

LA CCNR PUBLIE LA TROISIÈME ÉDITION DE SON DOCUMENT DE RÉFLEXION « ACT NOW! » RELATIF AUX BASSES EAUX ET À LEURS EFFETS SUR LA NAVIGATION RHÉNANE

Ref: CC/CP (23)07



En novembre 2019, la CCNR avait organisé un atelier consacré aux basses eaux et à leurs effets sur la navigation rhénane. Cet atelier a donné lieu à la publication de la première édition du document de réflexion « Act now! ». Une deuxième édition du document de réflexion a été publiée en 2021, à laquelle a été ajouté un inventaire des projets pertinents qui contribuent à relever les défis liés aux basses eaux.

Le 18 janvier 2023, la CCNR a organisé un atelier d'experts de suivi sur le thème « Périodes de basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane ». La CCNR a par conséquent le plaisir d'annoncer la publication de la troisième édition du document de réflexion « Act now! », en quatre langues. Celle-ci tient compte des résultats de l'atelier consacré aux basses eaux en 2019 et de l'atelier d'experts de suivi organisé en 2023. Les principales mises à jour concernent l'analyse des basses eaux de 2022 et les nouveaux développements dans les domaines de l'infrastructure, de l'adaptation des bateaux, des outils numériques ou au niveau des chargeurs et de la logistique. Vous trouverez ci-dessous le résumé de la troisième édition du document de réflexion.

La troisième édition du document de réflexion « Act now! » est disponible sur la page web suivante <https://www.ccr-zkr.org/13020156-fr.html>, où figurent aussi toutes les informations concernant les ateliers organisés par la CCNR sur le thème des basses eaux. Le document de réflexion complet peut être téléchargé au format PDF en français, allemand, néerlandais ou anglais.

Bonne lecture !

RÉSUMÉ

En novembre 2019, après l'épisode de basses eaux de 2018 et dix ans après un premier atelier intitulé « Navigation rhénane et changement climatique », la CCNR a organisé un atelier sur les basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane.

Pendant les longues périodes d'étiage extrême, il devient difficile d'assurer la continuité du transport par voie navigable intérieure. Les conséquences économiques de cette situation sont néfastes. Bien que les épisodes de basses eaux ne soient pas nouveaux et ne constituent pas, en tant que tels, un phénomène exceptionnel, la vulnérabilité du transport par voie navigable intérieure aux basses eaux a augmenté.

Cette conjoncture résulte de plusieurs facteurs, à la fois internes et externes à la navigation intérieure. Des conditions météorologiques extrêmes peuvent limiter l'efficacité de la navigation sur les voies navigables intérieures à court terme, tandis qu'à long terme, elles pourraient influencer sur les choix modaux des chargeurs. Avec le changement climatique, ce phénomène pourrait s'avérer encore plus fréquent et plus grave à l'avenir. En outre, au cours des dernières décennies, la flotte rhénane a changé ; la taille et le tirant d'eau des bateaux chargés ont augmenté de manière significative. Parallèlement, l'intégration dans les chaînes logistiques de l'industrie, le principe du « juste à temps » et les exigences élevées en termes de fiabilité des transports posent des défis majeurs au transport fluvial. Pourtant, la navigation intérieure a un rôle primordial à jouer dans la réalisation des objectifs ambitieux de report modal et de réduction des émissions qui ont été fixés au niveau international pour le secteur des transports, notamment 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 fret ou pour le transport de marchandises lourdes et volumineuses, d'où la nécessité urgente de relever ce défi.

En 2019, il a été conclu que, malgré l'absence de solution « universelle » (« one size fits all » solution) aux défis posés par les basses eaux, auxquels doit faire face le secteur de la navigation

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

intérieure, il existe de nombreuses solutions pour faire face à ces enjeux. Une série de mesures doivent être prises en ce qui concerne l'adaptation des concepts de flotte, d'infrastructure, de logistique et de stockage, ainsi que la mise en oeuvre d'outils numériques, afin de garantir que la navigation intérieure reste un mode de transport fiable. La majorité des mesures requises sont déjà bien connues et des solutions existent, mais il est à présent temps de faire un premier pas vers leur mise en oeuvre. Pour ce faire, les acteurs clés de la navigation intérieure s'accordent à reconnaître que des subventions ou autres modes de financement doivent être mis à disposition. Une autre conclusion majeure de cet atelier a été la nécessité de disposer d'une plateforme pour faciliter l'intensification du dialogue entre les organisations professionnelles, logistiques, politiques et environnementales concernées. La CCNR est apparue comme la plateforme naturelle pour organiser des échanges de vues concernant le Rhin. C'est ainsi que l'idée du processus « Act now! » est née. C'est dans ce cadre qu'a été publié, en 2020, le document de réflexion « Act now! », complété en 2021 par un inventaire des projets pertinents.

Quatre ans plus tard, en janvier 2023, la CCNR a organisé un atelier de suivi qui a conduit à la publication de cette troisième édition du document de réflexion « Act now! ». Au cours de l'atelier de suivi, ont été exprimés de grands espoirs concernant la possibilité de pouvoir s'attaquer aux phénomènes des basses eaux. Cet atelier tombait à point nommé étant donné que l'épisode de basses eaux de 2022 rappelait une nouvelle fois le caractère urgent que revêtait ce phénomène ancestral aux conséquences majeures.

Aujourd'hui, on peut observer des incidences tangibles de ces phénomènes de basses eaux sur le secteur de la navigation intérieure, en particulier le risque très élevé d'un report modal inversé ou une plus grande réticence de certains chargeurs à avoir recours au transport fluvial. Cela étant, des mesures concrètes ont déjà été prises par certains d'entre eux. Dans le même temps, l'entretien et le développement des voies navigables intérieures sont mis sous pression, étant donné que la nouvelle législation environnementale, ainsi que la nécessité de partager l'eau disponible de façon équitable avec d'autres utilisateurs et pour d'autres utilisations, doivent être pris en compte.

Pour accroître la résilience du secteur de la navigation intérieure par rapport aux phénomènes de basses eaux, un ensemble de mesures complémentaires doit être mis en oeuvre, sous la forme de quatre leviers principaux :

- **Outils numériques** : des progrès ont été réalisés en ce qui concerne les outils de prévisions du niveau d'eau du Rhin. L'administration allemande met ainsi à disposition des prévisions à 4 et 14 jours, pour certaines échelles rhénanes pertinentes pour la navigation, ces prévisions pouvant aller jusqu'à 6 semaines pour certaines d'entre elles. D'autres améliorations sont possibles avec, par exemple, des prévisions à plus long terme ou plus précises. D'autres outils numériques peuvent encore être développés, tels que des projections du débit et des niveaux d'eau sur 100 ans ou le développement de doubles numériques des voies d'eau permettant de proposer des itinéraires fluviaux alternatifs en fonction de l'épisode de basses eaux.
- **Infrastructures** : ces mesures doivent être envisagées dans une perspective à moyen terme. Elles revêtent cependant une importance majeure compte tenu de la sensibilité du Rhin moyen aux basses eaux. L'ensemble de mesures du plan d'action « Basses-eaux du Rhin » (« Niedrigwasser Rhein »), 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 chargée d'accélérer le projet de suppression des goulots d'étranglement le long du Rhin moyen. Aux Pays-Bas, le développement des voies d'eau est abordé dans l'« Integrated River Management Programme ».
- **Adaptation des bateaux** : les opérateurs et les chargeurs de la navigation intérieure manifestent un grand intérêt pour les projets de recherche concernant la navigation en période de basses eaux. Les investissements dans la construction de nouveaux bateaux spécialisés, capables de naviguer dans des conditions de basses eaux ont également augmenté. Le défi consiste à développer des bateaux innovants, capables de naviguer pendant les basses eaux, mais dont l'utilisation reste viable sur le plan économique, y compris dans des conditions d'hydraulicité différentes. Le financement public est important à cet égard, comme en Allemagne et en France où de telles possibilités de financement existent aussi en ce qui concerne la modernisation de bateaux existants.
- **Mesures au niveau des chargeurs et de la logistique** : ces mesures peuvent inclure des contrats d'affrètement sur des durées longues, avec des opérateurs disposant de barges qui peuvent encore naviguer lorsque les niveaux d'eau sont bas, l'optimisation de la manutention, une capacité de stockage supplémentaire et des processus de communication bien préparés, l'ajout de barges à un convoi poussé pendant les périodes de basses eaux pour pouvoir transporter des volumes équivalents répartis sur un nombre supérieur de barges, ou un report à court terme vers d'autres modes.

À nouveau en 2023, 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 ont été confirmés. En effet, tout comme il n'existe pas de solution « universelle » (« one size fits all » solution), il n'existe pas non plus d'acteur unique capable de résoudre à lui seul tous les problèmes. Il est donc important d'encourager les initiatives privées et publiques et de catalyser les actions collaboratives. Pour soutenir et encourager un tel dialogue, la CCNR continuera d'organiser à intervalles réguliers ces « échanges de vues sur les basses eaux » au cours des années à venir.



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