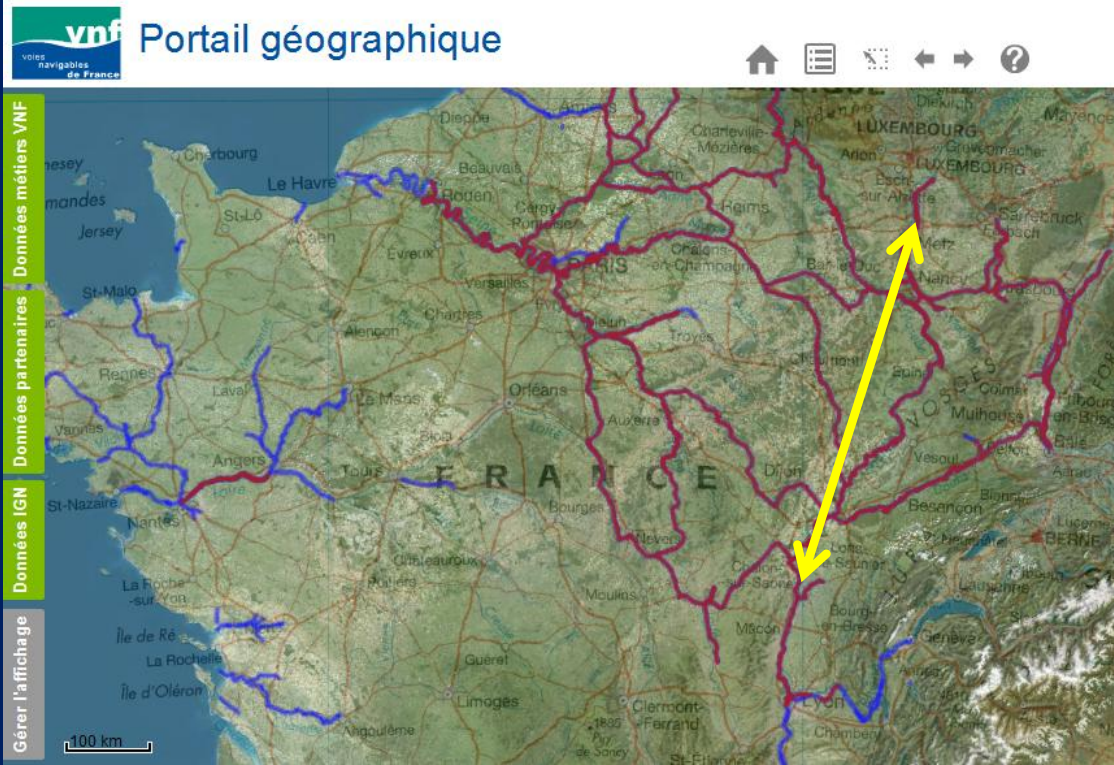


RHONE - EST : L'écluse ferroviaire de France



Les modifications des flux liés à la mondialisation ont fortement évolué au cours des dernières années au point de stabiliser un modèle remettant le mode maritime en pertinence pour des distances comprises entre escales de 800 et 1000 kilomètres sur une même façade maritime. Dès lors sur une telle façade, des ports ont pris des positions dominantes qui ont été confortées par la fréquence des services et le nombre de compagnies touchant ces ports. Sur le Range Nord, Anvers et Rotterdam sont durablement leaders en volumes. Dès lors, des contraintes de saturation se font jour sur les infrastructures terrestres qui contraignent l'évacuation des frets. Seul le système fluvial qui est cousin du maritime permet cette évacuation des trafics avec régularité et dispose des capacités résiduelles suffisantes.



Le Cabinet Claraco, dès 2005, avait proposé une écluse ferroviaire entre les bassins Seine, Rhône et Rhin afin d'assurer une continuité des canaux à grand gabarit et des échanges entre ces bassins. Ces dispositions avaient été argumentées par VNF en son temps. La particularité du dispositif réside toujours dans le fait qu'une barge peut se décliner en convois ferroviaires. En outre, la polyvalence des équipements portuaires déjà embranchés permet des manutentions Fleuve – Rail. Les vitesses ferroviaires, sur de la moyenne distance, permettent également de ne pas pénaliser les vitesses moyennes fluviales et compensent les temps de manutention. Le scénario initial qui se recentrait sur le carrefour ferroviaire de Chalindrey rayonnait vers Pagny, Strasbourg ou Mulhouse et Bray. Aujourd'hui, il est important de constater que cette fonctionnalité ne peut se mettre en place que pour créer une continuité Fulvio-terrestre entre deux bassins maritimes différents que sont Mer du Nord et Méditerranée. Pour corroborer cette démonstration, la validation du projet Seine – Nord valide bien l'hypothèse que la Seine gère son ouverture par le projet de liaison Seine – Nord qui doit situer en aval de Paris. Il est dès lors inutile d'envisager une antenne à Bray qui n'apporterait pas de volume significatif vers le sud. C'est donc dans ce contexte simplifié que peut s'envisager la nouvelle fonctionnalité de l'écluse ferroviaire.



dimensions maximales des bateaux pouvant naviguer
 longueur : 185 m
 largeur : 11,40 m
 enfoncement (ou tirant d'eau) : 3 m et variante à 4,5 m

PROJET FLUVIAL

L'avantage de l'écluse ferroviaire est de mettre en place immédiatement un service qui soutient la pertinence du mode fluvial. Elle dessine un axe qui remet artificiellement une continuité fluviale entre Mer du Nord et Méditerranée. Ce dispositif s'appuie sur des installations disponibles en Moselle ainsi qu'au sud sur un port très bien équipé à Pagny. Le réseau ferroviaire français permet aujourd'hui d'organiser cette mission. Un tel dispositif est particulièrement pertinent pour sécuriser le transport de matières dangereuses.



© intermodalite-janvier 2013