

# Société du Grand Projet du Sud-Ouest

## Second-Party Opinion — Document cadre de financement vert

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) est une entité publique ayant pour mandat de financer la première phase de l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Les instruments émis en alignement avec ce document cadre de financement vert financeront exclusivement ce projet. Le document cadre est aligné avec les piliers centraux des principes applicables aux obligations vertes (GBP) de l'ICMA ainsi que la catégorie d'utilisation des fonds « moyens de transport propres ».

Pilier	Alignement	Points clés
Utilisation des fonds	Excellent	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'utilisation des fonds au bénéfice de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest démontre un excellent impact environnemental. Le projet implique la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse fonctionnant sur une infrastructure terrestre entièrement électrique, incluant les sous-systèmes associés.</li> <li>L'utilisation des fonds est conforme à la catégorie « moyens de transport propres » des ICMA GBP et à la catégorie 6.14 de la taxonomie Européenne, démontrant un impact positif conséquent et une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique.</li> </ul>
Utilisation des fonds — Autres informations	Excellent	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'utilisation des fonds démontre une forte additionnalité, les dépenses étant entièrement dédiées aux nouvelles dépenses (CAPEX) pour la construction de la Ligne Nouvelle. Le fait de dédier les fonds à un seul projet fournit une bonne assurance en termes d'allocation. Le cadre définit également des exclusions claires en conformité avec les indices alignés sur l'Accord de Paris, excluant tout lien avec le stockage ou le transport de combustibles fossiles.</li> </ul>
Évaluation et sélection	Excellent	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus d'évaluation et de sélection est robuste, incluant diverses expertises dans l'évaluation des financements pour le projet.</li> <li>Le comité d'évaluation propose les dépenses, qui sont supervisées par le conseil de surveillance de la SGPSO et le maître d'ouvrage SNCF Réseau ; le processus comporte également plusieurs niveaux de validation.</li> </ul>
Gestion des fonds	Excellent	<ul style="list-style-type: none"> <li>La SGPSO a été mise en place pour gérer le financement du projet par les collectivités, assurant un cantonnement des fonds. Les fonds non alloués sont déposés auprès du Trésor français conformément aux politiques de gestion générales, ce qui s'aligne avec la pratique de marché.</li> </ul>
Reporting et transparence	Excellent	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'engagement de reporting annuel d'allocation et d'impact est en ligne avec la pratique de marché. L'allocation est vérifiée par l'autorité nationale des finances publiques.</li> <li>Les métriques d'impact sont clairement mesurables et peuvent être vérifiées à la demande de la SGPSO. Elles seront vérifiées par l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) au moins une fois dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs.</li> </ul>



Nature du document cadre	Vert
Alignement	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Principes applicables aux Obligations Vertes 2025 (ICMA)</li> <li>✓ Principes applicables aux Prêts Verts 2025 (LMA/LSTA/APLMA)</li> <li>✓ La Régulation de la Taxonomie Européenne (EU) 2020/852</li> </ul>
Date d'attribution	29 Janvier 2026
<b>SPO Methodology</b>	

Voir l'annexe B pour les définitions.

La version anglaise de ce rapport (publiée le 29 janvier 2026) constitue le document original ; toutes les versions dans d'autres langues sont des traductions et sont fournies à titre informatif uniquement. L'intelligence artificielle peut avoir été utilisée pour cette traduction. En cas de divergence entre la version originale et la version traduite, la version originale prévaudra.

### Analystes

Saga Rad  
+44 20 3530 1471  
[saga.rad@sustainablefitch.com](mailto:saga.rad@sustainablefitch.com)

Quentin Rossi  
+34 93 492 9522  
[quentin.rossi@sustainablefitch.com](mailto:quentin.rossi@sustainablefitch.com)

### Contact médias

Tahmina Pinnington-Mannan  
+44 20 3530 1128  
[tahmina.pinnington-mannan@thefitchgroup.com](mailto:tahmina.pinnington-mannan@thefitchgroup.com)



---

## Les Objectifs de Développement Durable de l'ONU applicables

---



**9**  
INDUSTRY, INNOVATION  
AND INFRASTRUCTURE



**11**  
SUSTAINABLE CITIES AND  
COMMUNITIES



**13**  
CLIMATE ACTION

---

## Résumé de l'utilisation des fonds – Catégories ICMA

Vert	Moyens de transport propres
------	-----------------------------

Source: Document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

### Points clés sur le document cadre

Sustainable Fitch considère que les transactions effectuées dans le cadre de ce dispositif de financement vert sont alignées sur les quatre piliers des ICMA GBP 2025 ainsi que sur les Green Loan Principles (GLP) 2025 de la LMA, LSTA et APLMA.

Les obligations vertes émises via le document cadre financeront exclusivement les dépenses liées à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Cette ligne est un projet d'infrastructure ferroviaire à grande vitesse desservant les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, reliant Bordeaux, Toulouse et Dax, avec une extension prévue vers l'Espagne dans une phase ultérieure. Le projet vise à renforcer les services ferroviaires voyageurs et fret dans le Grand Sud-Ouest, soutenant la mobilité durable et un développement régional équilibré.

Le cadre de financement vert est spécifiquement conçu pour financer la première phase de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, qui comprend plusieurs opérations clés, dont la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax, totalisant 327 km, et des modernisations ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

Le projet prévoit l'intégration des nouvelles lignes au réseau ferré national en des points stratégiques (au sud de Bordeaux ; au nord de Toulouse ; au nord de Dax, Agen et Montauban) et le développement de trois nouvelles gares pour améliorer la connectivité des villes d'Agen, Montauban et Mont-de-Marsan. Les travaux ont démarré en 2024 pour les sections au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux, avec une livraison visée en 2031 et 2032, respectivement.

Dans l'ensemble, le projet est conçu pour élargir l'offre de services ferroviaires, faciliter les déplacements longue distance et quotidiens, et renforcer le réseau ferroviaire régional au service d'un développement territorial durable et équilibré. Ces opérations ont été déclarées d'intérêt public par le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016.

Le cadre de la SGPSO intègre, dans ses critères d'éligibilité UoP, les exigences de l'activité 6.14 de la taxonomie Européenne, « infrastructures de transport ferroviaire », au titre de l'objectif environnemental d'atténuation du changement climatique. Notre évaluation de l'alignement à la taxonomie confirme que le projet est aligné sur les critères de contribution substantielle (SCC), de « ne pas causer de préjudice important » (DNSH) et les garanties minimales (MS) pour cette activité.

Source: Sustainable Fitch, document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

### Points clés sur l'entité

La SGPSO est un établissement public établi en vertu de l'ordonnance n° 2022-307 du 2 mars 2022, ratifiée par l'article 153 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023. La SGPSO est rattachée aux collectivités territoriales et aux groupements de collectivités territoriales dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine. Son mandat principal est de contribuer au financement du projet d'infrastructure ferroviaire connu sous le nom de Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.

La SGPSO est responsable de la gestion de la participation financière des collectivités territoriales et de leurs groupements au projet. L'établissement conclut des conventions de financement avec l'État français et les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, couvrant la réalisation des études, les acquisitions foncières, les travaux préparatoires et les travaux d'infrastructure définitifs. Ces conventions définissent les engagements réciproques de toutes les parties, notamment en ce qui concerne les modalités de financement et la répartition des risques liés à la mise en œuvre du projet.

La SGPSO a été établie pour assurer la visibilité et la stabilité à long terme du projet ; structurer les contributions publiques de l'État et des collectivités ; et faciliter l'accès aux



marchés financiers, notamment par des instruments de financement verts. Le projet se caractérise par une approche collaborative impliquant des parties prenantes publiques locales, nationales et européennes et bénéficie d'un soutien budgétaire apporté par 25 collectivités, l'État français et d'un cofinancement européen.

La structure indicative de financement est la suivante : 40 % par l'État, 40 % par les collectivités et 20 % par l'UE. Le coût d'investissement estimé pour la première phase du projet est de 14 milliards d'euros, conformément au plan de financement adopté en février 2022.

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est conçue pour jouer un rôle central dans la réduction des émissions de GES dans les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. D'après l'émetteur, le projet devrait générer d'importantes économies annuelles de CO<sub>2</sub> en favorisant le report modal des transports de passagers et de fret vers le rail bas-carbone depuis des modes fortement émetteurs comme l'air et la route; les économies annuelles sont estimées à 340 000 tCO<sub>2</sub>e dix ans après le lancement, passant à 550 000 tCO<sub>2</sub>e après 20 ans, d'après la SGPSO.

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest soutient les stratégies climatiques européenne et française et appuie directement les objectifs régionaux de réduction des émissions d'ici 2050 (75 % par rapport à 2010 pour la Région Nouvelle-Aquitaine et 76 % par rapport à 2015 pour la Région Occitanie). Les enquêtes publiques indiquent un fort soutien à l'alternative ferroviaire par rapport aux déplacements en avion et en voiture, ce qui est renforcé par des mesures d'éco-conception visant à maximiser l'efficacité énergétique et à minimiser l'empreinte carbone du projet.

Globalement, la ligne est un projet d'infrastructure essentiel qui permet aux régions d'atteindre leurs objectifs climatiques ambitieux en facilitant un report modal vers des transports durables et en encourageant des changements de comportement durables chez les résidents et les voyageurs.

Source: Sustainable Fitch, document cadre de financement vert de la SGPSO 2025



## Utilisation des fonds – Projets éligibles

## Alignement: Excellent

### Contenu de l'entreprise

### Analyse de Sustainable Fitch

#### Ligne à grande vitesse : la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

- Un montant équivalent aux fonds de tout instrument de financement vert sera destiné au financement d'un unique projet, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.
- La SGPSO a examiné la catégorie de projet vert éligible incluse dans le présent cadre d'émission pour déterminer son éligibilité et son alignement avec l'objectif de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique de la Taxonomie européenne.

- Cette catégorie d'utilisation des fonds a un excellent impact environnemental. Le rail électrifié soutient directement l'atténuation du changement climatique en tant que mode de transport à faibles émissions. L'expansion du réseau ferré électrifié peut réduire substantiellement les émissions de GES en offrant une alternative viable aux autres modes de transport de passagers plus polluant.
- La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest facilitera des transferts depuis la route et l'air vers le rail et contribuera à la décarbonation du secteur des transports, qui représente environ 25 % des émissions totales de l'UE. Le projet s'aligne pleinement sur les objectifs climatiques de l'UE et la stratégie nationale bas-carbone française, et devrait éviter entre 340 000 tCO<sub>2</sub>e annuellement dix ans après la mise en service et 550 000 tCO<sub>2</sub>e annuellement vingt ans après la mise en service, d'après la SGPSO.
- Tous les fonds nets des instruments de financement vert de la SGPSO seront alloués à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. L'allocation couvre la construction de 327 km de nouvelles lignes à grande vitesse, la modernisation d'infrastructures existantes et le développement de nouvelles gares et connexions. Le cadre de financement vert confirme que les allocations sont suivies et reportées annuellement, avec des indicateurs d'impact incluant le CO<sub>2</sub> évité, les économies d'énergie et les emplois créés.
- Le secteur ferroviaire français est clé pour la décarbonation, car il soutient les objectifs nationaux et européens de report modal et de réduction des émissions. La région du Sud-Ouest se caractérise par une forte croissance économique, une grande dépendance à la voiture et un vieillissement des infrastructures ferroviaires. Le projet améliorera l'accessibilité, l'intégration régionale et soutiendra le développement économique, avec plus de 5 millions de passagers par an attendus sur les nouvelles liaisons et plus de 10 000 emplois directs et indirects créés durant la construction, d'après la SGPSO.
- La SGPSO a mené une étude pour comprendre l'impact du projet sur la biodiversité, qui perturbera inévitablement l'environnement naturel. L'étude a analysé une bande d'une largeur de 3 000 m, avec un inventaire plus détaillé mené sur une bande d'une largeur de 500 m. L'étude a été conduite sur deux cycles biologiques et a couvert six groupes d'espèces animales et végétales : flore et habitats, invertébrés, amphibiens et reptiles, mammifères, oiseaux et faune aquatique.
- La SGPSO a développé une approche « Éviter, Réduire, Compenser » qui a défini des mesures de restauration pour répondre aux risques identifiés.
- Les mesures d'« Éviter » ont inclus l'évaluation de plusieurs tracés pour définir les zones où l'impact négatif serait moindre. Une partie de cette évaluation a précisé que le projet maximiserait l'usage d'infrastructures déjà existantes, telles que celles présentant le long de l'autoroute A4, du canal de la Garonne et de la voie ferrée existante.
- La SGPSO a également mené des optimisations de tracé à la suite de l'identification des sites Natura 2000 afin de réduire les zones affectées à 40 hectares répartis sur huit sites Natura 2000, contre le tracé initial qui aurait affecté environ 20 000 hectares et 22 sites Natura 2000.
- Les efforts de « Réduire » ont inclus la minimisation de l'usage des sols au moyen de talus et d'ouvrages visant à





maintenir des corridors écologiques qui maintiennent les déplacements de la petite et de la grande faune. Le plan de gestion durant la phase de construction inclut aussi des relocalisations temporaires de la faune (telles que des mares de substitution) et l'adaptation des calendriers de travaux (comme l'évitement des périodes de reproduction).

- L'étape « Compenser » garantit que tout impact négatif résiduel sera tout de même compensé, comme la restauration ou la construction de nouveaux habitats.
- En outre, le projet inclut des mesures pour réduire les impacts négatifs sur d'autres aspects environnementaux, incluant des caractéristiques d'éco-conception, des mesures d'économie circulaire et la conformité aux réglementations nationales et européennes sur l'impact environnemental, le bruit et la gestion des déchets.
- Le projet est éligible au titre de la catégorie 6.14 « infrastructures de transport ferroviaire » de la taxonomie Européenne et est aligné avec les critères de SCC, de DNSH et de garanties minimales (MS). Un alignement total à la taxonomie est une forte indication de l'impact environnemental positif du projet et de la contribution à l'atténuation du changement climatique.
- Il existe aussi d'importants co-bénéfices sociaux. La Ligne Nouvelle desservira plus de 5 millions de passagers par an pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, et plus de 3,5 millions de passagers par an bénéficieront d'une performance améliorée grâce au renforcement du réseau. La Ligne Nouvelle générera des gains de temps significatifs pour les passagers, jusqu'à une heure sur les liaisons Paris-Toulouse et Bordeaux-Marseille, ce qui incitera à une adoption plus large. La Ligne Nouvelle augmentera aussi la capacité de passagers pouvant voyager sur les liaisons.
- La Ligne Nouvelle reliera des zones urbaines à des zones plus rurales via la construction de nouvelles lignes et de trois nouvelles gares à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan. Cela facilite davantage les déplacements ainsi que l'accès à l'emploi et aux services ainsi que le tourisme ; ce qui, à son tour, favorise la prospérité économique générale.
- Cette catégorie est en ligne avec la catégorie « moyens de transport propres » des ICMA GBP.

Source: Document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

Source: Sustainable Fitch



## Utilisation des fonds — Autres informations

## Alignement: Excellent

### Contenu de l'entreprise

- Chaque année, la SGPSO adopte un budget équilibré qui prend en compte les dépenses d'investissement nécessaires au développement du projet LNSO, ainsi que les recettes, qui proviennent en partie de la fiscalité locale et, d'autre part, du recours à des financements externes. De cette manière, la SGPSO s'assure que 100 % des fonds seront alloués à de nouvelles dépenses tout au long de la phase de construction de la LNSO, prévue jusqu'en 2034. La SGPSO s'engage à actualiser son document cadre dès que des dépenses de refinancement deviendront éligibles.
- La SGPSO n'utilisera pas les fonds d'instrument de financement durable pour financer et ou refinancer la quote-part des actifs déjà financés par un autre financeur ou opérateur (Banque Européenne d'Investissement, Banque des territoires, etc.).
- Les fonds financiers de la SGPSO respectent les critères d'exclusions définis pour les indices alignés avec l'Accord de Paris, elles ne financent donc aucune des activités visées à l'article 12(1) du règlement délégué (UE) 2020/1818 de la Commission

### Analyse de Sustainable Fitch

- L'excellent résultat de cette section est soutenu par des engagements forts en termes de critères de financement et d'exclusions présents dans le document cadre.
- La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est le seul projet, ce qui apporte une compréhension claire et transparente de l'allocation des fonds.
- Le projet est vecteur d'une importante additionnalité. Tous les fonds seront alloués à la réalisation de la Ligne Nouvelle ferroviaire, avec 100 % des dépenses finançant du capex.
- Le document cadre contient des critères d'exclusion clairement définis. Les financements sont cantonnés au projet, fournissant une forte assurance d'allocation. Le document cadre exclut également spécifiquement d'autres financements et se conforme aux exclusions des indices alignés sur l'accord de Paris. Enfin, l'émetteur confirme que la ligne ferroviaire ne sera pas dédiée au transport ou au stockage de combustibles fossiles.

Source: Document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

Source: Sustainable Fitch

## Évaluation et sélection

## Alignement: Excellent

### Contenu de l'entreprise

- La SGPSO établit un comité chargé d'évaluer et de suivre les financements verts, dans le but d'assurer une gouvernance adéquate de ce Document Cadre. Ce comité veillera à ce que les ressources financières obtenues par le biais de prêts bancaires ou d'émissions obligataires soient exclusivement destinées au financement du projet éligible tel que défini.
- Ce processus consiste en une instruction des membres du directoire de la SGPSO au sein du comité d'évaluation et de suivi des financements verts.
- Ce comité regroupe le Directeur Général, le Directeur Général adjoint-Technique et le Directeur Général adjoint- Finances.
- Ce comité se réunit à minima une fois par an en vue de :
  - Faire un état des lieux des différents encours verts de la SGPSO ;
  - Faire un état des lieux des indicateurs verts et sociaux suivis par la SGPSO ;
  - Valider le rapport d'allocation et d'impact à destination des prêteurs et des investisseurs ;
  - En cas de controverse identifiée concernant un projet précédemment financé par une obligation durable, celle-ci sera présentée lors de ces comités. En fonction de la décision du comité de finance durable, les fonds pourront être réalloués ;
  - Proposer des évolutions du cadre des émissions de la SGPSO afin que celui-ci reflète les évolutions législatives ainsi que les dernières pratiques de marché. Le comité sera particulièrement attentif :
    - ♦ Aux catégories de projets verts éligibles et aux critères d'éligibilité relatifs à ces catégories d'une part;
    - ♦ Aux indicateurs d'impact et à leurs méthodologies de calcul d'autre part.
- Les résultats de ce comité, ainsi qu'une synthèse générale des discussions, seront inclus dans le Rapport d'Activité publié par la SGPSO. Ces conclusions seront également transmises au Conseil de surveillance.

### Analyse de Sustainable Fitch

- Nous considérons que le processus d'évaluation et de sélection de la SGPSO est aligné avec les ICMA GBP et les LMA, LSTA et APLMA GLP.
- L'excellent avis attribué à cette section reflète le processus d'évaluation et de sélection transparent et robuste mis en place par la SGPSO.
- Les critères d'éligibilité sont clairement définis dans le document cadre, notamment l'alignement sur la taxonomie européenne et les résultats de l'évaluation de l'impact environnemental. Nous considérons l'exigence d'autorisation environnementale, d'enquête publique et d'évaluation socioéconomique comme positive, car elles apportent une assurance supplémentaire que le projet est rigoureusement évalué et documenté à chaque étape.
- Le processus d'enquête publique implique de mettre les documents du projet à disposition du public, de recueillir des retours et de permettre aux parties prenantes d'exprimer leurs préoccupations ou leur soutien ; cela assure la transparence et une large participation de la communauté avant toute décision finale. Ce processus renforce la légitimité et la responsabilité du développement du projet.
- Le comité comprend des représentants des directions techniques et financières et intègre des considérations de durabilité. La participation pluridisciplinaire apporte des garanties adéquates pour le processus. Le comité est en outre supervisé par le conseil de surveillance de la SGPSO, tandis que SNCF Réseau, l'entité qui détient le mandat de maîtrise d'ouvrage pour la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, assiste le conseil de surveillance.
- Nous considérons que le processus global d'évaluation et d'approbation est multi-niveaux, séparant les responsabilités de proposition, d'évaluation et d'approbation. Cette structure apporte de meilleurs garanties qu'une structure d'évaluation et de sélection de projet à un seul niveau. En outre, l'expertise en durabilité au sein du comité garantit que la stratégie de durabilité de l'entreprise se reflète dans les décisions d'investissement.

Source: Document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

Source: Sustainable Fitch





## Gestion des fonds

## Alignement: Excellent

### Contenu de l'entreprise

- Un montant égal au produit net levé des produits verts émis par la SGPSO est utilisé pour financer (y compris préfinancer) tout ou partie des dépenses liées à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.
- Les fonds non encore alloués sont uniquement placés en dépôt auprès du Trésor public français, conformément aux dispositions de l'article 47 du décret n° 2012-1246 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique de 2012. Ces dépôts ne donnent lieu à aucune rémunération (article 197 du même décret).
- Le produit net de toute opération financière verte est alloué à toutes les dépenses qui concourent à la valeur actuelle ou future de l'actif de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, représentant « l'actif éligible ».
- Chaque rapport annuel d'allocation rend spécifiquement compte du montant éventuel en attente d'allocation au titre du préfinancement des besoins futurs.
- En cas de non-respect des critères d'éligibilité ou de controverses majeures concernant tout ou partie du projet, la SGPSO s'engage à déployer tous les efforts nécessaires pour mettre en place les mesures de remédiation appropriées dans les meilleurs délais. Dans l'éventualité, bien que très peu probable, où la SGPSO rencontrerait des difficultés à mettre en place les remédiations nécessaires, une communication proactive et transparente sera faite auprès de tous les investisseurs afin de les tenir informés de l'évolution de la situation relative à l'éligibilité du projet.

Source: Document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

### Analyse de Sustainable Fitch

- La gestion des fonds est alignée sur les ICMA GBP et les GLP de la LMA, LSTA et APLMA.
- L'excellent avis attribué à cette section reflète la ségrégation claire des fonds et le suivi étroit de l'allocation, ce qui offre une bonne transparence.
- Les financements sont dédiés à un projet spécifique, il y a donc un cantonnement clair en termes d'allocation, en ligne avec les meilleures pratiques de marché.
- Les fonds non alloués sont gérés par le Trésor français conformément à ses politiques de gestion générales. La meilleure pratique de marché consiste à maintenir les fonds non alloués dans des projets verts de court terme ayant un impact environnemental équivalent, mais la SGPSO est une entité détenue par l'État, régie par l'article 47 du décret n° 2012-1246 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, qui exige que les fonds soient déposés au Trésor français et gérés comme un dépôt non rémunéré conformément à ce décret.
- L'émetteur surveille les fonds et s'engage à retirer les actifs qui ne respecteraient plus les critères d'éligibilité du document cadre. Il s'engage à les remplacer par de nouvelles dépenses de projets verts éligibles sur la base des meilleurs efforts et à rendre compte de la nouvelle allocation dans l'année.
- La perte d'éligibilité du projet est peu probable, compte tenu des études environnementales rigoureuses menées avant sa validation, mais la SGPSO s'engage à réévaluer la nature verte de l'instrument si le projet n'est plus éligible. Cela apporte des garanties aux investisseurs sur le fait que les fonds feront l'objet d'un suivi continu afin d'assurer l'impact environnemental et social positif tout au long de la durée de vie de l'instrument.

Source: Sustainable Fitch

## Reporting et Transparence

## Alignement: Excellent

### Contenu de l'entreprise

- Le rapport d'allocation et d'impact est publié annuellement par la SGPSO dans l'année qui suit l'émission sur le site de la SGPSO et ce jusqu'à l'allocation complète des fonds.
- Il illustre le respect des engagements concernant l'affectation des fonds, le respect des critères d'éligibilité pour chacune des composantes du projet financé, et la présentation d'indicateurs d'impacts transverses aux projets en y incluant les co-bénéfices sociaux du projet.
- De plus, la SGPSO s'engage, sur la base des meilleurs efforts, à publier sur son site internet :
  - Un tableau de bord pour le suivi de divers indicateurs de chantier durant la période des travaux, permettant de rendre compte, en particulier, de l'avancement des travaux;
  - Un rapport d'impact une fois la mise en service de la ligne sur les indicateurs de mise en service, dans le cadre de ses obligations de bilan ex post issues de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.
- Ce dernier sera réalisé au moins trois ans après et au plus tard dans les cinq ans suivant la mise en service et comprendra :
  - L'établissement d'un état initial avant travaux ;
  - Un bilan intermédiaire un an avant la mise en service commerciale, soit en fin de travaux ;
  - Un bilan intermédiaire un an après la mise en service ;
  - Un bilan final à cinq ans après la mise en service.
- Le rapport d'allocation des fonds inclura au moins les informations suivantes :
  - Montant des fonds alloués versus non alloués;

### Analyse de Sustainable Fitch

- Les engagements de reporting sont alignés sur les ICMA GBP et les GLP de la LMA, LSTA et APLMA.
- L'excellent avis attribué à cette section reflète de forts engagements autour de la fréquence, de la granularité et de la mesurabilité du reporting d'allocation et d'impact.
- Nous notons positivement l'engagement de l'émetteur à rendre compte annuellement des fonds alloués.
- Nous évaluons également positivement la vérification d'allocation par l'autorité nationale des finances publiques, en tant que comptable dédié de la SGPSO.
- La SGPSO entend rendre compte chaque année de l'impact environnemental du projet. Elle divulgue une liste détaillée des indicateurs d'impact qu'elle publiera sur son site internet, incluant des indicateurs de construction durant la mise en œuvre, et des indicateurs d'impact de mise en service après la mise en service de la ligne.
- Nous considérons que les indicateurs d'impact sont spécifiquement mesurables et alignés avec les recommandations du ICMA Handbook – Harmonized Framework for Impact Reporting de juin 2023. Nous notons positivement la sélection des indicateurs d'impact par l'émetteur, car ils s'alignent avec les standards internationaux reconnus du marché.
- Nous considérons positivement que l'émetteur s'engage à divulguer des indicateurs de co-bénéfices sociaux, tels que le nombre d'emplois créés sur les chantiers. En outre, l'entreprise a pris toutes les mesures nécessaires pour être alignée avec la taxonomie Européenne, ce que nous considérons comme une meilleure pratique pour démontrer l'impact environnemental positif.





## Reporting et Transparence

### Contenu de l'entreprise

- État des lieux de l'avancement des travaux et description;
- Part de co-financement;
- S'il y a eu un changement matériel dans les projets financés menant à un changement dans le portefeuille de dépenses vertes, ceci sera détaillé dans le rapport.
- Les rapports d'impacts porteront sur les résultats environnementaux et co-bénéfices sociaux (CO2 évité, économies d'énergie, nombre d'emplois).

Source: Document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

## Alignement: Excellent

### Analyse de Sustainable Fitch

- L'émetteur a confirmé que la méthodologie de calcul sera publiée sur son site internet, ce qui constitue une bonne démarche supplémentaire de transparence.
- Enfin, l'émetteur a confirmé qu'il publiera un rapport d'impact dans le cadre de ses obligations ex-post découlant de la Loi d'orientation des transports intérieurs. Ce reporting est mandaté par la Loi française n° 82-1153 du 30 décembre 1982, qui exige des évaluations socioéconomiques et environnementales pour les grands projets d'infrastructure de transport. L'article 9 du Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 mandate l'IGEDD pour effectuer la vérification.

Source: Sustainable Fitch



## Les Objectifs de Développement Durable de l'ONU

- **9.1:** Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.
- **11.2:** Assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.
- **13.3:** Améliorer l'éducation, la sensibilisation et les capacités individuelles et institutionnelles en ce qui concerne l'adaptation aux changements climatiques, l'atténuation de leurs effets et la réduction de leur impact et les systèmes d'alerte rapide.



Source: Sustainable Fitch, ONU

## Évaluation de la Taxonomie Européenne

### Alignement à la Taxonomie Européenne - Résumé des critères appliqués au sein de l'UE

UoP	E/T	Critères techniques de sélection												MS	Alignement complet
		SCC						DNSH							
		EO1	EO2	EO3	EO4	EO5	EO6	EO1	EO2	EO3	EO4	EO5	EO6		
UoP 1	E	✓	—	—	—	—	—	—	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Overall instrument alignment															✓

#### Key

- ✓ Entièrement aligné avec les critères
- ✗ Non-aligné avec les critères
- P Partiellement aligné avec les critères
- Critères non applicables

<b>UoP</b>	Utilisation des fonds
<b>E</b>	Habilitante, selon le Compas de la Taxonomie
<b>T</b>	Transitoire, selon le Compas de la Taxonomie
<b>SCC</b>	Critères de contribution substantielle
<b>DNSH</b>	Ne pas causer de préjudice important
<b>MS</b>	Garanties minimales

Source: Sustainable Fitch

### Évaluation de la Taxonomie Européenne

Objectifs environnementaux de l'UE: atténuation du changement climatique (EO1); adaptation au changement climatique (EO2); utilisation durable et protection de l'eau et des ressources marines (EO3); transition vers une économie circulaire, prévention des déchets et recyclage (EO4); prévention et contrôle de la pollution (EO5); protection des écosystèmes sains (EO6).

<b>Utilisation des fonds</b>	<b>UoP 1: la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (infrastructure ferroviaire électrifiée)</b>
<b>Contribution aux Objectifs Environnementaux (OE)</b>	<b>EO1</b>
<b>Activité économique éligible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.14 Infrastructures de transport ferroviaire</li> </ul>
<b>Critères de contribution substantielle (SCC)</b>	<p>Oui. Le projet est pleinement aligné avec les critères de contribution substantielle (SCC). Un seul objectif environnemental est analysé : EO1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest comprend une infrastructure ferroviaire à grande vitesse entièrement électrifiée, incluant ses sous-systèmes associés, ce qui est aligné avec les SCC.</li> <li>En outre, la SGPSO a confirmé que la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest n'est pas dédiée au transport ou au stockage de combustibles fossiles, ce qui est conforme aux SCC.</li> </ul>
<b>Ne pas causer de préjudice important (DNSH)</b>	<p><b>EO1</b> n.a.</p> <p><b>EO2</b> Oui. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest démontre la conformité aux critères de l'Appendice A de l'Annexe I de la taxonomie Européenne.</p> <p>La SGPSO a mené une évaluation rigoureuse des risques et de la vulnérabilité climatiques pour identifier les risques physiques pertinents pouvant impacter les opérations durant la construction et la durée de vie attendue de la ligne ferroviaire. En cas d'exposition à des risques significatifs, une analyse détaillée détermine leur importance pour le projet, puis des solutions d'adaptation sont évaluées pour les atténuer.</p> <p>L'évaluation est proportionnée à l'échelle et à la durée du projet, en utilisant des projections climatiques à la résolution appropriée: données localisées pour les projets de court terme, et scénarios climatiques avancés de long terme pour les investissements majeurs. Toutes les projections et analyses suivent les bonnes pratiques et les dernières recommandations scientifiques, s'appuyant sur des sources faisant autorité telles que les rapports du GIEC et des recherches évaluées par les pairs.</p> <p>Une étude sur l'exposition aux risques climatiques et des recommandations pour renforcer la résilience du projet ont été réalisées en 2022-2023 par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement</p>



## Évaluation de la Taxonomie Européenne

Objectifs environnementaux de l'UE: atténuation du changement climatique (EO1); adaptation au changement climatique (EO2); utilisation durable et protection de l'eau et des ressources marines (EO3); transition vers une économie circulaire, prévention des déchets et recyclage (EO4); prévention et contrôle de la pollution (EO5); protection des écosystèmes sains (EO6).

(Cerema). Elle a présenté les principaux aléas et leur évolution selon deux scénarios du GIEC (RCP4.5 et RCP8.5), puis analysé les impacts sur les composantes de l'infrastructure ferroviaire et listé les catégories et leviers envisageables ou déjà mis en œuvre pour ce type d'infrastructure.

Les dangers climatiques clés identifiés reposent sur des analyses historiques et des conclusions sur les risques à venir: réchauffement significatif au printemps et en été ( $\approx +1^{\circ}\text{C}$  depuis 1900;  $+3^{\circ}\text{C}$  l'été depuis 1950); précipitations annuelles globalement stables mais avec des changements saisonniers et une hausse marquée des sécheresses.

La ligne traverse quatre départements et deux régions. Les risques clés incluent une forte exposition aux inondations (Bordeaux, Agen, Montauban-Moissac, Toulouse), la submersion marine dans l'estuaire de la Gironde, des mouvements de terrain (retrait-gonflement des argiles, tassements différentiels) notamment entre Agen et Toulouse, et un risque croissant de feux de forêt, amplifié par des sécheresses plus fréquentes et sévères, en particulier dans le massif des Landes de Gascogne.

Des mesures d'adaptation ont été identifiées à la suite de l'analyse des risques et seront mises en œuvre dans le cadre du projet. De manière générale, la ligne est conforme au plan national d'adaptation au changement climatique publié le 10 mars 2025, qui s'appuie sur la stratégie d'adaptation de l'UE et identifie les mesures d'adaptation du pays.

La conception tiendra compte de techniques modernes répondant aux plus hauts standards de résilience, avec un focus sur la prévention des impacts d'inondation; par exemple, l'infrastructure est conçue pour résister à des pluies torrentielles comme celles qui ont interrompu le trafic dans la zone Bordeaux-Toulouse en 2025.

Les solutions d'adaptation mises en œuvre n'affectent pas négativement les efforts d'adaptation ou le niveau de résilience face aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et des autres activités économiques; sont compatibles avec les stratégies et plans d'adaptation aux niveaux local, sectoriel, régional ou national; et considèrent l'usage de solutions fondées sur la nature ou s'appuient, lorsque possible, sur des infrastructures bleues ou vertes.

**EO3** Oui. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest démontre sa conformité aux critères de l'Appendice B de l'Annexe I de la taxonomie Européenne.

Le projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest respecte des réglementations européennes et françaises strictes afin de garantir qu'il ne porte pas atteinte au bon état des masses d'eau. Toutes les entreprises impliquées dans la construction de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest se conforment à la Directive-cadre sur l'eau 2000/60/CE, transposée en droit français par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004.

Tous les risques liés à la qualité de l'eau et au stress hydrique sont soigneusement identifiés et gérés, avec des mesures de protection des zones humides et des milieux aquatiques. À titre d'exemple, le maître d'ouvrage SNCF Réseau a publié en 2025 un cadre de préservation de l'eau qui précise la manière dont le projet sera piloté pour réduire l'empreinte physique sur le milieu naturel. Ce cadre met l'accent sur le maintien des écoulements, la prévention de la pollution et la promotion de pratiques durables de gestion de l'eau, incluant des alternatives aux produits chimiques de synthèse. Il décrit également les processus de suivi de la conformité.

En outre, le projet est conforme aux objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), qui oriente les autorisations et les investissements en matière d'infrastructures hydrauliques et d'écosystèmes, et fixe des objectifs et des orientations stratégiques pluriannuels pour protéger et restaurer la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques. Ses recommandations sont ensuite mises en œuvre localement via les schémas d'aménagement et de gestion des eaux à l'échelle des sous-bassins/territoires. Le SDAGE met en œuvre en France la Directive-cadre sur l'eau, notamment l'atteinte du « bon état » des masses d'eau.

Ces mesures garantissent collectivement que la ligne ferroviaire soutient la bonne santé des milieux aquatiques tout au long de son développement et de son exploitation.

**EO4** Oui. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest démontre sa conformité aux critères d'économie circulaire de la taxonomie européenne.

Le document cadre confirme qu'au moins 70 % (en poids) des déchets de construction et de démolition générés par le projet de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest seront préparés en vue de la réutilisation, du recyclage ou d'autres formes de valorisation (à l'exclusion des matières naturelles visées à la catégorie 17 05 04 de la liste européenne des déchets établie par la décision 2000/532/CE).

Le projet respectera la hiérarchie des déchets, y compris le remblayage des zones excavées avec des déchets plutôt qu'avec des matériaux neufs. La minimisation des déchets sera également mise en œuvre dans les processus de construction et de démolition en appliquant les meilleures techniques disponibles et la démolition sélective pour retirer les substances dangereuses, ainsi qu'en utilisant des systèmes de tri.



## Évaluation de la Taxonomie Européenne

Objectifs environnementaux de l'UE: atténuation du changement climatique (EO1); adaptation au changement climatique (EO2); utilisation durable et protection de l'eau et des ressources marines (EO3); transition vers une économie circulaire, prévention des déchets et recyclage (EO4); prévention et contrôle de la pollution (EO5); protection des écosystèmes sains (EO6).

	<p>Les entreprises impliquées dans le projet, et en particulier SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage, se conforment à l'article 79 de la loi française relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui exige la valorisation d'au moins 70 % des matériaux et déchets produits sur les chantiers, conformément à la Directive-cadre sur les déchets de l'UE (Directive 2008/98/CE), à la fois au niveau national et au niveau des collectivités. La SGPSO veillera au respect de cette exigence en l'intégrant également comme critère de sélection dans les appels d'offres des entreprises participant aux travaux. SNCF Réseau applique en outre les pratiques de sa stratégie d'économie circulaire lancée en 2015, visant principalement à réduire les émissions liées à l'usage des matériaux.</p> <p>Des engagements nationaux supplémentaires s'appliquent, notamment des mesures de tri sélectif des déchets, de stockage des produits dangereux dans des contenants étanches, de propreté des chantiers, de respect des filières d'élimination et de valorisation des déchets de chantier. L'ensemble des mesures de réduction des déchets pendant la phase de construction sera documenté dans l'évaluation des impacts du projet.</p>
<b>EO5</b>	<p>Oui. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest démontre sa conformité aux critères de la taxonomie Européenne relatifs à l'utilisation et à la présence de substances chimiques.</p> <p>La réalisation du projet intégrera des mesures d'atténuation destinées à réduire le bruit et les vibrations de la ligne une fois achevée, telles que des tranchées ouvertes et des écrans acoustiques. La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (Directive 2002/49/CE) a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004, le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, l'arrêté du 3 avril 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006.</p> <p>Des mesures seront également adoptées pour réduire le bruit, les poussières et les émissions de polluants pendant la phase de construction.</p>
<b>EO6</b>	<p>Oui. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest démontre sa conformité aux critères de l'Appendice D de l'Annexe I de la taxonomie Européenne.</p> <p>Des évaluations d'impact environnemental ont été réalisées pour le projet conformément à la Directive 2011/92/UE; et des mesures pertinentes d'évitement; de réduction; et de compensation ont été identifiées selon le cadre Éviter; Réduire; Compenser. D'abord; les impacts négatifs sont évités en choisissant des tracés qui contournent les zones sensibles; par exemple en recourant à des viaducs pour franchir les cours d'eau sans perturber les corridors écologiques. Ensuite; les impacts inévitables sont réduits par des mesures telles que la restauration des lisières forestières; la remise en état des cours d'eau; et l'installation de bassins de rétention pour minimiser les effets sur les écosystèmes. Enfin; les impacts résiduels sont compensés par la création de nouveaux habitats ou la restauration de zones humides; souvent sur des superficies doubles de celles affectées; et par la mise à disposition de sites de nidification de substitution pour les espèces protégées; avec une gestion durable continue en concertation avec les parties prenantes.</p> <p>En outre; une étude a été menée pour la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest afin d'identifier les zones de biodiversité sensibles; y compris Natura 2000. L'évaluation a été conduite conformément à l'article 6(3) de la Directive 92/43/CEE. L'étude a identifié des milieux naturels et aquatiques dans les régions traversées par la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest jouant un rôle important dans l'écosystème; notamment des forêts; des réseaux de grottes; des milieux ouverts; des zones humides; et des grands cours d'eau. Elle a également porté sur deux sites Natura 2000; le réseau hydrographique du Gât-Mort et de Saucats; et la Zone Spéciale de Conservation du bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans.</p> <p>Sur la base de ces évaluations; la SGPSO a défini les mesures d'atténuation nécessaires pour éviter des effets significatifs sur ces zones et sites Natura 2000; et garantir que l'activité ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation. Les mesures comprendront le renforcement des corridors bleus et verts pour faciliter les déplacements de la faune; la restauration des zones dégradées afin d'éviter la fragmentation sur les secteurs du projet; l'adaptation du calendrier des travaux pour éviter les périodes sensibles pour la faune; et la mise en œuvre d'ouvrages favorables à la biodiversité tels que des écoponts et des passages inférieurs. Enfin, le projet évitera tout aménagement dans les zones écologiquement importantes; en particulier au sein des périmètres Natura 2000.</p>
<b>Garanties minimales (MS)</b>	<p>Oui. La SGPSO garantit l'alignement avec les MS grâce à un cadre de conformité et de gouvernance à plusieurs niveaux, combinant la réglementation nationale, les normes internationales et des procédures internes robustes.</p> <p>En tant qu'entité publique française, la SGPSO est soumise à une législation nationale stricte en matière de droits humains et de diligence raisonnable environnementale, conforme aux exigences de l'UE. Le conseil de surveillance comprend des représentants de 24 collectivités locales, de l'État et de SNCF Réseau. Il supervise les décisions stratégiques, le financement et les conditions d'emploi, assurant transparence, responsabilité et large implication des parties prenantes. Le conseil fixe des</p>



## Évaluation de la Taxonomie Européenne

Objectifs environnementaux de l'UE: atténuation du changement climatique (EO1); adaptation au changement climatique (EO2); utilisation durable et protection de l'eau et des ressources marines (EO3); transition vers une économie circulaire, prévention des déchets et recyclage (EO4); prévention et contrôle de la pollution (EO5); protection des écosystèmes sains (EO6).

	<p>seuils d'endettement spécifiques et autorise les investissements importants, garantissant une surveillance financière rigoureuse.</p> <p>Des commissions dédiées — telles que celles d'ingénierie financière, des contrats et des appels d'offres — apportent un avis technique et examinent les opérations, soutenant l'intégrité des achats et de la gestion de projet. L'ensemble des activités d'achat est régi par des cadres juridiques stricts français et européens, qui incluent des clauses anticorruption et exigent des titulaires qu'ils respectent les lois applicables; le non-respect entraîne des sanctions comme l'exclusion de futurs appels d'offres.</p> <p>Les activités de la SGPSO sont alignées sur les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et les huit conventions fondamentales de l'Organisation internationale du Travail, dont la France est signataire. Le respect de ces normes internationales est assuré via les procédures de la commande publique, qui imposent aux titulaires de se conformer aux législations du travail françaises et européennes. Des clauses contractuelles et des sanctions sont prévues en cas de violations, notamment l'exclusion des appels d'offres. Le comité des ressources humaines supervise les standards d'emploi, garantissant l'alignement avec les principes internationaux en matière de travail et de droits humains. Toutes les activités sont encadrées par les dispositions légales applicables au secteur public, renforçant encore la conformité aux meilleures pratiques mondiales.</p> <p>La SGPSO a mis en place plusieurs mécanismes internes pour vérifier la conformité continue et prévenir les controverses majeures. Le comité d'évaluation et de suivi réalise des revues régulières des actifs afin d'assurer l'alignement continu avec les MS et d'identifier puis traiter proactivement tout enjeu. La SGPSO se réserve le droit d'auditer la gestion de projet et les indicateurs déclarés, ajoutant un niveau supplémentaire de contrôle. Des comités de suivi territoriaux et un reporting régulier favorisent la transparence et le dialogue avec les parties prenantes locales, soutenant une bonne gouvernance et l'engagement des parties prenantes.</p> <p>La SGPSO démontre un alignement solide avec les MS grâce à cette approche globale — intégrant la réglementation nationale, les cadres internationaux et des contrôles internes rigoureux. Ce système à plusieurs niveaux soutient la transparence, la responsabilité, la lutte contre la corruption et une conduite responsable des affaires sur l'ensemble de ses activités, garantissant le respect constant des standards juridiques et éthiques.</p>
<b>Alignement complet</b>	

Source: Sustainable Fitch, document cadre de financement vert de la SGPSO 2025

## Appendix A: Principes et Lignes Directrices

<b>Type d'instrument: Vert</b>	
<b>Quatre Piliers</b>	
1) Utilisation des fonds (UoP)	Oui
2) Processus de Sélection et d'Evaluation des Projets	Oui
3) Gestion des Fonds	Oui
4) Reporting	Oui
<b>Intervenant indépendant de revue externe</b>	
Second-party opinion	Oui
Vérification	Oui
Certification	Non
Scoring/Rating	Non
Autre	n.a.
<b>1) Utilisation des fonds (UoP)</b>	
Énergies renouvelables	Non
Efficacité énergétique	Non
Prévention et maîtrise de la pollution	Non
Gestion durable des ressources naturelles vivantes et des sols	Non
Préservation de la biodiversité terrestre et aquatique	Non
Moyens de transport propres	Oui
Gestion durable de l'eau et des eaux usées	Non
Adaptation au changement climatique	Non
Produits, technologies et processus de production adaptés à l'économie circulaire	Non
Bâtiments verts	Non
Inconnu à l'émission, mais actuellement attendu comme conforme aux catégories des GBP, ou à d'autres domaines éligibles non encore indiqués dans les GBP.	Non
Autre	n.a.
<b>2) Processus de Sélection et d'Evaluation des Projets</b>	
<b>Évaluation et Sélection</b>	
Références sur les objectifs sociaux et verts de l'émetteur	Oui
Processus documenté pour déterminer que les projets s'inscrivent dans les catégories définies	Oui
Critères définis et transparents pour les projets éligibles aux fonds d'un instrument de durabilité	Oui
Processus documenté pour identifier et gérer les risques ESG potentiels associés au projet	Oui
Critères synthétiques d'évaluation et de sélection des projets disponibles publiquement	Oui
Autre	n.a.
<b>Évaluation et Sélection, Responsabilité et Redevabilité</b>	
Critères d'évaluation et de sélection soumis à un avis ou une vérification externe	Oui
Évaluation interne	Non
Autre	n.a.
<b>3) Gestion des Fonds</b>	
<b>Suivi des fonds</b>	
Produits de l'instrument de durabilité séparés ou suivis par l'émetteur de manière appropriée	Oui
Publication des types d'instruments de placement temporaire envisagés pour les fonds non alloués	Oui
Autre	n.a.





## Type d'instrument: Vert

### Informations supplémentaires

Allocations uniquement à des investissements futurs	Oui
Allocations à la fois à des investissements existants et futurs	Non
Allocation à des décaissements individuels	Oui
Allocation à un portefeuille de décaissements	Non
Publication du solde de portefeuille des fonds non alloués	Oui
Autre	n.a.

### 4) Reporting

#### Reporting des UoP

Projet par projet	Oui
Sur la base d'un portefeuille de projets	Non
Lien avec des instruments spécifiques	Oui
Autre	n.a.

#### Reporting des UoP/Information divulguée

Montants alloués	Oui
Part du financement par instrument de durabilité dans l'investissement total	Non
Autre	n.a.

#### Reporting des UoP/Fréquence

Annuel	Oui
Semi-annuel	Non
Autre	n.a.

#### Reporting d'impact

Projet par projet	Non
Sur la base d'un portefeuille de projets	Oui
Lien avec des instruments spécifiques	Non
Autre	n.a.

#### Reporting des UoP/Information divulguée (par ex ex-post)

Émissions/économies de GES	Oui
Économies d'énergie	Non
Réduction de l'utilisation d'eau	Non
Autres indicateurs ESG	Réduction de la pollution de l'air (Nox, Sox, etc.) ; évolution du nombre de déplacements ; nombre de jours d'indisponibilité de l'infrastructure en raison des conditions climatiques ; évolution de la circulation routière ; évolution de la fréquentation aéroportuaire accessible ; nombre de bénéficiaires ; gain de temps pour les usagers en minute ; nombre d'emplois créés ou soutenus ; transfert

## Type d'instrument: Vert

	modal estimé ; nombre d'infrastructures accessibles aux personnes à mobilité réduite
<b>Reporting d'impact/Fréquence</b>	
Annuel	Oui
Semi-annuel	Non
Autre	n.a.
<b>Moyens de divulgation</b>	
Informations publiées dans le rapport financier	Non
Informations publiées dans un document ad hoc	Oui
Informations publiées dans le rapport de durabilité	Non
Reporting revu	Oui
Autre	n.a.
Note: n.a. – non applicable. Source: Sustainable Fitch, ICMA, LMA, LSTA and APLMA	

## Appendice B : Définitions

Terme	Définition
<b>Types de dette</b>	
Verte	Les fonds seront utilisés pour des projets verts et/ou des activités liées à l'environnement, tels qu'identifiés dans la documentation de l'instrument. L'instrument peut être aligné sur les Principes de l'ICMA applicables aux Obligations Vertes ou d'autres principes, lignes directrices ou taxonomies.
Sociale	Les fonds seront utilisés pour des projets sociaux et/ou des activités à caractère social, tels qu'identifiés dans la documentation de l'instrument. L'instrument peut être aligné sur les Principes de l'ICMA applicables aux Obligations Sociales ou d'autres principes, lignes directrices ou taxonomies.
Développement Durable	Les fonds seront utilisés pour un mélange de projets verts et sociaux et/ou des activités environnementales et sociales, tels qu'identifiés dans la documentation de l'instrument. L'instrument peut être aligné sur les Principes de l'ICMA applicables aux Obligations Durables ou d'autres principes, lignes directrices ou taxonomies.
Liée au Développement Durable	Les caractéristiques financières et/ou structurelles sont liées à l'atteinte d'objectifs de durabilité prédéfinis. Ces caractéristiques peuvent être alignées sur les Principes de l'ICMA applicables aux Obligations liées au Développement Durable, ou sur d'autres principes, lignes directrices ou taxonomies. L'instrument est souvent désigné par SLB (sustainability-linked bond) ou SLL (sustainability-linked loan).
Conventionnelle	Les fonds ne sont pas destinés à des projets ou activités verts, sociaux ou durables, et les caractéristiques financières ou structurelles ne sont liées à aucun objectif de durabilité.
Autre	Tout autre type d'instrument de financement ou une combinaison des instruments ci-dessus.
<b>Standards</b>	
ICMA	International Capital Market Association. Dans la Second-Party Opinion, nous nous référons à l'alignement avec les Principes de l'ICMA applicables aux obligations: un ensemble de principes et lignes directrices pour les obligations vertes, sociales, durables et liées au Développement Durable.
LMA, LSTA and APLMA	Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA) and Asia Pacific Loan Market Association (APLMA). Dans la Second-Party Opinion, nous nous référons à l'alignement avec les Principes applicables aux prêts de finance durable : un ensemble de lignes directrices applicables pour les prêts verts, sociaux et liés au développement durable.
EU Green Bond Standard	Un ensemble de normes volontaires <a href="#">créé par l'UE</a> pour « renforcer l'efficacité, la transparence, la responsabilité, la comparabilité et la crédibilité du marché des obligations vertes ».
Source: Sustainable Fitch, ICMA, ONU, Plateforme de la Commission européenne sur la finance durable	



## STATUT DE SOLLICITATION

La Second-Party Opinion a été sollicitée et attribuée ou maintenue par Sustainable Fitch à la demande de l'entité.

A Sustainable Fitch Analytical Product provides an assessment of the Environmental, Social and/or Governance qualities of an issuer and/or its financial instruments or securities. Sustainable Fitch Analytical Products include without limitation ratings, scores, second-party opinions and other assessments, opinions and data-related products, among other Analytical Products. A Sustainable Fitch Analytical Product is not a credit rating. Analytical Products are provided by Sustainable Fitch, a Fitch Solutions company, and an affiliate of Fitch Ratings. Sustainable Fitch has established specific policies and procedures intended to avoid creating conflicts of interest and compromising the independence or integrity of Fitch Ratings' credit rating activities and Sustainable Fitch's Analytical Product generation activities. For a description of the methodology, limitations and disclaimers relating to Sustainable Fitch's Analytical Products, please use this link: [www.sustainablefitch.com](http://www.sustainablefitch.com).

Please note that individuals identified in any Analytical Product report or press release are not responsible for the opinions stated therein and are named for contact purposes only. A report regarding an Analytical Product is neither a prospectus nor a substitute for the information assembled, verified and presented to investors by the issuer and its agents in connection with the sale of financial instruments and securities. Sustainable Fitch's Products are not considered investment advice and they are not and should not be considered as a replacement of any person's own assessment of the sustainability factors related to a financial instrument or an entity. Sustainable Fitch does not represent, warrant or guarantee that an Analytical Product will fulfil any of your or any other person's particular purposes or needs. Sustainable Fitch does not recommend the purchase or sale of financial instruments or securities or give investment advice or provide any legal, auditing, accounting, appraisal or actuarial services. Sustainable Fitch's Analytical Products are not an opinion as to the value of financial instruments or securities. Sustainable Fitch does not audit or verify the accuracy of the information provided to it by any third party for the purpose of issuing an Analytical Product, including without limitation issuers, their representatives, accountants and legal advisors and others. Sustainable Fitch does not represent, warrant or guarantee the accuracy, correctness, integrity, completeness or timeliness of any part of the Analytical Product. The information in an Analytical Product report is provided "as is" without any representation or warranty of any kind, and Sustainable Fitch does not represent or warrant that the report or any of its contents will meet any of the requirements of a recipient of the report. Sustainable Fitch does not provide a limited or reasonable assurance on any information presented in an Analytical Product report.

Sustainable Fitch receives fees from entities and other market participants who request Sustainable Fitch Analytical Products in relation to the analysis conducted to assign a rating, score, opinion or an assessment to a given financial instrument and/or entity, as well as the distribution of data. The assignment, publication, or dissemination of a Sustainable Fitch Analytical Product shall not constitute a consent by Sustainable Fitch to use its name as an expert in connection with any registration statement filed under the United States securities laws, the Financial Services and Markets Act of 2000 of the United Kingdom, or the securities laws of any particular jurisdiction.

Any ratings, second-party opinions, assessments, commentaries or other reports and products issued by Sustainable Fitch are not intended to be and shall not be relied upon or used by any users located in India in relation to securities listed or proposed to be listed on Indian stock exchanges.

Sustainable Fitch Analytical Products offered to clients in Australia. Analytical Products in Australia are available only to wholesale clients (as defined in section 761G and 761GA of the Corporations Act (Cth) (the "Act")) in Australia. Information related to Analytical Products published by Sustainable Fitch is not intended to be used by persons who are retail clients within the meaning of section 761G and 761GA of the Act ("Retail Clients") in Australia. No one shall distribute, disclose or make references to any information related to Analytical Products in a manner which is intended to (or could reasonably be regarded as being intended to) influence a Retail Client in making a decision in relation to a particular financial product (as defined in the Act) or class of financial products, unless required to do so by law to meet continuous disclosure obligations. No one shall make reference to any Sustainable Fitch Analytical Product information in any publication, promotional material, disclosure document, correspondence, website, or any other venue that may be accessed by clients and investors who are Retail Clients in Australia (except in the circumstances as permitted by law). Sustainable Fitch does not hold an Australian financial services license to provide general financial product advice and the Analytical Products are provided subject to the conditions of the [class no-action position to second party opinion providers issued by the Australian Securities & Investments Commission on 14 June 2024](#). Except as disclosed above or on our website, there is no conflict of interest that is material that may arise in providing the views and opinions here. For Industry-accepted framework and standards relevant to this Analytical Product, please refer to information above and in the methodology.

Copyright © 2026 by Sustainable Fitch, Inc., Sustainable Fitch Limited and their subsidiaries. 300 West 57th Street, New York, NY 10019. Telephone: 1-800-753-4824, (212) 908-0500. Reproduction or retransmission in whole or in part is prohibited except by permission. All rights reserved.