LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Réponse commune de Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de Monsieur le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité à la question parlementaire n° 4628 du 17 août 2026 de Madame la Députée Joëlle Welfring et Monsieur le Député Meris Sehovic.

Question 1 : Vu l'augmentation de la fréquence et de la durée des épisodes de sécheresse, quelles seront les conséquences pour le transport de marchandises par voie fluviale vers et depuis le Luxembourg ? Dispose-t-il (le ministre) de projections sur le développement du transport de marchandises par voie fluviale vers et depuis le Luxembourg ?

Le Gouvernement est conscient de la vulnérabilité du transport fluvial suite aux périodes prolongées de basses eaux et des conséquences de ces épisodes sur les chaînes logistiques desservant le Luxembourg.

Il y a néanmoins lieu de distinguer la situation de la Moselle de celle du Rhin. La Moselle est une voie navigable régulée par des barrages écluses. Ceci permet d'assurer une certaine stabilité des conditions de navigation.

Bien que le niveau d'eau du Rhin ait un impact sur l'accessibilité de la Moselle au transport fluvial, il revient in fine à nos collègues allemands de décider des solutions qu'ils souhaitent mettre en place sur leur territoire pour réguler le niveau d'eau du Rhin.

En revanche, une partie importante des chaînes logistiques auxquelles participe le port de Mertert est indirectement dépendante des conditions hydrologiques du Rhin. Les épisodes actuels de basses eaux du Rhin illustrent cette interdépendance.

En d'autres termes, la diminution des hauteurs d'eau entraîne une réduction du chargement utile des bateaux afin de rencontrer les contraintes de tirant d'eau. Il en résulte une augmentation des voyages nécessaires pour transporter la même quantité de marchandises ce qui provoque une hausse des coûts logistiques et ces effets peuvent également se répercuter sur les flux à destination ou en provenance du port de Mertert.

Dans ce contexte, il y a lieu de noter que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) considère également que les périodes de basses eaux constituent un risque pour la continuité et la compétitivité de la navigation fluviale. La CCNR souligne que le changement climatique pourrait rendre ces épisodes plus fréquents et plus sévères et qu'ils peuvent, à terme, influencer les choix modaux des chargeurs.

La CCNR est en train d'examiner les instruments susceptibles d'encourager une approche coordonnée entre les États concernés, notamment par le recours aux mécanismes européens de financement et de coopération en matière de transport et d'infrastructures, afin de

favoriser à terme une amélioration durable des conditions de navigation sur le Rhin, dans le respect des exigences environnementales et des objectifs européens de report modal.

Actuellement, il n'est pas possible de déterminer avec suffisamment de précision l'évolution future des volumes de marchandises transportées par voie fluviale vers et depuis la Moselle luxembourgeoise sur la seule base des projections climatiques. L'évolution du trafic dépend également d'autres facteurs, comme l'évolution de la demande industrielle, des conditions économiques, de la compétitivité relative des différents modes de transport, des investissements dans les infrastructures et des capacités d'adaptation du secteur de la navigation fluviale.

Finalement et en coopération avec les autorités compétentes des pays voisins, le Gouvernement continue à suivre l'évolution des conditions hydrologiques avec ses conséquences sur la navigation.

Question 2 : Comment le Gouvernement envisage-t-il développer le transport de marchandises par voie fluviale ? Dans ce contexte, comment veut-il faire face au défi d'intensification des épisodes de sécheresse, sachant que la substitution du transport fluvial par le transport routier a ses limites ?

Le transport fluvial est un élément important d'une politique de transport de marchandises durable, compétitive et multimodale. Le port de Mertert constitue à cet égard une infrastructure stratégique pour le Luxembourg. Cette plateforme tri-modale permet le transbordement entre la voie fluviale, le rail et la route. La pérennité de cette infrastructure sera assurée tout comme la poursuite du développement des activités qui y sont liées.

La modernisation et le verdissement du secteur de la navigation intérieure et des infrastructures fluviales sont poursuivis. Les régimes d'aides en faveur du transport fluvial visent à renforcer la compétitivité de ce mode et à favoriser son développement dans une logique multimodale.

Face au risque accru de périodes de basses eaux, la résilience de la chaîne logistique sera renforcée. Elle repose sur la diversification des modes de transport disponibles. Ainsi, le port de Mertert est directement connecté aux infrastructures ferroviaires et au réseau routier permettant d'assurer des opérations de transbordement entre les différents modes de transport, ce qui permet de disposer de solutions alternatives lorsque les conditions de navigation deviennent temporairement difficiles.

Dans ce cadre, le développement d'un système logistique multimodal, permettant de maintenir autant que possible le recours à la navigation fluviale, tout en disposant de capacités ferroviaires et routières complémentaires lors des périodes de basses eaux est poursuivi. Dans le cadre de « Connecting Europe Facility » un projet d'étude concernant

l'optimisation de la gestion des débits d'eau de la Moselle sur la partie germano-luxembourgeoise est en cours.

Finalement, l'adaptation au changement climatique doit être envisagée au niveau du réseau de navigation intérieure européen dans les instances concernées, notamment la CCNR.

Question 3 : Le Gouvernement a-t-il évalué les conséquences d'un report du transport fluvial vers d'autres modes de transport, notamment la route et le rail, en termes de capacités disponibles, de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre ?

Il convient de noter que la réponse à cette question dépend largement de la durée et du type de report modal qui peut varier de manière importante.

Cependant, le Gouvernement est conscient qu'un report important et simultané de marchandises de la voie fluviale vers la route ne pourra pas être effectué sans conséquences significatives sur les capacités disponibles, les coûts logistiques, la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre.

Le transport fluvial présente en effet une capacité de transport particulièrement importante par bateau et permet de transporter des volumes considérables de marchandises avec une consommation énergétique et des émissions par tonne kilomètre largement inférieures à celles du transport routier. Le recours accru au transport routier en cas de basses eaux doit donc être considéré comme une mesure d'adaptation exceptionnelle et non comme une solution de substitution systématique au transport fluvial.

Le rail constitue, lorsque les infrastructures et les capacités disponibles le permettent, une alternative particulièrement pertinente au transport routier. C'est précisément pour cette raison que le Gouvernement poursuit une politique visant à renforcer le caractère multimodal du port de Mertert et à développer la part du rail et de la voie fluviale dans le transport des marchandises. Le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2026-2040 comprend notamment les infrastructures ferroviaires du port de Mertert.

Néanmoins, un transfert massif et soudain des volumes fluviaux vers le rail ou la route ne pourrait pas nécessairement être absorbé immédiatement par ces deux modes comme les capacités disponibles, les sillons ferroviaires, le matériel roulant ainsi que les capacités de manutention constituent des facteurs clé à prendre en considération.

Le Gouvernement privilégie dès lors une approche multimodale visant à éviter une dépendance excessive d'un mode de transport. Cette approche permet également de limiter, en cas d'événement climatique extrême, les conséquences économiques et environnementales d'un report massif en non planifié vers la route.

En période de basses eaux, les navires ne sont que partiellement chargés, ce qui détériore leurs performances environnementales en termes de CO_2 émis par tonne-kilomètre. L'augmentation des émissions de CO_2 liées au report du trafic fluvial vers le rail ou la route est donc limitée mais difficilement quantifiable.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, il y a lieu de souligner que le Gouvernement tient compte de l'objectif de décarbonisation du secteur des transports dans ses politiques de mobilité et de logistique.

Ainsi, l'enjeu pour le Luxembourg consiste donc à préserver et développer le transport fluvial et ferroviaire comme modes de transport de marchandises à haute capacité et à faibles émissions, tout en disposant d'une capacité de report suffisante vers les autres modes en cas de perturbations temporaires moyennant une stratégie de complémentarité, voire de résilience.

Question 4 : En particulier, les capacités actuelles des infrastructures ferroviaires et intermodales permettraient-elles d'absorber une augmentation significative du transport de marchandises par rail ? Dans la négative, quels investissements supplémentaires seraient nécessaires et le Gouvernement dispose-t-il d'estimations quant à leur ampleur et à leur coût ?

Les infrastructures ferroviaires et intermodales luxembourgeoises disposent d'une capacité permettant d'absorber une partie d'un éventuel report du transport de marchandises de la voie fluviale vers le rail. Le Luxembourg dispose notamment d'un terminal intermodal important à Bettembourg-Dudelange, dont la capacité maximale annoncée de 600 000 unités de transport intermodal par an n'est actuellement pas atteinte. Des investissements récents, notamment dans les équipements de manutention, ont par ailleurs permis d'en accroître l'efficacité. En parallèle, l'État continue d'investir dans les installations ferroviaires du port de Mertert, notamment dans le cadre de la motion 2024/98, afin de maintenir et de renforcer le caractère trimodal de cette plateforme grâce au renouvellement complet des voies ferrées.

Toutefois, les capacités du réseau ferroviaire constituent également un facteur limitant. La ligne Luxembourg–Bettembourg, particulièrement fréquentée, est actuellement fortement sollicitée et constitue un axe critique du réseau. La construction d'une nouvelle ligne doit permettre d'augmenter significativement la capacité de cet axe et de faciliter notamment le trafic de marchandises. Sa mise en service est prévue pour septembre 2027.

Il convient également de tenir compte du caractère international du transport ferroviaire. La capacité disponible sur les réseaux ferroviaires et dans les terminaux des pays voisins conditionne en effet la possibilité d'un report important du transport fluvial vers le rail. Dans ce contexte, le Luxembourg cofinance également des projets en France sur le sillon lorrain

visant à en augmenter la capacité et à améliorer les conditions de circulation des trains de fret. Ces investissements s'inscrivent notamment dans le cadre du protocole de Paris signé en 2018 et de son avenant de 2021.

En conséquence, le rail peut constituer une alternative importante au transport fluvial, mais il ne paraît pas réaliste de considérer qu'il pourrait absorber à lui seul et à court terme un report massif des marchandises actuellement transportées par voie fluviale. Des investissements supplémentaires pourraient être nécessaires en fonction de l'ampleur du report envisagé, notamment au niveau des infrastructures ferroviaires, des capacités de triage et des terminaux intermodaux. Les CFL travaillent actuellement à une étude portant sur le réaménagement et l'extension du triage de Bettembourg ainsi que sur une extension de la plateforme multimodale de Bettembourg-Dudelange, dans le cadre de la motion 2022/79. Des investissements sont par ailleurs déjà programmés, notamment avec le réaménagement de la gare de Bettembourg et la construction d'un ouvrage de type saut-de-mouton visant à séparer les circulations ferroviaires de voyageurs et de marchandises et, ainsi, à améliorer la capacité et la ponctualité des deux types de trafic.

Question 5 : Le Gouvernement peut-il donner plus d'informations sur l'état d'avancement du projet d'extension des capacités de stockage d'hydrocarbures près du port de Mertert ? Estime-t-il que l'intensification des épisodes de sécheresse et les conséquences y liées sur le transport de marchandises par voie fluviale pourraient remettre en cause le projet ?

Le projet d'extension est actuellement en attente de l'obtention des autorisations requises au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, ainsi que de la loi du 28 mai 2018 relative à la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

Le Gouvernement n'a pas connaissance d'une éventuelle révision du projet par le maître d'ouvrage.

Luxembourg, le 18 septembre 2026

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes