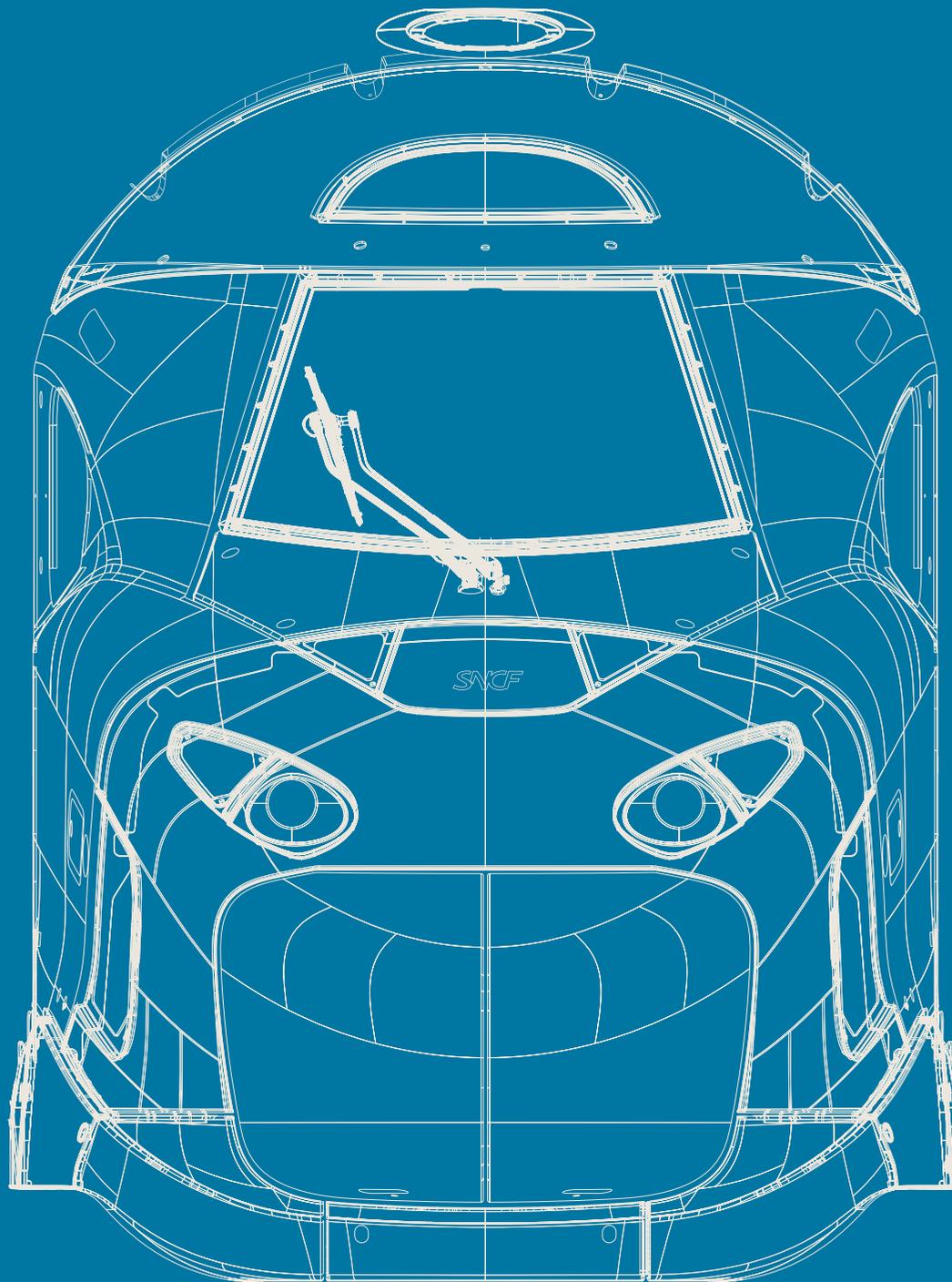


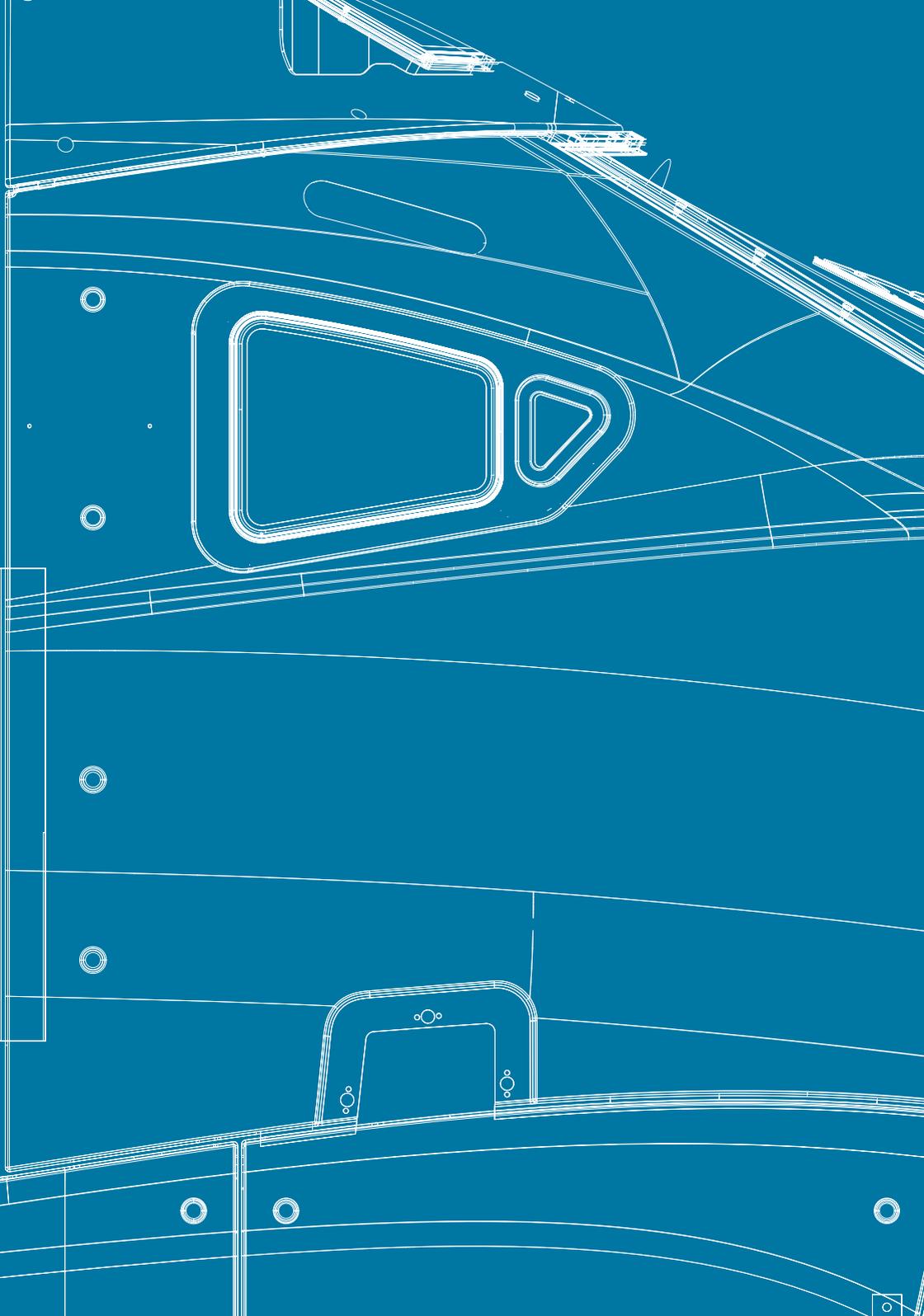
# Présentation des sièges de 1<sup>re</sup> et 2<sup>de</sup> classe du TGV INOUI 2025

Dossier de presse  
Septembre 2023



TGV  
**inoUi**

**SNCF**  
VOYAGEURS



**Christophe Fanichet**  
Président Directeur général  
SNCF Voyageurs

«Chaque génération de TGV a accompagné la vie de nos voyageurs, marqué les Français et participé à l'aventure de la grande vitesse par SNCF Voyageurs. Le design de nos trains, que ce soit leur silhouette comme l'expérience de voyage à bord, fait partie de notre ADN et de ce qui nous lie dans la durée à nos clients. Imaginer et concevoir un nouveau train et son aménagement intérieur est un savoir-faire industriel de notre entreprise, forgé par une longue expérience et par l'expertise de nos équipes.

Le TGV INOUI 2025 écrit une nouvelle page de cette relation de SNCF Voyageurs avec ses clients, dont le design des sièges et des lampes sera un marqueur emblématique. Ils sont le fruit d'une volonté de proposer la meilleure expérience à bord. Avec le TGV INOUI 2025, nous nous donnons en effet une ambition pour le TGV de demain : répondre toujours mieux aux attentes des voyageurs, avec toujours plus de confort, de flexibilité, d'accessibilité, mais aussi d'excellence environnementale.

Un TGV INOUI au design empreint de modernité, symbole d'un voyage à grande vitesse plein d'avenir.»



**Alain Krakovitch**  
Directeur de TGV-INTERCITÉS

«Le temps ferroviaire est long mais nécessaire. Ce projet lancé en 2016 a mobilisé l'ensemble des ingénieurs SNCF Voyageurs et Alstom, réunis sur un plateau commun pour inventer le TGV de demain. Aucun détail n'a été mis de côté, tout a été envisagé, questionné. Et nous avons embarqué tout le monde dans cette aventure inédite : les associations d'usagers, les clients, les associations de personnes à mobilité réduite, les agents... Notre objectif était clair : faire de ce train un exemple dans sa conception afin qu'il réponde aux attentes de tous.

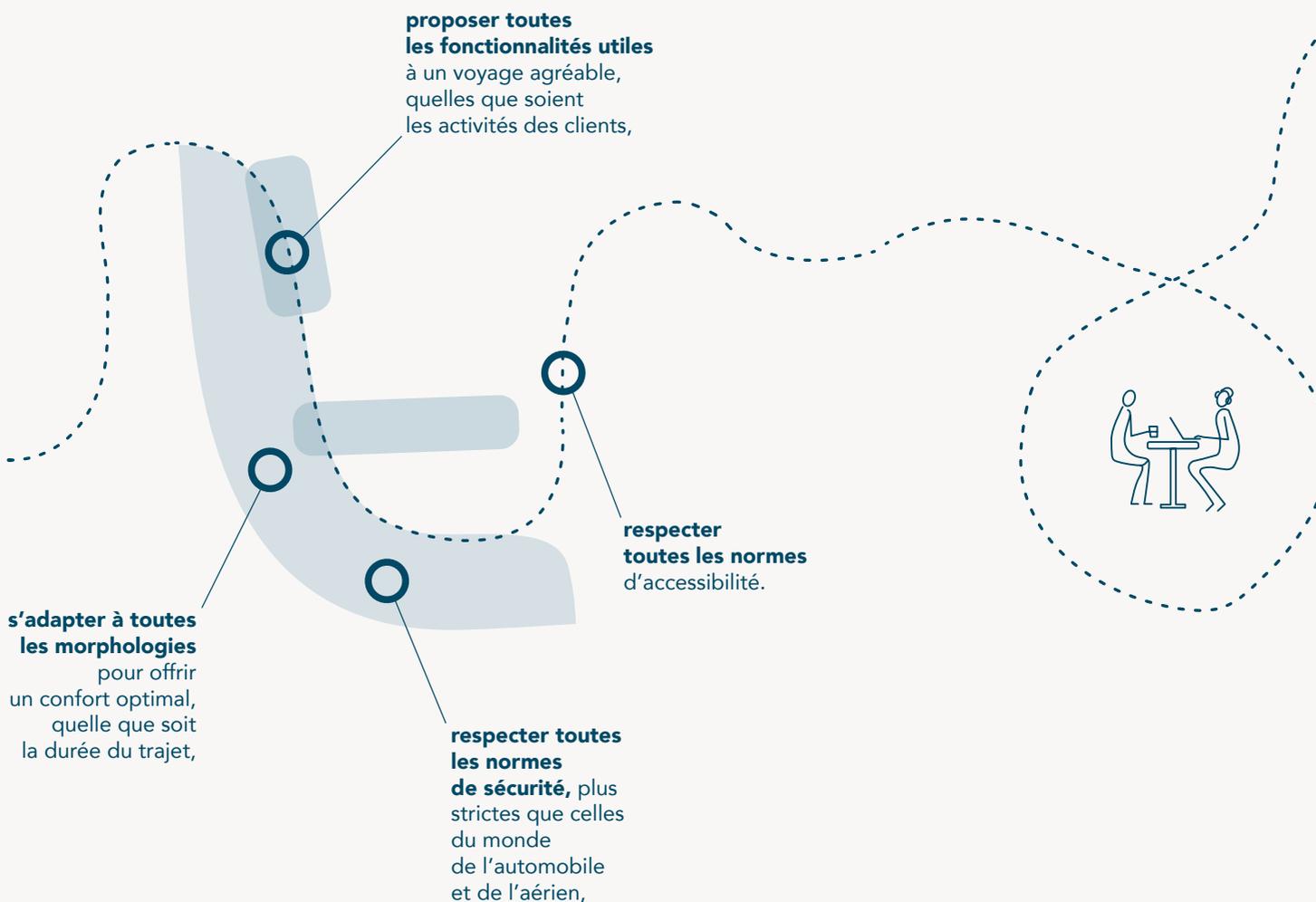
Et grâce à la collaboration inédite de Nendo et d'AREP, les sièges, où se vit une grande partie du voyage, ont bénéficié d'une attention particulière. En seconde comme en première classe, le siège est à la fois soutenant et confortable, ce qui répond à la demande des clients.

Parce qu'il offre plus de confort, parce qu'il préserve l'environnement, parce qu'il bénéficie de ce que nous savons faire de mieux au niveau technologique, ce TGV est assurément le train du futur, d'un futur très proche dorénavant.»

# Voyager autrement à bord du TGV INOUI 2025

De tous les aménagements intérieurs du train, le siège est celui qui est au plus proche des clients. C'est aussi celui par lequel commence tout projet d'aménagement car plus complexe à développer.

À lui seul, il représente un défi car il doit :



Le siège est une somme de contraintes et d'ambitions, pas toujours compatibles, mais toujours travaillées conjointement, en quête du meilleur confort pour les clients.

**Le design devient alors un outil central**, le moyen d'arriver au produit final et complet, répondant à toutes ces contraintes et ambitions, sans donner l'impression que la tâche était complexe.

Le design de ce siège a été pensé par **AREP-Nendo**, une équipe de designers qui s'est imprégnée de l'histoire du design TGV pour travailler un siège sobre, accueillant, tout en rondeurs et intemporel.

## AREP et Nendo: un tandem inédit pour un design ambitieux

Pour répondre à l'enjeu majeur et au défi que constitue la conception des aménagements intérieurs des TGV INOUI 2025, c'est en 2018 que SNCF organise un appel d'offres avec les plus grandes agences de design internationales.

La dernière fois qu'un tel projet s'est présenté, SNCF développait le TGV Duplex, au début des années 90, avec Roger Tallon. **Grâce à une approche à la fois créative et pratique, AREP et Nendo remportent l'appel d'offres.**

**Nendo, agence de design japonaise dont l'expertise dans le design mobilier et intérieur** est reconnue de façon unanime et **AREP, agence française pluridisciplinaire et experte de la mobilité**, ont uni leurs savoir-faire et se sont retrouvés dans des valeurs communes : **le goût pour le design épuré et poétique**, en proposant une nouvelle interprétation du confort à bord.

**Oki Sato**, architecte, designer et fondateur de Nendo le dit : *«Le concept du projet était basé sur une idée très simple, à savoir que le train ne ressemble à aucun autre moyen de transport, contrairement à la voiture, à l'avion ou au vélo, il se fraye un chemin dans le paysage, un peu comme l'écoulement d'une rivière. C'est à partir de cette idée que nous avons conçu le concept de flux autour duquel s'articule l'espace intérieur.»*

Il est rejoint par **Céline David**, Directrice du Design d'AREP qui ajoute : *«L'idée était de porter un regard neuf, d'introduire une rupture durable dans le monde ferroviaire et de réenchanter un environnement technique et industriel, afin de créer une bulle de confort plus douce et plus personnelle dans un espace partagé. Cette idée a permis d'améliorer le déplacement des passagers, les différentes expériences du voyageur lorsqu'il se déplace dans la voiture (ou le train). Le flux, c'est aussi travailler avec la ligne d'horizon, l'horizon vers l'extérieur, vers les paysages que l'on traverse, mais aussi l'horizon à bord du train, qui nous donne une perspective.»*

un design épuré

et poétique



## Un siège pensé dans les moindres détails...

L'assise des sièges est tout aussi importante et fut l'objet de toutes les attentions des concepteurs, qui ont pris en compte la demande forte des clients pour **une assise encore plus douce.**

Les nouveaux sièges TGV INOUI sont dotés d'une mousse innovante, spécialement sélectionnée pour apporter plus de moelleux et un meilleur enfoncement. Elle réussit à reproduire l'effet des ressorts qui équipaient les premiers sièges TGV.

Plusieurs maquettes de sièges ont été réalisées, et mises à l'épreuve, auprès de spécialistes de la posture, et surtout auprès de 125 clients aux morphologies différentes, chacune pendant 2h. Lors de ces séances, les clients devaient reproduire les activités qu'ils pratiquent à bord : dormir, lire, travailler... dans la posture qui leur venait le plus naturellement.

Leurs remarques ont été prises en compte par les équipes TGV-INTERCITÉS. Ils ont également été observés et filmés pour repérer tout inconfort qui n'aurait pas été exprimé verbalement, mais révélé par leur posture.

Ces multiples tests, indispensables ont permis d'ajuster les sièges, afin d'obtenir le confort optimum.

### Le siège et son environnement :

Que ce soit dans sa version 2<sup>de</sup> classe ou 1<sup>re</sup> classe, ce siège meuble des salles voyageurs, qui ont été pensées avec lui.

Par un jeu de tonalités plus sombres au sol et plus claires au plafond, l'environnement devient l'écrin des sièges et reproduit une ligne de niveau coloriel.



### Les sièges 2<sup>de</sup> classe offrent plus de fonctionnalités, pour s'adapter aux besoins de tous :

- D'un bleu vibrant, rassurant et élégant, ils évoquent les reflets de l'eau et vitalisent l'espace.
- Une tête modifiable en hauteur
- Des prises individuelles.
- Une mini-tablette, support de téléphone, avec une fonction «vide-poches».
- Une liseuse repositionnée au-dessus de la tablette pour un usage multiple, pas uniquement la lecture.
- Plus de place pour les genoux : 5cm de plus.

### Les sièges 1<sup>re</sup> classe offrent plus de fonctionnalités, pour un confort accru :

- D'un rouge chaleureux, ils évoquent la sociabilité.
- Une tête enveloppante et réglable en hauteur.
- Une assise plus large de 5cm pour plus d'aisance dans les mouvements, et poser quelques affaires juste à côté de soi.
- Un accoudoir plein côté couloir, pour un effet protecteur et éviter la chute d'objets personnels dans le couloir.
- Une inclinaison électrique du

siège, plus ample, en douceur et silencieuse.

- La tablette «effet secrétaire» pour profiter de tous les rangements à disposition.

Son revêtement est un tricot 3D, composé majoritairement de fibres naturelles (85% laine).

Ce tricot permet d'épouser les rondeurs du siège et surtout d'apporter un confort optimal pour tous.

Le tricot, tendu sur une structure légère et innovante, produit un «effet hamac» qui épouse la forme du dos et s'adapte ainsi à toutes les morphologies.

Le tricot et sa structure légère permettent aussi d'affiner le dossier du siège, et ainsi d'offrir plus de place aux jambes, à pas de siège identique : 5cm de plus en 2<sup>de</sup>. Si en 1<sup>re</sup>, il n'était pas possible de gagner des centimètres pour les jambes, à cause de la tablette qui aurait alors été trop éloignée de l'assise, ces dernières ont, néanmoins, pu être agrandies de 5cm pour offrir plus de place au client. Un fauteuil plus généreux, dans lequel il est possible de garder ses affaires juste à côté de soi (sac à main, veste, ...).



## Lumineuse !

Chez TGV, la lampe de table est une constante et elle est iconique.

À l'intérieur, elle est une lumière d'appoint qui apporte une ambiance chaleureuse aux sièges en vis-à-vis. À l'extérieur, elle invite à monter à bord, pour s'installer confortablement.

La lampe TGV M perpétue la saga des lampes de tables TGV. Elle est jaune, toute en rondeur, comme les sièges. Surtout, elle appartient à ces éléments de surprise, signature de cette collaboration AREP-Nendo.

Au milieu des salles, comme pour étonner le voyageur, cette lampe presque familière ajoute une touche de couleur vive à l'espace. Par sa forme, elle apporte aussi un ton humoristique à l'expression du design des salles.

... et plus encore

### Un siège très technique

Pour être le plus léger possible la structure du siège est en **magnésium**.

Pour être le plus fin possible tout en améliorant le confort, le dossier du siège utilise à la fois de la mousse et du **tissu 3D**. C'est la première fois que ce tissu innovant est utilisé pour un siège de train. Le tissu est composé majoritairement de **laine naturelle pour assurer résistance et confort tout en étant plus écologique (matériaux naturel)**.

Les sièges première classe sont équipés d'une assistance motorisée électrique pour incliner le siège. C'est une première dans le TGV. Cette assistance est plus souple (pas d'à-coups), permet un meilleur réglage et est très silencieuse.

L'assise est également plus fine afin de permettre de ranger un bagage en dessous. Malgré cette contrainte d'épaisseur, une nouvelle technologie de mousse permet d'améliorer le confort avec **un moelleux 2 fois supérieur aux sièges TGV d'ancienne génération**.

**Une tête réglable** en hauteur en 1<sup>re</sup> et en 2<sup>de</sup> classe. C'est plus de confort avec un siège qui sait **s'adapter à toutes les morphologies**.

### Un siège durable

Un siège TGV est construit pour durer la vie du train. Tous les éléments structurels sont conçus et dimensionnés pour durer 30 ans. Les pièces d'usure (tissus et mousses) sont montées de façon ergonomique afin de pouvoir les nettoyer et les remplacer facilement.

Les matériaux utilisés pour les sièges sont **recyclables à 90%**.

### Un siège modulaire

Comme tous les équipements de ce train, le siège est modulaire. Les équipements qui vont évoluer dans le temps (éclairage, prise USB, ...) sont des **briques modulaires qui peuvent facilement être changées** pour s'adapter à de futurs standards (prises USB par exemple).



©SNCF/Yann Audic

## Le design appliqué à la mobilité

**Le design est partout chez SNCF Voyageurs. Il se traduit dans l'ergonomie des sièges, le format de la signalétique, la conception des applications digitales, la présentation des offres...**

Envisager le design du train c'est travailler en équipe avec les ingénieurs côté constructeur et exploitant, avec les directions du matériel et du marketing, avec les designers, pour additionner les expertises et ainsi s'assurer de tout prendre en compte (enjeux politiques, culturels, sociaux, esthétiques, patrimoniaux), pour répondre aux exigences d'un monde ferroviaire en mouvement et pleins de contraintes techniques. C'est additionner les savoirs pour (re)créer le lien entre transporteur et client.

### Roger Tallon: un visionnaire du design ferroviaire

Roger Tallon a révolutionné le voyage en train à travers le design. Dès qu'il fonde sa première agence, Design programmes, **Roger Tallon se spécialise dans le design du transport, et travaillera avec SNCF pendant plus de 25 ans**. Il est considéré comme le « père du design SNCF », car il en a été l'artisan.

Sa volonté est de permettre au grand public de mieux voyager. Il l'illustre avec le Corail, sa première réalisation pour SNCF, dont il est à l'origine du nom « confort sur rail ». Son design est global, il travaille à la fois sur les couleurs, les intérieurs, l'extérieur, la signalétique claire et épurée et la définition d'espaces plus confortables. **En faisant des trains un lieu de vie, un espace collectif où chacun se retrouve un peu comme chez soi, et peut se déplacer facilement.**

# L'odyssée du TGV INOUI 2025

## Les grandes dates du projet

**2016**

**Lancement** du partenariat d'innovation avec Alstom et du projet au nom de code «TGV M».

**2018**

100 rames commandées pour la France (15 s'ajouteront en 2022 pour les marchés européens).

**2022**

Présentation de la première rame sur le site Alstom de La Rochelle.  
**Premiers essais** sur le site d'essais ferroviaires de Velim en République Tchèque.

**2023**

Essais sur le réseau ferré national.

**2024**

Livraison de la rame TGV M dévoilée aux couleurs de TGV INOUI.

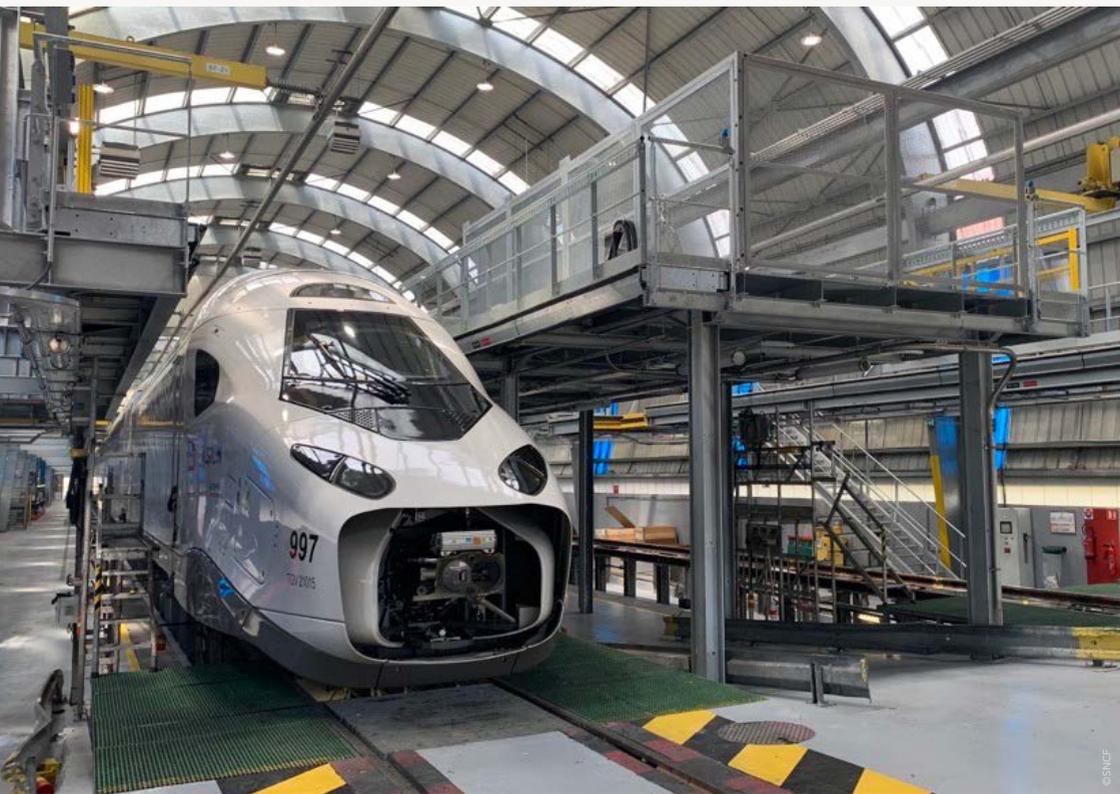
**2025**

Mise en circulation des premiers TGV M désormais TGV INOUI 2025 : le déploiement des 115 trains commandés, dont 15 en version internationale, s'échelonne sur 10 ans.

### 115 rames pour près de 3,5 milliards d'euros

SNCF Voyageurs a passé une commande de 115 rames à Alstom pour un montant de près de 3,5 milliards d'euros. Ces 115 rames sont destinées pour 100 d'entre elles au marché français et pour 15 au marché européen. C'est la plus grosse commande de rames à grande vitesse jamais passée par SNCF Voyageurs.

Le déploiement du TGV INOUI 2025 sur les lignes s'échelonne sur dix ans à partir de 2025, avec la circulation de ces premiers TGV de 5<sup>e</sup> génération sur la ligne Paris-Lyon-Marseille.



## Un concentré d'innovations

**Prouesse technologique et d'innovation**, le TGV nouvelle génération a été pensé à partir **des savoir-faire et fondamentaux techniques qui ont fait le succès du TGV en France et en Europe.**

Une base solide sur laquelle de nombreuses innovations ont été développées (plus d'une cinquantaine de brevets) pour répondre à l'évolution des besoins et usages de nos clients, aux impératifs écologiques de la planète, et aux contraintes de coûts de l'entreprise.



**Aménagements, matériaux, et de nombreuses innovations embarquées ont ainsi été choisis et développés pour s'adapter à ces nouveaux enjeux et garder un train d'avance sur notre temps.**

**Un exploit technologique** réalisé grâce à une méthode de travail inédite, agile et collaborative, qui associe les compétences des meilleurs experts, ingénieurs, designers et experts du voyage SNCF Voyageurs et Alstom réunis.

Au cœur de la démarche, ce partenariat d'innovation a intégré les avis et attentes de l'ensemble des parties prenantes du projet (chefs de bord, conducteurs, équipe Bar, associations UFR, clients...)

C'est dans cet esprit, au cœur d'une équipe déterminée à s'inspirer du meilleur du passé et à rechercher les innovations les plus utiles aux clients, que ces sièges ont été conçus.

## Un train qui en fait toujours plus pour la planète et pour ses clients

Plus aérodynamique et moins complexe, ce nouveau TGV relève le défi d'une réduction des coûts de fabrication, d'exploitation et de maintenance.

Composé à **97% de matériaux recyclables et étudié pour diminuer la pollution sonore à l'intérieur comme à l'extérieur**, il affiche une éco-conduite ultra-compétitive, et ouvre la voie à une mobilité encore plus durable, plus respectueuse de l'environnement et du bien-être des voyageurs.

Une capacité de transport optimisée qui permet d'accueillir jusqu'à **20% de passagers supplémentaires**, avec un niveau de confort amélioré. Grâce aux deux motrices de longueur réduite, la surface habitable est maximisée: **jusqu'à 740 voyageurs pourront être accueillis à bord.**

**Équipée de capteurs et d'objets connectés**, la rame produit des autodiagnosics et communique les données au sol indispensables à la maintenance prédictive. Ces capteurs permettent ainsi de veiller au bon fonctionnement des différents organes et d'assurer une fiabilité accrue de la rame.

Différents dispositifs assurent la sécurité des biens et des personnes et ajustent également la consommation énergétique de la rame en fonction des besoins strictement nécessaires, pour **une économie d'énergie de 37% par place assise par rapport aux rames TGV à deux niveaux, et 50% par rapport à une rame 1 niveau.**

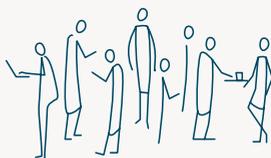


Composé à  
**97%**  
de matériaux  
recyclables

Mobilité  
plus durable  
+  
Capacité  
de transport  
optimisée

**20%**

de passagers  
supplémentaire





## Un train pas comme les autres

-

### Modulaire

Ce nouveau TGV, qui pourra également être utilisé pour les trains OUIGO, se caractérise notamment par sa **capacité à être modulaire**.

Parmi les nouveautés majeures: la possibilité de transformer un espace 1<sup>re</sup> classe en 2<sup>de</sup> classe et inversement en un temps record, des **aménagements intérieurs reconfigurables selon les besoins de la clientèle**, des voitures permettant d'**installer un nombre variable de fauteuils**.

Ce train, est conçu pour **s'ajuster à la demande et à l'ensemble des typologies de marchés**, en France comme dans de nombreux pays européens.

Il sera possible de suivre voire d'anticiper les besoins de chacun, garantissant ainsi l'attractivité du train dans la durée.



### 100% connecté

C'est le **premier TGV 100% connecté** avec un réseau internet à bord optimisé, capable d'intégrer tous les progrès techniques à venir.

C'est aussi le **premier train à grande vitesse à communiquer autant de données au sol**, permettant ainsi de cibler les interventions de maintenance au plus juste et d'anticiper la panne avant même qu'elle ne survienne.

Capacité  
à être  
modulaire

1<sup>er</sup> TGV 100% connecté



©SNCF Yam Audic

## Pensé pour tous

**Premier TGV conçu en collaboration avec les associations d'usagers en fauteuil roulant (UFR),** l'accès à bord leur sera possible en toute autonomie, ils pourront voyager à plusieurs (jusqu'à 5 UFR), les toilettes seront facilement accessibles, y compris pour les personnes en fauteuils roulants électriques.

Les normes les plus récentes d'accessibilité ont été prises en compte dès la conception des aménagements, et SNCF Voyageurs est allé au-delà lorsque cela était possible.

Pour une vie à bord

encore plus douce

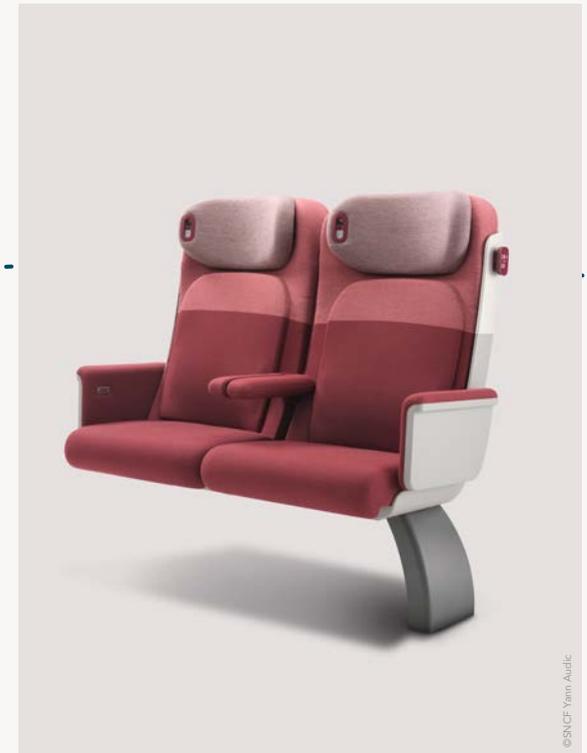
## Plus confortable

**Des aménagements intérieurs sobres, intemporels, et adaptés aux besoins de nos clients et nos agents.**

**10% de vitrage supplémentaire** en plus pour encore mieux admirer les paysages et apporter encore plus de lumière naturelle dans les espaces voyageurs, un **système d'éclairage modulable** pour une vie à bord encore plus douce, et un système d'air conditionné entièrement repensé pour mieux réguler la température à bord.

Tout ceci, et plus encore, illustre les innovations au service du bien-être des voyageurs et des agents.

ZZZ



©SNCF Yam Audic

# Les chiffres clés du TGV INOUI 2025

5<sup>e</sup>  
génération de TGV

350  
semaines  
d'essais cumulées et  
1 million  
de kilomètres  
parcourus avant la mise  
en circulation  
commerciale

50  
brevets déposés

115 rames  
commandées  
dont 15  
pour le marché  
européen

9 voitures  
au lieu de 8  
actuellement  
sur les rames  
Océane

740  
passagers  
au lieu de 630  
aujourd'hui

20%  
de surface  
supplémentaire  
à bord

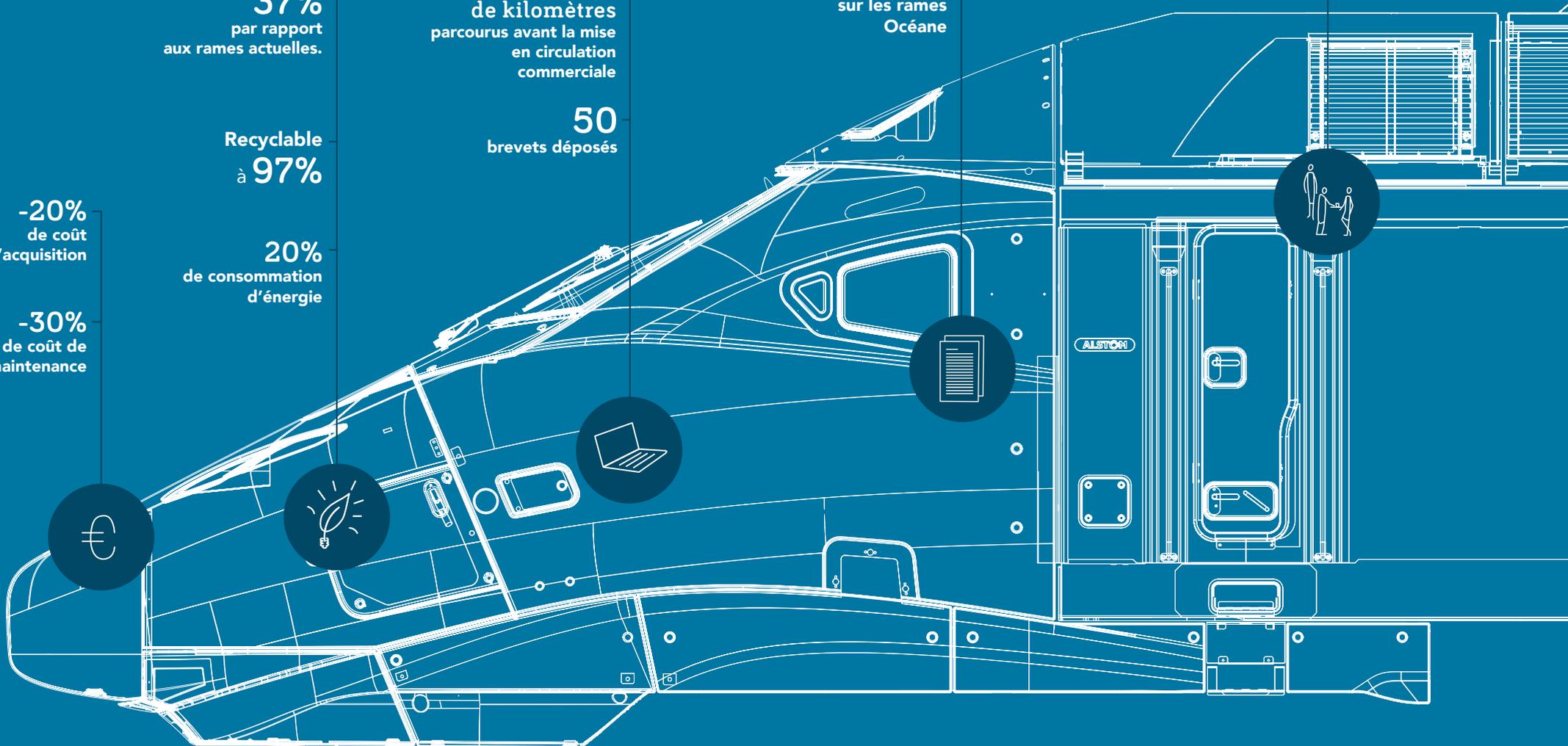
Un bilan carbone  
amélioré de  
37%  
par rapport  
aux rames actuelles.

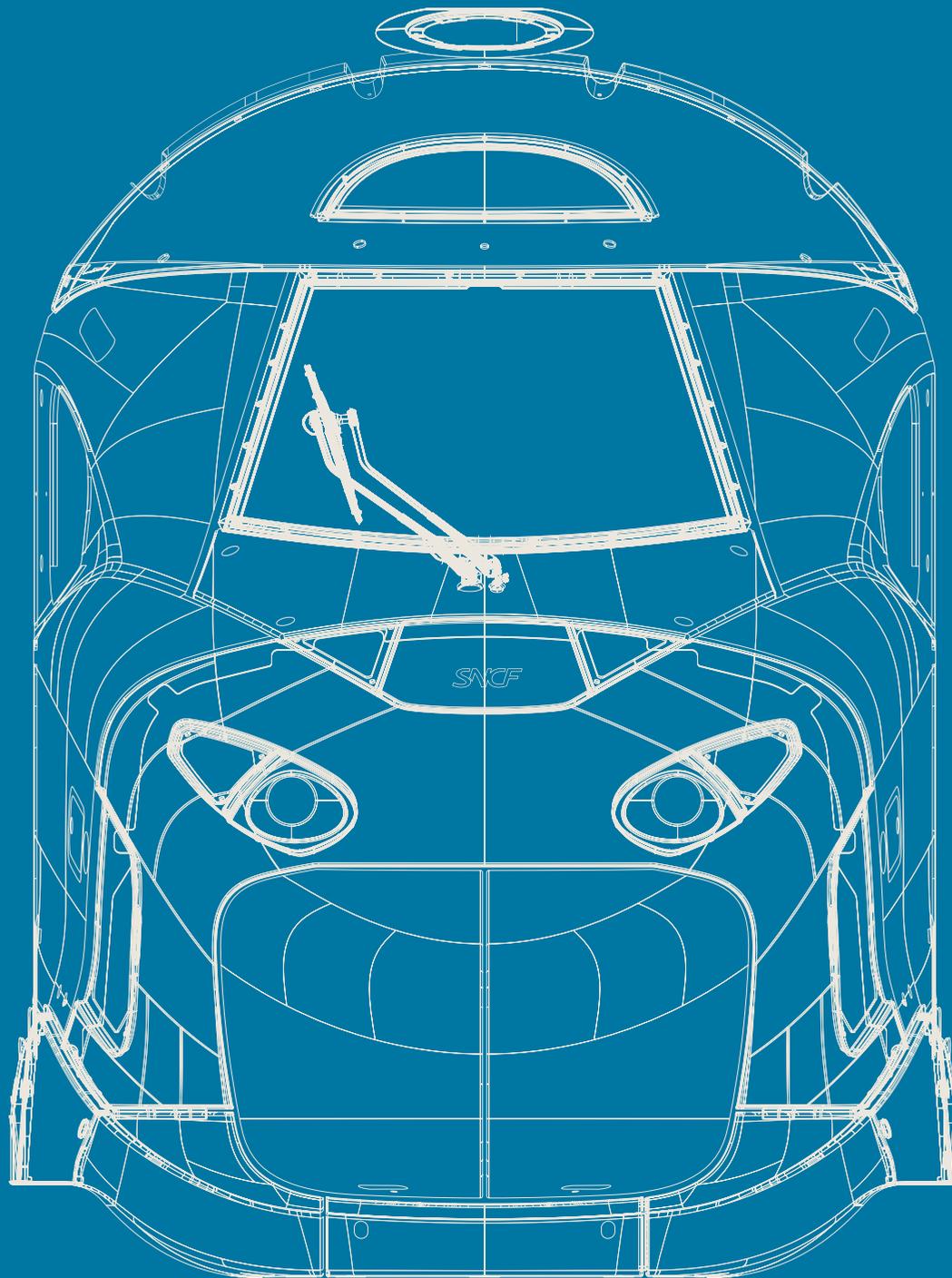
Recyclable  
à 97%

20%  
de consommation  
d'énergie

-20%  
de coût  
d'acquisition

-30%  
de coût de  
maintenance





Contact presse  
-  
Gubina Nsilou  
gubina.nsilou@sncf.fr  
06 21 58 20 72

TGV  
**!nOui**

**SNCF**  
VOYAGEURS