

BASSES-EAUX SUR LE RHIN : ÉCHANGES ET CONTRIBUTIONS DE HAUTE QUALITÉ LORS DE L'ATELIER DE LA CCNR

Ref: CC/CP (23)01

Quatre années se sont écoulées depuis l'organisation par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) de l'atelier consacré aux périodes de basses eaux, à Bonn. L'une des principales conclusions de cet atelier était la nécessité d'intensifier le dialogue entre les principales parties prenantes afin de traiter la question des basses eaux. Dans ce contexte, la CCNR a organisé un **atelier d'experts et de suivi sur les « Périodes de basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane »** le 18 janvier 2023, à Strasbourg et en ligne. Les présentations effectuées lors de cet atelier ont été de haute qualité et extrêmement riches. Elles sont également pleines d'espoir pour faire face à ce phénomène ancestral que sont les basses eaux.

LES BASSES-EAUX ET LA NAVIGATION FLUVIALE

L'épisode de basses eaux de 2022 a encore une fois rappelé que ce phénomène est une préoccupation urgente, avec des **impacts écologiques, économiques et sociétaux** importants. Avec le changement climatique, ce phénomène naturel pourrait s'amplifier dans le futur.

« *Tous ensemble nous devons nous préparer à des périodes de sécheresse plus longues et à des événements plus extrêmes.* » Judith ter Maat, Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR)

Il est important de rappeler que les phénomènes de basses eaux ne sont pas nouveaux puisqu'au cours des 200 dernières années il y a eu 15 épisodes plus sévères que celui de 2018. Cependant, la **vulnérabilité de la navigation intérieure** face à ce phénomène a augmenté ces dernières années en raison de plusieurs facteurs, allant au-delà du changement climatique et des conditions météorologiques extrêmes. A titre d'exemple, on pourrait notamment citer l'augmentation des dimensions des bateaux et le principe du « juste à temps ».

Mais la navigation intérieure a un rôle primordial à jouer pour atteindre les **objectifs ambitieux de report modal et de réduction des émissions** dans le secteur du transport qui sont fixés au niveau international, comme par exemple dans la [Déclaration de Mannheim](#) et le [Pacte Vert de l'UE](#). Le transport par voie navigable restera également indispensable à l'avenir, notamment pour le transport de gros volumes de marchandises, pour lesquels il n'existe pas d'alternative facilement disponible, ou pour le transport de marchandises lourdes et volumineuses. Pour autant, les représentants de la profession du transport fluvial ont pu témoigner de l'impact concret de ces épisodes de basses eaux sur le secteur de la navigation intérieure, notamment le risque fort de report



modal inversé ou de voir certains chargeurs devenir plus réticent à opter pour le fluvial. Pour réduire les émissions et pour répondre aux besoins du secteur, il est plus que jamais essentiel de veiller à ce que la **navigation intérieure** reste un **mode de transport efficace et fiable**. La résilience de la navigation intérieure face à des phénomènes de basses-eaux doit donc être améliorée, à court, moyen et long terme.

LES LEVIERS D'ACTION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

A la lumière des différentes présentations et échanges, l'atelier de la CCNR a permis d'identifier **quatre leviers** d'action pour augmenter la résilience de la navigation rhénane.

Les **outils numériques** constituent un premier levier pour réduire l'impact des basses eaux sur la navigation intérieure. Depuis 2018, des progrès ont été fait en ce qui concerne les **outils de prévisions** du niveau d'eau du Rhin. L'administration allemande met ainsi à disposition des prévisions à 14 jours du niveau d'eau et à 6 semaines du débit et du niveau d'eau, pour sept échelles rhénanes pertinentes pour la navigation. Des améliorations restent possibles avec par exemple des prévisions à plus long terme – jusqu'à 6 mois – ou une plus grande précision dans les prévisions. BASF et thyssenkrupp ont rappelé que ces outils de prévision étaient un **levier essentiel pour se préparer à l'approche d'un événement de basses eaux**. Enfin, d'autres outils numériques peuvent encore être développés, tels que des **projections sur 100 ans** du débit et des niveaux d'eau ou le **développement de doubles numériques des voies d'eau** – lorsque cela est possible – afin de proposer des itinéraires fluviaux alternatifs en fonction des basses eaux.

« *Il sera important de savoir si ces résultats sont utiles pour les usagers de la voie d'eau, afin que la science soit transformée en service.* » Enno Nilson, Institut fédéral d'hydrologie (BfG), Allemagne

Un second levier d'action est celui des **infrastructures**. Il est important de noter que lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre des mesures relatives aux infrastructures, il faut tenir compte du fait qu'elles doivent être conformes aux autres réglementations. De manière globale, c'est-à-dire d'un point de vue environnemental, sociétal et économique, il s'agit également de veiller à ce que les avantages soient plus importants que les inconvénients. Ces mesures s'inscrivent donc dans un temps plus long. Les acteurs du secteur du transport de marchandises et de passagers soulignent cependant la **nécessité de mesures d'infrastructure**, notamment compte tenu de la **sensibilité du Rhin moyen** aux basses eaux. Or le secteur du transport de marchandises est crucial pour l'approvisionnement et l'expédition des produits finis de nombreuses sociétés. A titre d'exemple, 80% des volumes de transport sur le Rhin depuis et vers le site de production de BASF à Ludwigshafen doivent passer par le goulot d'étranglement à Kaub. L'ensemble de mesures du [plan d'action « Basses-eaux du Rhin »](#) (plan en huit points), qui a été lancé en Allemagne en 2019, inclut également des mesures dans le domaine de l'infrastructure pour le secteur du Rhin moyen et inférieur. En raison de l'urgence de la situation, les autorités allemandes ont aussi créé une commission d'accélération, pour le projet de suppression des goulots d'étranglement le long du Rhin moyen.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

« Il est urgent de mettre un terme aux goulots d'étranglement le long du Rhin moyen et j'en appelle au pouvoir public d'accélérer la mise en œuvre des mesures d'infrastructure nécessaire, de mettre pour cela à disposition des ressources budgétaires et humaines. Il en va de la survie du transport fluvial sur le Rhin ! » Theresia Hacksteiner, Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et Plateforme IWT

Le troisième levier d'action concerne les **bateaux**. On observe ainsi un intérêt croissant pour des **projets de recherche** en lien avec la navigation en période de basses eaux, comme en témoigne le projet Novimove. BASF, de son côté, a investi dans la construction de nouveaux bateaux spécialisés, capable de naviguer dans des conditions de basses-eaux. Ces deux exemples sont des signes positifs démontrant la capacité du secteur de la navigation intérieure à s'adapter. Le défi est de développer des bateaux innovants capable de naviguer en période de basses eaux tout en conservant une utilisation viable sur le plan économique. Il ne faut pas sous-estimer l'**importance du financement public**, déjà disponible en Allemagne par exemple, pour la modernisation de la flotte existante.

Enfin, les **chargeurs et le secteur de la logistique** constituent un quatrième levier d'action. Par exemple, en plus de ses activités de nouvelles constructions, BASF a conclu des contrats d'affrètement sur des durées longues avec des opérateurs disposant de barges qui peuvent tout de même naviguer même à des niveaux d'eau plus bas. Thyssenkrupp a rappelé que la réalisation d'inventaire sur site et à proximité du site, l'optimisation de la manutention des matériaux et une communication bien préparée sur la situation actuelle et les priorités, peuvent également aider à limiter les effets d'une période de basses eaux. Thomas Maassen, de Rhenus, a montré l'impact économique du rajout de barges à un convoi poussé, pendant les périodes de basses-eaux, pour pouvoir transporter la même quantité. A ce titre il a invité la CCNR à réexaminer les règles d'équipage pour tenir compte des nouveaux défis de la navigation intérieure, dont font partie les basses eaux. Enfin, une **meilleure prise en compte de la multimodalité** reste une option. En effet, pendant les périodes de basses eaux, un report modal temporaire vers d'autres modes peut aussi être une option pour permettre l'acheminement de certains produits, en particulier des conteneurs, comme le Port de Strasbourg l'a souligné.

L'atelier de la CCNR a montré que l'immense défi des basses eaux ne peut être relevé que par un **ensemble de mesures mobilisant les quatre leviers d'action** indiqués précédemment. Tout comme la mesure unique n'existe pas, il n'existe pas non plus un seul acteur qui pourrait tout résoudre. A ce titre il est important d'**encourager les initiatives privées et publiques** et de catalyser les actions collaboratives pour une **utilisation durable** du

système fluvial, en assurant un juste équilibre entre les nombreux usages du Rhin. Au cours des 200 dernières années, la CCNR a montré sa capacité à s'adapter aux nouveaux enjeux. A ce titre, Theresia Hacksteiner, qui représentait la profession, a appelé à une « coopération transfrontalière forte entre les États membres car le Rhin est un bien commun ». La CCNR est certainement le lieu approprié pour encourager de telles coopérations transfrontalières ainsi qu'interinstitutionnelles, multidisciplinaires et multisectorielles.

UN ATELIER DE SUIVI FRUCTUEUX, À RENOUVELER

La diversité des parties prenantes lors de l'atelier de la CCNR le 18 janvier 2023 a permis la collecte de contributions précieuses, qui aideront la CCNR à améliorer et approfondir le **document de réflexion « Act now ! »**. Faisant suite à l'atelier organisé en 2019, ce document fournit des **statistiques** sur les basses-eaux et leur impact, un **inventaire des mesures** en cours et des projets à venir, ainsi que des **solutions** pour le court, moyen et long terme.

« À titre personnel, j'espère que cet atelier contribuera à intensifier le dialogue entre l'industrie, la logistique et la politique et que cela permettra d'aboutir à une navigation intérieure plus résistante. » Urs Maurer, président de l'atelier et membre de la délégation suisse auprès de la CCNR

Le sujet est complexe, et les enjeux sont majeurs. L'atelier de la CCNR a confirmé le besoin d'un **dialogue renforcé entre les acteurs clés** au sujet des futures mesures d'adaptation aux basses eaux ainsi qu'une **coopération transfrontalière forte** entre les États membres. Des manifestations telles que l'atelier de la CCNR permettent de mieux comprendre ces nombreux enjeux, de croiser les regards et de **développer des visions communes**. Afin de soutenir et d'encourager de tels échanges, la CCNR continuera d'organiser ces « Low water talks » à intervalles réguliers dans les prochaines années.

Les présentations de l'atelier sont disponibles sur le site web de la CCNR : <https://www.ccr-zkr.org/13020156-fr.html>



À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org