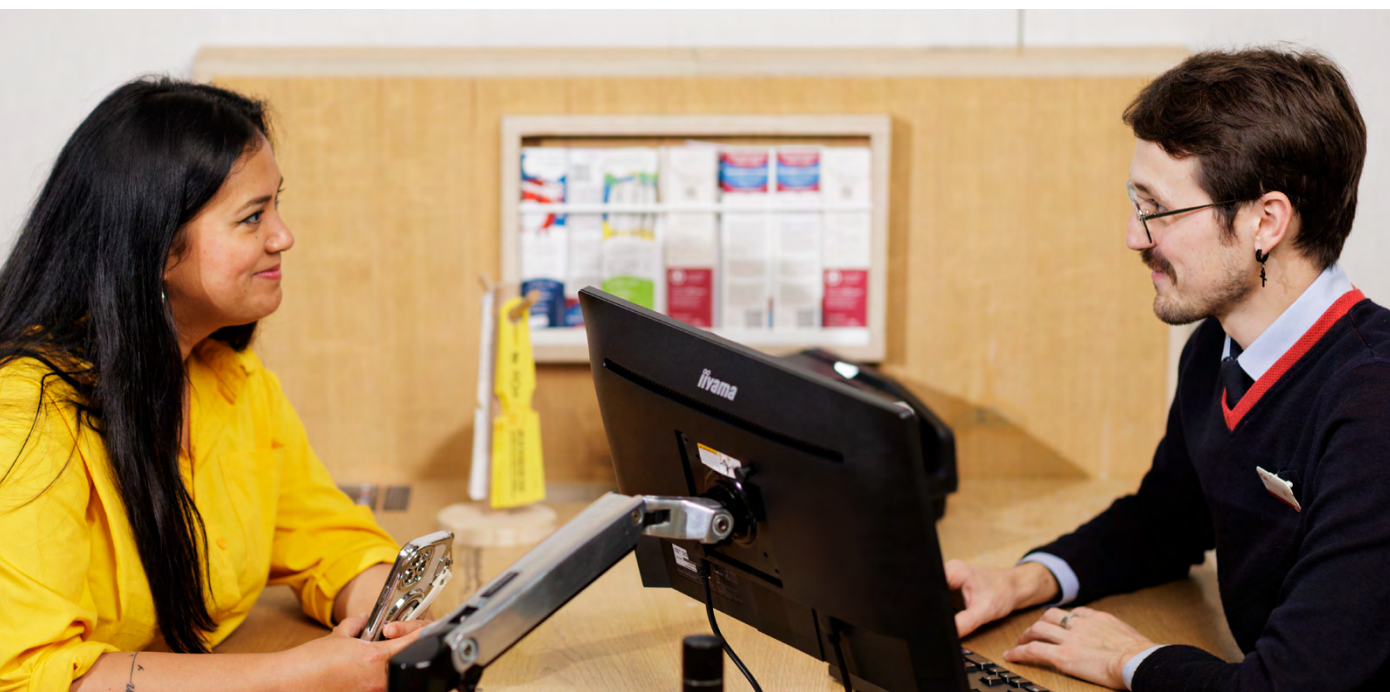
[KEOLIS](#)

[SNCF Rail Logistics Europe](#)

[SNCF Voyageurs](#)

[SNCF Réseau](#)





L'engagement ESG du Groupe SNCF

Le monde contemporain est confronté à quatre grandes crises structurelles :

Une crise climatique, nécessitant des transformations profondes des comportements individuels et collectifs ;

Une crise territoriale, marquée par des inégalités de développement entre les régions, engendrant des déséquilibres en matière de croissance, de fiscalité et de couverture des services publics ;

Une crise sociale et de l'emploi, une conséquence de la crise territoriale, qui se traduit par des difficultés d'accès à l'emploi et des écarts de revenus, freinant l'adoption de modes de vie plus durables ;

Des crises sanitaires de plus en plus fréquentes, liées à la croissance de la population, à sa concentration urbaine et à l'intensification des échanges de biens et de personnes, avec des effets durables sur les plans économique, social et culturel.

Les engagements du Groupe en matière de performance extra-financière sont détaillés dans le Rapport de durabilité, du Rapport de gestion consolidé annuel.

Face à ces enjeux, le Groupe SNCF apporte des réponses fortes et structurées :

Changement climatique, un défi majeur : alors que le secteur des transports représente 34 % des émissions françaises de gaz à effet de serre (GES), le ferroviaire n'en génère que moins de 1 %, tout en assurant 11 % du transport de voyageurs et 9 % du transport de marchandises¹. Pour renforcer cette performance et favoriser la transition vers des modes de transport collectifs, le Groupe SNCF s'engage dans un plan ambitieux de réduction des émissions de CO₂e. Le Groupe vise une baisse de 30 % des émissions de CO₂e liées au

1. Source : Ministères Aménagement du territoire Transition écologique

transport et de 50 % pour les bâtiments d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2015. Ces objectifs s'inscrivent dans la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) de la France et sont alignés avec les engagements de l'Accord de Paris.

Un partenaire naturel engagé dans le développement régional : la relation du Groupe avec les territoires est à la fois naturelle et historique : le transport a toujours contribué à l'ouverture et au développement des régions, des agglomérations et des centres-villes. Cette dynamique est portée par les 11 coordinateurs régionaux du Groupe, dont la mission est de renforcer les liens de proximité avec les acteurs locaux. Les territoires connaissent aujourd'hui de profondes mutations : métropolisation et mondialisation, désindustrialisation régionale, vieillissement de la population, réduction de l'empreinte énergétique, etc. L'ensemble des métiers du Groupe apporte une réponse concrète à ces enjeux, en : soutenant le développement des transports collectifs par la revitalisation des petites lignes régionales historiques, renforçant les capacités des grandes gares tout en assurant leur accessibilité dans des conditions optimales, accompagnant chaque région dans la mise en place de services de mobilité adaptés à ses réalités démographiques, environnementales et financières.

Un engagement social réaffirmé : les responsabilités sociales du Groupe SNCF sont multiples

- **En tant qu'employeur**, le Groupe compte près de 290 000 collaborateurs dans le monde, dont près de 210 000 en France. Il a la responsabilité d'offrir à chacun un cadre de développement professionnel, un environnement de travail protecteur et sécurisant. Dans le cadre de sa promesse employeur, le Groupe doit relever le défi de rendre sa marque attractive pour attirer et fidéliser les talents clés les plus recherchés.
- **En tant qu'acheteur**, le Groupe est un acteur majeur du secteur ferroviaire, tant à l'échelle nationale qu'européenne. Le volume d'achats du Groupe atteint près de 21 milliards d'euros en 2025, dont 84 % en France. Il bénéficie à plus de 20 000 fournisseurs français, majoritairement des PME et ETI, et génère environ 270 000 emplois indirects sur les territoires.
- **En tant que fournisseur de solutions de mobilité**, le Groupe joue un rôle central dans la vie quotidienne de nombreux Français, ainsi que de citoyens d'autres pays. Sa performance opérationnelle et commerciale détermine leur qualité de vie, leur capacité à trouver un emploi, à se rendre chaque jour sur leur lieu de travail ou à accéder à leurs droits. L'amélioration continue des fondamentaux du service n'est donc pas seulement un enjeu de compétitivité, mais aussi une question de justice sociale et d'équité territoriale.
- **En tant qu'entreprise publique**, le Groupe SNCF est au service de la Nation. Il aspire à être utile au quotidien de chaque Français.
- **Depuis 2003, le Groupe SNCF adhère aux 10 principes du Pacte mondial des Nations Unies relatifs aux droits humains**, à la lutte contre la corruption, aux droits du travail et à la protection de l'environnement. Il publie chaque année un rapport de suivi de ses progrès dans ces domaines.



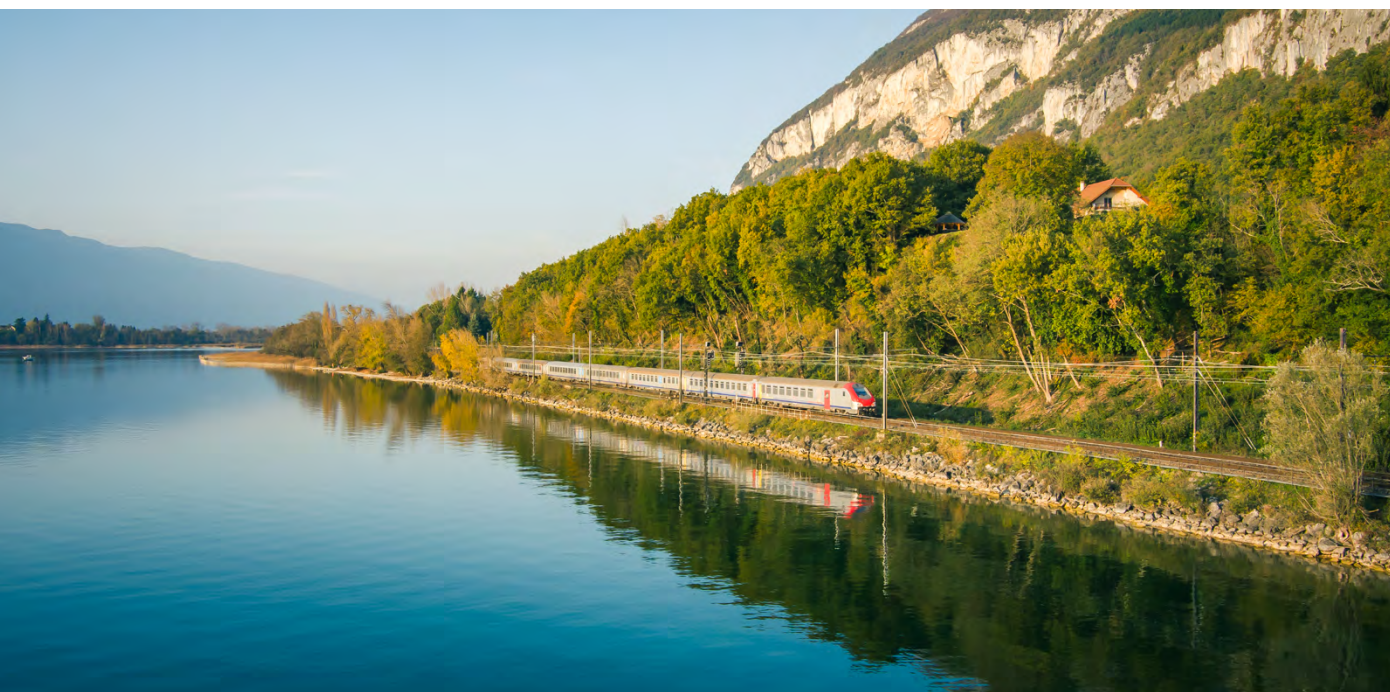
**En savoir plus sur les engagements
du Groupe en matière de RSE**
Rapport de durabilité 2025



- **Depuis 2016**, les obligations vertes (Green Bonds) et les billets de trésorerie verts (Green CPs) émis par le Groupe SNCF contribuent directement, à travers 6 axes d'action, à 14 des 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) définis par les Nations Unies.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS





Le Groupe SNCF et la finance durable

Contexte

La finance durable a connu une croissance exponentielle au cours des dix dernières années, avec des volumes d'émission d'obligations vertes dépassant 400 milliards de dollars depuis plusieurs années. Elle constitue un marché clé pour de nombreux émetteurs, dont le Groupe SNCF.

Entre 2016 et juin 2026, le Groupe SNCF a emprunté 14,3 milliards d'euros via des obligations vertes, ce qui en fait l'un des plus grands émetteurs d'obligations vertes en France et dans le monde (hors émetteurs financiers et souverains).

Nos engagements

Depuis 2025, le Groupe SNCF déploie une stratégie de financement intégralement durable en inscrivant l'ensemble de ses produits financiers (à l'exception des produits dérivés et des comptes à terme) dans une démarche alignée sur les critères de l'investissement responsable. Cette stratégie inclut :

- **des obligations vertes** pour les financements moyen et long terme ;
- **des billets de trésorerie verts** (Green CP) pour les financements court terme ;
- **des Green Deposits** pour les financements court terme ;
- **des placements de trésorerie** intégrant des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).

Politiques et actions

Pour convertir l'ensemble de ses produits financiers, le Groupe s'appuie sur trois leviers principaux :

L'élargissement de la base d'actifs. L'élargissement progressif à de nouvelles catégories d'actifs s'inscrit dans une approche de long terme pour le Groupe. Initialement limité au réseau ferroviaire, le périmètre du Groupe s'est progressivement élargi pour intégrer de

nouveaux investissements verts éligibles aux Green Bonds. Il couvre désormais un ensemble de dépenses d'investissement incluant notamment la modernisation du réseau, l'acquisition de matériel roulant, la prolongation de sa durée de vie, certains travaux en gares, ainsi que des activités de dé-polution/décontamination de sol et de promotion immobilière bas carbone. Dans cette dynamique, et à l'instar de SNCF Réseau, les filiales SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ont développé leurs propres méthodologies et outils de calcul carbone.

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

Le verdissement des investissements. Depuis 2025, le Groupe SNCF a entièrement converti ses placements de trésorerie (OPCVM, fonds monétaires et obligataires) en investissements répondant à des critères d'investissement responsable.

Des impacts positifs pour le climat

Entre 2016 (date de la première émission verte) et 2024, les investissements financés par les obligations vertes ont permis d'éviter près de 58,4 millions de tonnes de CO₂e. Cela représente l'équivalent de l'empreinte carbone de près de 178 000 Français étalée sur 40 ans¹. En moyenne, pour chaque milliard d'euros investi dans le réseau ferroviaire, 4,3 millions de tonnes de CO₂e sont évitées sur 40 ans.

1. Source : Selon le SDES (le service Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement), l'empreinte carbone de 2024 atteint 8,2 tonnes par personne.





Une approche solide

Nos programmes de titres verts s'appuient sur les meilleures pratiques du marché, notamment :

L'allocation des fonds à de nouveaux projets : il est donc impossible de financer un même projet plusieurs fois via des émissions distinctes.

La prise en compte du cycle de vie du produit : les émissions carbone des projets incluent non seulement les émissions directes pendant la phase d'exploitation, mais également un ensemble d'émissions indirectes liées aux phases amont (construction) et aval (recyclage).

Une analyse d'impact complète : dans la mesure du possible, le Groupe SNCF intègre les émissions directes, les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, ainsi que les émissions indirectes amont et aval.

Des hypothèses objectives : notamment en ce qui concerne l'évolution du mix énergétique français ou des facteurs d'émission des modes de transport concurrents. Ces hypothèses sont actualisées chaque année sur la base des dernières études d'organismes de référence externes (ADEME, RTE, etc.).

L'absence de double comptage : le Groupe SNCF applique des règles d'allocation spécifiques afin d'éviter tout double comptage des émissions évitées. Concrètement, cela signifie que, quel que soit le projet ferroviaire financé, 80% des émissions évitées sont attribuées à l'infrastructure et 20% au matériel roulant. L'infrastructure désigne à la fois les actifs éligibles de SNCF Réseau et de SNCF G&C. Dans le cas de projets partiellement subventionnés ou cofinancés, le Groupe SNCF ne comptabilise les émissions évitées qu'au prorata des financements qu'il apporte. Les projets immobiliers constituent pour leur part une enveloppe distincte de celle du pôle ferroviaire. Leurs émissions évitées sont attribuées à 100%.

Par ailleurs, le Groupe SNCF fait certifier chaque année son programme d'obligations vertes selon les meilleurs standards du marché, tels que les Green Bond Principles ou la Climate Bond Initiative, et publie un rapport annuel d'impact des obligations vertes. Ce document est vérifié d'une part par un auditeur externe indépendant de la mission des commissaires aux comptes, et d'autre part dans le cadre d'une Second Party Opinion (SPO).

Désinduction : la méthodologie d'évaluation des investissements dans les infrastructures intègre un principe de « désinduction » appliqué aux LGV éligibles. Selon ce principe, la disparition des offres à grande vitesse n'entraîne pas un report total vers des modes plus polluants (voiture, avion). Une partie de la demande disparaît, correspondant à des déplacements qui ne sont finalement pas effectués.



Programme d'obligations vertes

Utilisation des fonds

Grâce à son offre de mobilité durable, mais aussi à son ancrage territorial en matière d'emploi et de logement, à son soutien au tissu associatif, à ses partenariats avec les organismes de formation et à son accompagnement des start-up locales, le Groupe SNCF est un acteur central de la mise en œuvre des politiques publiques portées par les collectivités. Il entend ainsi contribuer à répondre aux principales préoccupations des Français telles que révélées par la deuxième édition du Baromètre des Territoires : la santé, le pouvoir d'achat et l'environnement.

Conformément à la liste de contrôle pré-émission de l'ICMA, les catégories de projets présentant un impact négatif sont exclues.

Par ailleurs, le train est le mode de transport le plus durable, avec l'empreinte carbone la plus faible. Pour chaque milliard d'euros investi dans l'infrastructure, 4,3 millions de tonnes de CO₂e sont évitées sur 40 ans.

À travers son programme d'obligations vertes, le Groupe SNCF souhaite valoriser ses investissements (CAPEX) à fort impact environnemental, qu'il s'agisse de la maintenance, du renouvellement ou du développement de l'ensemble des composantes du « système ferroviaire » : l'infrastructure – condition préalable à toute circulation – comme le matériel roulant – qui concrétise le potentiel écologique de ce mode de transport.

1. ICMA category (Clean transportation) to the framework

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

Des investissements dans la maintenance, le renouvellement et l'amélioration de l'efficacité énergétique du réseau ferroviaire électrique, portant sur les segments les plus circulés du réseau électrifié (LGV et lignes UIC de catégories 1 à 6)¹.

Investissements destinés à étendre le réseau ferroviaire électrifié sur ces mêmes sections à forte fréquentation.

L'achat de matériel roulant électrique à grande vitesse¹

Le groupe SNCF investit dans du matériel roulant à grande vitesse, tel que le TGV M. Une commande d'environ une centaine de ces rames modernes permettra de réduire la consommation d'énergie de 20 % sur le réseau ferré électrique, pour les sections les plus fréquentées (UIC 1 à 6 et LGV), tout en augmentant la capacité de transport de passagers jusqu'à 20 %.

Maintenance lourde – opérations de mi-vie

Des investissements sont réalisés pour les révisions de mi-vie du parc de matériel roulant électrique à grande vitesse ainsi que pour les technicentres industriels² associés. Il s'agit d'opérations de maintenance lourde après 15 à 20 ans d'exploitation, incluant des rénovations, des réparations majeures et la modernisation du matériel roulant.

Maintenance lourde – opérations de fin de vie

Des investissements sont réalisés pour les révisions en fin de vie du parc de matériel roulant électrique à grande vitesse ainsi que pour les technicentres industriels associés. Cela intègre des programmes spécifiques, connus sous le nom de « O2D » (Opération d'Obsolescence Déprogrammée). Ces programmes ont pour objectif de prolonger la durée de vie des rames de 2 à 10 ans supplémentaires.

Maintenance légère

Les investissements sont également orientés vers des rénovations légères pour le parc de matériel roulant électrique à grande vitesse et les technicentres de maintenance associés. Ces centres sont responsables de l'entretien courant, des réparations et de la maintenance préventive.

Promotion immobilière bas carbone et dépollution des sols

Des investissements sont réalisés dans la promotion immobilière bas carbone, principalement via SNEF (Société Nationale d'Espaces Ferroviaires) et de ses filiales, mais sans limitation à ces seules entités du groupe ferroviaire SNCF.

Les dépenses de dépollution/décontamination des sols sont éligibles, lorsqu'elles ne sont pas imputables au groupe SNCF et qu'elles s'accompagnent d'une ventre en dehors du Groupe. Les montants sont éligibles au titre de la biodiversité, des ressources naturelles et de l'économie circulaire, mais n'entraînent pas d'économie carbone.

1. Pour le transport de voyageurs.

2. Les technicentres industriels assurent la maintenance lourde des trains, généralement effectuée après 15 à 20 ans d'exploitation. Ces opérations incluent des travaux de rénovation, de réparation lourde et de modernisation du matériel roulant.

Gares

Sont éligibles les actifs de gare contribuant à la durabilité du réseau ferroviaire, situés sur des lignes électrifiées (UIC 1 à 6) et destinés à prolonger leur durée de vie.

- **Régénération et correction de la vétusté** : mise en conformité, rénovation des bâtiments voyageurs, quais, abris et équipements techniques.
- **Sécurité et conformité réglementaire** : vidéoprotection, sécurité incendie, désenfumage, mise en conformité électrique, sécurisation des espaces voyageurs.
- **Gares vertes** : éclairage et systèmes CVC performants, rénovation énergétique, panneaux photovoltaïques, gestion des déchets.
- **Accessibilité** : ascenseurs, rampes, bandes podotactiles, rehaussement des quais, équipements PMR.
- **Amélioration des services** : renouvellement du mobilier et des abris, rénovation de la signalétique, écrans et afficheurs, amélioration des espaces d'attente et de la sonorisation.

Suivi et reporting de l'utilisation des fonds

Le montant des fonds alloués après une émission est calculé net des commissions versées au syndicat bancaire. Le Groupe SNCF publiera chaque année le montant total des obligations vertes émises dans son rapport d'allocation et d'impact. L'utilisation des fonds est tracée, et l'allocation des dépenses financées par obligations vertes est communiquée annuellement dans ces rapports.



Catégorie ICMA GBP	Critères d'éligibilité	Activité économique au niveau de l'UE	ODD correspondants
Transport propre	Investissements dans la maintenance, le renouvellement et l'amélioration de l'efficacité énergétique du réseau ferroviaire électrique, pour les sections les plus circulées (UIC 1 à 6 et LGV). 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, tel que le TGV M, pour les sections les plus fréquentées (UIC 1 à 6 et LGV). Investissements de maintenance lourde pour l'exploitation à mi-vie du parc de matériel roulant électrique à grande vitesse et des technicentres associés. Investissements de rénovation lourde pour l'exploitation en fin de vie du parc de matériel roulant électrique à grande vitesse et des technicentres associés. Investissements de rénovation légère pour la maintenance du parc de matériel roulant électrique à grande vitesse et des technicentres associés. Investissements concernant les gares situées sur les sections les plus fréquentées du réseau (UIC 1 à 6). Ils portent sur leur régénération et modernisation, leur mise en conformité en matière de sécurité, le développement de solutions écologiques, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité et des services aux usagers.	3.19 Manufacture of rail rolling stock constituents 6.1 Passenger interurban rail transport 6.2 Freight rail transport 6.3 Urban and suburban transport, road passenger transport 6.14 Rail transport infrastructure 7.1 Technicenters construction 7.2 Renovation maintenance on HSL 7.7 Acquisition and ownership of buildings	 ² 
Immobilier responsable	Investissements concernant la promotion immobilière bas carbone, et la dépollution/dé-contamination des sols.		

Sources : Rapport Financier et de Durabilité 2024 du Groupe SNCF et Green Securities Framework 2023–2024

1) Note – À titre indicatif uniquement. Dans son Rapport Financier Annuel 2023, la SNCF a également déclaré des CapEx alignés sur la taxonomie européenne au titre des activités suivantes : 3.6 : Fabrication d'autres technologies bas carbone (3 M€), 3.19 : Fabrication de composants de matériel roulant ferroviaire (16 M€), 7.2 : Rénovation de bâtiments existants (23 M€), 7.3 : Installation, maintenance et réparation d'équipements améliorant l'efficacité énergétique (19 M€), 7.4 : Installation, maintenance et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les bâtiments (1 M€)

2. Selon l'évaluation d'ISS Corporate dans la Second Party Opinion (SPO) du Green Securities Framework de la SNCF, en date du 12 juillet 2024.



Processus d'évaluation et de sélection des projets

Lors de la sélection des projets éligibles, le Groupe SNCF accorde une attention particulière à l'ensemble des risques sociaux et environnementaux potentiels associés aux projets concernés. Tous les projets doivent combiner un fort bénéfice environnemental avec une pertinence sociale avérée.

Les projets éligibles répondent à une logique environnementale exigeante, résumée selon les principes suivants :

Pour les infrastructures, le Groupe SNCF limite les investissements éligibles aux CAPEX portant sur les segments les plus circulés du réseau électrifié (UIC 1 à 6), et uniquement aux parties déjà électrifiées ou faisant l'objet d'une électrification.

Pour le matériel roulant, le Groupe limite les investissements aux CAPEX relatifs aux rames à zéro émission directe (électriques, hydrogène, etc.), y compris les CAPEX liés à la maintenance du matériel roulant (opérations mi-vie, opérations de fin de vie et maintenance légère) ainsi qu'aux technicentres associés.

Afin d'éviter tout double comptage, le Groupe SNCF ne valorise que les investissements effectivement réalisés, c'est-à-dire les CAPEX nets financés par l'entreprise. Le Groupe applique également des règles d'allocation spécifiques aux CP (Commercial Papers) pour éviter le double comptage des actifs éligibles, même si le calcul des émissions de GES évitées ne s'applique qu'aux obligations vertes et non aux CP.



Le Groupe SNCF se réserve la possibilité d'élargir sa base d'actifs éligibles, sous réserve de la mise en place d'une documentation actualisée (Framework) et de la communication des principales hypothèses utilisées pour le calcul des impacts (*Methodology*).

La Direction Corporate Finance de SNCF SA, en coordination avec les directions Comptabilité & Contrôle de gestion et Développement Durable du Groupe, examinera chaque année l'allocation des projets. Si les projets sont jugés éligibles, ils seront inscrits au Green Bond Register de SNCF SA et feront l'objet d'un suivi pendant toute la durée de leur financement au titre des obligations vertes.

Pour apporter des précisions sur nos processus d'évaluation et de sélection :

1. Les projets éligibles sont sélectionnés en partenariat avec la Direction du Développement Durable, sur la base de leur capacité à éviter des émissions de CO₂e tout en favorisant un transport accessible à tous, conformément au cadre défini (Framework).
2. La Direction Comptabilité et Contrôle de gestion fournit à la Direction Corporate Finance un reporting mensuel des CAPEX éligibles.
3. Les obligations vertes sont émises par la Direction Financière Groupe en fonction des enveloppes d'investissements éligibles identifiées.
4. La Direction Financière Groupe, en partenariat avec la Direction Comptabilité et Contrôle de gestion, assure le reporting annuel sur l'utilisation et la gestion des fonds levés.
5. La Direction Financière Groupe, en partenariat avec la Direction du Développement Durable, assure le reporting sur les impacts environnementaux et sociaux des investissements.

Le Groupe SNCF travaille au développement d'indicateurs et de méthodologies afin d'élargir sa base d'actifs éligibles. Le Groupe s'intéresse notamment à la valorisation de ses actifs immobiliers à usage ferroviaire, tels que les centres techniques ou de maintenance, ainsi qu'à des usages résidentiels.

Le Groupe SNCF doit rendre compte des impacts dans son rapport annuel d'impact. Les prêts intragroupe accordés aux filiales disposant d'actifs éligibles permettent d'établir le lien entre les CAPEX éligibles et le financement par obligations vertes.



Gestion des fonds levés

Grâce à une période de look-back de deux ans, le Groupe est autorisé à financer par obligations vertes l'ensemble des projets éligibles (CAPEX) réalisés au cours des deux dernières années. En d'autres termes, seuls les actifs éligibles engagés sur les deux dernières années sont pris en compte, dans le cadre d'une approche portefeuille.

Le montant levé est communiqué chaque année dans le rapport d'allocation et d'impact.

La période d'allocation des montants émis dans le cadre des obligations vertes est également de deux ans, et chaque année, le Groupe publie le montant alloué, ventilé par typologie de projets.

Concernant le matériel roulant uniquement, dans le cas de paiements anticipés au constructeur ou pour des opérations de rénovation, le Groupe SNCF peut inclure — en plus des CAPEX réalisés l'année de l'émission — l'ensemble des acomptes versés relatifs au matériel roulant, sans contrainte de période look-back. Cette règle reflète la méthode de reporting du Groupe, centrée sur les livraisons d'équipements au cours des deux années précédentes, et non sur les paiements anticipés liés à des livraisons futures. En revanche, le Groupe interdit le financement par obligations vertes des prépaiements qui ne sont pas rattachés à des livraisons effectives d'équipements sur l'année N.

La majorité des émissions d'obligations vertes sont adossées à des actifs existants. Ainsi, les fonds levés sont, dans la plupart des cas, alloués immédiatement aux projets correspondants.

Néanmoins, la gestion temporaire des produits issus du financement vert suit les meilleures pratiques du marché et respecte les recommandations des Green Bond Principles.



En conséquence :

- En attendant l'allocation d'un montant équivalent au produit net de l'émission des obligations vertes à des projets verts éligibles, les fonds sont conservés exclusivement sur les comptes de trésorerie de SNCF SA.
- Le Groupe SNCF interdit l'allocation, même temporaire, des fonds à des projets non éligibles.
- L'intégralité des fonds levés est donc exclusivement utilisée pour des projets éligibles.
- Les obligations vertes sont émises par la société mère, SNCF SA, et un montant équivalent est ensuite réalloué aux filiales sous forme de prêt(s) intragroupe entre la maison mère et la filiale porteuse des actifs. À chaque transfert de fonds verts, le prêt intragroupe est réduit à hauteur du montant transféré. En revanche, un prêt intragroupe reste transférable, qu'il ait été mis en place avant ou après l'émission des obligations vertes.
- En cas de cession ou de sortie d'actifs de matériel roulant, un montant équivalent au produit de la vente doit être réalloué à des projets éligibles. Dans l'attente de cette réallocation, le produit de la vente est conservé en trésorerie.

L'utilisation et la gestion des produits issus des obligations vertes font l'objet d'un examen indépendant par une Second Party Opinion (SPO).

Rapport d'impact et méthodologie

Conformément aux Green Bond Principles de l'ICMA et aux principes de la Climate Bonds Initiative (CBI), et jusqu'à l'allocation complète d'un montant équivalent au produit net des obligations vertes émises, SNCF SA s'engage à fournir, dans l'année civile suivant chaque émission :

Des mises à jour annuelles, publiées sur son site internet, sur les montants alloués aux projets verts éligibles (Green Bond Report),

Les indicateurs d'impact attendus et, lorsque cela est possible, les indicateurs d'impact réels associés aux projets verts éligibles, dans les limites fixées par les contraintes de concurrence ou de confidentialité

Un rapport annuel émis par les auditeurs ou tout autre tiers indépendant mandaté par SNCF SA, attestant de la conformité de SNCF SA, en tous points matériels, aux critères définis pour les projets verts éligibles dans les documents de référence.

Notre reporting présente les caractéristiques suivantes :

Niveau de reporting : Le niveau de reporting est détaillé dans le Green Securities Reporting. L'allocation des fonds est publiée annuellement selon une approche portefeuille, par grandes catégories de dépenses d'investissement éligibles, qu'elles concernent les infrastructures ou le matériel roulant.

Informations reportées : Montants alloués, caractéristiques des obligations vertes, impacts en CO₂, etc.

Fréquence : Annuellement via le Green Securities Reporting.

Périmètre : Ensemble des actifs éligibles et des impacts des actifs financés via les obligations vertes.

Durée : Chaque projet financé est reporté une seule fois dans le rapport annuel correspondant. Les impacts totaux depuis 2016 sont également mentionnés.

Calcul de l'impact carbone : Les impacts carbone (en tonnes de CO₂) sont calculés en suivant un ensemble de bonnes pratiques définies à la page 11, et reposent sur la construction d'un scénario de référence dans lequel l'absence de réalisation des projets éligibles entraînerait : (i) une réduction de la capacité ou de la qualité du transport ferroviaire, (ii) un report modal des usagers du train vers les modes de transport les plus émissifs, (iii) une augmentation globale des émissions du secteur des transports. À l'inverse, la réalisation de l'investissement permet de maintenir un haut niveau de performance du système ferroviaire et de renforcer l'attractivité de ce mode de transport par rapport aux modes concurrents, ce qui contribue à conserver un niveau d'émissions plus faible pour l'ensemble du secteur.

Alignement avec la taxonomie européenne : Depuis 2023, le rapport d'allocation et d'impact mentionne chaque année : (i) les pourcentages d'éligibilité et d'alignement du chiffre d'affaires, des CAPEX et des OPEX du Groupe SNCF avec la taxonomie européenne ; (ii) ainsi que le pourcentage d'actifs éligibles associés aux obligations vertes émises par SNCF SA au cours de l'année.



Méthodologies

Le groupe SNCF a développé des méthodologies spécifiques pour suivre l'impact des projets financés au moyen d'obligations vertes.

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





Programme d'émission de Green Commercial Paper et Green Deposits

Description de ces instruments

Depuis 2025, la totalité des financements et des investissements est effectuée au format « Green » ou « Sustainable ». Le Groupe SNCF a lancé en 2021 son premier programme de billets de trésorerie verts à court terme (Green Commercial Paper – Green CP).

Alors que des billets de trésorerie liés à des objectifs de durabilité (sustainability-linked commercial paper) existent depuis plusieurs années, le Groupe SNCF innove en proposant au marché le premier programme de billets de trésorerie fondé sur une approche «use-of-proceeds». Cette exigence garantit que le financement à court terme reste aligné avec la politique d'investissement durable du Groupe.

En tant qu'instrument de financement, le Green CP du Groupe SNCF s'appuie sur une documentation juridique dédiée, intégrée au programme de financement de l'entreprise, et cible des maturités comprises entre 1 jour et 364 jours.

Ce programme innovant a été développé en partenariat avec Mirova, afin d'en garantir la robustesse et la conformité avec les exigences d'un investisseur de référence spécialisé dans la finance durable.

Le Groupe SNCF publie chaque année le montant total de Green CP émis dans son rapport d'allocation et d'impact.

À fin 2024, SNCF SA a émis 24 billets de trésorerie verts (Green ECP) pour un montant équivalent total de 1,47 milliard d'euros levés. Comme pour les obligations vertes, l'allocation annuelle des dépenses financées est communiquée dans le rapport d'allocation et d'impact.

Par ailleurs, le Groupe SNCF offre aux investisseurs la possibilité de souscrire à (Green Deposits), en affectant des fonds spécifiquement fléchés vers des projets environnementaux durables à travers ses actifs éligibles.

Utilisation des fonds

Les produits issus des Green Commercial Papers (Green CP) et des (Green Deposits) sont uniquement alloués à des actifs éligibles (CAPEX) conformes aux critères de financement définis pour les obligations vertes (voir page 14). Les produits nets issus des Green CP et des dépôts verts émis dans le cadre du Green Securities Framework sont entièrement affectés à ces projets.

Tout comme les obligations vertes, les Green CP reposent sur une période de look-back de deux ans : seuls les actifs éligibles engagés sur les deux années précédant l'émission sont pris en compte. Ces Green CP sont exclusivement liés à l'impact climatique, sans composante sociale.

La gestion des instruments verts de court terme (Green CP et Green Deposits) repose sur une approche méthodologique cohérente. Les émissions sont strictement conditionnées à la disponibilité d'actifs verts éligibles. La gestion des produits issus de ces instruments suit la même logique que pour les obligations vertes, avec un suivi mensuel rigoureux. Chaque mois, un processus de vérification s'assure que le stock d'actifs verts éligibles reste supérieur au volume total en circulation de tous les instruments verts émis (obligations vertes, Green CP et Green Deposits). L'ensemble de ces instruments est pleinement intégré au reporting annuel Green Securities, avec des références d'identification spécifiques, garantissant une transparence totale.

Ainsi, lorsque les fonds sont alloués à des actifs :

L'instrument est utilisé dans le but de préfinancer les actifs CAPEX du Groupe, avant leur refinancement ultérieur via l'émission d'obligations vertes.

Dans ce cas précis, il n'y a pas de consommation définitive des actifs, ceux-ci pouvant être refinancés par un instrument de long terme (obligation verte).

De ce fait, aucun reporting d'impact n'est associé à ce stade, car l'évaluation de l'impact intervient dans un second temps, lors de l'allocation effective des fonds issus des obligations vertes.

Dans ce contexte, le prêt intragroupe utilisé pour transférer les fonds n'est pas consommé de manière définitive. Une fois le remboursement de l'instrument court terme effectué, le prêt intragroupe retrouve sa pleine transférabilité, et ne sera consommé de manière définitive que lors du transfert des fonds issus des obligations vertes.

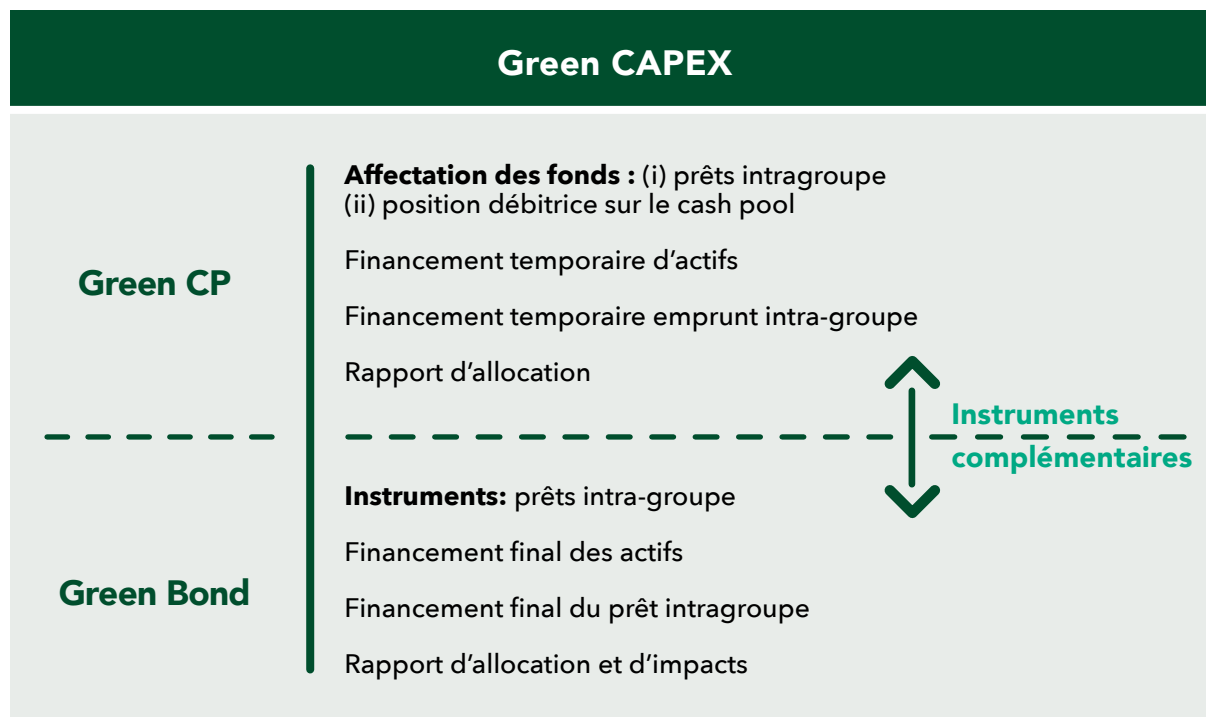
Étant donné que les produits issus des Green ECP / Neu.CP et des obligations vertes peuvent faire référence aux mêmes actifs éligibles, en l'absence de garde-fous stricts, le Groupe SNCF pourrait courir un risque de double financement du même actif via le programme de Green CP et celui d'obligations vertes.

Pour éviter cette situation, un plafond maximal d'émissions de CP est fixé, garantissant qu'à tout moment, le volume des obligations vertes émises en année N et celui des Green CP en circulation au cours de la même année n'excèdent pas le montant total des actifs éligibles disponibles.

Dans des cas extrêmes, du fait d'un volume limité d'actifs disponibles, le Groupe SNCF pourrait être amené à attendre le remboursement de certains Green CP avant de procéder à une émission obligataire, et inversement.

Enfin, les Green CP du Groupe ne prennent pas en compte les économies de carbone (même s'ils en génèrent effectivement), car toutes les économies de CO₂ sont attribuées exclusivement aux obligations vertes.

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 ainsi que la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental du Groupe, révisera chaque année l'affectation des fonds aux projets éligibles 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), sur la base 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 transmet à la Direction Corporate Finance un rapport mensuel des dépenses d'investissement éligibles (CAPEX).
3. Les billets de trésorerie verts sont émis par la Direction Corporate Finance, sur la base des enveloppes éligibles identifiées.
4. La Direction Corporate Finance, en coordination avec la Direction de la Comptabilité et du Contrôle de Gestion, assure un reporting annuel sur l'utilisation et la gestion des fonds levés.
5. La Direction Corporate Finance, en partenariat avec la Direction de l'Engagement Social, Territorial et Environnemental, rend compte des impacts environnementaux et sociaux associés aux investissements.

Gestion des fonds

La gestion temporaire des fonds issus des Green CP et des Green Deposits suit la même logique que celle appliquée au financement par obligations vertes⁸, à savoir : Le Groupe SNCF interdit l'allocation, même temporaire, des produits issus des instruments verts à des projets non éligibles. Par conséquent, tant que les fonds ne sont pas alloués de manière définitive à des actifs éligibles, le Groupe doit être en mesure de justifier le maintien en trésorerie d'un montant équivalent aux produits verts en attente d'affectation.

Les Green CP sont émis par la société mère, SNCF SA, et un montant équivalent est ensuite réalloué aux filiales sous forme d'un ou plusieurs prêts intragroupe entre la maison mère et la filiale détentrice des actifs éligibles.

Un prêt intragroupe reste transférable, qu'il ait été mis en place avant ou après l'émission des obligations vertes.

En cas de cession ou de sortie 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 réallocation, le produit de la vente est conservé en trésorerie.

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

Pour les CAPEX, il n'y a pas de consommation définitive du prêt intragroupe permettant le transfert des produits. Une fois l'instrument remboursé, le prêt intragroupe retrouve son intégrité et redevient intégralement transférable.

Puisque une approche portefeuille est utilisée, chaque année, un cabinet d'audit externe procède à un audit du programme de billets de trésorerie verts du Groupe SNCF, afin de vérifier qu'un stock suffisant d'actifs éligibles (CAPEX, OPEX, actifs verts) est maintenu dans le portefeuille, et que la valeur de ces actifs dépasse le montant total des Green Bonds, Green CPs, et Green Deposits en circulation en circulation.

En raison de la nature court terme des billets de trésorerie (CP), l'allocation des fonds se fait soit de manière systématique, soit par maintien en trésorerie ou équivalents de trésorerie, en attendant leur consommation définitive lors du transfert des produits d'obligations vertes.

En complément du transfert via prêt intragroupe, le transfert des produits issus des Green CP vers les filiales peut également être justifié par un besoin de liquidité de la filiale détentrice des actifs. Cette démonstration peut prendre la forme d'un solde débiteur constaté sur le cash pool reliant la filiale à la maison mère SNCF SA dans la semaine précédant l'émission des Green CP. Dans ce cas, la démonstration du besoin permet un transfert immédiat d'un montant équivalent à la filiale concernée.

Enfin, l'intégralité des fonds levés est exclusivement utilisée pour financer des projets éligibles, sans exception.



Pour en savoir plus :

[Communiqué de presse Green CP](#)

8. De manière consolidée pour l'ensemble des Green CP





Conformité aux normes et gestion des risques

Conformité aux standards

Le programme d'obligations vertes du Groupe SNCF, ainsi que les méthodologies d'évaluation des impacts, sont conformes aux exigences des principaux standards de marché, en particulier les Green Bond Principles de l'ICMA et les critères de la Climate Bond Initiative.

Le Groupe SNCF ambitionne également de se conformer aux futurs standards européens sur les obligations vertes (EU Green Bond Standards), dès leur publication, à condition que leur version finale apporte une valeur ajoutée par rapport aux deux référentiels déjà appliqués.

Chaque année, le Groupe SNCF mandate un tiers indépendant – Second Party Opinion Provider – pour confirmer l'alignement de son cadre (Framework) avec les critères des Green Bond Principles. Une fois les fonds alloués, ce tiers évalue également la bonne correspondance entre les produits levés et les CAPEX compatibles avec les critères définis.

Enfin, le reporting d'impact du Groupe est également revu par un auditeur externe, afin de vérifier l'intégrité, la cohérence et la fiabilité des informations communiquées.



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 2025
- Certification CBI pour l'allocation 2025
- Rapport sur les obligations vertes 2024, intégrant le rapport d'assurance modérée de l'auditeur

Veuillez noter qu'à partir de 2023, le Green Bond Framework et le cadre des Green CP du Groupe SNCF sont fusionnés au sein d'un cadre commun, intitulé Green Securities Framework.

Risque

Un nombre considérable de projets de renouvellement financés nécessite donc le recours à certaines méthodologies essentielles :

- 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 des obligations vertes sont ainsi calculés à partir de projets jugés représentatifs de l'ensemble du portefeuille de projets éligibles, puis extrapolés à l'ensemble du panier.

Par ailleurs, les risques ESG sont pris en compte, en particulier ceux liés à l'adaptation au changement climatique, intégrés depuis plusieurs années dans la cartographie des risques majeurs du Groupe SNCF. Les actions mises en place pour traiter ces risques sont suivies par le Comité exécutif du Groupe, lors de réunions semestrielles dédiées.

Chaque entité du Groupe établit et adopte une cartographie des risques majeurs propre à son activité. Tous les référentiels intègrent un risque spécifique lié aux impacts du changement climatique. Un référent adaptation au changement climatique est identifié dans chaque entité, responsable du bon déroulement des travaux sur ce sujet dans son périmètre.

En réponse aux risques sociaux, le Groupe SNCF a mis en place plusieurs chartes formalisant ses engagements et les principes d'action attendus de la part de chaque collaborateur : Charte éthique, Charte RSE fournisseurs, Charte diversité et équilibre femmes-hommes. Un dispositif professionnel d'alerte éthique permet également à tout salarié exerçant sur le territoire français de signaler des faits ou comportements contraires à la loi, aux règlements, ou susceptibles de porter atteinte à l'activité ou à la réputation de l'entreprise.



