

NAVIGATION RHENANE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE – DEFI ET OPPORTUNITE
CONGRES 2009 DE LA CCNR

ANNEXE AU COMMUNIQUE A LA PRESSE

SYNTHESE

Prononcée à la clôture du congrès par :

Jean-Marie Woehrling,
secrétaire général de la CCNR

INTRODUCTION

Dresser une synthèse des débats immédiatement à la clôture du Congrès ne saurait être confondu avec l'établissement de conclusions. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin va prendre son temps pour analyser les résultats des travaux avant de présenter de véritables conclusions et de formuler des propositions concrètes. Celles-ci n'interviendront que dans quelques mois ; certaines conclusions exigeront même un délai plus important. A ce stade, il est possible cependant de dégager de manière synthétique quelques impressions, de tirer plusieurs leçons et de dégager certaines perspectives.

La première impression qui ressort des débats, est que ce Congrès a très bien joué son rôle de rendez-vous entre tous les acteurs de la voie d'eau. Les congrès de la CCNR se tiennent à échéance de quelques années. Le dernier Congrès a eu lieu à Paris en 2003. Celui de 2009 se place dans cette tradition et l'on peut d'ores et déjà lui reconnaître une belle réussite.

Remarquable est également l'état d'esprit qui a dominé ce Congrès : dans un contexte de crise économique et de prise de conscience du changement climatique, l'ambiance a néanmoins été remarquablement positive. Les participants n'ont pas fait preuve de découragement mais d'une volonté de répondre aux défis et de saisir les opportunités du moment. Ils ont manifesté un grand esprit d'ouverture et une grande capacité de confiance. Comme l'a exprimé l'un des intervenants : l'avenir n'est pas une menace; il faut accepter les changements pour mieux saisir les chances qui se présentent.

Par ailleurs, le Congrès a été caractérisé par une grande volonté de dialogue entre les transporteurs et les chargeurs, entre les acteurs de la navigation intérieure et les représentants des mouvements écologistes, entre les experts des différentes disciplines représentées, avec un sens prononcé de l'intérêt commun, dans un esprit volontariste et avec le souci de lier l'action immédiate avec des perspectives à long terme.

L'HYDROLOGIE DU RHIN A LONG TERME

Quelles sont les leçons qui peuvent être retirées de ces travaux ?

Incertitudes météorologique et économique

La première leçon est la modestie. On avait émis l'espoir que les études scientifiques permettraient de connaître avec précision la situation de l'hydrologie du Rhin dans 50 ou dans 80 ans. Les études ont certes fourni des modèles qui nous livrent des tendances mais celles-ci restent affectées d'un degré d'incertitude encore élevé. Entre les scénarios les plus pessimistes et ceux qui sont les plus favorables, il subsiste des différences considérables.

Cependant, cette incertitude sur l'évolution à long terme de l'hydrologie du Rhin a été replacée dans un cadre plus général. On a pris conscience qu'elle ne constitue que l'un des facteurs d'incertitude parmi de nombreux autres auxquels on est davantage habitué. A long terme, les incertitudes économiques et politiques sont bien plus vastes que celles qui affectent l'évolution de l'hydrographie du Rhin. L'idée que l'on puisse dégager des visions sûres concernant le développement de la navigation intérieure est pour partie une illusion qui ne doit pas altérer la volonté d'agir. Dans ce domaine comme dans d'autres, l'action doit prendre en compte une part d'incertitude inévitable.

Certitude de hautes et de basses eaux

La deuxième leçon est que l'on peut cependant dégager une certitude : il est sûr que le changement climatique va affecter l'hydrologie du Rhin sous la forme de périodes plus importantes de hautes eaux et de basses eaux, même si le débit global ne sera pas profondément modifié et même si l'on ne connaît pas encore l'ampleur de ces évolutions. Le changement climatique est une réalité pour la navigation rhénane ; il faut qu'elle s'en occupe.

De l'action, pas de précipitation

La troisième leçon peut se formuler de la manière suivante : pas de panique ! Les informations alarmistes sur la fin prochaine de la navigation intérieure sont totalement hors de propos. La navigation rhénane n'est pas en cours de perdre ses capacités et sa compétitivité. Il ne faut donc pas exagérer la gravité de la situation. Nous avons certes un problème mais nous pouvons réagir.

Cette capacité de réaction nous est donnée notamment parce que l'évolution sera assez lente et progressive. Si l'incertitude reste élevée pour 2050, nous pouvons par contre dire que pour les vingt prochaines années, les modifications seront encore très limitées. Certes, nous connaissons durant les prochaines années des périodes de crues et des périodes de basses eaux mais dans des conditions largement similaires à ce que nous ont réservé les années passées. Les transformations plus profondes sont à échéance plus lointaines. Nous avons donc le temps d'approfondir notre stratégie de réponse et notamment de développer de nouvelles technologies qui nous permettront de mieux réagir à ce défi. Comme l'ont dit plusieurs intervenants, il nous faut de l'action mais pas de précipitation.

STRATEGIES D'ADAPTATION

Au demeurant, si certains scénarios sont, pour après 2050, alarmistes avec des aggravations très prononcées des périodes d'étiage très longues avec des manques d'eau importants, d'autres modèles sont beaucoup plus rassurants et indiquent une évolution plus mesurée. Or, le pire n'est jamais sûr ! En tous cas, il n'est pas le plus probable.

Mais le Congrès s'est surtout penché sur les stratégies d'adaptation. Celles-ci sont assez riches et concernent aussi bien la technologie des bateaux, l'organisation logistique que les aménagements infrastructurels.

Technologie des bateaux

Des travaux très prometteurs sont en cours en particulier en ce qui concerne la technologie des bateaux. Il sera possible de développer des équipements qui faciliteront leur circulation avec un tirant d'eau limité. On a également évoqué des concepts de bateaux plus larges. La question de la dimension des bateaux et la mise en cause de la tendance actuelle de construire des bateaux de plus en plus grands a été largement débattue mais il est apparu qu'il était prématuré de vouloir tirer des conclusions d'ores et déjà quant à la taille optimale future des bateaux.

L'organisation du transport et les méthodes logistiques

D'autres recherches ont concerné l'organisation du transport et les méthodes logistiques. On a relevé que l'amélioration de la prévisibilité des tirants d'eau disponibles permettra aux bateaux de tirer le meilleur parti possible du débit disponible à un moment donné. L'opportunité de développer de nouvelles modalités de stockage a été discutée. On a posé la question des capacités de réserve en matière de cale pour répondre à un surcroît de besoins généré par les périodes d'étiage. De façon générale, il est apparu qu'un réexamen des méthodes de travail pourrait conduire à de nombreux gains de productivité.

Aménagements de la voie navigable

Enfin, le Congrès a abordé la question des aménagements de la voie navigable. Il s'agit là d'un point hautement sensible. On en a parlé avec trois préoccupations : pas de tabou, pas de précipitation, mais un effort sensible pour améliorer le dialogue entre les parties prenantes. Quoi qu'il en soit, des aménagements infrastructurels seront de toute façon nécessaires pour lutter contre l'aggravation des risques de crues. Il est incontestable que de tels travaux auront lieu notamment aux Pays-Bas, non pas d'abord pour les intérêts de la navigation mais surtout pour assurer la sécurité des personnes. Au-delà de cet aspect, on a également mentionné les travaux réguliers d'entretien de la voie d'eau qui devront s'adapter au nouveau contexte hydrographique. Une des évolutions possibles consistera à approfondir le chenal de navigation, ce qui pourrait conduire à la disposition d'un chenal plus étroit mais plus profond, offrant un tirant d'eau plus sûr durant les périodes d'étiage. Certains travaux sur l'infrastructure pourront être nécessaires à la fois pour servir les intérêts de la navigation et les intérêts de l'environnement (on pense à la problématique du réchauffement de la température de l'eau) ou encore les intérêts de la ressource en eau potable. Face à l'incertitude des évolutions provoquées par le changement climatique, une stratégie privilégiant les actions offrant des bénéfices quelle que soit l'évolution à intervenir peuvent être élaborées (stratégies de no regret). De plus en plus, on cherchera à développer des interventions infrastructurelles qui viseront à « travailler avec la nature » plutôt que de tenter de la contrarier. Par contre, personne n'a envie de se lancer dans la construction de nouveaux barrages ou de nouvelles retenues d'eau sur le Rhin, même si des scénarios très audacieux sont actuellement discutés aux Pays-Bas.

DE L'AVENIR POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

Au total, le Congrès a permis de dégager un consensus sur le fait que la navigation intérieure a de l'avenir. Les potentiels sont là, a-t-on fait observer à plusieurs reprises : des potentiels dans le domaine de nouveaux marchés, dans le domaine de l'économie de carburant et des émissions de CO₂, ainsi que dans les gains de productivité. Mais pour cela, il faut modifier sur bien des points les habitudes acquises et les modes de fonctionnement. A plusieurs reprises, l'appel a été lancé : il faut avoir de l'audace ! Cette audace mesurée concerne non seulement la profession mais aussi les autorités et notamment la CCNR en ce qui concerne l'adaptation de ses règlements : ceux-ci doivent être favorables à l'innovation technologique et s'adapter rapidement à la mise au point de nouveaux procédés, par exemple, dans le domaine des moteurs, des nouveaux matériaux à mettre en œuvre ou en ce qui concerne les techniques de sécurité. L'adaptation rapide et la capacité de faciliter des innovations sont les conditions de l'évolution technologique indispensables pour répondre au nouveau contexte hydrographique et économique.

Capacité de réagir aux perspectives d'avenir

Ainsi donc, les perspectives ouvertes par le Congrès ont été marquées par un acte de confiance de la navigation rhénane et intérieure en elle-même dans sa capacité de réagir aux perspectives d'avenir. De manière très opportune, le titre du Congrès a relevé que le changement climatique constitue pour la navigation intérieure non seulement un défi mais aussi une chance.

La crise économique actuelle et le changement climatique se rejoignent pour mettre en cause l'évolution du système de transport. On a pu dire qu'après la crise économique les choses ne pourront plus être comme avant. Ceci est particulièrement vrai pour le système de transport qui sera très fortement affecté par la lutte contre le changement climatique. Dans cette remise en cause, la navigation intérieure a de bonnes chances de bénéficier d'une réévaluation significative. Son caractère peu polluant lui donne des chances supplémentaires en cas d'adoption de mesures de taxation des émissions et des coûts externes.

Réduction des émissions de CO₂

Sa reconnaissance comme mode de transport écologique, lui, attire de plus en plus l'intérêt des chargeurs. C'est un motif pour elle de poursuivre ses efforts de réduction de ses propres émissions. La restructuration de l'économie dans un souci de réduction des émissions de CO₂ va donner de l'importance à de nouvelles formes d'énergie qui sont susceptibles d'ouvrir de nouveaux marchés à la navigation intérieure par exemple, dans le domaine de la biomasse. Ainsi donc le changement climatique n'est pas seulement un problème pour la navigation intérieure mais il lui offre aussi des perspectives et des opportunités.

Plates-formes de dialogue

Mais encore faut-il savoir saisir ces opportunités. A cet égard, beaucoup de travail reste à faire par le milieu de la navigation intérieure. Aussi le Congrès s'est-il terminé par une interrogation sur les structures les plus appropriées pour faciliter le travail. Différentes dimensions ont été mentionnées. On a souligné la nécessité de renforcer les structures qui sont à la disposition de la profession. On a évoqué l'intérêt de plates-formes de dialogue. Mais finalement, on a aussi relevé que, comme le montre l'organisation particulièrement réussie de ce Congrès, la navigation intérieure dispose avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin d'un forum efficace et ouvert à l'ensemble de la navigation intérieure européenne.

*