



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.2/1998/2/Add.1
27 juillet 1998

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-deuxième session, 5-7 octobre 1998,
point 5 de l'ordre du jour)

DETERMINATION DE LA CAPACITE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE
AINSI QUE LES ASPECTS RELATIFS A LA REDEVANCE
D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Additif 1

Transmis par le Gouvernement espagnol

Veuillez noter que la distribution de la documentation pour le Groupe de travail des transports par chemin de fer n'est plus restreinte. Le secrétariat a adopté, en conséquence, le nouveau système d'affichage où les documents de travail seront présentés comme suit: TRANS/SC.2/1'année de la session/numéro d'ordre, tandis que les rapports, les ordres du jour provisoires, les résolutions et les publications principales continueront d'avoir le même type de cote qu'avant: TRANS/SC.2/numéro d'ordre.

ESPAGNE

5. FACTEURS QUI EXERCENT UNE INFLUENCE SUR LA CAPACITE D'UN TRAJET

La capacité d'un tronçon et en général d'une ligne n'est pas un concept statique et invariable dans le temps. Il s'agit au contraire d'un concept dynamique influencé par une série de facteurs variables dans le temps, ce qui justifie qu'il doit faire l'objet d'un suivi et d'un contrôle périodique stricts.

Il existe une série de facteurs sur une ligne et a fortiori sur un tronçon, qui influencent de façon statique sa capacité de circulation et de transport. Citons les principaux facteurs:

5.1 FACTEURS STATIQUES

A. Installations

- Lignes dotées de voie unique ou double. La structure de notre réseau varie selon les investissements dont il fait l'objet.
- Sur les lignes à voie unique, la capacité varie selon les modifications affectant:
 - La distance entre les gares et les gares d'évitement pour effectuer les croisements des trains. Cette distance varie en fonction de l'ouverture ou de la fermeture de ces gares.
 - Le type de bloc existant sur le trajet: C.T.C., bloc automatique sur voie unique, bloc électrique manuel et bloc téléphonique.

Dans le cas du bloc par C.T.C. ou automatique sur voie unique, la distance entre les signaux d'arrêt influencera les successions des trains.

- Sur les lignes à voie double, la capacité varie selon les modifications affectant:
 - La distance entre les gares et les gares d'évitement pour faire passer les trains circulant à plus grande vitesse et ayant peu d'arrêts, face aux trains lents ou qui effectuent de nombreux arrêts sur le trajet.
 - Le type de bloc existant: bloc automatique, C.T.C. banalisé sur voie double, bloc téléphonique.

Dans les deux premiers types de bloc, la distance existant entre les signaux d'arrêt influencera la capacité.

B. Traction

Si nous partons des facteurs dits statiques qui forment la ligne, il faut préciser qu'il existe d'autres facteurs dynamiques et, par conséquent variables dans le temps, qui font fluctuer de façon considérable les valeurs de la capacité obtenues avec ces premiers facteurs.

5.2. FACTEURS DYNAMIQUES

A. Mélange de trains

La caractéristique du trafic existant sur une ligne est fondamentale pour calculer sa capacité.

La valeur de sa capacité sur un tronçon déterminé varie en fonction de la circulation sur ce dernier d'un trafic homogène ou hétérogène.

Ceci dit, le mélange des trains dans le temps n'est pas constant étant donné l'inclusion de nouveaux services et la suppression d'autres services. On peut notamment citer, à titre d'exemple, les périodes de vente des agrumes ou les services qui sont établis, sur certains trajets, à l'époque estivale à destination des plages du littoral.

B. Installations

L'état de la voie n'est pas inaltérable dans le temps et subit, sur certaines lignes, une dégradation constante jusqu'à sa rénovation. Pendant cette période, le trajet subit une série de limitations quant à la vitesse qui sont le résultat de précautions qui, de façon accidentelle ou permanente, modifient les temps d'occupation de chaque canton et, par conséquent, la capacité du trajet.

Inversement, on observe la suppression d'une série de travaux et des précautions conséquentes sur de nombreuses lignes, ce qui augmente le indices de vitesse des trains et, de façon analogue, les valeurs spécifiques de la capacité.

Dans la comparaison des indices des deux rapports successifs, le lecteur non familiarisé avec l'exploitation peut être surpris d'observer d'importantes variations de la capacité d'une ligne sans qu'il y ait de raison apparente justifiant la modification de son équipement.
