

## **PROTOCOLE 5**

### **Sur la voie d'un équilibre d'intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation Recommandations communes de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

consciente de la nécessité de l'entretien et de l'aménagement du Rhin en tant que voie navigable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que pour faire face à l'accroissement futur du trafic,

compte tenu du fait que la navigation intérieure est un mode de transport très respectueux de l'environnement et que la Commission Centrale ainsi que les administrations nationales de la navigation et des voies navigables ont déjà pris d'importantes mesures qui contribuent à l'aboutissement d'objectifs dans le domaine de l'écologie fluviale,

constatant qu'un équilibre constructif des intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation contribue au développement durable de la navigation rhénane,

afin de renforcer sa coopération avec la CIPR,

rappelant ses résolutions

- 2004-I-11, dans laquelle elle a affirmé sa volonté de contribuer à la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau et a adopté des mesures concrètes à cet effet,
- 2005-II-12 dans laquelle, à l'occasion de l'état des lieux prévu par la directive cadre relative à l'eau, elle a proposé une intégration des objectifs suivis par le développement de la navigation intérieure et la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau,

prend acte, après information par son Secrétaire général sur l'atelier commun de la CCNR et de la CIPR "Mesures hydromorphologiques sur le Rhin : meilleure pratique ?" tenu les 24 et 25 avril 2008 à Strasbourg, des résultats obtenus en commune la CCNR et de la CIPR ci-annexés,

invite ses Etats membres à tenir compte de ces résultats,

charge son Comité technique permanent d'accompagner la mise en œuvre en tenant compte des objectifs pour l'entretien et l'aménagement du Rhin en tant que voie navigable destinés à assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation et à faire face à l'accroissement futur du trafic,

propose à la CIPR d'appliquer la même procédure en ce qui concerne les objectifs dans le domaine de l'écologie fluviale.

#### **Annexe**

**Recommandations communes de la Commission Centrale  
pour la Navigation du Rhin (CCNR)  
et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)**

**« Mesures hydromorphologiques sur le Rhin : meilleure pratique ? »  
Vers un équilibre d'intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation**

**Résultats de l'atelier tenu les 24 et 25.04.2008 à Strasbourg**

Le bilan 2005 de mise en œuvre du programme « Rhin 2020 » de la CIPR a montré que l'objectif « Accroître la diversité morphologique sur le cours principal du Rhin » n'avait pas été atteint. La directive cadre sur l'eau (DCE) vise également une amélioration de l'hydromorphologie. Le Rhin et ses principaux affluents sont désignés fortement modifiés au sens de la DCE ; il convient donc d'atteindre le bon potentiel écologique.

Dans le cadre de la politique des transports, on vise à renforcer le développement de la navigation fluviale considérée comme un mode de transport respectueux de l'environnement. Le Rhin et son réseau d'affluents navigables constituent la principale voie navigable d'Europe. Il est nécessaire d'entretenir et d'aménager cette voie navigable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation et pour répondre aux besoins d'un trafic en augmentation constante.

Il s'impose donc d'établir une coopération étroite entre les autorités responsables de l'entretien des voies navigables et celles œuvrant au développement de l'écologie fluviale.

Dans cet esprit, la CIPR et la CCNR ont décidé d'engager un processus constructif de pondération des intérêts entre écologie fluviale et navigation et ont **formulé des mesures répondant à la « meilleure pratique » en termes d'hydromorphologie, d'entretien et d'aménagement des cours d'eau**. Les mesures proposées se fondent sur les résultats de l'atelier.

**Les mesures techniques de « bonne pratique » recommandées dans les domaines de  
l'hydromorphologie, de l'entretien et de l'aménagement des cours d'eau sont les  
suivantes :**

1. Opter pour un mode d'entretien des cours d'eau plus écologique (intervenir le moins possible mais autant que nécessaire pour l'entretien et le développement du Rhin comme voie navigable) en veillant à atténuer le plus possible les impacts sur l'écologie fluviale là où il est techniquement et économiquement judicieux de le faire.
2. Identifier sur les cours d'eau fortement modifiés ou artificiels les zones et les tronçons se prêtant au développement de la diversité hydromorphologique et à l'amélioration de la continuité écologique (entre autres en raccordant les bras latéraux au cours principal) sans impact négatif sur la navigation, même dans des secteurs de petite taille, et prendre en compte si nécessaire les aspects de protection du patrimoine culturel.
3. Mettre au point pour certains tronçons des mesures de génie hydraulique autorisant un entretien plus écologique des eaux.
4. Rechercher des solutions techniques permettant de limiter l'impact du batillage : d'une part au travers de mesures de génie biologique visant à protéger les berges et d'autre part au travers de projets de recherche dans le secteur de la navigation.

5. Concevoir les mesures portant sur le lit mineur de manière à ce qu'elles contribuent à améliorer le régime de charriage et à limiter l'érosion du lit ; identifier les tronçons caractérisés par un déficit de charriage où un transport plus naturel de débit solide (par érosion latérale) peut être à nouveau toléré ou encouragé sans impact négatif sur la navigation.
6. Mesures sur les berges
  - a) Retirer les aménagements rigides sur les berges, améliorer l'accès à l'eau, également à l'aide de mesures simples, créer des zones en avant des digues dans les zones de retenue d'eau.
  - b) Optimiser les ouvrages de génie hydraulique, aménager les épis selon un mode plus écologique, mettre en place des déflecteurs parallèles là où l'espace le permet.
  - c) Protéger les berges du battillage ; tenir compte de la problématique des éclusées.
  - d) Accroître la diversité du courant.
7. Mesures sur les berges et dans le champ alluvial
  - a) Améliorer les liaisons latérales avec le lit majeur là où c'est possible, par ex. en mettant en place des bras latéraux (avec un débit suffisant et variable) afin que la fonction de passerelle biologique assurée par les berges et le lit majeur dans le cadre du réseau de biotopes soit optimisée.
  - b) Promouvoir une connexion des affluents proche du naturel à leur débouché dans le Rhin.
  - c) Intégrer autant que possible dans les programmes de mesures les reculs de digues visant à élargir les zones alluviales (utile également pour des raisons de prévention des inondations).

### **Recommandations de procédure commune et de mise à profit d'effets synergiques**

1. Renforcer la transparence (c'est-à-dire les informations sur les plans d'entretien de la voie navigable ou d'amélioration de l'écologie fluviale) et la coopération entre la navigation, les autres usages (par ex. production hydroélectrique, communes, prévention des inondations, eau de refroidissement) et la protection des eaux ; créer un climat de confiance et promouvoir la compréhension réciproque en rassemblant tous les acteurs ; définir des règles de jeu communes pour les mesures et la coopération entre la CIPR et la CCNR.
2. Identifier et exploiter des situations gagnant-gagnant, c'est-à-dire tirer profit de la diversité des besoins (navigation/protection/inondations/écologie...) afin d'engager des projets communs, ajustés et coordonnés entre les différents responsables, également en matière de financement. Réaliser en priorité des « quick wins » (mesures moins problématiques et donc plus rapides à mettre en œuvre) ; identifier des mesures locales (vue du fleuve dans son ensemble : qu'est-ce qui est faisable où ?).
3. Promouvoir la compréhension réciproque pour les possibilités et les contraintes des acteurs impliqués en définissant des objectifs communs pour un projet donné, en fixant des mesures, en assumant la responsabilité de la mise en œuvre et éventuellement le financement.
4. Lancer un processus itératif sous forme de suivis des mesures mises en œuvre (y compris marge de manœuvre nécessaire pour des essais et développements) ; ajuster régulièrement les « meilleures pratiques » adoptées aux expériences acquises et aux connaissances techniques ; baser le suivi des mesures sur les cycles définis par la DCE en termes de temps et d'espace.

5. Passer des accords contraignants entre les acteurs respectifs pour la mise en œuvre de mesures aux différents niveaux, en tirant profit de tous les effets synergiques, par ex. avec la protection de la nature, la prévention des inondations, l'exploitation hydroélectrique, etc.

**Recommandations sur les besoins d'analyses afin de  
comblent notamment les lacunes techniques**

1. Analyser plus en détail les interactions entre morphologie et biologie.
2. Perfectionner les aspects techniques dans la navigation afin de réduire les impacts négatifs sur l'écologie fluviale.