

**Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin**

VOYAGEURS A GRANDE VITESSE ET FRET



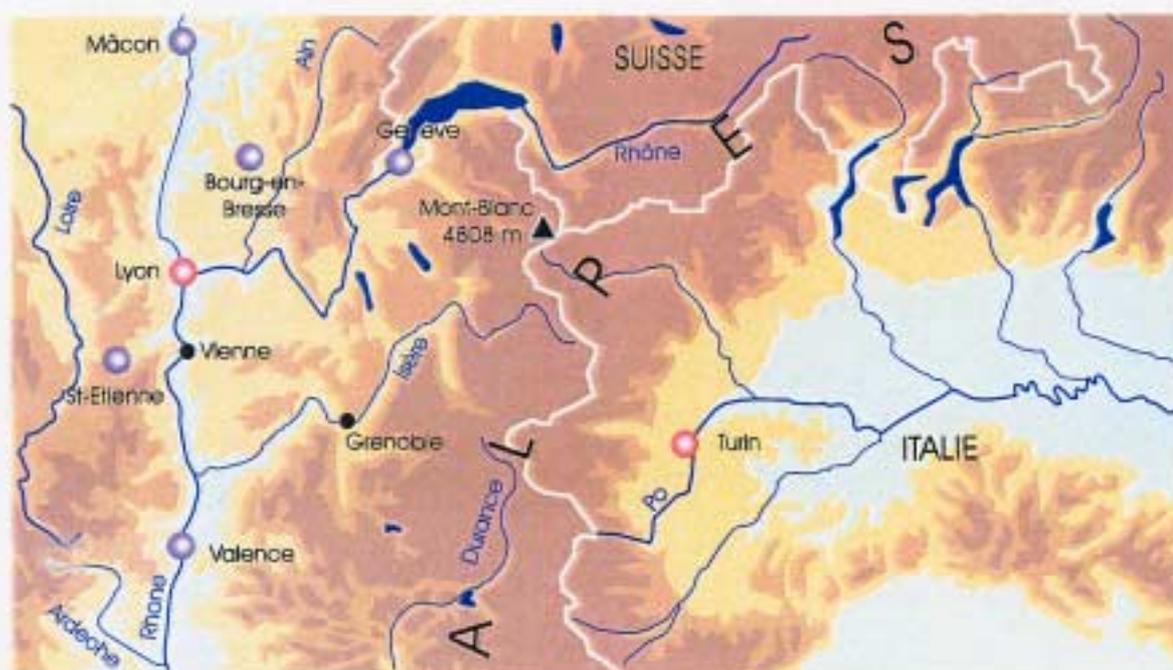
INSERTION RÉGIONALE DU PROJET

**ÉTUDE DU MATÉRIEL ROULANT  
ENVISEGEABLE POUR LA FONCTION  
REGIONALE INTERCITES DU PROJET  
DE LA TRANSALPINE LYON-TURIN**

*RAPPORT FINAL  
OCTOBRE 1997*

# **E** TUDE DU MATERIEL ROULANT ENVISAGEABLE POUR LA FONCTION REGIONALE INTERCITES DU PROJET DE LA

## TRANSALPINE LYON - TURIN



*Rapport final*

Octobre 1997

Edition	Date	Objet de l'édition / révision
1	11/08/1997	Rapport d'étape
2	15/09/1997	Rapport d'étape n° 2
3	13/10/1997	Rapport Final

EDITION : 3	Nom	Date	Visa
Auteur :	G. BARDIN	17.10.97	
Vérificateur :	J.P. BALENSI	17 OCT. 1997	
Approbateur :	E. CHAIGNEAU	17/10/97	

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter "Edition périmée".

## **RAPPORT FINAL**

### **DE L'ETUDE DU MATERIEL ROULANT ENVISAGEABLE POUR LA FONCTION REGIONALE INTERCITÉS DU PROJET DE LA TRANSALPINE LYON-TURIN**

## AVERTISSEMENT AU LECTEUR

---

La présente étude qui a été commanditée par le GIP-TRANSALPES fait suite à l'étude "scénario de desserte TGV-TERGV dans le cadre du projet de la Transalpine LYON-TURIN" confiée au groupement SEMALY - SETEC.

Elle a pour but d'avoir une vue prospective des parcs de matériels roulants ainsi que des coûts d'acquisition et d'exploitation de ces matériels sur la base d'hypothèses clairement établies et validées dans l'étude de la SEMALY précitée.

A ce titre, elle ne constitue qu'un exercice destiné à donner une idée de la crédibilité du schéma intercity à l'horizon 2010, dont les résultats ne peuvent être contractualisables.

En effet, les coûts cités dans l'étude constituent un ordre de grandeur réaliste mais ne peuvent en aucun cas être considérés comme des coûts catalogue ; les coûts d'acquisition d'un matériel étant tributaires de nombreux facteurs tels que :

- les frais d'études,
- la quantité de matériel commandée,
- les options particulières ...

Toute modification d'hypothèses étant susceptible d'avoir un impact quantitatif et qualitatif sur les résultats, il y aura lieu, en pareil cas, de reprendre l'étude pour les réactualiser.

# SOMMAIRE

---

<i>1. Introduction</i>	5
<i>2. Méthode de travail</i>	6
<i>3. Dessertes</i>	7
3.1 Nature des dessertes	7
3.2 Cadencement et trames des dessertes	7
<i>4. Impact du flux voyageurs sur la composition des trains</i>	12
<i>5. Optimisation des roulements</i>	13
<i>6. Parc de matériel roulant</i>	14
<i>7. Impact de la dissymétrie des dessertes sur le parc de matériel roulant</i>	16
<i>8. Remarques sur le parc de matériel roulant</i>	19
<i>9. Choix des matériels utilisables sur les dessertes à exploiter</i>	21
<i>10. Coûts des matériels roulants</i>	24
10.1 Coûts d'acquisition et d'exploitation	25
<i>11. Conclusions</i>	30

## SOMMAIRE DES ANNEXES

*ANNEXE 1* : Configuration Chambéry sud + Shunts Sillon Alpin

*ANNEXE 2* : Configuration Chambéry nord + Shunts Sillon Alpin

*ANNEXE 3* : Configuration Apremont complet + LGV Aix - Genève + Haut Bugey

*ANNEXE 4* : Configuration Chambéry sud + Shunts Sillon Alpin (roulements rames)

*ANNEXE 5* : Configuration Chambéry nord + Shunts Sillon Alpin (roulements rames)

# SOMMAIRE

---

- ANNEXE 6 :** Configuration Apremont complet + LGV Aix - Genève + Haut Bugey  
(roulements rames)
- ANNEXE 7 :** Configuration Chambéry sud + Shunts Sillon Alpin  
(Dessertes dissymétriques - caractéristiques des dessertes)
- ANNEXE 8 :** Configuration Chambéry sud + Shunts Sillon Alpin  
(Dessertes dissymétriques - roulements rames)
- ANNEXE 9 :** Coût d'exploitation et d'acquisition des matériels roulants