



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

Réponse de Madame la Ministre Yuriko BACKES, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la **question parlementaire N°4485 du 17 juillet 2026 de Monsieur le Député Mars di Bartolomeo et de Monsieur le Député Ben Streff.**

Dans leur question parlementaire, les honorables Députés s'interrogent au sujet des basses eaux sur la Moselle.

1. Qu'en est-il des débits actuellement observés dans la Moselle, et quelles sont les tendances constatées ces dernières semaines ?

Au cours des derniers mois, les débits d'eau de la Moselle ont progressivement diminué sous l'effet de la sécheresse et des conditions de basses eaux qui en résultent. A la station de mesure de Stadtbredimus, le niveau d'eau s'est néanmoins stabilisé autour de 2,20 mètres ce qui correspond à la profondeur minimale garantie de 3,00 mètres pour le chenal navigable.

Toutefois, en raison des fluctuations du débit de la Moselle en amont, de légers dépassements vers le bas du niveau d'eau (0 cm à 10 cm) ont ponctuellement été observés. Par mesure de précaution et pour des raisons de sécurité de la navigation, il a dès lors été décidé, en concertation avec le Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel Saar-Lahn (Office des voies navigables et de la navigation Moselle-Sarre-Lahn), de réduire temporairement la profondeur garantie du chenal navigable de 3,00 mètres à 2,80 mètres.

Cette mesure a été portée à la connaissance des usagères et usagers de la voie d'eau par le biais d'un avis à la batellerie.

2. **Quelles sont les conséquences observées ou anticipées des faibles niveaux d'eau sur les voies navigables utilisées par le Luxembourg, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et la compétitivité du port de Merttert ?**

Les conséquences dépendent de la durée et de l'importance de la diminution du tirant d'eau des bateaux. Les épisodes de basses eaux ne sont ni nouveaux ni exceptionnels mais la vulnérabilité générale de la navigation intérieure croît avec la durée des périodes d'étiage extrême.

Mes services remarquent que les bateaux venant du Rhin ou allant vers le Rhin, sont actuellement chargés à 50% de leur capacité. Ceci est dû au fait que le Rhin est le facteur limitant, et que le tirant d'eau y est très faible, le Rhin n'étant pas canalisé comme la Moselle.

Par contre, les bateaux venant de la Sarre ou de la France avec une destination en Moselle/Sarre circulent avec des taux de capacité de 80% ou plus.

3. Quelles mesures ont été prises ou sont envisagées par le gouvernement afin d'atténuer les impacts de ces épisodes de basses eaux sur le transport fluvial ?

Afin d'atténuer les impacts des épisodes de basses eaux sur le transport fluvial sur la Moselle les mesures suivantes ont été prises par le gestionnaire de l'infrastructure fluviale:

- les bateaux de plaisances ne sont plus éclusés séparément afin de limiter le volume d'eau déversé dans le bief aval lors des éclusages;
- des consignes de service sont en place afin d'éviter des éclusages vides non appropriés.

En complément des mesures prises par le gestionnaire de l'infrastructure, il est possible de préciser que grâce à la trimodalité du port de Merttert, combinant transport fluvial, ferroviaire et routier, l'impact des faibles niveaux d'eau reste limité. Les marchandises concernées peuvent, en effet être acheminées ou expédiées par train ou par camion en cas de besoin.

Par ailleurs, afin de compenser la réduction de la capacité de chargement des bateaux, des capacités supplémentaires de transport fluvial sont affrétées.

4. Le gouvernement dispose-t-il d'études ou d'analyses portant sur l'impact du changement climatique sur les niveaux d'eau des cours d'eau et, par conséquent, sur la navigabilité des voies fluviales utilisées par le Luxembourg ?

Des études ont été faites sous l'égide de la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin sur l'hydrologie du Rhin qui en tant que voie d'eau coulant librement est le plus touché par les périodes de basses eaux.

A noter qu'une telle étude n'est pas disponible pour la Moselle sachant qu'en tant que voie navigable canalisée, qui permet une meilleure gestion de l'eau, les seuils de déficit ne dépassent que très rarement les 10% vers le bas.

5. Dans l'affirmative, quelles en sont les principales conclusions et quelles adaptations stratégiques sont envisagées pour garantir la résilience du transport fluvial à moyen et long terme ?

Les résultats des études menées sous l'égide de la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin mettent en évidence les effets du changement climatique à partir de fractions de débits de fonte des neiges et des glaces dont la contribution au débit du Rhin diminue et aura presque complètement disparu à la fin du siècle.

L'étude montre que compte tenu des difficultés rencontrées par la navigation à proximité de l'échelle de *Kaub* en raison d'un niveau d'eau inférieur à 78 cm la navigation pourrait connaître des restrictions, lesquelles pourraient survenir pendant plus de deux mois par an en moyenne à la fin du siècle.

Cela ne signifie pas qu'il n'y a plus de transport du tout, mais que plus de bateaux devront être affrétés pour transporter la même quantité de marchandises vu le tirant d'eau limité.

Il n'existe pas de solution « universelle » aux défis posés par les basses eaux, auxquels doit faire face le secteur de la navigation intérieure, mais il existe une panoplie de solutions et adaptations pour faire face à ces enjeux qui ont été identifiés depuis 2018 et dont l'état de mise en œuvre est suivi de près par la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin.

Parmi les mesures identifiées sont l'adaptation des concepts de flotte, avec la construction de nouveaux bateaux capables de naviguer dans des conditions de basses eaux de manière économique, des mesures d'infrastructure à moyen terme sur le Rhin, des mesures de logistique et de stockage, notamment via la constitution de stocks ou en assurant la multimodalité pour éviter toute rupture dans la chaîne d'approvisionnement, ainsi que la mise à disposition de prévisions des niveaux d'eaux de 14 jours pour anticiper autant que possible la situation.

Luxembourg, le 14 août 2026

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes