

21 juin 2019 : colloque sur l'avenir de la navigation rhénane organisé dans le cadre du programme européen Clim'ability par le Consortium et la CCI Alsace Eurométropole.



**Navigation et autres usages du Rhin face
aux défis du changement climatique
Acte 2**

Conférence-débat bilingue/traduction simultanée

*« Quels impacts du changement climatique et quelles stratégies soutenables
d'adaptation du système de navigation rhénan ? »*

Ce colloque avait pour ambition d'apprécier l'impact des basses eaux, cruciales sur le Rhin en 2018, sur le fonctionnement de la logistique fluviale et d'identifier les pistes de solutions. Articulé autour de deux tables rondes d'experts et de personnalités politiques, il réunit plus de 60 participants. Un bref résumé des débats a été livré par le secrétaire général de l'Union Européenne des CCI, Rainer Füeg, qui participa à cette manifestation :



La période L'extrême et longue de basses eaux de 2018 a eu des effets négatifs sur la navigation intérieure sur le Rhin pendant 163 jours, c'est-à-dire pendant plus de six mois. En 113 jours, la capacité de transport a été réduite de 30% à 70%, ce qui a entraîné une hausse des prix. Le Rhin moyen et supérieur, l'Elbe et le Danube ont été les plus touchés, tandis que les effets sur le Rhin Inférieur, la Seine et d'autres rivières ont été moins dramatiques.

Les périodes de basses eaux ne sont pas un phénomène nouveau (2014: 124 jours, 2015: 156 jours et même aux 19e et 20e siècles, de longues périodes de basses eaux ont été enregistrées). La situation en 2018 a toutefois clairement mis en exergue la vulnérabilité de la navigation intérieure.



En conséquence, le chiffre d'affaires dans les ports du Rhin supérieur a diminué d'environ 20% et après la fin de la période d'étiage, il a fallu beaucoup de temps pour que les transports qui s'étaient reportés vers le rail et la route, reviennent aux voies navigables. Le recours à d'autres modes de transport n'était pas évident non plus, car ni le rail, ni la route (déficit de chauffeurs!) n'avaient de capacité suffisante pour compenser celle réduite des voies navigables. Plusieurs entreprises sont donc devenues incapables de livrer leurs marchandises et ont dû enregistrer une diminution de leur chiffre d'affaires. En conséquence, elles ont commencé à se demander si leur emplacement était toujours optimal à long terme.

Lors d'une conférence coproduit par le Consortium et la CCI Alsace Eurométropole dans le cadre du programme européen Clim'ability, qui s'est tenue à la CCI Alsace Eurométropole à Strasbourg le 21 juin dernier, des solutions possibles ont été débattues. La plus crédible serait celle conduisant à l'approfondissement de certains secteurs délicats du Rhin, afin d'éliminer les goulets d'étranglement bien identifiés de l'artère rhénane. Une autre option consisterait à miser davantage sur l'extension de la multimodalité. Le système de transport dans la vallée du Rhin doit être organisé dans l'optique de 'réseaux de communication', au sein desquels les différents modes de transport seraient en mesure de compenser mutuellement d'éventuelles interruptions. Les plus gros problèmes à ce stade sont bien sûr les cycles de planification très longs et les innombrables moyens des opposants pour bloquer ou

différer la réalisation de tels projets. Même si la suppression du goulot d'étranglement à proximité de St. Goar, d'un coût relativement modeste de 60 millions d'€, est une priorité dans le Plan d'Infrastructure Allemand, l'aménagement ne sera pas terminé avant 2030. Or de tels aménagements ne sont pas sans impact sur le fonctionnement du fleuve, notamment au niveaux de ses rives et dans la cadre de ses échanges avec la nappe phréatique.



À moyen et long terme, la navigation intérieure doit s'adapter aux changements sur les voies navigables et privilégier des navires à faible tirant d'eau. Ce n'est pas la profondeur du chenal qui pose problème, mais la quantité d'eau dans la rivière. Pour le Rhin, la fonte des glaciers fournira en principe suffisamment d'eau jusqu'au milieu du siècle, même si les périodes de basses eaux se produiront probablement plus souvent.

La numérisation et l'intensification des échanges de données sur la navigation intérieure pourraient contribuer à optimiser l'utilisation des voies navigables. Aujourd'hui déjà, des améliorations dans la planification des arrivées dans les ports sont réalisées grâce à l'utilisation d'un système qui transmet automatiquement les informations de position des navires. La conduite autonome des navires apportera également de nouvelles améliorations.



Les entreprises productrices devront également s'adapter. Les périodes d'étiage de 2018 et l'interruption du transport ferroviaire près de Rastatt en 2017 ont clairement montré la vulnérabilité du système de transport dans la vallée du Rhin. La planification de modes alternatifs de livraison et d'approvisionnement, ainsi que l'entreposage prolongé de pièces d'importance stratégique contribueront à réduire la dépendance à l'égard du secteur des transports.

L'économie a besoin de transports fiables et compétitifs sur le plan international. Cependant, le mode de transport est souvent secondaire. À moyen et à long terme, l'Initiative 'Belt and Road' pourrait même compléter les itinéraires de transport actuels sur l'axe Nord-Sud en utilisant les axes Ouest-Est et Sud-Nord, afin de proposer des itinéraires alternatifs en cas d'interruption.

