

2025 Green Securities report





Laurent Trevisani
Directeur général délégué
Performance du groupe SNCF



Jean Castex
Président-directeur général
du groupe SNCF

“ Editorial

Les résultats solides enregistrés par le groupe SNCF en 2025 confirment la résilience du modèle et la pertinence des orientations stratégiques engagées. Dans un environnement économique exigeant, l'ensemble des activités a contribué positivement à la performance financière. Ce constat reflète à la fois la complémentarité des métiers et l'implication des équipes au quotidien.

Sur le plan opérationnel, la dynamique demeure soutenue. La fréquentation des trains progresse de manière significative, confirmant l'attractivité du ferroviaire. Cette croissance concerne à la fois la grande vitesse et le transport conventionné, notamment les activités TER et Transilien. Évoluant dans un environnement complexe, notre logisticien Geodis et notre opérateur de transport de masse Keolis ont su préserver leurs marges, Keolis enregistrant même une amélioration.

Il est important de souligner que cette performance opérationnelle s'est inscrite dans un niveau d'investissement inédit, avec 11 milliards d'euros déployés en 2025, largement dédiés au ferroviaire en France. Cet effort traduit une ambition claire : entretenir et moderniser le système de transport afin de garantir aux clients un service de qualité. Dans le même temps, la trajectoire financière a été rigoureusement maîtrisée, avec une réduction de l'endettement net.

Acteur majeur de l'économie nationale, le groupe SNCF joue un rôle déterminant en matière d'emploi grâce à une politique de recrutement soutenue. Il participe également à la vitalité des territoires en s'appuyant largement sur un tissu d'entreprises françaises. Aujourd'hui, 284 000 collaborateurs travaillent dans le Groupe, dont 215 000 en France, et 17,5 milliards d'euros d'achats ont été réalisés dans notre territoire, soutenant l'économie locale.

Enfin, l'engagement environnemental constitue un axe structurant de la stratégie du Groupe. Face à l'urgence climatique, le train s'impose comme une solution majeure pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités. Dans cette perspective, le financement durable joue un rôle clé en orientant les ressources vers des projets à fort impact environnemental, contribuant directement aux infrastructures ferroviaires et à la décarbonation des mobilités.

Jean Castex
Laurent Trevisani

Sommaire

Chiffres clés

Green Bonds émises en 2025

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 2025

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

02

Un acteur déterminé 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 SNCF Réseau

_Actifs sous-jacents relatifs à SNCF Voyageurs

_Actifs sous-jacents relatifs à SNCF Gares & Connexions

05

Rapport d'allocation

P.42_ Rapport d'allocation des fonds empruntés

P.44_ Gestion des fonds

P.45_ Allocation des fonds en 2025

P.48_ Allocation des green commercial paper en 2025

P.50_ Certification et vérification des impacts

06

Reporting et méthodologie des indicateurs du programme Green Bonds

P.54_ La méthodologie carbone, focus sur SNCF Réseau

P.56_ Investissements éligibles dans le système ferroviaire, et montants alloués

P.58_ Synthèse global des impacts carbone sur la période 2016-2025

P.60_ Liste des émissions Green Bonds en vie au 31 Décembre 2025

P.62_ Rapport d'assurance de KPMG

07

Pour aller plus loin

P.67_ Retrouver toute la documentation "Finance Durable" sur les sites de SNCF SA

P.68_ Disclaimer





Chiffres clés Green Bonds émises en 2025

1 878 M€

Green Bonds levés dans
l'année 2025 (en 9 émission)

13 ans

de maturité moyenne

41 %

alloués auprès
d'investisseurs
« Green »

9,8 M TCO₂e

évitée par les émissions
Green Bonds de dette 2025

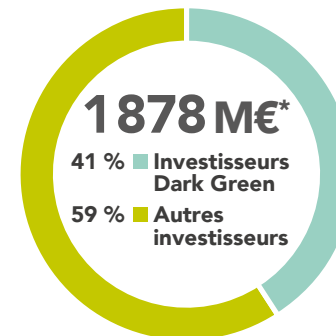
Avec :

8,8 M TCO₂e
pour SNCF Réseau et

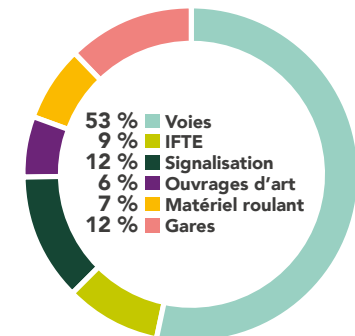
0,3 M TCO₂e
pour SNCF Voyageurs et

0,7 M TCO₂e
pour SNCF Gares et Connexions

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 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

Présent sur l'ensemble des métiers des transports de passagers et de fret, le Groupe SNCF est le 2ème groupe de mobilité au monde en chiffre d'affaires et en diversité.

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

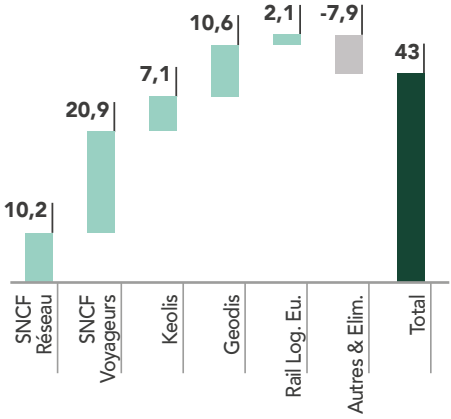
GEODIS : pour les métiers de la supply chain : Supply Chain Optimization, Freight Forwarding, Logistique Contractuelle, Distribution & Express et Road Transport

Rail Logistics Europe : pour le fret ferroviaire

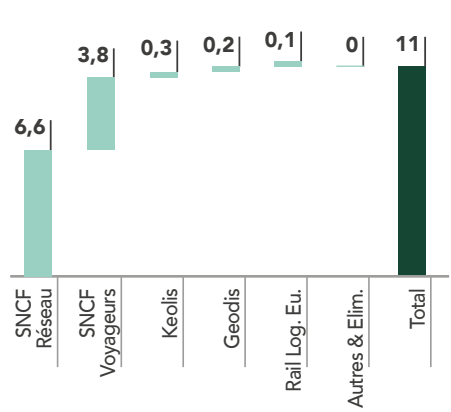
En 2025, un montant record de 11 Mds€ a été investi, dont 4,2 Mds€ autofinancés et 1,6 Mds€ via le mécanisme du « Fonds de Concours ». Ce mécanisme correspond au dividende versé par la SNCF à l'Etat français, son unique actionnaire, et est entièrement réinjecté dans la modernisation et l'amélioration continue du réseau ferroviaire.



Chiffre d'affaires
2025 par filiale en Mds€



CAPEX
2025 par filiale en Mds€



43 Mds€

Chiffre d'affaires 2025 dont environ un tiers hors France



284 000

Collaborateurs dans le monde dont 215 000 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)

Indépendance et mix énergétique



OBJECTIF : Couvrir 15 à 20 % des besoins électriques ferroviaires d'ici 2035 grâce aux PPA-EnR (contrats d'achat direct d'électricité renouvelable) et au développement d'une production interne via SNCF Renouvelables (principalement solaire).

Exemples d'actions au sein du Groupe



VOYAGEURS

12 000 caisses de matériels roulants seront valorisées, entre 2018 et 2028

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



GARES & CONNEXIONS SA

60 000 places de stationnement vélo sont disponibles dans les gares

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



RÉSEAU

100 % des anciens rails sont recyclés ou réemployés

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

0 % de glyphosate depuis 2022

KEOLIS

600 véhicules aux énergies alternatives (Bio GNV, électrique, hydrogène ou hybride) sont exploités par Keolis en 2025 pour le compte de Île-de-France Mobilités



GEODIS

100 agglomérations françaises sont désormais livrées en véhicules bas carbone ; objectif : 200 d'ici 2027



9 fois moins de CO₂ et 6 fois moins d'énergie consommée :

c'est l'avantage du fret ferroviaire par rapport à la route pour une tonne transportée. Les clients de RLE décarbonent ainsi leur chaîne d'approvisionnement grâce au rail

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 Décembre 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



A

Sur une échelle de A à D

Faits marquants 2025



Le rail à l'épreuve du climat : la SNCF en pleine mutation

Face à l'intensification des aléas climatiques, le Groupe SNCF engage une transformation progressive de ses infrastructures afin d'en renforcer la résilience. Les épisodes récents de fortes chaleurs, de précipitations intenses et d'instabilités de terrain ont mis en évidence la vulnérabilité relative d'un réseau en partie conçu pour des conditions climatiques moins extrêmes. Dans ce contexte, SNCF Réseau déploie des dispositifs de surveillance en temps réel, notamment des capteurs permettant de suivre la température et les dilatations des rails, ainsi que l'état des zones sensibles aux risques géotechniques et hydrologiques. Leur déploiement reste toutefois progressif et ciblé. Parallèlement, les politiques de maintenance évoluent vers des approches plus préventives et prédictives, fondées sur l'analyse de données,

sans pour autant remplacer totalement les méthodes traditionnelles. Les infrastructures sont également adaptées, à travers le renforcement des structures, l'amélioration du drainage et l'évolution des standards de conception.

La SNCF explore l'énergie solaire entre les voies ferrées

En novembre 2025, la SNCF a noué un partenariat avec la start-up suisse Sun-Ways pour tester des panneaux photovoltaïques amovibles installés entre les rails. Un projet pilote, lancé en avril 2025 à Buttes (Suisse), permettra d'évaluer les impacts sur la maintenance, la sécurité et la production d'électricité. Cette initiative s'inscrit dans la stratégie de transition énergétique de la SNCF. Les essais porteront notamment sur l'installation des panneaux, les risques d'éblouissement et leur compatibilité avec l'inspection des voies. Le partenariat se poursuivra jusqu'en 2028 avant d'envisager un déploiement en France.

Validation SBTi sur le périmètre Groupe

Le Groupe SNCF a renforcé sa stratégie climatique en faisant valider, le 28 juillet 2025, ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre par la Science Based Targets initiative (SBTi). Cette reconnaissance confirme leur alignement avec l'Accord de Paris et une trajectoire compatible avec la limitation du réchauffement à 1,5°C. Le groupe s'est fixé un objectif de réduction de 42 % de ses émissions directes (scopes 1 et 2) d'ici 2030 par rapport à 2022. En parallèle, des actions couvrant 69 % des émissions indirectes (scope 3) sont engagées, notamment à travers la décarbonation des achats. Des cibles opérationnelles complètent ce dispositif, avec -30 % d'émissions dans le transport et -50 % dans l'immobilier d'ici 2030 (vs. 2015). L'horizon 2030 constitue

ainsi une première étape structurante dans la trajectoire du groupe. Il s'inscrit dans une ambition plus large visant la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Éco-conduite assistée par IA

Dans le cadre de sa stratégie de transformation numérique et environnementale, le groupe SNCF déploie des solutions d'éco-conduite assistée par intelligence artificielle visant à optimiser la consommation énergétique des trains. Ce système fournit en temps réel aux conducteurs des recommandations de conduite (vitesse optimale, anticipation des phases d'accélération et de freinage), permettant d'adapter le pilotage aux conditions d'exploitation. Les performances observées montrent des économies d'énergie comprises entre 7 % et 12 %, selon les lignes et les pratiques de conduite.

Partenariat Geodis-EDF pour la décarbonation logistique

En 2025, Geodis a noué un partenariat avec EDF pour réduire concrètement l'empreinte carbone de ses activités logistiques. Cet accord se traduit par des actions opérationnelles sur les sites et les flux, notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique des entrepôts (réduction des consommations, optimisation des équipements), le déploiement de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments logistiques et l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Il vise également à mieux piloter la consommation d'énergie et à favoriser l'usage d'une électricité bas carbone dans les opérations. L'ensemble de ces mesures permet de diminuer directement les émissions liées aux activités de transport et de logistique.

Acheminement de colis par TGV

En 2025, le groupe SNCF, via Rail Logistics Europe, a déployé en partenariat avec Amazon une solution opérationnelle de logistique ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Lyon, exploitée quotidiennement. Ce dispositif permet d'acheminer des colis sur 470 km en 2h18 grâce à l'utilisation de rames TGV existantes intégrant des espaces dédiés au fret, avec plus de 500 000 colis transportés par an. En substituant des flux routiers et aériens par un mode ferroviaire électrifié, et en s'inscrivant dans une chaîne logistique incluant des solutions de livraison du dernier kilomètre à faibles émissions, cette initiative contribue concrètement à la réduction des émissions de CO₂ et illustre la capacité du groupe à déployer des solutions bas carbone à l'échelle industrielle.





Pour en savoir plus sur nos principales activités



Mass transit en 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 face à l'urgence environnementale

Grâce à son faible impact carbone, le ferroviaire s'impose comme une solution primordiale pour répondre 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 ferroviaire se digitalise, les 10 Techni-centres industriels (TI) de SNCF Voyageurs assurent la maintenance lourde et la rénovation à mi-vie (« retrofit ») d'un matériel roulant très sollicité. Cette approche permet de prolonger la durée de vie des trains tout en améliorant leur fiabilité et leur disponibilité, notamment grâce

à des outils de maintenance prédictive. Le programme OPTER s'inscrit dans cette dynamique. Il concerne environ 40 % du parc TER des 12 Régions françaises ainsi que celui des Chemins de fer luxembourgeois, avec pour objectif la rénovation de plusieurs centaines de rames d'ici le début de la prochaine décennie.



Le matériel roulant SNCF : entre déploiement, décarbonation et innovations ciblées

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



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



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 environ 2 tonnes de CO₂e par personne et par an contre près de 10 tonnes aujourd'hui pour un Français moyen

(source ADEME), le report modal vers le ferroviaire constitue 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.

Prendre le train en France, c'est réduire de 90% en moyenne le CO₂e émis pour un trajet équivalent, par la route ou par les airs*.

*comparaison sur les périmètres complets. Chiffre en moyenne. L'avion est uniquement comparé au TGV.

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

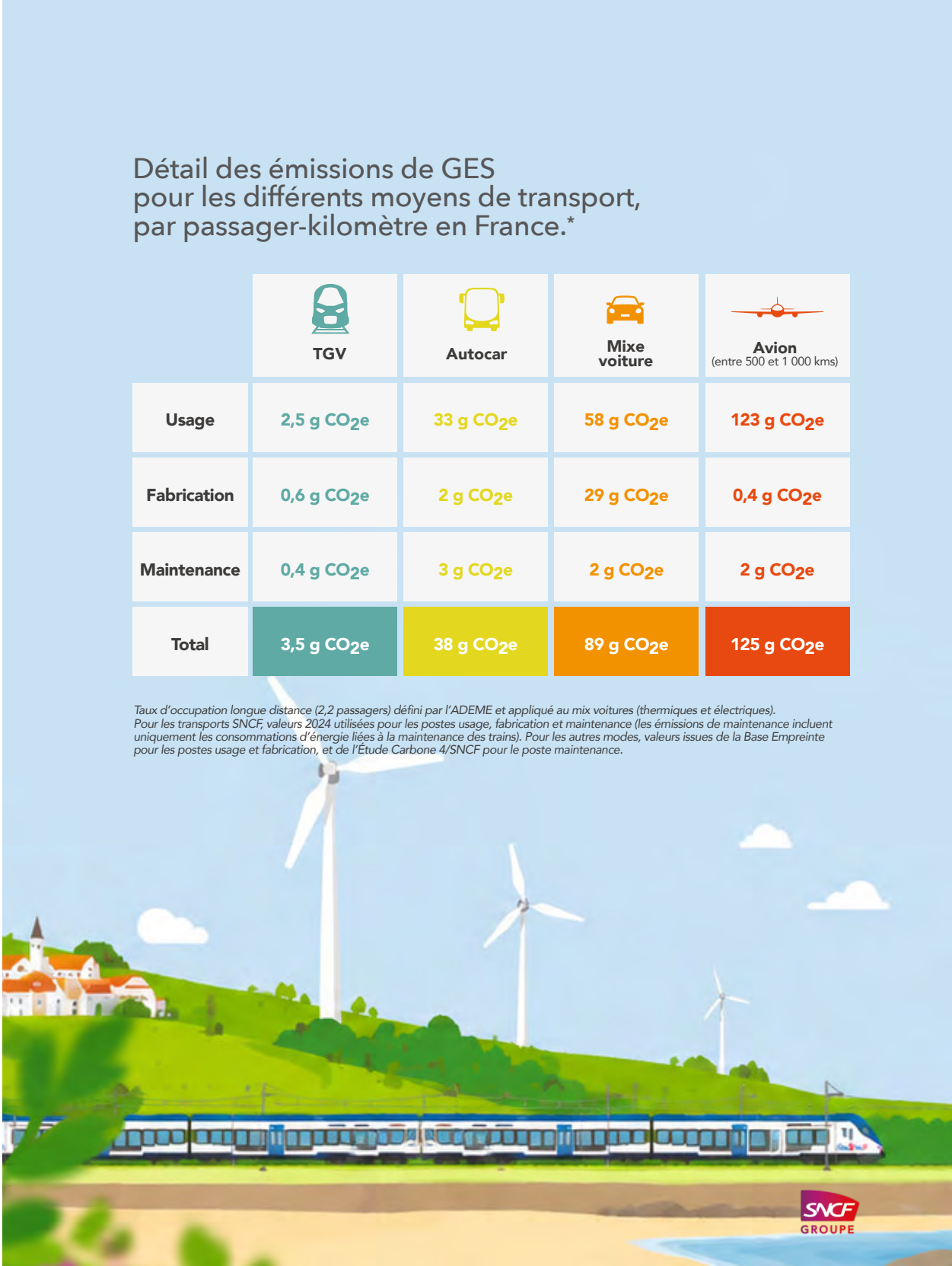
	Maintenance	Usage	Fabrication	Total
TGV	0,4g	2,5g	0,6g	3,5g
Intercités	1,3g	5,1g	0,3g	6,7g
Transilien	1,1g	6,3g	4,9g	12,3g
TER	1,2g	19,4g	3,2g	23,8g

* 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.*

	 TGV	 Autocar	 Mixe voiture	 Avion (entre 500 et 1 000 kms)
Usage	2,5 g CO ₂ e	33 g CO ₂ e	58 g CO ₂ e	123 g CO ₂ e
Fabrication	0,6 g CO ₂ e	2 g CO ₂ e	29 g CO ₂ e	0,4 g CO ₂ e
Maintenance	0,4 g CO ₂ e	3 g CO ₂ e	2 g CO ₂ e	2 g CO ₂ e
Total	3,5 g CO ₂ e	38 g CO ₂ e	89 g CO ₂ e	125 g CO ₂ e

Taux d'occupation longue distance (2,2 passagers) défini par l'ADEME et appliqué au mix voitures (thermiques et électriques). Pour les transports SNCF, valeurs 2024 utilisées pour les postes usage, fabrication et maintenance (les émissions de maintenance incluent uniquement les consommations d'énergie liées à la maintenance des trains). Pour les autres modes, valeurs issues de la Base Empreinte pour les postes usage et fabrication, et de l'Étude Carbone 4/SNCF pour le poste maintenance.



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 2025, la consommation énergétique totale du groupe SNCF s'est élevée à **18,3 TWh**. Près de la moitié (environ 9 TWh) correspond à la consommation d'électricité, ce volume équivalait 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 et contrats d'achat d'électricité verte

La stratégie énergétique du groupe SNCF repose sur deux leviers complémentaires : le développement de sa production interne d'énergies renouvelables et le recours à des contrats d'achat direct d'électricité verte (PPA-EnR). D'une part, le groupe s'appuie sur sa filiale dédiée, SNCF Renouvelables, afin de renforcer son autonomie énergétique et d'accélérer sa transition vers un modèle plus durable. Cette entité développe principalement des projets solaires. En 2025, elle a analysé plus de 2 000 hectares grâce à un cadastre solaire développé avec AREP, permettant d'identifier entre 15 et 20 sites prioritaires, représentant un potentiel

de 120 à 150 MWc. D'autre part, SNCF intensifie son recours aux PPA afin de verdir son mix électrique. Depuis 2018, SNCF Voyageurs a conclu 23 contrats dans les filières solaire et éolienne, représentant environ 1 060 GWh de production annuelle, avec des mises en service progressives jusqu'en 2028. Cette dynamique s'est poursuivie en 2025 avec la signature de neuf nouveaux contrats photovoltaïques, totalisant une puissance additionnelle de 280 MW. À terme, l'ensemble de ces dispositifs vise à sécuriser entre 15 % et 20 % des besoins en électricité des activités ferroviaires du groupe à l'horizon 2035.

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 47 525 tCO₂e en 2025 par rapport à 2022.



15 000 trains/jour
3 000 gares



9 TWh
d'électricité consommée
annuellement



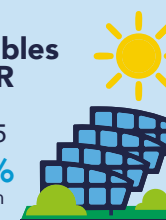
2% de la
consommation
nationale
d'électricité sur 2025

Prévision et maîtrise Energy Need Forecast



SNCF Renouvelables et PPA-EnR

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



Achat d'énergie

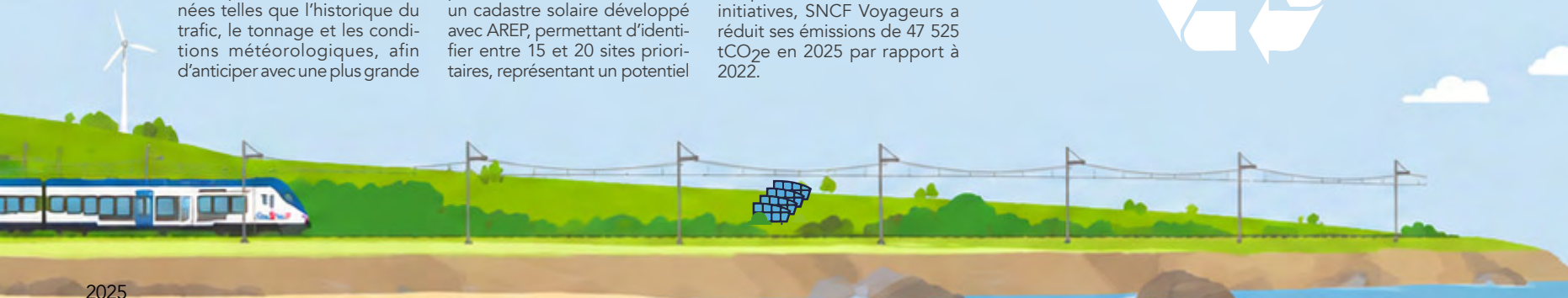
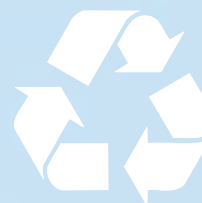


Objectif 2028
SNCF Voyageurs
40 à 50 %
d'électricité verte pour
la traction des trains

Écoconduite et éco-stationnement



En 2025
-47 525 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 2025

Le Groupe a émis pour un montant total de 1,9 Mds d'euros via des émissions vertes notables telles que :

- Émission publique benchmark : en avril 2025, le Groupe a réalisé une émission obligataire de 600 M€ à taux fixe, d'une maturité de 10 ans.
- Émission en devises : en janvier 2025, le Groupe a diversifié sa base d'investisseurs avec une émission en GBP, équivalent à environ 355 M€, à taux fixe, d'une maturité de 30 ans.
- Placement privé : en juin 2025, le Groupe a réalisé un placement privé en NOK, équivalent à environ 86 M€, à taux fixe, d'une maturité de 11 ans.

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 2025 un montant total de 13,7 Mds€ soit 40% 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. 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.

SNCF s'est vue décerné 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.

100% finance durable depuis 2025

La finance durable, en particulier le marché des obligations vertes, a connu une forte expansion au cours de la dernière décennie, portée par un intérêt croissant des investisseurs. Les émissions ont ainsi atteint des niveaux records, dépassant désormais les 400 milliards de dollars et confirmant l'ancrage de cette dynamique sur les marchés financiers. Ce marché est devenu incontournable pour de nombreux émetteurs, parmi lesquels le Groupe SNCF figure en première ligne.

Dans ce contexte favorable, le Groupe SNCF a pleinement concrétisé sa stratégie de financement 100 % durable : depuis 2025, l'ensemble de ses instruments financiers (émissions à moyen-long terme comme billets de trésorerie) répond aux exigences de l'investissement responsable. Cette transformation témoigne d'un engagement résolu à ancrer ses financements dans des objectifs environnementaux à la fois mesurables et ambitieux.

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

La SNCF poursuit activement l'élargissement de sa base d'actifs éligibles. Cette dynamique a notamment permis de financer l'acquisition de matériel roulant neuf, des travaux de rénovation (lourde ou légère) ainsi que certains investissements réalisés au sein des gares ferroviaires.

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

La SNCF a lancé dès 2021 les premiers titres de financement verts à court terme, conformes aux Green Bond Principles. Depuis 2025, le Groupe franchit une nouvelle étape en réalisant 100 % de ses financements à court terme au format vert. Cela inclut également les "emprunts verts de marché monétaire non garantis" et les "Green NEU CP". Tous les instruments verts à court terme sont adossés au Green Securities Framework.

3 – Le verdissement des placements.

Une part significative des placements de trésorerie du Groupe (OPCVM et SICAV monétaires) est investie dans des supports labellisés ISR ou classés article 8 au sens du SFDR.



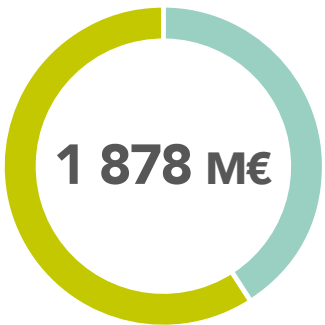
Détail des émissions

Emissions de l'année 2025

Emetteur		SNCF SA					
Rating		A (S&P) / A1 (MOODY'S) / A+ (FITCH)					
Ticker	ISIN	Devises	Montant émis	Coupon	Issue Date	Echéance	Format*
SNCF	FR001400WZV6	HKD	620,00	4,45%	28/01/25	28/01/35	PP
SNCF	FR001400WYL0	GBP	300,00	5,88%	29/01/25	29/01/55	P
SNCF	FR001400YNT2	EUR	600,00	3,63%	03/04/25	03/04/35	P
SNCF	FR001400Z081	HKD	434,00	4,14%	16/04/25	16/04/35	PP
SNCF	CH1457738016	CHF	100,00	0,92%	26/06/25	26/06/34	P
SNCF	FR0014010LP8	NOK	1 000,00	4,74%	19/06/25	19/06/36	PP
SNCF	FR0014012DH8	EUR	500,00	3,25%	02/09/25	02/09/32	P
SNCF	FR0014013411	HKD	455,00	3,83%	08/10/25	08/04/35	PP
SNCF	FR0014013409	CNY	430,00	2,23%	09/10/25	09/10/30	PP

* P : Public — PP : Placements Privés

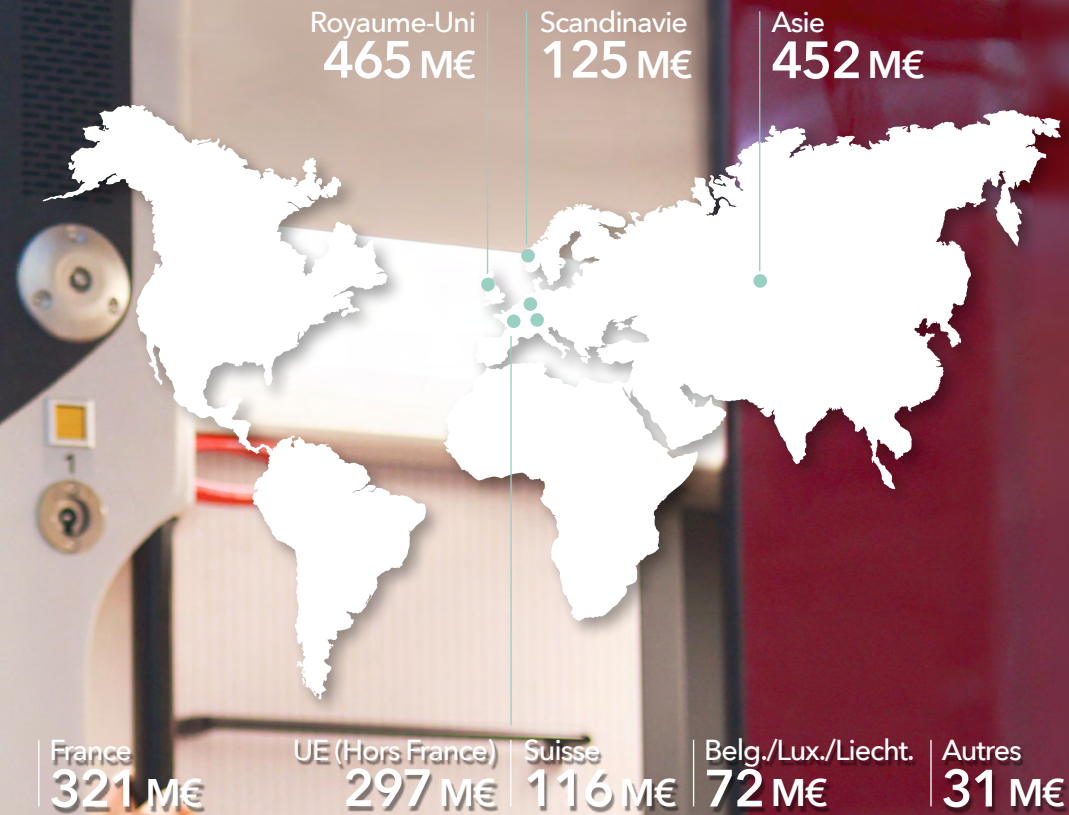
Typologie des investisseurs 2025



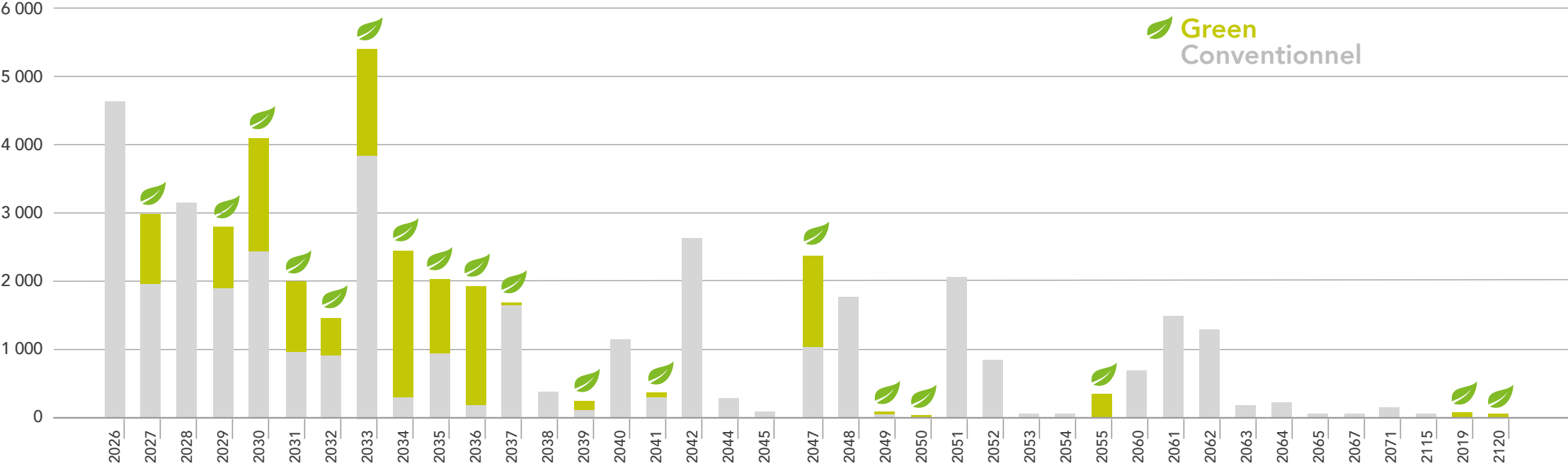
41 % ■ Investisseurs Dark Green
59 % ■ Autres investisseurs

Détail des émissions par zone géographique

RÉPARTITION DES 1 878 M€



Émissions d'obligations vertes
du Groupe SNCF
en millions d'euros
(au 31 décembre 2025)



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

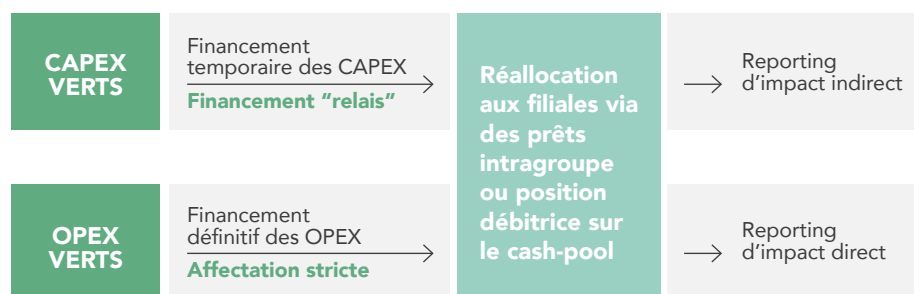
Par ailleurs, SNCF a lancé le 19 octobre 2021, le tout premier financement vert court terme respectant la contrainte d'allocation des recettes ('use-of-proceeds').

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 2025, le chiffre d'affaires aligné s'élève à 54 %. Il concerne principalement le transport de voyageurs par train et bus, et le fret conforme au règlement taxonomie. Les CAPEX alignés atteignent 47 % et portent surtout sur le réseau ferroviaire électrifié, les gares et le matériel de transport électrifié ou à zéro émission.

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
Total Groupe SNCF (M€)	42 991	10 134	4 255
% Eligibilité	84%	97%	91%
% Alignement	54%	47%	35%

Actifs sous-jacents relatifs à SNCF Réseau

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
% Eligibilité	97%	100%	100%
% Alignement	66%	48%	36%

Actifs sous-jacents relatifs à SNCF Voyageurs

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
% Eligibilité	100%	99%	100%
% Alignement	90%	58%	48%

Actifs sous-jacents relatifs à SNCF Gares & Connexions

Activité taxonomie	CA	CAPEX	OPEX
% Eligibilité	8%	100%	100%
% Alignement	8%	65%	66%





05

Rapport d'allocation

Les obligations vertes soutiennent notamment la modernisation des infrastructures ferroviaires et des gares, ainsi que l'acquisition et la maintenance du matériel roulant, contribuant ainsi activement à la transition vers un modèle de transport 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 les 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 (ce qui inclut le réseau et les gares) 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. Enfin, certaines dépenses réalisées pour la modernisation des gares sont aussi éligibles.

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 gares (SNCF Gares & Connexions)

Catégorie 1	Investissements réalisés dans les gares	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.
-------------	---	---

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 la fin de vie du 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.

« Depuis 2016, le Groupe SNCF déploie un programme d'obligations vertes destiné à financer des projets de mobilité bas carbone. Ces investissements portent notamment sur l'entretien et l'amélioration du réseau ferroviaire électrique, l'acquisition et la maintenance du matériel roulant électrique, ainsi que certains projets liés à la modernisation des gares.

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 2025

En 2025, les fonds levés via les Green Bonds ont été alloués au financement d'investissements dédiés à la régénération et au renouvellement du réseau ferroviaire, à l'acquisition et à la maintenance du matériel roulant, ainsi qu'à des projets de modernisation des gares.

Le tableau ci-dessous présente l'allocation des émissions Green Bonds de 2025 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 2025.

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€)

		2023			2024			2025		
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	136	136	0	891	891	0	861	64	797
	Voies	86	86	0	574	574	0	495	37	458
	Voies de service / Sites Majeurs	0	0	0	3	3	0	2	0	2
	Signalisation et exploitation	7	7	0	49	49	0	37	3	34
	Commandes Centralisées Réseau	16	16	0	109	109	0	145	11	134
	Traction Electrique	19	19	0	104	104	0	136	10	126
	Ouvrages d'art et ouvrages en terre	7	7	0	53	53	0	46	3	42
	Autres Activités	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UIC 5 à 6	Renouvellement et performance	0	0	0	235	235	0	175	175	0
	Voies	0	0	0	182	182	0	111	111	0
	Voies de service / Sites Majeurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Signalisation et exploitation	0	0	0	5	5	0	4	4	0
	Commandes Centralisées Réseau	0	0	0	2	2	0	20	20	0
	Traction Electrique	0	0	0	24	24	0	19	19	0
	Ouvrages d'art et ouvrages en terre	0	0	0	22	22	0	21	21	0
	Autres Activités	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL		136	136	0	1 126	1 126	0	1 035	239	797

Investissements SNCF Voyageurs En (M€)

Investissements	2023			2024			2025		
	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	47	47	0	0	0	0	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)	47	47	0	0	0	0	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	89	89	0	178	0	178	62	0	62
OPMV Duplex	39	39	0	56	0	56	0	0	0
Rénovation Duplex	50	50	0	52	0	52	0	0	0
Rénovation OUIGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OPMV & Rénov Recompo R duplex / POS	0	0	0	70	0	70	52	0	52
OPMV / Transfo TANGO	0	0	0	0	0	0	11	0	11
OPMV / Transfo NEODUPLEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atelier maintenance TGV	0	0	0	40	0	40	38	0	38
TOTAL	136	136	0	217	0	217	100	0	100

Investissements SNCF Gares & Connexions En (M€)

Investissements	2023			2024			2025		
	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
Gares	230	230	0	202	0	202	234	0	234
Accessibilité	31	31	0	30	0	30	42	0	42
Amélioration des services	3	3	0	11	0	11	1	0	1
Gares vertes	13	13	0	12	0	12	12	0	12
Régéné. et corr. vétusté	130	130	0	119	0	119	161	0	161
Sécu. & règlement hors accessibilité	22	22	0	27	0	27	18	0	18
Autre	30	30	0	2	0	2	0	0	0
TOTAL	230	230	0	202	0	202	234	0	234

Allocation des green commercial paper en 2025

En 2025, la SNCF a émis 39 Green Commercial Papers (Euro CP ou NeuCP). Elle a également réalisé 9 emprunts verts de marché monétaire non garantis, désignés comme « deposits » dans le tableau ci-contre.

Ces instruments verts de court terme ont servi au financement temporaire des actifs éligibles aux Green Bonds qu'il s'agisse des actifs de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, ou SNCF Gares & Connexions. 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 instruments verts de court terme 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.

ISIN / Code Opération	Valeur	Maturite	Montant	Devise
XS2974088523	07/01/2025	07/02/2025	40 000 000,00	EUR
XS2975142535	08/01/2025	10/02/2025	100 000 000,00	EUR
XS2976276191	09/01/2025	10/03/2025	80 000 000,00	USD
XS2976281191	09/01/2025	10/02/2025	50 000 000,00	EUR
XS2985199335	20/01/2025	20/02/2025	55 000 000,00	EUR
XS2986378474	22/01/2025	31/03/2025	40 000 000,00	USD
XS2986378805	22/01/2025	22/04/2025	30 000 000,00	USD
XS2988641341	23/01/2025	23/04/2025	30 000 000,00	EUR
XS2990312840	27/01/2025	27/02/2025	67 000 000,00	EUR
XS3000979958	07/02/2025	07/03/2025	85 000 000,00	CHF
XS3002230285	10/02/2025	10/03/2025	100 000 000,00	EUR
XS3002230285	10/02/2025	10/03/2025	50 000 000,00	EUR
XS3006188554	14/02/2025	14/03/2025	40 000 000,00	USD
XS3010344581	20/02/2025	04/04/2025	45 000 000,00	GBP
XS3015128567	27/02/2025	28/04/2025	67 000 000,00	USD
XS3016288972	27/02/2025	27/03/2025	40 000 000,00	EUR
XS3029387688	14/03/2025	16/06/2025	40 000 000,00	USD
XS3040352778	27/03/2025	28/04/2025	40 000 000,00	EUR
XS3042780992	31/03/2025	01/07/2025	40 000 000,00	USD

ISIN / Code Opération	Valeur	Maturite	Montant	Devise
XS3057120357	16/04/2025	16/05/2025	50 000 000,00	EUR
XS3063718277	28/04/2025	27/05/2025	35 000 000,00	USD
XS3063762762	28/04/2025	28/05/2025	55 000 000,00	EUR
XS3065314505	29/04/2025	30/05/2025	56 000 000,00	CHF
XS3078642587	19/05/2025	19/08/2025	50 000 000,00	USD
XS3086364703	28/05/2025	30/06/2025	55 000 000,00	EUR
XS3087761584	30/05/2025	30/06/2025	40 000 000,00	EUR
XS3099056791	16/06/2025	12/09/2025	40 000 000,00	USD
350236	16/06/2025	16/07/2025	100 000 000,00	EUR
XS3108438220	30/06/2025	29/08/2025	80 000 000,00	USD
XS3110857516	01/07/2025	01/10/2025	60 000 000,00	USD
351060	16/07/2025	18/08/2025	100 000 000,00	EUR
FR0129327880	01/08/2025	01/09/2025	50 000 000,00	EUR
351907	18/08/2025	18/09/2025	100 000 000,00	EUR
XS3158090020	19/08/2025	20/10/2025	50 000 000,00	USD
XS3172155924	29/08/2025	29/10/2025	80 000 000,00	USD
FR0129386209	01/09/2025	01/10/2025	50 000 000,00	EUR
XS3200024787	02/10/2025	06/01/2026	30 000 000,00	USD
353279	01/10/2025	03/11/2025	100 000 000,00	EUR
N23911_B27580	08/10/2025	07/11/2025	20 000 000,00	EUR
FR0129445658	22/10/2025	24/11/2025	40 000 000,00	EUR
354293	03/11/2025	03/12/2025	100 000 000,00	EUR
XS3225844078	04/11/2025	04/12/2025	50 000 000,00	USD
XS3226503889	05/11/2025	05/12/2025	20 000 000,00	EUR
N24427_B28606	07/11/2025	08/12/2025	20 000 000,00	EUR
XS3244694355	27/11/2025	08/01/2026	40 000 000,00	EUR
355166	03/12/2025	05/01/2026	100 000 000,00	EUR
FR0129537686	05/12/2025	06/03/2026	59 000 000,00	EUR
N24976_B29700	08/12/2025	08/01/2026	20 000 000,00	EUR



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 2025-2026 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 \(SPO\) — CBI](#)



[Second Party Opinion \(SPO\) — Framework](#)





06

Reporting et méthodologie des indicateurs du programme Green Bonds

Pour mesurer les émissions de gaz à effet de serre évitées, SNCF a développé des méthodologies spécifiques.

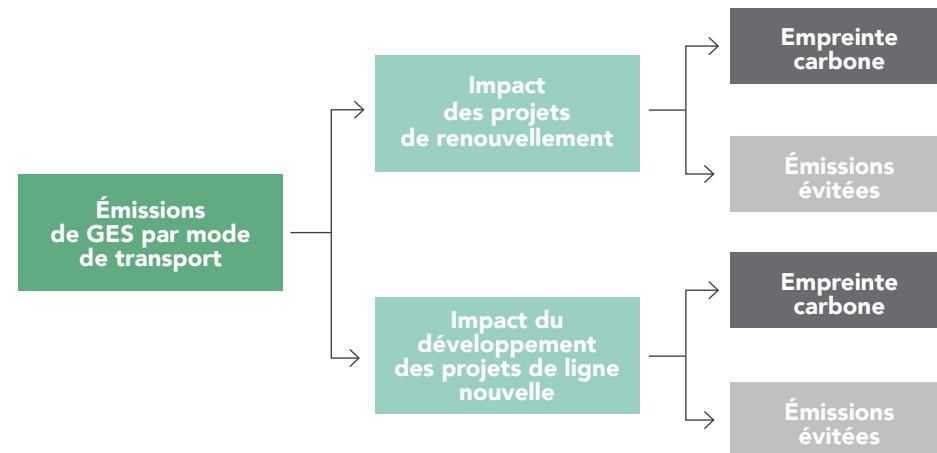
La méthodologie carbone, focus sur SNCF Réseau

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.

Ce ratio est calculé sur la base de 32 projets de renouvellement, pour un montant cumulé d'environ 1,5 Mds€. La valeur d'extrapolation utilisée en 2025 est de 157 tCO₂e évitées/M€ par an.

La méthodologie de calcul pour le reporting 2025 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...).

Chaque filiale a développé sa propre méthodologie ainsi que son calculateur carbone. Le choix a été fait de présenter ici la logique développée par SNCF Réseau, puisque cette entité constitue la principale source d'actifs éligibles. Vous trouverez ci-dessous les méthodologies détaillées pour chacune des filiales concernées.

➔ Méthodologie de SNCF Réseau

➔ Méthodologie de SNCF Voyageurs

➔ Méthodologie de SNCF Gares & Connexions

* 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 éligibles dans le système ferroviaire, et montants alloués

L'impact carbone des dépenses financées par les Green Bonds est obtenu en additionnant : l'empreinte carbone des chantiers et le total des émissions évitées par les projets financés par les Green Bonds en 2025.

Au total, les Green Bonds 2025 ont permis une réduction de **9,8 Millions de tonnes équivalent CO₂** des émissions de GES du système de transport.

Allocation des fonds et impact carbone pour le réseau

	Voies	App de voie	IFTE*	Signalisation	OA/TO	TOTAL
Dépenses financées par les Green Bonds 2025 (m€)	992	NR	176	227	106	1 501
Empreinte carbone (en milliers de tCO ₂ eq)						
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	453	NR	16	86	48	603
Émissions évitées (en milliers de tCO ₂ eq)						
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	6 239	NR	1 107	1 421	667	9 434
Impact carbone (empreinte – émissions évitées) (en milliers de tCO ₂ eq)						
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	-5 786	NR	-1 091	-1 335	-619	-8 831
Temps de neutralité carbone moyen des projets de renouvellement			2,73 ANS			

* IFTE : installations fixes de traction électrique

Allocation des fonds et impact carbone pour le matériel roulant

	Acquisition Matériel Roulant	Opérations Industrielles et OPMV*	TOTAL
Dépenses financées par les green bonds 2025 (m€)	47	89	136
Émissions évitées (en milliers de tCO ₂ eq)			
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds	31	226	257

* OPMV : Opération Mi-Vie ; rénovation lourde réalisée après environ 20 ans d'exploitation pour réviser, moderniser et prolonger la durée de vie des rames.



Allocation des fonds et impact carbone pour les gares

	Régénération	Sécurité	Gares vertes	Amélioration des services	Accessibilité	Autres	TOTAL
Dépenses financées par les Green Bonds 2025 (m€)	130	22	14	3	31	30	230
Empreinte carbone (en milliers de tCO ₂ eq)							
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds				47			
Émissions évitées (en milliers de tCO ₂ eq)							
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds				710			
Impact carbone (empreinte – émissions évitées) (en milliers de tCO ₂ eq)							
Affectée aux dépenses financées par les Green Bonds				-663			

Note sur l'allocation : Chaque année, les frais d'émission et les éventuels « taps » (réouvertures d'une obligation existante) peuvent entraîner un écart entre le montant nominal émis et les « net proceeds » effectivement alloués aux investissements éligibles.

Synthèse global des impacts carbone sur la période 2016-2025

Entre 2016 et 2025, le programme a permis d'éviter 68,2 millions de tonnes de CO₂. Cela correspond aux émissions cumulées d'environ 208 000 Français sur 40 ans,

en prenant comme référence une empreinte moyenne de 8,2 tonnes de CO₂ par personne et par an.*

* 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.



Historique d'allocation aux projets éligibles (en M€)

	Voies	IFTE	Signa.	OA/TO	Dév.	Mat. Roul.	Gare	TOTAL
2016	590	20	100	0	175	0	0	885
2017	1 169	40	215	83	0	0	0	1 507
2018/19	2 223	271	530	157	0	0	0	3 181
2020	1 069	123	254	96	0	0	0	1 542
2021	285	12	17	47	0	0	0	361
2022	369	27	51	52	0	0	0	499
2023	1 388	240	306	175	0	0	0	2 109
2024	779	151	172	78	0	386	0	1 566
2025	992	176	227	106	0	136	230	1 867
TOTAL	8 864	1 060	1 872	794	175	522	230	13 517

* Certains projets peuvent être financés ou refinancés.

Historique de l'impact carbone (en KT CO₂e)

	Voies	IFTE	Signa.	OA/TO	Dév.	Mat. Roul.	Gare	TOTAL
2016	- 2 326	-90	-312	0	-190	0	0	-2 918
2017	-4 500	-179	-671	-332	0	0	0	-5 682
2018/19	-12 072	-1 501	-2 785	-816	0	0	0	-17 174
2020	-5 876	0	-1 261	-469	0	0	0	-7 606
2021	-1 461	-66	-88	-241	0	0	0	-1 856
2022	-1 892	-148	-265	-267	0	0	0	-2 573
2023	-8 422	-1 541	-1 881	-1 055	0	0	0	-12 899
2024	-4 584	-941	-1 023	-460	0	-683	0	-7 692
2025	-5 786	-1 091	-1 335	-619	0	-257	-663	-9 751
TOTAL	-48 920	-5 557	-9 622	-4 259	-190	-940	-663	-68 151

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

Liste des émission Green Bonds en vie au 31 Décembre 2025



Ticker	ISIN	Devises	Montant émis	Coupon	Date d'émission	Echéance
SNCF	FR0014013409	CNY	430 000 000,00	2,23	09/10/2025	09/10/2030
SNCF	FR0014013411	HKD	455 000 000,00	3,83	08/10/2025	08/04/2035
SNCF	FR0014012DH8	EUR	500 000 000,00	3,25	02/09/2025	02/09/2032
SNCF	CH1457738016	CHF	100 000 000,00	0,92	26/06/2025	26/06/2034
SNCF	FR0014010LP8	NOK	1 000 000 000,00	4,737	19/06/2025	19/06/2036
SNCF	FR001400Z081	HKD	434 000 000,00	4,139	16/04/2025	16/04/2035
SNCF	FR001400YNT2	EUR	600 000 000,00	3,625	03/04/2025	03/04/2035
SNCF	FR001400WYL0	GBP	300 000 000,00	5,875	29/01/2025	29/01/2055
SNCF	FR001400WZV6	HKD	620 000 000,00	4,45	28/01/2025	28/01/2035
SNCF	FR001400TR10	EUR	51 000 000,00	3,416	04/11/2024	04/11/2037
SNCF	FR001400PDB9	EUR	35 000 000,00	3,67	12/04/2024	12/04/2049
SNCF	FR001400OR98	EUR	1 000 000 000,00	3,125	19/03/2024	25/05/2034
SNCF	CH1290870992	CHF	150 000 000,00	1,5825	07/02/2024	07/02/2039
SNCF	FR001400J0T4	EUR	300 000 000,00	3,386	03/07/2023	03/07/2035
SNCF	CH1277028440	CHF	275 000 000,00	1,985	28/06/2023	28/06/2033
SNCF	FR001400HIK6	EUR	1 250 000 000,00	3,375	21/04/2023	25/05/2033
SNCF	FR001400DNU4	EUR	1 025 000 000,00	3,125	02/11/2022	02/11/2027
SNCF	FR0014003B48	USD	100 000 000,00	1,85	18/05/2021	19/05/2031
SNCF	FR00140033V8	AUD	70 000 000,00	2,82	28/04/2021	28/04/2036
SNCF	FR00140036W9	SEK	500 000 000,00	0,995	27/04/2021	27/11/2029
SNCF	FR0014002PI1	AUD	175 000 000,00	2,842	31/03/2021	31/03/2036
SNCF	FR00140016Q3	USD	50 000 000,00	2,457	23/12/2020	23/12/2050
SNCF	FR0013507647	EUR	1 600 000 000,00	0,625	17/04/2020	17/04/2030
SNCF	FR0013499175	EUR	50 000 000,00	1,28	27/03/2020	27/03/2120
RESFER	XS2039711929	EUR	100 000 000,00	1,425	14/08/2019	14/08/2119
RESFER	XS2022425024	EUR	1 500 000 000,00	0,75	04/07/2019	25/05/2036
RESFER	XS1938381628	EUR	850 000 000,00	0,875	22/01/2019	22/01/2029
RESFER	XS1648462023	EUR	1 350 000 000,00	2,25	20/07/2017	20/12/2047
RESFER	XS1588061777	EUR	1 000 000 000,00	1,875	30/03/2017	30/03/2034
RESFER	XS1514051694	EUR	900 000 000,00	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 2025 » 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 2025 » (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
- Les guides méthodologiques suivants (ci-après les « **Guides Méthodologiques d'Impact** »)
 - Le guide méthodologique du programme Green Bonds « **Evaluer l'impact carbone des investissements d'infrastructures ferroviaires - Septembre 2017** » développé par SNCF Réseau avec le bureau d'études Carbone 4.
 - Le guide méthodologique du programme Green Bonds « **Evaluer l'impact carbone des investissements de matériel roulant grande vitesse - Avril 2021** » développé par le Groupe SNCF.

- Le guide méthodologique du programme Green Bonds « **Evaluer l'impact carbone des investissements de régénération des gares - Janvier 2026** » développé par SNCF Gares et Connexions 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 les Guides Méthodologiques d'Impact.

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 2025 ;

- 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 2025, 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 2025 ;

- vérifier sans la remettre en cause, la correcte application de la méthodologie du calcul de l'impact carbone des projets Green Bonds décrite dans les Guides Méthodologiques d'Impact, en rapprochant notamment :
 - les données d'entrée avec les fonds alloués au 31 décembre 2025 ;
 - les autres documents sources qui nous ont semblé nécessaires aux calculs ;
 - les résultats avec l'indicateur communiqué « Impact carbone affecté aux dépenses financées par les Green Bonds » au 31 décembre 2025.

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.

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	« Nos catégories d'actifs éligibles » en page 43 du Rapport	reen 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 disponibles au paragraphe « Allocation des fonds en 2025 » 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 »	Tableaux disponibles au paragraphe « Investissements éligibles dans le système ferroviaire » en pages 56 et 57 du Rapport	Guides Méthodologiques d'Impact



07

Pour aller plus loin

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

L'ensemble de la documentation relative à ce programme (Green Securities Framework, SPO, etc.) est disponible sur le site Internet de SNCF Groupe, 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 de SNCF Réseau



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, forwardlooking 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 State-ments 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 in-form 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.

