



# MATINÉE INVESTISSEURS

VENDREDI 27 NOVEMBRE 2020



# LA STRATÉGIE DU GROUPE AU CENTRE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE RELANCE VERTE

**JEAN-PIERRE FARANDOU**

Président Directeur Général du groupe SNCF



UNE CRISE  
SANS PRÉCÉDENT...  
MAIS DES ACTIVITÉS  
RÉSILIENTES AU SERVICE  
DE LA SOLIDARITÉ  
NATIONALE

## UNE BONNE REPRISE DE L'ACTIVITÉ VOYAGEURS DÈS LA SORTIE DU 1<sup>ER</sup> CONFINEMENT

### SNCF VOYAGEURS

#### Sur TGV

- Point bas lors du premier confinement avec une baisse de fréquentation de -90% en avril-mai dernier.
- Rebond estival avec un retour de 80% des passagers même si le chiffre d'affaire reste encore en retrait (-40% sur l'été).

#### Sur TER et Transilien

- Meilleure résistance des activités de mass transit avec une baisse de -10 à -20% du chiffre d'affaires sur le 1<sup>er</sup> semestre.

### KEOLIS

- Chiffre d'affaires préservé pendant le premier semestre (-12%).
- Forte résilience pendant l'été avec un chiffre d'affaires stable contre 2019.

#### TGV

(En millions de PAX)



#### Transilien, Intercités et TER

(Chiffre d'affaires en milliards €)



#### KEOLIS

(Chiffre d'affaires en milliards €)



## DES ACTIVITÉS INFRASTRUCTURES ET LOGISTIQUES RÉSILIENTES

### LOGISTIQUE

#### GEODIS

Excellente résilience de l'activité avec un chiffre d'affaires stable sur le 1<sup>er</sup> semestre (+0.3%) et un été légèrement en hausse (+1% sur Juillet/Août).

#### FRET

En baisse de -20% sur le premier semestre et sur les mois d'été.

Résilience à mi-novembre dans la mesure où l'activité économique se maintient, notamment dans le secteur du bâtiment.

### SNCF RESEAU – SNCF G&C

Activité impactée par la baisse des péages versés par les transporteurs mais retour à un niveau d'activité stable dès le début de l'été.

#### GEODIS

(Chiffre d'affaires en milliards €)



#### SNCF Fret (TFMM)

(Chiffre d'affaires en milliards €)



#### SNCF Réseau - SNCF G&C

(Chiffre d'affaires en milliards €)



## UN GROUPE QUI N'A JAMAIS OUBLIÉ SON RÔLE AU SERVICE DE LA SOLIDARITÉ NATIONALE



Mise en place de **TGV médicalisés** pour le transport de malades vers les centres hospitaliers les moins engorgés tandis que d'autres transportent des soignants vers les zones les plus touchées par le virus.



Sur Transilien, TER ou encore les réseaux exploités par KEOLIS, **les services ont été réduits au minimum utile** aux personnes ayant des raisons légitimes de se déplacer, en particulier pour les trajets domicile-travail.



Les **opérations de maintenance prioritaires et les chantiers urgents** ont été réalisés par SNCF Réseau.



Opérations de **charters par GEODIS pour répondre aux demandes de transports urgents** dans un contexte de capacité de fret aérien réduite.

GEODIS a également joué un rôle déterminant dans l'approvisionnement en masques du pays et en assurant le pont aérien entre la Chine et la France.



**Le fret ferroviaire a assuré les transports** alimentaires, de carburants, de chlore ou de produits nécessaires au bon fonctionnement des usines stratégiques.



# SNCF AU CENTRE DE LA STRATÉGIE DE RELANCE VERTE DU GOUVERNEMENT



*« Il est indispensable dans le cadre de la transition écologique **que les mobilités, des Françaises et des Français comme des marchandises, [...] puissent être le moins carbonées possible et le plus respectueuses de l'environnement** »*

Jean Castex Premier Ministre

## SNCF AU CENTRE DE LA STRATÉGIE DE RELANCE VERTE DU GOUVERNEMENT

Dans le cadre du plan « France Relance » annoncé par le gouvernement, 4,7 Mds€ sont dévolus au ferroviaire dont 4,05 Mds€ alloués directement à SNCF

### 1 PRIORITÉ AU RÉSEAU FERROVIAIRE

Arrêter le vieillissement du réseau le plus circulé

Améliorer la qualité de service sur un réseau utilisé à 80% par les trains régionaux

Soutenir l'emploi dans le BTP (+38 000 emplois/an)

### 2 RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

Réduire les émissions du secteur des transports

Soutenir l'emploi notamment par la relance des investissements sur le réseau utilisé par le fret

### 3 LUTTE CONTRE LES INÉGALITÉS TERRITORIALES

Régénérer les lignes de dessertes fines du territoire

Renforcer l'attractivité des territoires les moins denses

### 4 RETOUR À L'ÉQUILIBRE FINANCIER SAIN ET PÉRENNE

Maîtriser l'endettement sans casser le rythme de développement

Viser une structure financière assainie et une solvabilité durablement renforcée



# LA STRATÉGIE DU GROUPE À HORIZON 2030

**L'ambition :** Devenir un champion mondial de la mobilité durable, pour les voyageurs comme pour les marchandises, avec un cœur de métier centré sur le ferroviaire et un pays de référence, la France

## SNCF 2030 : LE CHAMPION DE LA MOBILITÉ DURABLE DES PASSAGERS ET DES MARCHANDISES

Un positionnement fort du groupe sur ses différents métiers

### LE FERROVIAIRE ET LE MASS TRANSIT EN FRANCE

Le **Réseau** dont la rénovation est la base du fonctionnement du système ferroviaire

Les transporteurs de la **SA Voyageurs** (Voyages, TER, Transilien)

**KEOLIS** : une présence forte en France dans des activités d'ores et déjà ouvertes à la concurrence (DSP)

**SNCF Gares & Connexions**

La **direction industrielle** (Matériel et autres services)



### LE FERROVIAIRE ET LE MASS TRANSIT À L'INTERNATIONAL

Les transporteurs de la **SA Voyageurs en Europe** (Eurostar, Thalys, Espagne, etc.)

**KEOLIS** : un des leaders mondiaux du mass transit

**AREP, SYSTRA, etc.**



### LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

#### **GEODIS**

Résilient et complémentaire avec les autres activités

A démontré son caractère stratégique pour la nation au plus fort de la crise COVID

#### **FRET**

Le fret sur la base d'un business model stabilisé et rentable



# SNCF 2030 – LA DIVERSIFICATION COMME FACTEUR DE RÉSILIENCE

## GESTION D'INFRASTRUCTURES ET D'ACTIFS

## EXPLOITATION



Chiffre d'affaires 2019 aux bornes des activités et non en contributif groupe



# SNCF 2030 – LA DIVERSIFICATION COMME FACTEUR DE RÉSILIENCE



**N°1 Mondial**

Du Métro automatique et du Tramway



**N°8 Mondial**

De la logistique



**120**

Pays



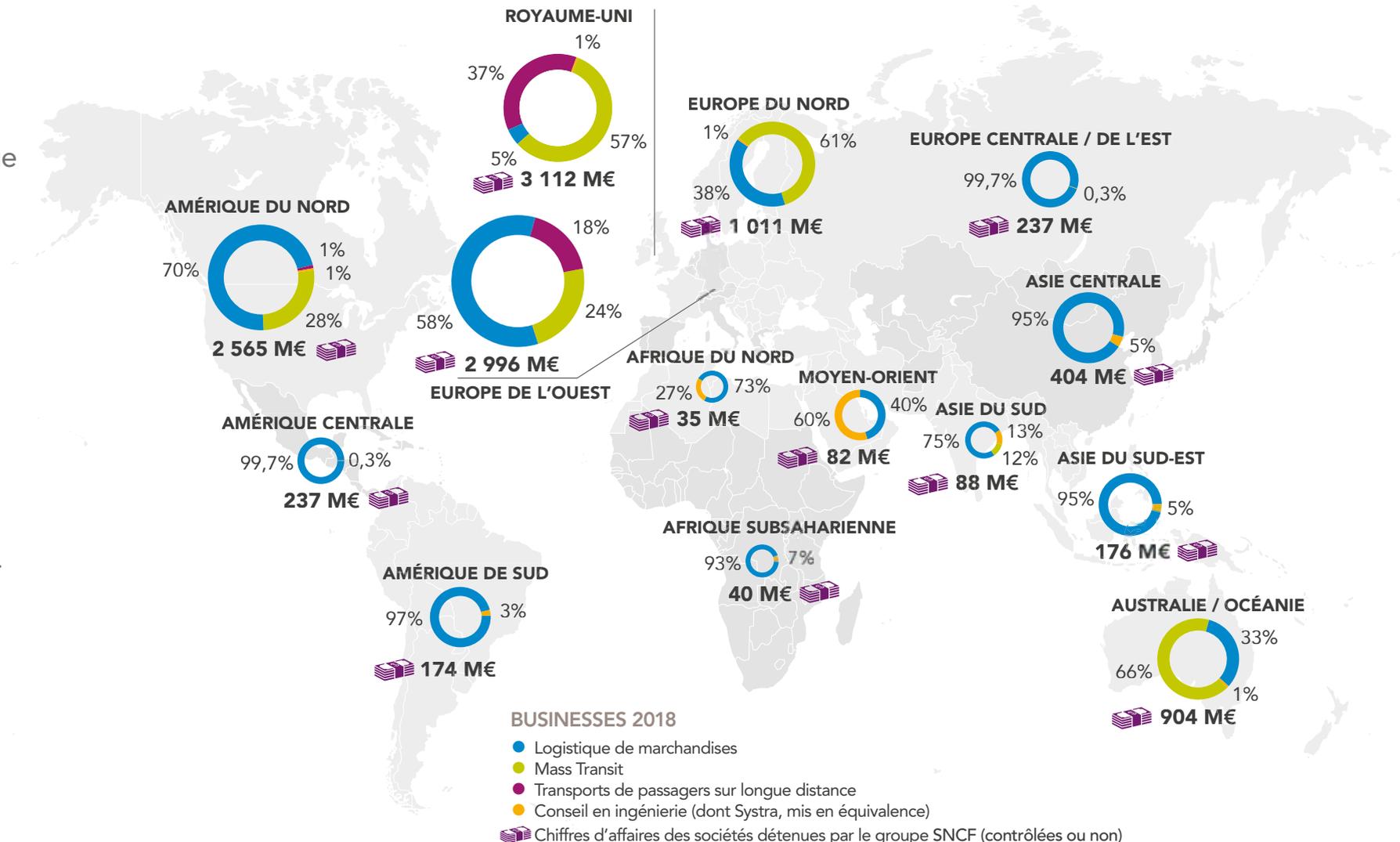
**60 000**

Employés à l'étranger



**33%**

CA à l'international



## SNCF 2030 – RENFORCEMENT DES PROGRAMMES INDUSTRIELS FIRST, H:00 & PRISME



### L'AMÉLIORATION DE L'INFORMATION VOYAGEUR **AVEC FIRST**

Produire chaque jour 5 millions d'informations différentes pour 5 millions de clients différents

150 M€ investis sur 3 ans pour rendre l'information voyageur plus performante

#### **SUR 3 GRANDS AXES**

- Transformer le management de l'information
- Améliorer la diffusion de l'information
- Améliorer la production de l'information



### LA PONCTUALITÉ **AVEC LE PROGRAMME H:00**

Viser 90% de départ à l'heure (c'est-à-dire à la seconde près)

Les clés de la réussite : une simplification des process et une implication de tous au service de la performance

#### **AVEC 4 PILIERS**

- Un départ prévu à la seconde et non pas à la minute
- Simuler pour mesurer et anticiper la conception des plans
- Revisiter les règles, notamment en ce qui concerne les alertes radio
- Former davantage les hommes sur le terrain



### LE ZÉRO ACCIDENT AVEC « **PRISME** »

En quatre ans, réduction de 50% du nombre d'occurrences de sécurité grâce au programme PRISME

#### **6 LEVIERS**

- Développer un comportement PROACTIF
- Installer le management par les RISQUES
- Repenser et maîtriser les INTERFACES
- SIMPLIFIER les procédures et les présentations
- Soutenir le MANAGEMENT
- Favoriser l'implication de chaque agent, se doter d'outils et d'EQUIPEMENT innovants

## SNCF 2030 - LES 4 LIGNES DE FORCES DU GROUPE POUR Y PARVENIR

### HUMAIN

**Des transformations lourdes,** exigeant un dialogue social et un accompagnement humain renforcés



**Essentiel d'œuvrer à attirer et à fidéliser les salariés** (renforcement du budget formation, etc) actuels et futurs, notamment concernant les nouvelles compétences stratégiques pour le ferroviaire

### TERRITOIRES

**Consolider SNCF comme un acteur incontournable au service du développement des territoires** à tous les niveaux : économique, environnemental, social, culturel, etc



### ENVIRONNEMENT

**La transition écologique au cœur de la stratégie** de développement durable du groupe SNCF



### DIGITAL / INNOVATION

Au cœur des services offerts aux clients, de nos process de production et donc **au cœur des métiers et des compétences clés de demain**

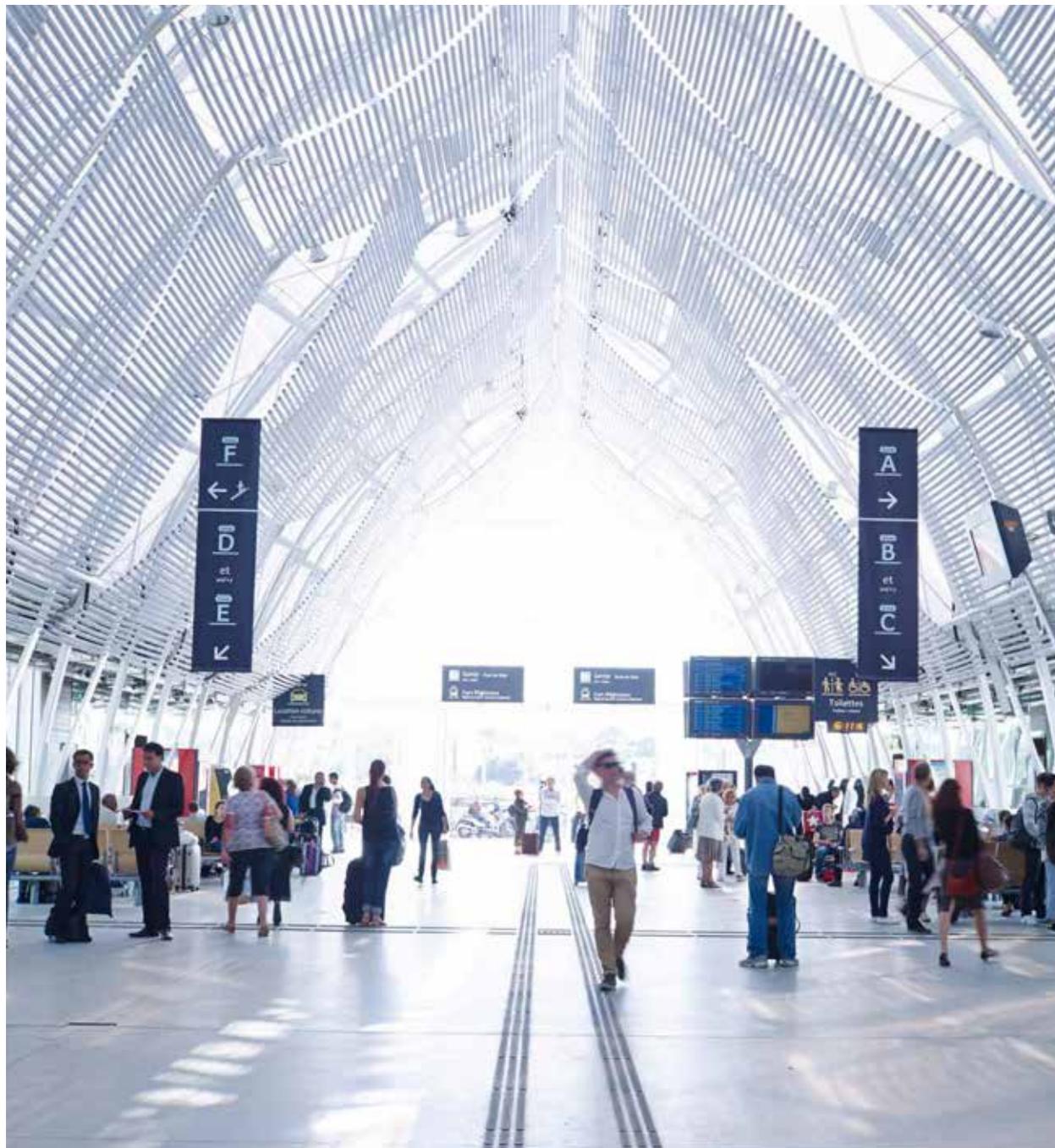




# IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET TRAJECTOIRE FINANCIÈRE

**LAURENT TREVISANI**

Directeur Général Délégué Stratégie et Finances

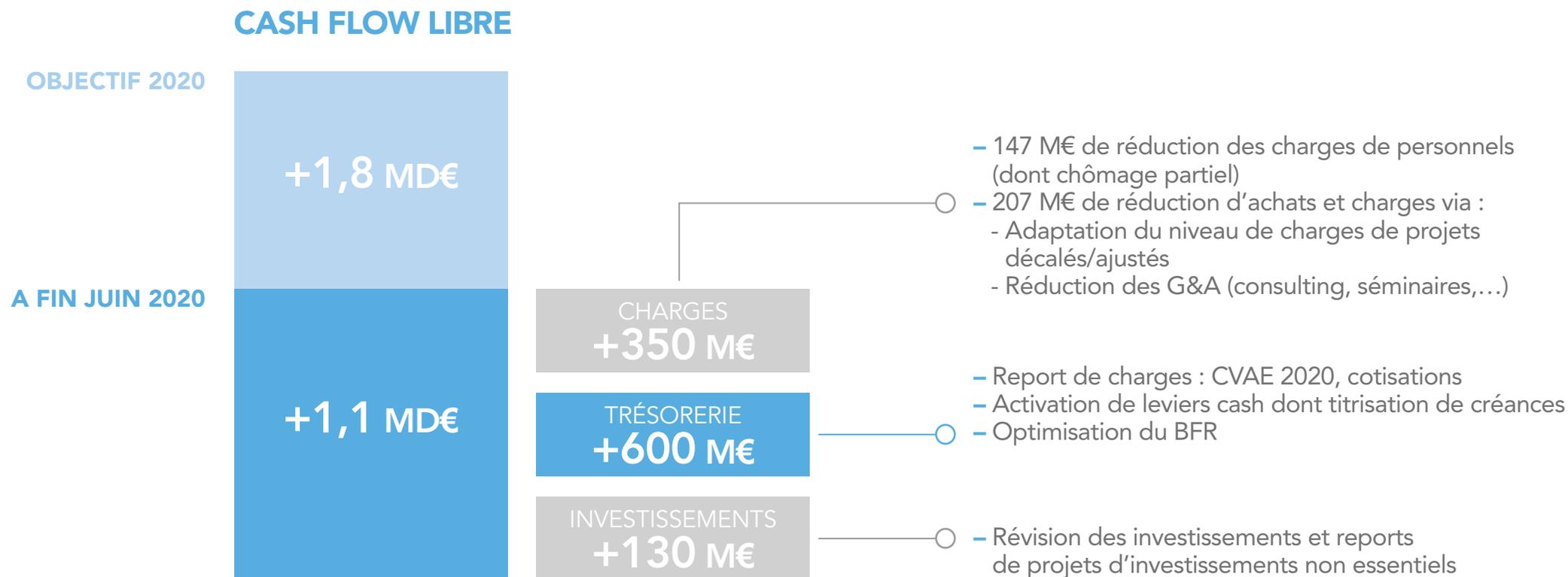


FACE À L'AMPLEUR  
DE LA CRISE,  
**DES MESURES  
DE REMÉDIATION  
IMMÉDIATES ONT  
ÉTÉ PRISES**

## RÉSULTATS À FIN JUIN ET IMPACT COVID

		JUIN 2020		IMPACTS COVID S1
	CHIFFRE D'AFFAIRES	14,1 MDSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En retrait de -21% versus S1 2019</li> <li>- Impact des grèves de janvier -275 M€</li> </ul>	sur le CA -3,9 MDSE
	EBITDA	69 M€	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1% du CA (vs 16,2% au S1 2019)</li> <li>- Impact des grèves de janvier -240 M€</li> </ul>	sur l'EBITDA -3,2 MDSE
	PLANS D'ACTIONS IMPACT CASH FLOW LIBRE	+1,1 MD€	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'un plan de crise renforcé à hauteur de 1,8 Md€ sur 2020</li> </ul>	
	CASH FLOW LIBRE	-2,5 MDSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versus +20 M€ à fin juin 2019</li> </ul>	
	RÉSULTAT NET RÉCURRENT	-2,8 MDSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En lien direct avec la perte d'EBITDA</li> </ul>	
	DETTE NETTE	38,3 MDSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reprise par l'Etat de 25 MDS€€</li> <li>- Impact du cash-flow libre négatif de -2,5 MDSE €</li> </ul>	

## PLAN DE REMÉDIATION MIS EN PLACE DÈS AVRIL POUR FAIRE FACE AU PREMIER CONFINEMENT

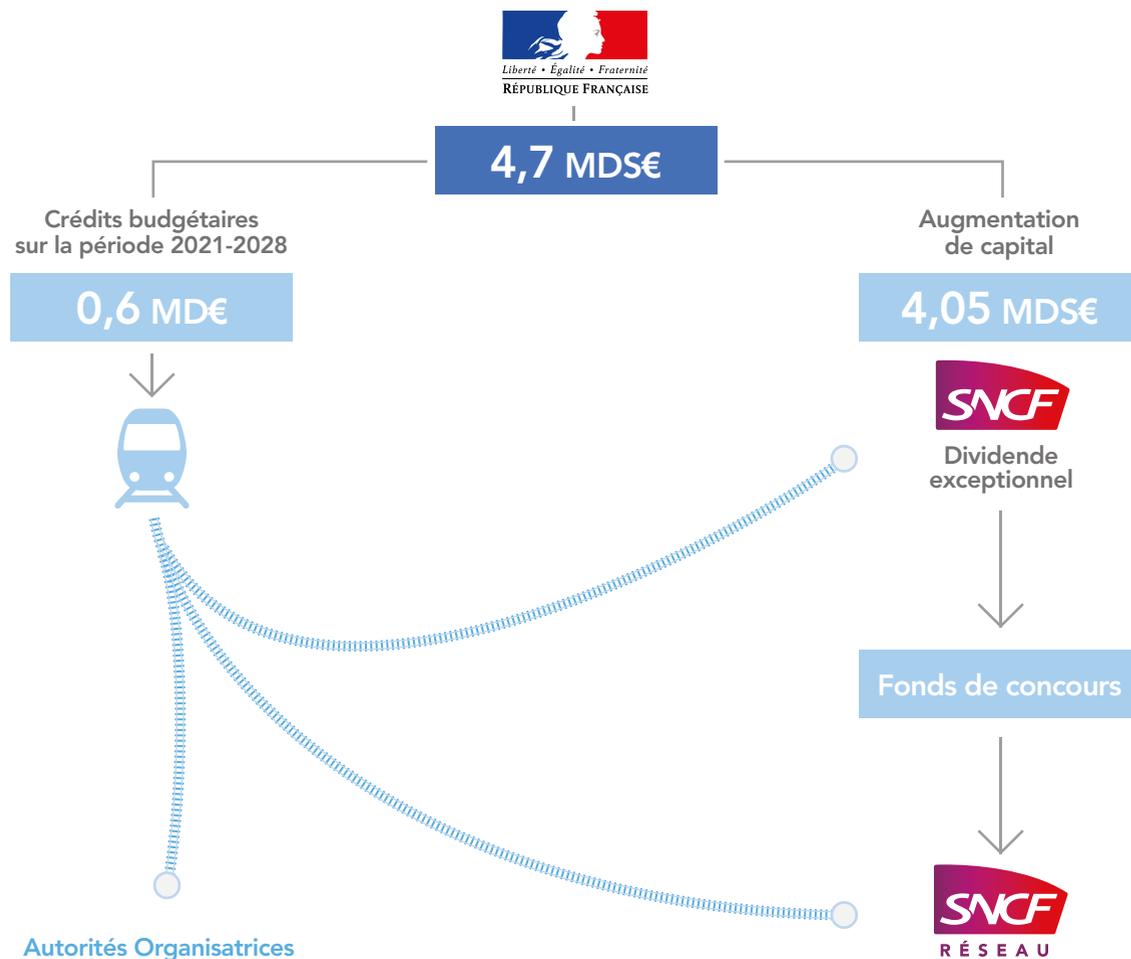




## LE PLAN DE SOUTIEN DE L'ÉTAT

# UN PLAN DE RELANCE HISTORIQUE EN FAVEUR DU FERROVIAIRE FRANÇAIS

## SCHEMA D'ALLOCATION



## OBJECTIFS DU PLAN DE RELANCE DU FERROVIAIRE

### Crédits budgétaires

- **Dont 250 M€** en faveur de la rénovation du réseau de fret ferroviaire
- **Dont 300 M€** en faveur des lignes de dessertes fines du territoire
- **Dont 100 M€** pour la relance de deux lignes de trains de nuit

### Augmentation de capital

- **Dont 3,8 MDS€** pour sécuriser la trajectoire d'investissements de SNCF Réseau
- **Dont 250 M€** liés à l'intégration de 14 petites lignes dans le réseau structurant

## UNE PERCEPTION POSITIVE DES AGENCES DE NOTATION DU GROUPE

**S&P Global Ratings**

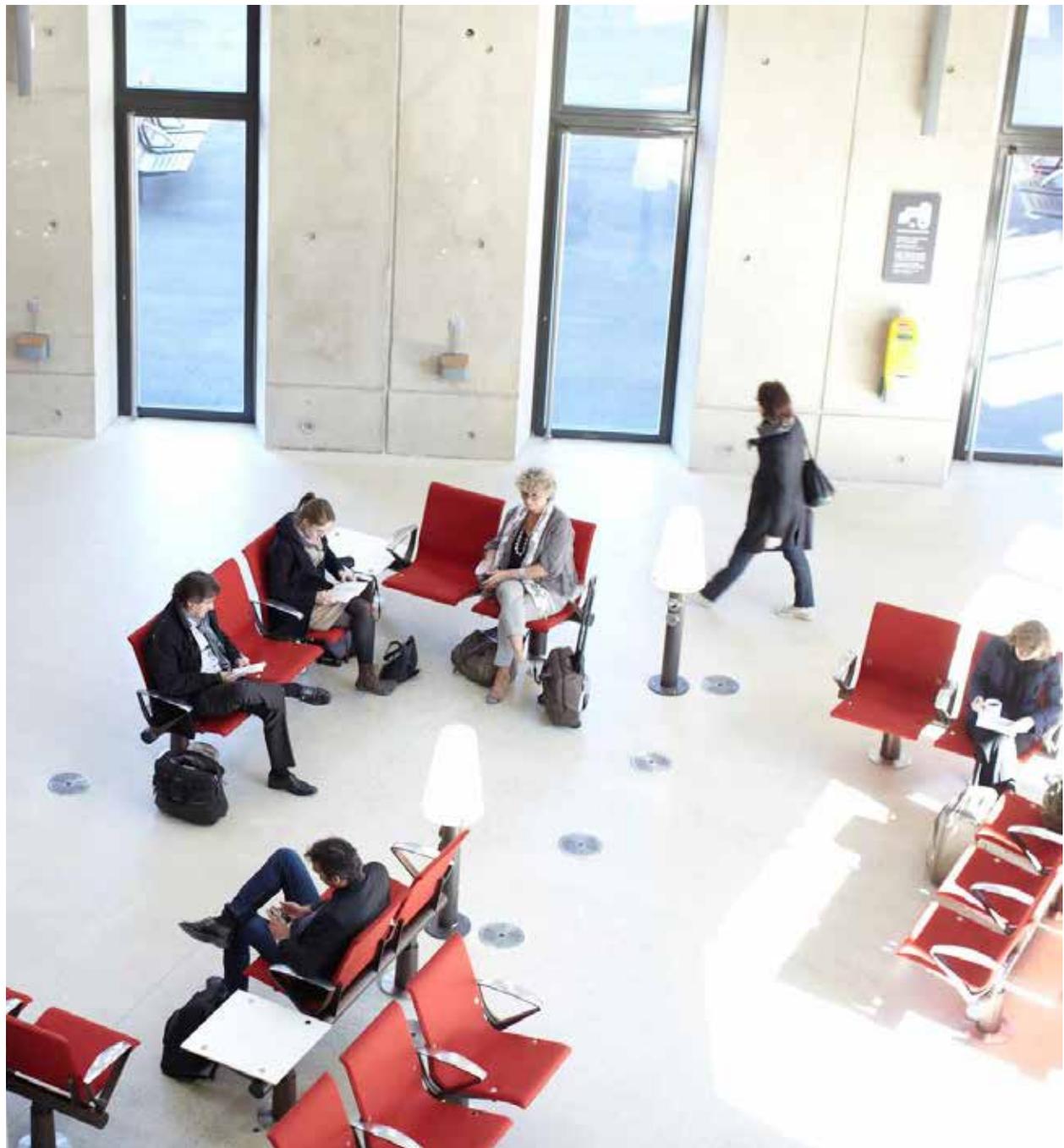
21/10/2020

"The amount and mechanism of the support reinforce our view of an extremely high likelihood of extraordinary government support, and helps the group pursue the deleveraging targets set by the rail reform implemented on Jan. 1, 2020"

**MOODY'S**

23/10/2020

"The affirmation of SNCF's ratings reflects our assessment that the reduction in revenues and EBITDA, stemming from reduced passenger numbers due to the coronavirus, has been to some extent offset by the support package of EUR 4.7 billion from the French government"



# UNE NOUVELLE STRATÉGIE AU SERVICE D'UNE AMBITION FINANCIÈRE INTACTE

## DES POSITIONS FORTES EN FRANCE : FOCUS SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE



### UN CALENDRIER PROGRESSIF D'OUVERTURE

Rappel du calendrier officiel

#### DÉCEMBRE 2019

Pour les **transporteurs conventionnés (TER, Intercités)**, les régions ou l'État peuvent organiser un appel d'offres à la fin de leur contrat

- 2020 : signature d'un nouveau contrat de 10 ans avec la région Bretagne
- 2020 : appel d'offres lancé par la région SUD PACA et appels d'offres à venir pour les régions Grand Est, Hauts-de-France, Pays de la Loire & Île-de-France

#### DÉCEMBRE 2020

« **Open access** » pour les **transporteurs à grande vitesse ainsi que pour les transporteurs classiques** qui ne seraient pas assujettis à une convention territoriale

#### DÉCEMBRE 2023

Pour les **transporteurs conventionnés (TER, Intercités)**, les régions ou l'État devront organiser un appel d'offres à la fin des différents contrats d'exploitation

#### DÉCEMBRE 2039

Conditions particulières pour **Transilien** : l'ouverture est prévue entre 2023 et 2039 en fonction des lignes en Île-de-France



### IMPACT DU COVID SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

#### RALENTISSEMENT DE L'OUVERTURE DANS LA GRANDE VITESSE

- Entrée prévue différée de **6 / 12 mois pour les concurrents** (Trenitalia, Flixtrain, Renfe)
- **Liaison Paris-Lyon-Milan de Trenitalia** différée de plusieurs mois
- Exploitation de la ligne **Lyon-Marseille** par Renfe après Décembre 2021

#### INTERCITÉS

- Intercités : sur les routes Nantes-Bordeaux & Nantes-Lyon, **abandon du processus** d'appel d'offres pour les nouveaux entrants

## UN DÉVELOPPEMENT HORS FERROVIAIRE OU INTERNATIONAL SOUS CONDITIONS

### 1 PRINCIPE DE DIVERSIFICATION DU RISQUE

- SNCF est aujourd'hui déjà diversifiée
- Poursuite de cette diversification nécessaire car les activités non cœur, notamment la logistique, occupent une fonction « d'amortisseur » financier et lissent les cycles économiques

### 2 PRINCIPE DE PRAGMATISME DANS LE DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN

- L'internationalisation n'est pas un but de guerre. C'est un « développement choisi » en opportunité, ligne par ligne, contrat par contrat
- SNCF pourrait être présent sur des marchés en croissance et se retirer des marchés à forte concurrence et/ou à marge faible

### 3 PRINCIPE DE RENTABILITÉ DE TOUTES LES ACTIVITÉS

- Un objectif compatible avec notre mission sociétale et nécessaire à la pérennité de SNCF
- Un objectif d'amélioration continue de la performance (exploitation, financière) à poursuivre les efforts de productivité à tous les niveaux
- Nos choix doivent permettre de :
  - Maintenir une structure financière soutenable
  - Optimiser le dividende pour sécuriser les investissements dans le système ferroviaire.
  - Financer des investissements rentables et assurer le respect de la trajectoire du groupe

### 4 PRINCIPE D'AUTOFINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS NON COEUR

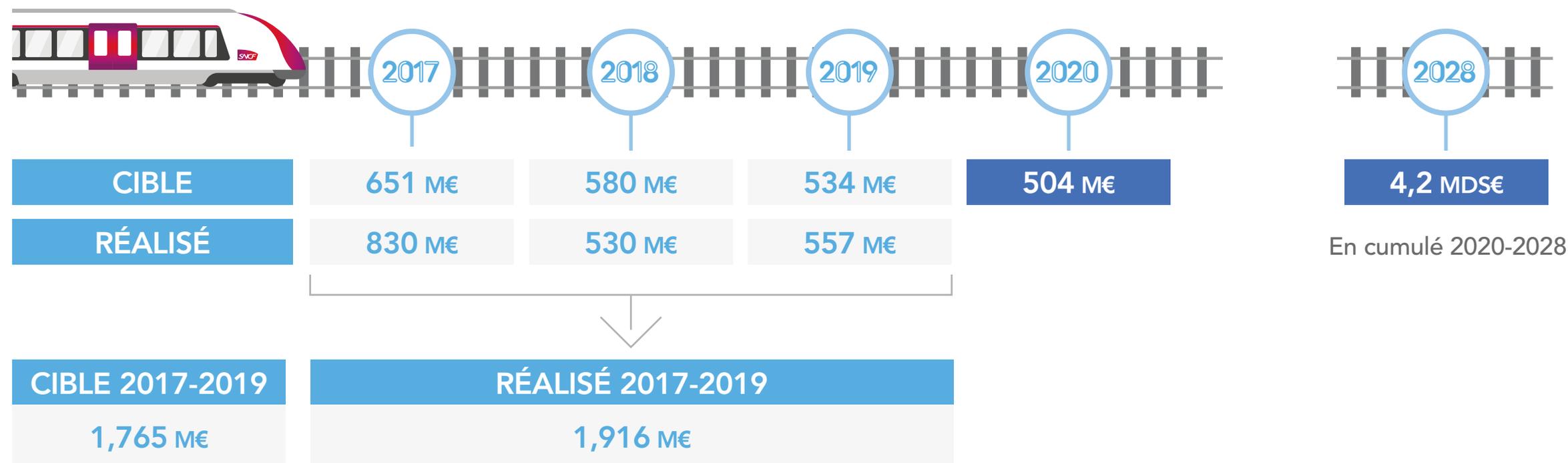
- Le groupe ne pourra pas s'endetter pour financer le développement d'activités non cœur ferroviaire
- Autofinancement dans un horizon de temps acceptable, y compris par exemple, en développant des partenariats avec des tiers qui pourront nous apporter des financements

## LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE AU CENTRE DES PRIORITÉS DU GROUPE : NOTRE PLAN D'ÉCONOMIE À HORIZON 2028

### ENGAGEMENTS DU GROUPE HORS MESURES DE REMÉDIATION COVID-19 (OPEX & CAPEX)

La trajectoire financière du groupe SNCF intègre une cible de performance ambitieuse correspondant à 4,2 Mds€ entre 2020 et 2028.

Cette ambition de performance est en progression de +0,8 Mds€ sur 2020-2028 par rapport au plan stratégique 2018 ;  
et ce malgré les impacts du COVID en termes de surcoûts supportés par les activités (désinfection des rames, etc..).



## LES LEVIERS D'ÉCONOMIES ADDITIONNELLES POUR FAIRE FACE AU DURCISSEMENT DE LA CRISE

### NOTRE STRATÉGIE D'ADAPTATION

#### **Green Speed : rapprochement des sociétés Eurostar & Thalys**

Permet d'offrir un réseau plus étendu et plus agile

#### **Le développement de l'offre low-cost OUIGO**

Développement de l'offre low-cost OUIGO permettant de renforcer la compétitivité du groupe et de répondre à l'ouverture à la concurrence

#### **L'optimisation de la flotte de Voyages SNCF**

Par l'augmentation de la productivité par rame et donc la réduction de la flotte

#### **Digitalisation distribution, maintenance, opérations**

Associé à un plan de rationalisation des dépenses externes

### UNE RÉDUCTION DES COÛTS ET UNE OPTIMISATION DU CASH

#### **Programme de cessions d'actifs immobiliers**

Allègement du bilan sur des actifs immobiliers non stratégiques du groupe

#### **Valorisation des actifs mobiliers**

Utilisation de leviers de monétisation sur certains actifs du groupe

#### **Optimisation du BFR**

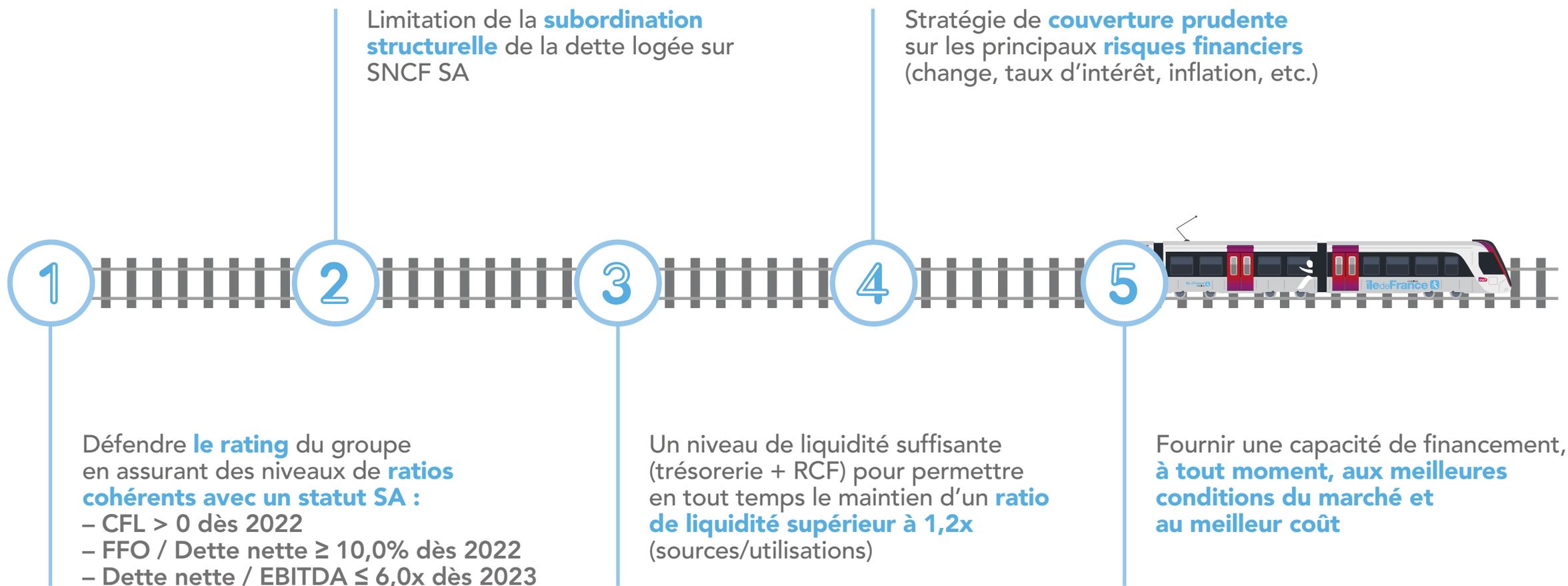
#### **Réduction des coûts d'exploitation**

Notamment sur les coût des fonctions support et de structure, sur les achats externes...

#### **Arbitrage sur les investissements non essentiels**

Maitrise des investissements

## DES ENGAGEMENTS FINANCIERS RENOUVELÉS





# IMPACT SOCIÉTAL ET MOBILITÉS DURABLES DU GROUPE SNCF

## **MIKAËL LEMARCHAND**

Directeur de l'Engagement sociétal  
et de la Transition écologique

Directeur du Projet d'entreprise

# L'AMÉLIORATION DE L'IMPACT SOCIÉTAL DU GROUPE AU CŒUR DE SON MODÈLE STRATÉGIQUE

## GROUPE INTÉGRÉ SNCF

### ÉVOLUTIONS FAVORABLES AU MODÈLE SNCF

Renforcement des législations et réglementations

Exigence croissante de l'opinion publique

Attentes croissantes des clients (collectivités, voyageurs, chargeurs, EF,...)

Spécifications plus précises des fournisseurs et partenaires

Salariés et marché du travail



### IMPACT POSITIF SUR LES LEVIERS MOTEURS DU PROJET D'ENTREPRISE

**Identité** : alignement renforcé entre raison d'être et modèle économique

**Concurrence** : amélioration de la compétitivité (réponse à appels d'offre, contrats Fret, attractivité voyageurs)

**Développement** : gain de parts de marché

**Environnement** : amélioration de l'impact environnemental de chaque mode

**Humain** : renforcement de l'engagement des salariés et attractivité employeur

**Territoires** : Renforcement de notre ancrage territorial pour un impact sociétal concret et durable



## LA COMPÉTITIVITÉ DU FERROVIAIRE NE SE LIMITE PAS À SON BILAN CARBONE

### UN EXCELLENT BILAN CARBONE...

Avec **10%** des transports de passagers pour seulement **0.6% des émissions du secteur**, le transport ferroviaire est un levier clef en faveur de la transition écologique.

**6X**

PLUS EFFICACE  
QUE L'AUTOCAR

**23X**

PLUS EFFICACE  
QUE L'AVION

**31X**

PLUS EFFICACE  
QUE LA VOITURE  
INDIVIDUELLE

### ...MAIS BIEN D'AUTRES ATOUTS ENCORE



En termes  
d'émissions  
de particules

**2.5% des émissions du secteur** alors que les particules provoquent **48 000 décès prématurés par an**



En termes  
d'oxydes  
d'azotes

Seulement **1.6% des émissions du secteur** contre **80% pour la voiture**



En termes  
de sécurité

Avec l'avion, le mode le moins accidentogène et **27 fois plus sûr** que la voiture



En termes  
de bruit

**6 millions d'individus** exposés au bruit du trafic ferroviaire contre **52 millions** pour la voiture

Avec, de surcroît, un très **faible niveau d'occupation** d'espace (**87 000 Ha** pour le ferroviaire contre **1,2 m Ha pour la voiture**)



## INTÉGRATION ET DIVERSIFICATION renforcent notre capacité à soutenir une trajectoire ambitieuse de décarbonation

SNCF s'inscrit pleinement dans la **Stratégie Nationale Bas Carbone de la France** et ses objectifs (-30% d'émissions en 2030 vs. 2015, neutralité carbone d'ici 2050).

### LA CONNAISSANCE SYSTÉMIQUE DU FERROVIAIRE ET DE SON OUTIL DE PRODUCTION PERMET

(i) d'orienter les programmes de recherche (trains hybride, électrification frugale...)

(ii) d'agir au niveau de la conception (des nouvelles infrastructures, des gares, des ateliers de maintenance)

(iii) d'optimiser l'intensité énergétique du ferroviaire dès maintenant (éco-conduite, éco-stationnement).

L'**ancrage territorial** permet en outre à SNCF de partager son expertise avec les **exécutifs régionaux** pour accompagner les **collectivités** dans leur transition environnementale, notamment leur stratégie bas-carbone (choix de nouveaux matériels TER, développement des EnR grâce notamment au patrimoine foncier du groupe,...).

### SNCF DANS LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE DE LA FRANCE



**2020** DÉFINITION DU NOUVEAU  
PROJET D'ENTREPRISE

**2030** BAISSÉ DE -30%  
DES ÉMISSIONS VS 2015

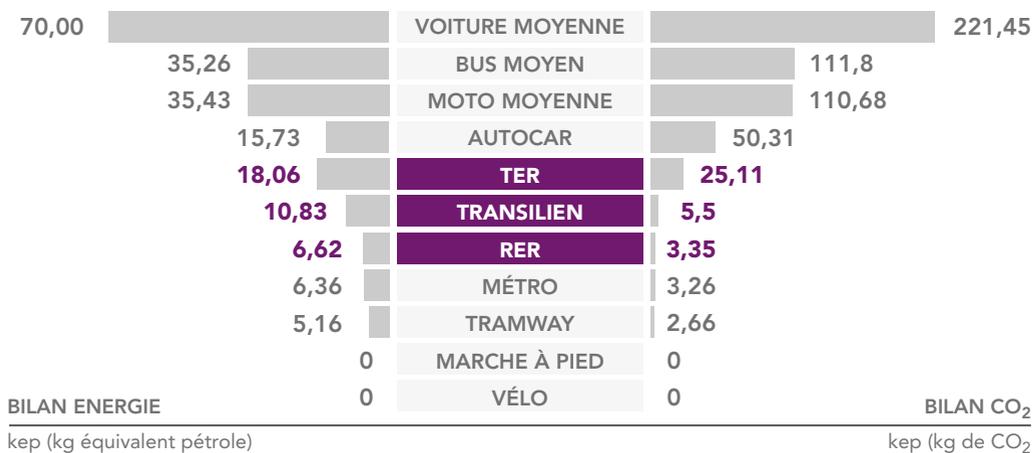


**2050** NEUTRALITÉ CARBONE  
DU GROUPE SNCF

# CE QUI FAIT DU TRAIN LA SOLUTION DE MOBILITÉ IDÉALE POUR TOUT DÉPLACEMENT DE COURTE ET MOYENNE DISTANCE

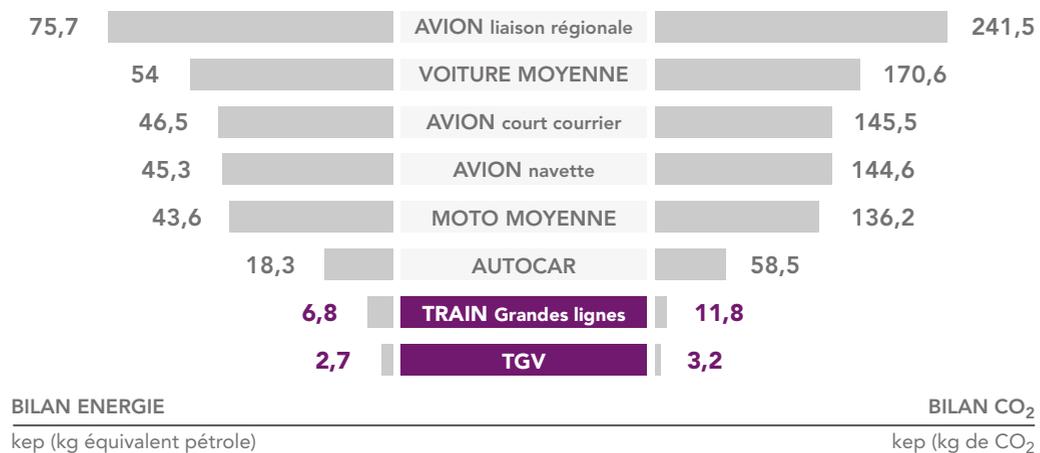
## SUR LA COURTE DISTANCE

Comparaison avec tous les modes de transports pertinents pour les déplacements



## SUR LA MOYENNE/LONGUE DISTANCE

Comparaison avec tous les modes de transports pertinents pour les déplacements



Eco-comparateur ADEME

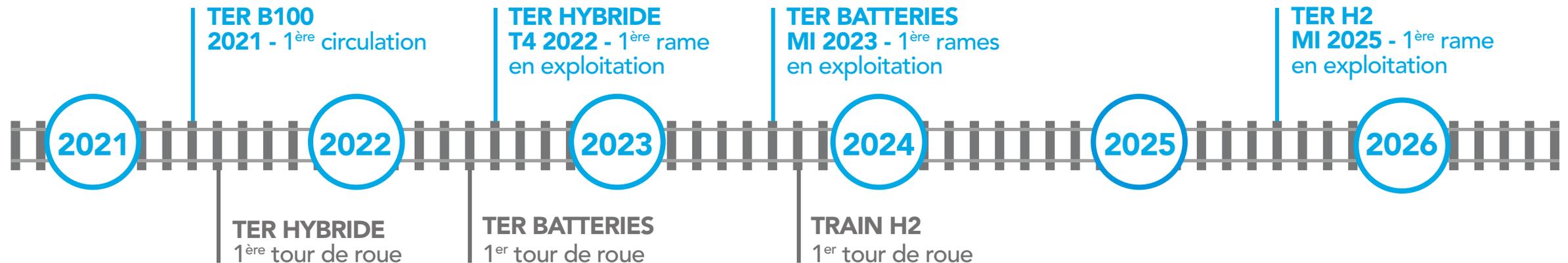


DES SOLUTIONS  
TECHNIQUES POUR  
**VERDIR LE FERROVIAIRE**  
**A COURT TERME**

**CAROLE DESNOST**

Directrice Innovation SNCF

# UNE RÉVOLUTION DANS LES NOUVEAUX MODES DE PROPULSION



## TRAIN HYBRIDE AVEC BIOCARBURANT

REPLACEMENT DE LA MOITIÉ DES MOTEURS DIESEL PAR **DES BATTERIES**

OBJECTIF : GAINS DE 20 % EN ÉNERGIE ET DE 30% SUR LES COÛTS DE MAINTENANCE

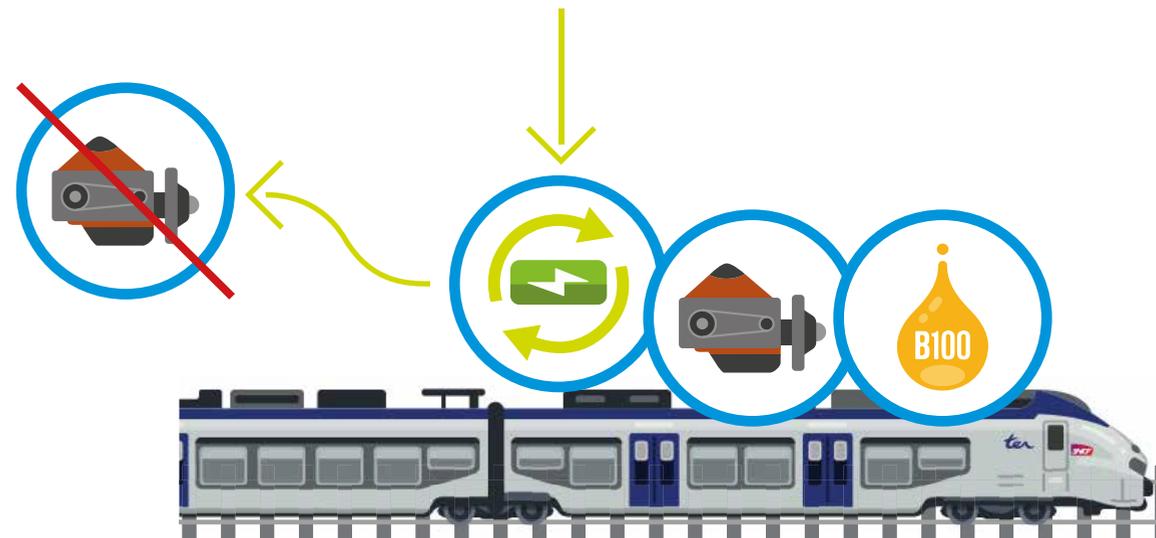
### A RETENIR

**Solution de verdissement pour matériel existant sans infrastructure complémentaire**

- Les objectifs de gain d'énergie sur des parcours plats et arrêts fréquents confirmés par modélisation
- Bénéfice accru si couplage avec du B100
- Prototype de stockeur de batteries Li-ion en tests
- Production énergétique française et locale, sans concurrence avec les besoins pour l'alimentation

### PROCHAINES ÉTAPES

2021 : Transformation de la 1<sup>ère</sup> rame en hybride et essais dynamiques de la rame hybride, sur anneau et sur RFN



## TRAIN À BATTERIES (AGC BEMU)

### REPLACEMENT DE 100% DES MOTEURS DIESEL PAR **DES BATTERIES**

OBJECTIF : OBTENIR DES AGC BIMODE EN VERSION 100% BATTERIE

#### A RETENIR

- Ajout des batteries en lieu et place des moteurs diesel,
- Connexion au bus DC du train, mise à niveau des logiciels de traction et de contrôle du train et de l'interface de conduite.
- Fonctionnement en version 100% batteries avec autonomie de 100 kms
- Permet de réduire très sensiblement les coûts d'infrastructure grâce à l'autonomie en énergie; permet l'électrification frugale

#### PROCHAINES ÉTAPES

- Réalisé en 2020 : Signature des 5 conventions en Région
- Décembre 2020 : Signature du contrat avec Bombardier
- 2021 : Conception et validation du concept train Batterie
- 2022 : Transformation des rames et essais





## TER HYDROGÈNE

### REMPLACEMENT DE 100% DES MOTEURS DIESEL PAR DES PILES À COMBUSTIBLE OBJECTIF : RÉALISATION DE RAMES RÉGIOLIS H<sub>2</sub> AVEC GRANDE AUTONOMIE

#### A RETENIR

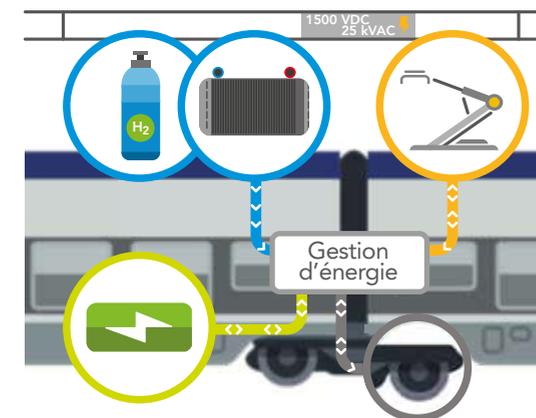
Solution de verdissement pour matériel existant sans infrastructure complémentaire

- Régiolis Bimode Z / H<sub>2</sub> - Bicourant 25 kV / 1 500V - PPM 4 caisses
- Retrait des PWP diesels et de leurs réservoirs

Intégration d'un système de piles à combustible (PAC) et de réservoirs H<sub>2</sub> en toiture (160kg)

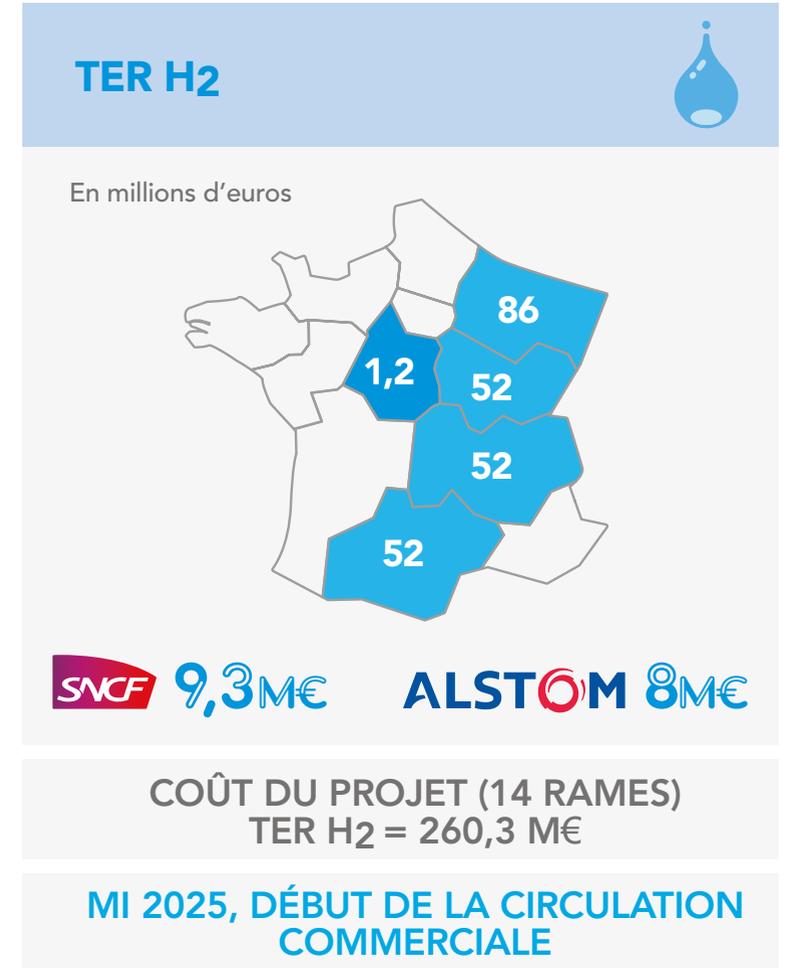
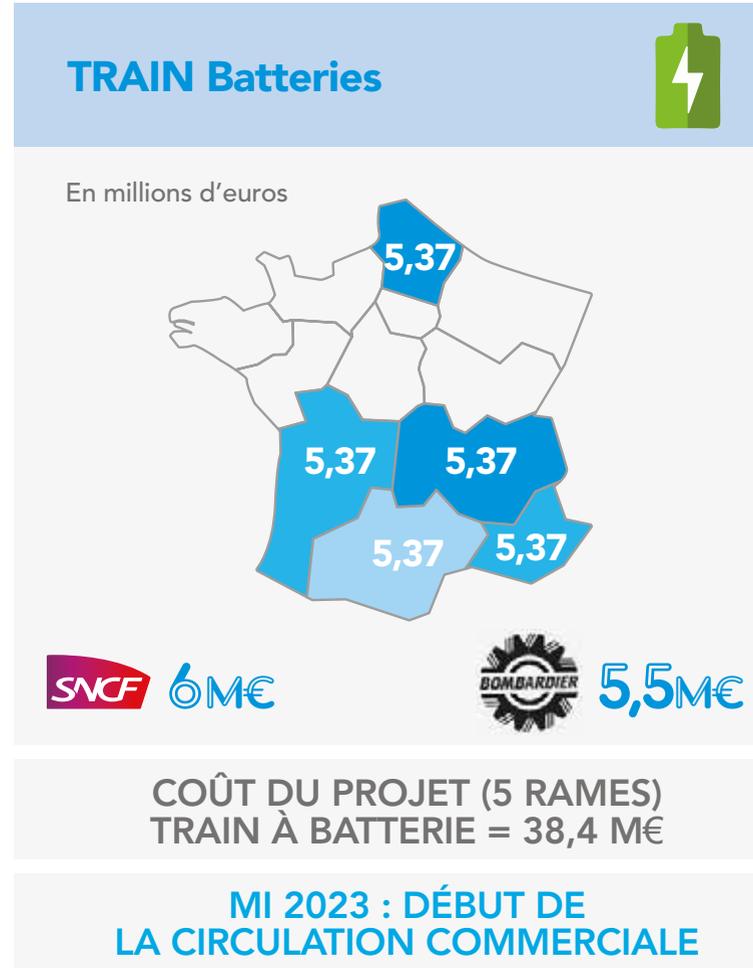
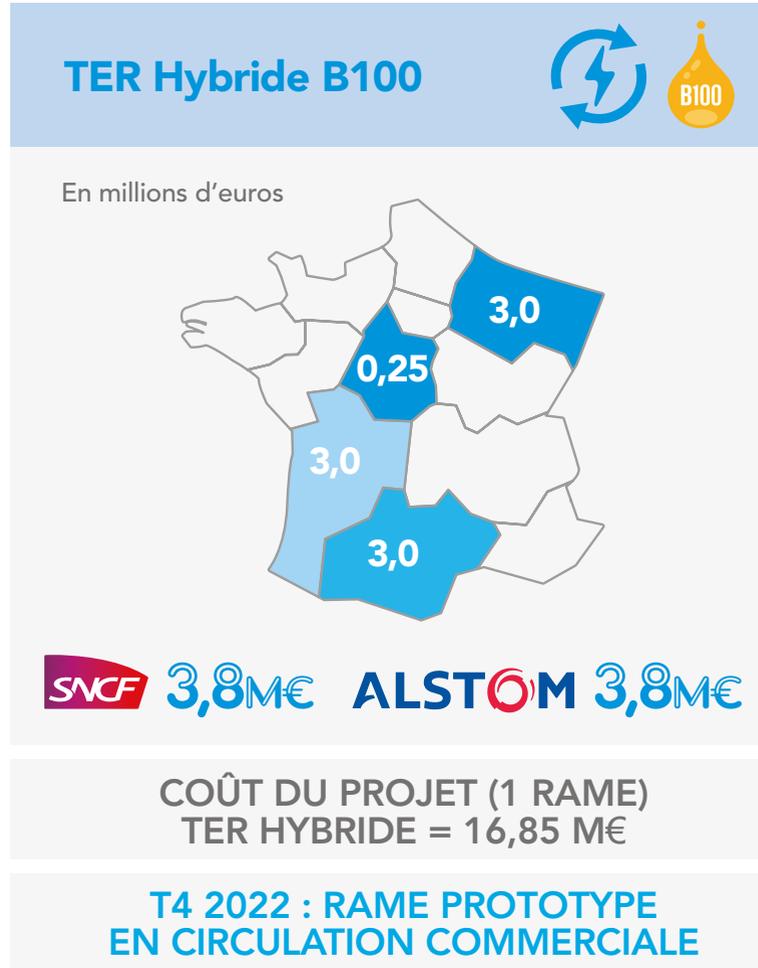
#### PROCHAINES ÉTAPES

- Etudes techniques préliminaires terminées
- Signatures des conventions par les Régions attendues en décembre 2020 pour engager commande à Alstom (14 rames)
- Essais en 2023 et circulation commerciale en 2025



## UN PANEL DE SOLUTIONS DE VERDISSEMENT

Accompagner les Régions et mettre en œuvre la solution de décarbonation la plus adaptée aux territoires





# LE TGV M UN EXPLOIT TECHNOLOGIQUE AU SERVICE DES VOYAGEURS ET DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

## **PIERRE MATUCHET**

Directeur Production, Services et  
Systèmes d'Informations TGV

## UN PARTENARIAT D'INNOVATION INÉDIT AVEC ALSTOM

**Projet 100% français** dans sa conception

**Un plateau commun SNCF - Alstom**  
depuis septembre 2016

18 mois de travaux et de recherche,  
plus de 1 000 innovations et 50 projets de brevets

**2 000 personnes impliquées** dans la conception  
avec 10 des 12 sites français d'Alstom qui participent  
au développement et à la fabrication de ce TGV

Aujourd'hui **phase d'industrialisation**  
**et d'homologation**

Mise en circulation des **1<sup>ère</sup> rames en 2024**  
lors des Jeux Olympiques



## LES GRANDES INNOVATIONS DU TGV M

Ce TGV nouvelle génération 100% français est baptisé **TGV M**

**M** comme :

- Modularité,
- Maîtrise de l'énergie
- Maintenance prédictive

Ses atouts : plus écologique, plus spacieux, plus moderne, moins cher à l'entretien...



**20%**

**DE PASSAGERS EN PLUS À BORD**  
SOIT 740 PASSAGERS PAR RAME



**30%**

**DE COÛTS DE MAINTENANCE EN MOINS**



**97%**

**DE MATÉRIAUX RECYCLABLES**  
SOIT UNE RÉDUCTION DE 32% DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

## UNE COMMANDE HISTORIQUE

Plus grosse commande de rames TGV jamais passée en une fois

Ces TGV M offrent beaucoup plus pour moins cher et seront **une arme face à la concurrence**

Investissement de 3 MDS€ financé à 100 % par SNCF

Un TGV conçu **pour et avec les clients**

100  
RAMES TGV M  
COMMANDÉES

25 M€  
COÛT UNITÉ  
HORS OPTIONS

3 MDS€  
FINANCÉS  
PAR SNCF



# STRATÉGIE DE FINANCEMENT DURABLE ET LIQUIDITÉ

**GUILLAUME HINTZY**

Directeur Financement et Trésorerie Groupe



# LE GROUPE SNCF ET LA FINANCE VERTE

## LE GROUPE SNCF ET LA FINANCE VERTE



### Des notations extra-financières de haut niveau

- **SNCF** : notation VIGEO EIRIS de **72/100** (1<sup>er</sup> sur 22) et notation ECOVADIS de **79/100**



### L'un des principaux émetteurs de Green Bond du marché

- Encours de **7,0 MDSE**, soit 29% des financements levés par le groupe de 2016 à 2019
- **#3** en France et **#5** en Europe et dans le monde (hors souverains, supra et bancaires)
- 1<sup>er</sup> gestionnaire d'infrastructures au monde à émettre un Green Bond
- 1<sup>er</sup> Green Bond à 100 ans au monde tout émetteurs et toutes devises confondus



### La RCF Sustainability-linked du groupe SNCF

- Ligne de crédit stand-by de **3,5 MDSE** regroupant **20 banques** européennes, américaines ou asiatiques
- **3 critères** : Empreinte carbone, Énergie renouvelable, Achats responsables



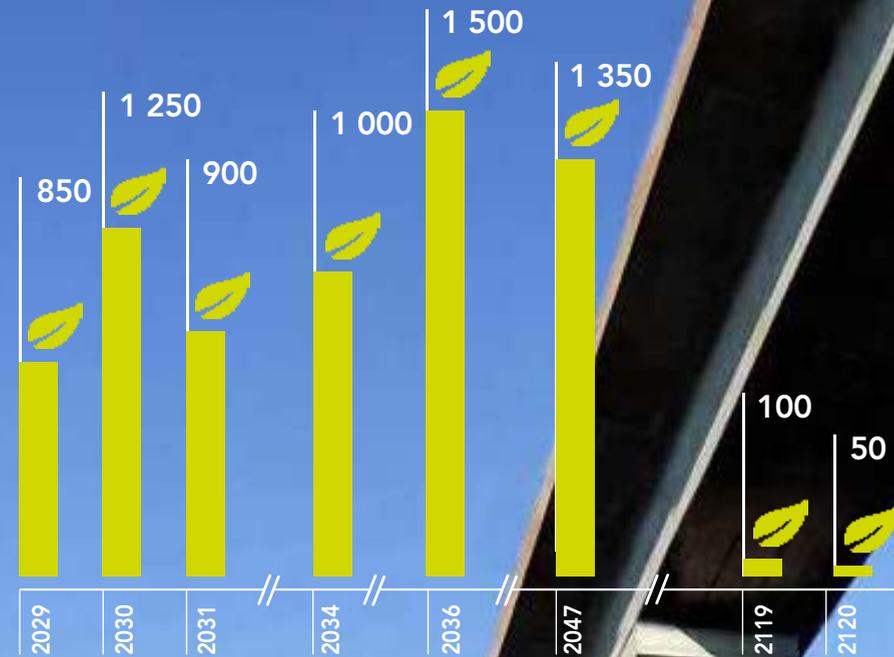
Élargissement du périmètre des produits financiers verts utilisés par le groupe



Impact report of the year



### ÉCHÉANCIER EN MILLIONS D'EUROS



## IMPACT DES EMISSIONS GREEN BONDS DE 2016 À 2019

IMPACT CARBONE		2016	2017	2018	2019
Renouvellement du réseau	M€	710	1 508	-	3 181
<b>IMPACT CARBONE</b>	<b>M TCO<sub>2</sub>eq</b>	<b>2,7</b>	<b>5,7</b>	<b>-</b>	<b>17,1</b>
Développement du réseau	M€	176	226	-	-
<b>IMPACT CARBONE</b>	<b>M TCO<sub>2</sub>eq</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>IMPACT TOTAL</b>	<b>M TCO<sub>2</sub>eq</b>	<b>2,9</b>	<b>5,9</b>	<b>-</b>	<b>17,1</b>

Soit un total de **25,9 millions de T CO<sub>2</sub> eq** économisé grâce aux Green Bonds du groupe (empreinte carbone de **53 500 français**)

AUTRES IMPACTS		2016	2017	2018	2019
Rails recyclés et ré-utilisés	%	96,5	100	-	100
Ballast réutilisé en suite rapide	%	30-50	30-50	-	30-50
Bois revalorisé énergétiquement	T	78 300	67 800	-	65 000

### IMPACT CARBONE (PAR MILLIARDS D'€)



**1 MILLIARD D'EUROS**

investis dans un Green Bond dédié au renouvellement de l'infrastructure

**4,7 MILLIONS DE TONNES**

de CO<sub>2</sub> d'émissions évitées sur une durée de 40 ans



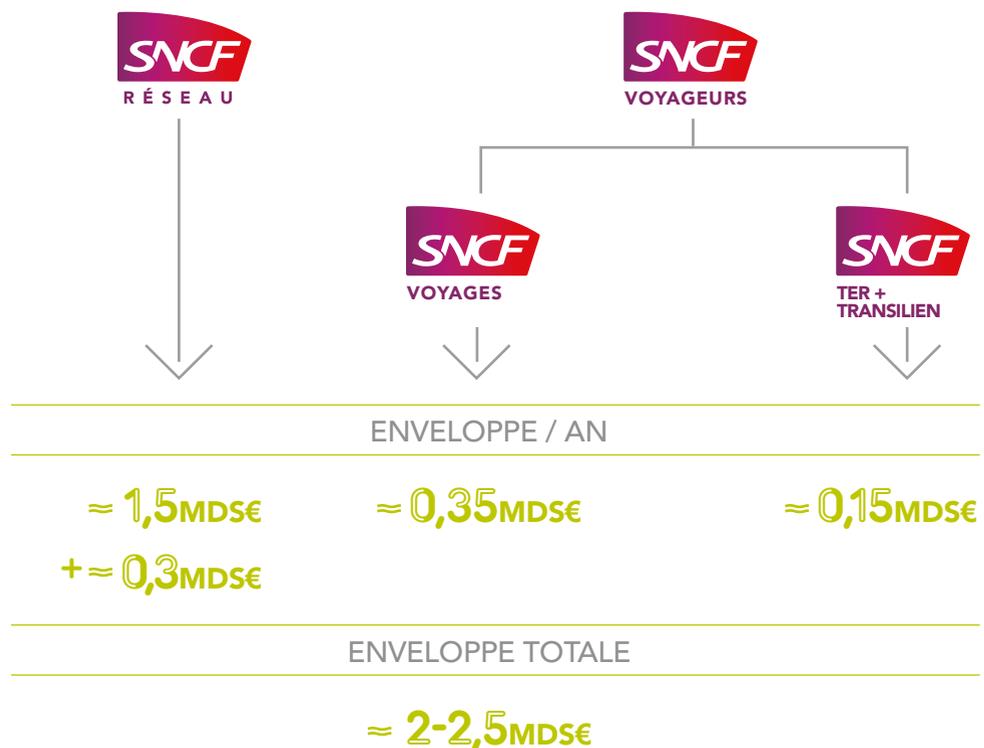
**9700 FRANÇAIS**

Équivalent à l'empreinte carbone de 9 700 Français sur une durée de 40 ans



## ELARGISSEMENT DU PROGRAMME GREEN BOND

### APPROFONDISSEMENT ET ÉLARGISSEMENT DE LA BASE



### NOUVEAUTÉS DU PROGRAMME GREEN BOND 2021

#### APPROFONDISSEMENT DE LA BASE D'ACTIFS RÉSEAU

- Intégration des UIC 5 & 6.
- Une enveloppe additionnelle de 250 à 350 millions€/an.
- S'appliquera toujours au réseau exclusivement électrifié.

#### ELARGISSEMENT AUX ACTIVITÉS VOYAGEURS

- Couvrant toutes les dépenses d'investissements d'achats et de rénovation de la flotte TGV zéro émissions directes
- Pour une enveloppe moyenne d'environ 350 M€/an incluant le remplacement des flottes de TGV classique par TGV M et les Euro-duplex

SNCF sera le premier groupe de mobilités au monde à développer un programme couvrant à la fois l'infrastructure et le matériel roulant



# SYNTHÈSE 2020 ET STRATÉGIE DE FINANCEMENT 2021

## SYNTHÈSE DE L'ANNÉE 2020 ET LIQUIDITÉ GROUPE

Depuis l'établissement de son programme EMTN en mars 2020, SNCF SA a réalisé **5 émissions publiques** de référence pour un montant total de 6,3 MDSE

- € 10 ans, 1 250 M€
- \$ 3 ans, 1 250 M\$
- € 20 ans, 1 000 M€
- CHF 10 ans, 250 MCHF
- € 30 ans, 2 000 M€
- PP Différents placements privés dont **un à 100 ans**

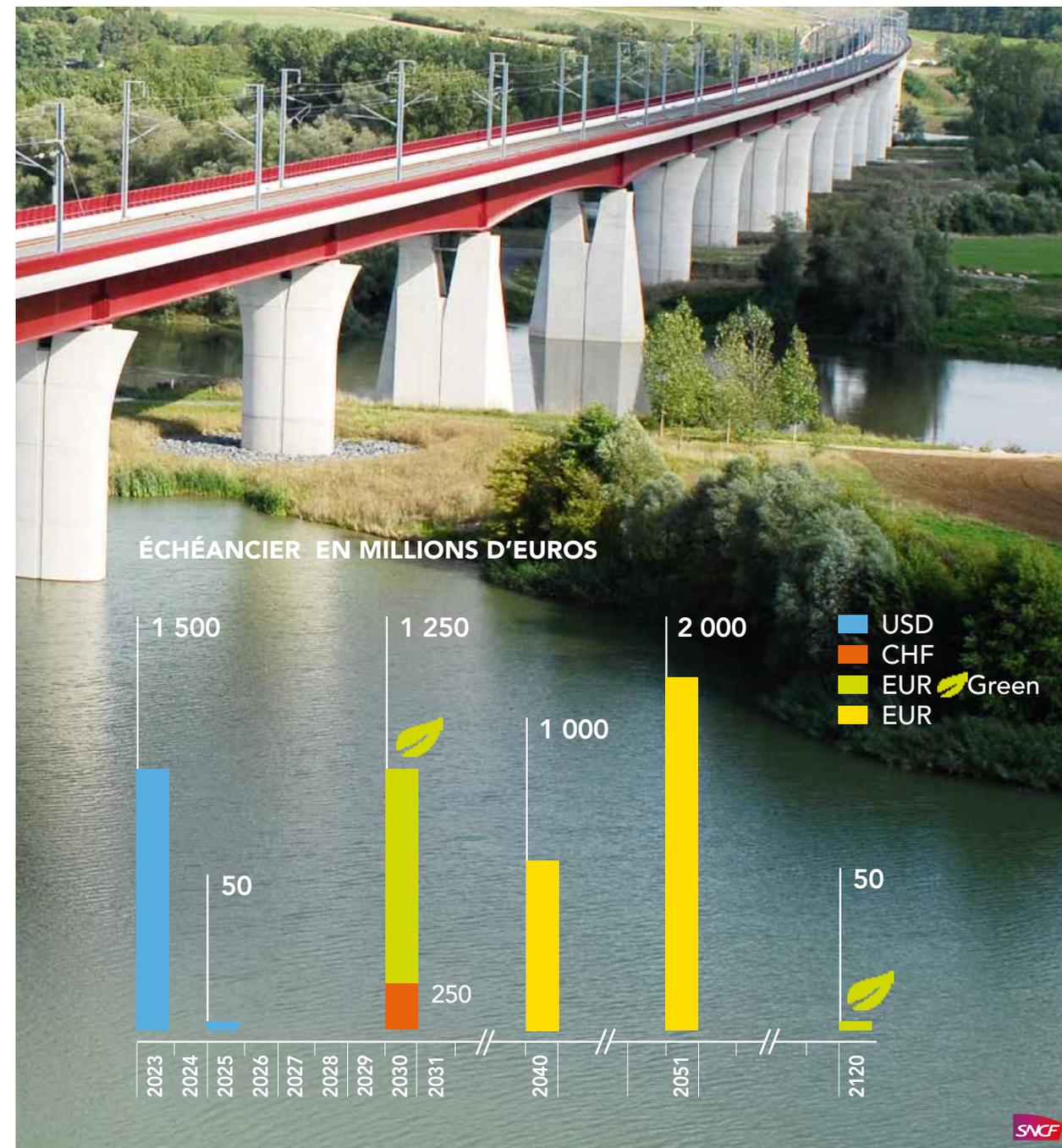
Un **niveau de liquidité confortable** à fin d'année (chiffres au 19/11/2020) :

 Trésorerie et équivalents **5,5 MDSE** A l'échelle du groupe

 Ligne de crédit bancaire (RCF) **3,5 MDSE** 100% disponible

Ratio de liquidité induit : **1,5x** Sources / Utilisations

Le groupe dispose également de deux programmes de financement court terme de **3 MDSE** et **5 MDSE** utilisés à hauteur de **25%**.



## STRATÉGIE DE FINANCEMENTS 2021

Le besoin de financement 2021 est compris entre **4,0 MDSE** et **5,0 MDSE**

**2 MDSE** devraient être levés au **format Green Bond**, en public ou en placements privés

**La stratégie de financement** du groupe inclut les éléments suivants :

- Une maturité moyenne supérieure à **10 ans**
- **80%** d'opérations publiques et **20%** de placements privés
- sur nos **principales devises** (€, \$, £, CHF) pour les **opérations publiques**
- sur tous les **types de devises** (\$, YEN, CAD, AUD, NOK, SEK,...) pour les **placements privés** et les **abondements**, et en format fixe, FRN, ZC, CMS, indexé-inflation, etc., pour les **placements privés**





VOUS REMERCIE  
**POUR VOTRE ATTENTION**