

SNCF COMMANDE 100 RAMES DU TGV DU FUTUR : PLUS ÉCOLOGIQUE, PLUS CONFORTABLE, PLUS CONNECTÉ ET PLUS ÉCONOMIQUE

SAINT-DENIS, LE 26 JUILLET 2018

Aujourd'hui, jeudi 26 juillet 2018, le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités a approuvé une commande ferme de 100 TGV nouvelle génération, pour un montant de près de 3 milliards d'euros.

Le modèle économique de TGV assaini grâce à la reconquête des clients, aux efforts de productivité, à la maîtrise des coûts de production et la décision de stabiliser les péages, actée dans la réforme ferroviaire rendent possible cet investissement majeur.

Ce nouveau TGV est le résultat d'un partenariat d'innovation avec Alstom lancé en 2016 ; une méthode de travail inédite, agile et collaborative. Ce TGV nouvelle génération va introduire une véritable rupture en terme de compétitivité avec une réduction importante des coûts d'investissement et d'exploitation. Il s'agit d'un pas en avant décisif pour renforcer l'attractivité du train sur le marché de la mobilité, tout en offrant une expérience entièrement renouvelée du voyage à grande vitesse.

La commande de ces TGV est une très bonne nouvelle :

- + Pour les clients qui profiteront d'un TGV plus confortable et plus connecté,
- + Pour la SNCF qui en fera un atout décisif dans le cadre de l'ouverture à la concurrence,
- + Pour le secteur ferroviaire, car il s'agit du TGV le plus écologique de l'histoire. Un nouveau fleuron industriel, éminemment exportable pour promouvoir le savoir-faire français de la très grande vitesse.

LE TGV DU FUTUR EST UN CONCENTRÉ D'INNOVATIONS INÉDITES

Ce nouveau TGV est la promesse d'une toute nouvelle expérience de voyage à grande vitesse pour les clients :

Un coût d'acquisition le plus bas du marché

L'équipe commune d'experts SNCF-Alstom a relevé le défi de concevoir un TGV à un prix d'achat de 25 millions d'euros par rame (au lieu de 30 millions d'euros pour le TGV Duplex), auquel s'ajoute 1,66 M€ par rame pour des options permettant d'améliorer encore la rentabilité du projet et le confort à bord. Le coût de possession sur la vie entière des trains baissera ensuite de plus de 20% par rapport aux modèles actuels.

Une haute efficacité énergétique et un bilan carbone par voyage ultra compétitif

Cet éco TGV a des coûts de fabrication, de maintenance et d'énergie réduits.

Le renvoi d'énergie vers la caténaire lors du freinage, l'écoconduite ou la forme aérodynamique du train notamment, permettent une réduction de 20 % de la consommation d'énergie, Le matériel est recyclable à 97%. Le choix de matériaux plus respectueux de l'environnement permet un bilan carbone amélioré de 37% par rapport aux rames actuelles.

Un train totalement modulable

Des espaces modulables en fonction des besoins des clients et de l'évolution du marché : voitures permettant d'installer un nombre variable de fauteuils, aménagements intérieurs reconfigurables, possibilité de transformer un espace 1ère classe en 2nde classe en ½ journée, d'ajouter des cases à bagages ...

Une surface à bord augmentée de 20%

Ce TGV nouvelle génération est composé dans sa version deux niveaux de deux motrices innovantes de longueur réduite. Cette architecture permet d'augmenter la surface du train dédiée aux voyageurs et d'accueillir jusqu'à 740 passagers, soit 20% de plus que dans nos rames duplex. Avec une surface utile maximisée, le coût à la place devient le plus compétitif sur le marché de la grande vitesse.

Un train entièrement connecté et intelligent

Ce TGV est le 1er TGV 100% connecté pour :

- + Donner accès aux voyageurs à des services modernes, connectés et adaptés à leurs besoins (Wifi, informations complètes et en temps réel dans les différents espaces de la rame, commande à distance de certains services,...), avec un réseau Internet à bord capable d'évoluer et d'intégrer tous les progrès techniques à venir dans le domaine de la communication. Notre priorité a été de déployer la connexion sur toutes les lignes, désormais nous optimisons la qualité du débit.
- + Permettre la transmission en temps réel, des informations sur les différents organes de la rame, renforçant la fiabilité et le niveau de confort de celle-ci, et d'assurer la maintenance préventive.

Un design ultra-confortable au service du bien-être des clients

100% pensé pour les clients, ce nouveau TGV offrira :

- + Des aménagements intérieurs modernes avec des matériaux contemporains pour une ambiance plus chaleureuse,
- + Des baies vitrées plus larges (+ 37 cm en longueur dans les salles, soit 10% de vitrage en plus) et un système d'éclairage modulable selon les différentes situations (arrivée ou départ en gare, matin ou soir...) pour un meilleur confort lumineux,
- + Un système d'air conditionné entièrement repensé, plus intelligent et plus précis pour procurer un meilleur confort grâce à des grilles d'aération où l'air est soufflé par le haut et non plus sous le coude du voyageur,
- + Des études encore en cours pour un meilleur confort sonore grâce à une meilleure isolation.

Un train accessible à tous

Il s'agit aussi du premier TGV à être entièrement conçu en étroite collaboration avec les associations d'usagers en Fauteuil Roulant (UFR). Le résultat va au-delà des normes fixées par la loi et permet une circulation à bord et un accès aux places en toute autonomie grâce à une plateforme rotative et élévatrice. Les toilettes ont également été entièrement repensées.

UN DÉFI RÉUSSI POUR CETTE PREMIÈRE ÉTAPE DU PARTENARIAT D'INNOVATION SNCF-ALSTOM LANCÉE EN 2016

Pour réaliser cet exploit technologique les meilleurs experts de SNCF et Alstom ont associé leurs compétences sur un plateau commun

Pour l'équipe pluridisciplinaire SNCF-Alstom rassemblant des experts des deux entreprises, les ambitions étaient élevées et les défis d'innovation nombreux à relever pour concevoir un TGV nouvelle génération plus performant.

Le pari est gagné avec notamment plus de 1000 innovations, 50 brevets envisagés où, après deux ans de travaux et de recherche, tous les objectifs fixés pour ce projet ont été atteints et même pour certains, largement dépassés.

Au total, 2 000 personnes ont pris part à ce projet 100% français dans sa conception. Réunis sur un même "plateau", des ingénieurs, des designers et des experts du voyage ont échangé et travaillé ensemble selon une méthode nouvelle inspirée directement du "design to cost".

Le client au cœur de la démarche des équipes

Grâce à un outil de réalité virtuelle, les clients ont été associés au projet dès le départ :

- + les habitués des voyages en TGV (la communauté "CmonTGV")
- + les associations d'utilisateurs ayant des besoins spécifiques (améliorer l'accessibilité à bord des utilisateurs de fauteuils roulants)
- + les étudiants, les futurs clients, qui posent des nouveaux challenges dans les usages du voyage en train.

Cette association permet d'intégrer leurs avis et leurs besoins pour la nouvelle génération de TGV. La démarche sera prolongée dans les prochaines étapes de conception détaillée.

« Ce nouveau TGV porte les ambitions de la grande vitesse en France. C'est une réussite technologique car il répond à tous nos objectifs de performance industrielle, c'est aussi un objet de fierté qui génère un bel enthousiasme pour tous ceux qui travaillent sur le projet; et surtout, ce sera j'en suis sûre, un train qui répondra aux exigences des clients et une nouvelle raison de dire OUI à toujours plus de voyages à grande vitesse. »

Rachel Picard - Directrice Générale de Voyages SNCF

UNE MISE EN SERVICE DANS MOINS DE CINQ ANS

La signature du contrat aujourd'hui autorisée par la décision du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités marque la fin de la phase 1 du partenariat, concentrée sur la faisabilité du concept. La phase 2 débute désormais, elle durera un peu plus de 4 ans et comprendra la conception détaillée, l'industrialisation et l'homologation des rames. La phase 3, la dernière, sera axée sur la production des rames et la mise en service commercial.

Les premières livraisons sont prévues pour 2023 et s'échelonneront jusqu'en 2033. Elles circuleront sur tout le territoire.

« Cette commande historique, rendue possible grâce à la réforme ferroviaire, marque une étape importante dans le développement de nos services grande vitesse.

Le TGV du futur est un atout majeur pour la SNCF. C'est un instrument de conquête dans un marché européen ouvert à la concurrence. L'excellence technologique et l'innovation au service de nos 100 millions de clients chaque année »

Guillaume Pepy - Président du directoire SNCF

Où sera fabriqué le TGV du futur ?

Dix des douze sites français d'Alstom participeront au développement et à la fabrication de la nouvelle génération de TGV : Belfort (90) pour les motrices, La Rochelle (17) pour les voitures, Villeurbanne (69) pour le système informatique embarqué, l'information voyageurs et les équipements électroniques, Ornans (25) pour les moteurs, Le Creusot (71) pour les bogies, Tarbes (65) pour la traction, Petit Quevilly (76) pour les transformateurs, Reichshoffen (67) pour les dispositifs d'absorption d'énergie en cas d'accident, Valenciennes (59) pour les intérieurs, et Saint Ouen (93) pour le système de signalisation, le soutien logistique, le support services et le design.

Au total, 4000 emplois seront générés par ce projet, pendant dix ans, dans la filière ferroviaire française chez Alstom et chez ses fournisseurs.



À PROPOS DU GROUPE SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique de marchandises avec 33,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017, dont un tiers à l'international. Avec son socle ferroviaire français et riche de son expertise d'architecte de services de transport, le Groupe emploie 270 000 collaborateurs dans 120 pays. Son objectif est d'être la référence de la mobilité et de la logistique en France et dans le Monde. SNCF couvre 6 grands métiers : SNCF Réseau (gestion et exploitation du réseau ferroviaire français), les Mobilités quotidiennes (Transilien en Île-de-France, TER en régions et Keolis en France et dans le monde), le Voyage longue distance (TGV inOUI, OUIGO, Intercités, Eurostar, Thalys, OUIBUS, etc. et la distribution avec OUI.sncf), SNCF Gares & Connexions (gestion et développement des gares), SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial avec notamment Geodis, Fret SNCF et Ermewa) et SNCF Immobilier (gestion et valorisation des actifs immobiliers et fonciers).

+ Pour en savoir plus, sncf.com