

La Meuse sera-t-elle encore navigable en 2050 ?



Cet été, le Rhin, confronté à une grave sécheresse, a subi un important épisode de basses eaux. Pendant deux semaines, la navigabilité de l'un des plus importants fleuves d'Europe a été fortement réduite, ce qui a eu un impact économique énorme en Allemagne et dans les pays voisins.

Avec le changement climatique, ces épisodes de basses eaux vont-ils devenir la norme? Les voies navigables en Europe ou en Belgique sont-elles en danger?

Le réseau wallon s'adapte mieux

Jusqu'ici, la Région wallonne a réussi à plutôt bien gérer ces épisodes de sécheresse. "Mais on est à la limite, explique Philippe Dierickx, directeur de la gestion hydrologique en Wallonie. Selon ce dernier, l'eau devient plus que jamais "l'or bleu" du XXI^e siècle. "C'est la loi de l'offre et la demande. L'offre, l'eau, est en train de diminuer alors que la demande s'accroît", développe M. Dierickx. À part 2021, marquée par les terribles inondations du mois de juillet, on a eu cinq années sèches sur les six dernières années."

Pour l'instant, l'impact a été "mi-

neur": le manque d'eau "qui se marque en été et en automne" a seulement "ralenti la navigation des bateaux, sans la paralyser". En fait, la Wallonie est mieux armée pour parer à ce genre de situation que certains de ses voisins. "Le Rhin est très différent de la Meuse, dont le niveau d'eau n'est pas naturel mais régulé, insiste le directeur. Pour pouvoir naviguer sur la Meuse, on a construit des barrages et des écluses, ce qui nous permet de contrôler le niveau d'eau. Or sur une grande partie du Rhin, il n'y a pas toutes ces infrastructures. Donc oui, nous pouvons mieux nous adapter que nos collègues qui travaillent avec des cours d'eau totalement naturels comme le Rhin ou le Pô dans le nord de l'Italie."

Ralentissement dans les écluses

Depuis plusieurs étés, les services wallons "jouent" donc avec les écluses pour parer à ce manque d'eau. "On ralentit le trafic en regroupant les bateaux aux écluses; cela crée des petits bouchons. Les bateliers doivent attendre mais en faisant passer tous les bateaux ensemble, on utilise moins d'eau."

Certaines voies navigables, surtout les canaux, sont aussi parfois alimentées par pompage, même si ce proces-

sus "coûte cher". "On joue aussi avec le niveau des barrages, comme celui de l'Eau d'Heure, par exemple, en cas de sécheresse", relate M. Dierickx.

Enfin, la "bonne concertation" avec les voisins directs, dont la Flandre (la gestion de l'eau étant régionalisée, NdlR) permet aussi de gérer les niveaux d'eau en fonction des besoins "et ainsi d'éviter qu'il y ait trop d'eau d'un côté et pas assez de l'autre".

Des sécheresses récurrentes

Jusqu'ici, tout va plutôt bien sur les cours d'eau wallons. Mais quid du futur? La Meuse et les grandes voies resteront-elles encore navigables dans les prochaines années? Le directeur se montre très vigilant. "Le risque n'est pas négligeable. Tous les scénarios convergent vers des sécheresses à la fois plus récurrentes et intenses. Cela aura un impact sur nos réserves en eau, sur les eaux souterraines, sur les nappes, sur les réserves dans les barrages... La grande difficulté est aussi le transfert d'eau - qui arrive en grande quantité en période d'inondation - vers les périodes les plus sèches."

Bientôt des bateaux autonomes ?

Face à cette offre sous tension, il y a

"Nous pouvons mieux nous adapter que nos collègues qui travaillent avec des cours d'eau totalement naturels comme le Rhin ou le Pô dans le nord de l'Italie."

Philippe Dierickx
Directeur de la gestion hydrologique en Wallonie.

Transport fluvial

- Le réchauffement climatique met les cours d'eau sous pression.
- À terme, des voies fluviales ou maritimes pourraient disparaître.
- La Wallonie envisage différents scénarios pour 2050.



Confrontées aux sécheresses et à une forte demande, les voies navigables (ici la Meuse, à Liège) sont sous pression en Europe.

TONNEAU

une demande qui ne cesse de croître. *“On essaie de développer au maximum le transport par eau, plus écologique que par camion ou par avion. L'idée est aussi de promouvoir des bateaux de plus petits gabarits, mieux connectés avec la route ou le rail. On parle aussi de plus en plus de bateaux autonomes.”*

Un impact sur l'énergie nucléaire

Mais un cours d'eau, ce ne sont pas que des bateaux. Il faut prendre en compte les aspects environnementaux, industriels, sanitaires... *“Il existe des besoins annexes, comme l'eau qui est pompée pour des besoins industriels, pour les centrales thermiques ou nucléaires...”*, poursuit le directeur.

Même si le niveau d'eau est parfois suffisant, sa température trop élevée peut également avoir un impact. Cet été toujours, la France a dû réduire sa production nucléaire à cause de températures trop élevées sur le Rhône. *“Ce réchauffement a aussi un impact sur la qualité de l'eau, le biotope. On est en train de simuler l'impact climatique sur les ressources d'eau à l'horizon 2050. On doit s'assurer que nos voies navigables soient résilientes d'ici 20 à 30 ans”*, conclut Philippe Dierickx.

Raphaël Meulders

Risques

Bateau bloqué dans le canal de Suez, le début d'une longue série ?

Changement. En mars 2021, l'*Ever Given*, un porte-conteneurs de 400 mètres de long et de 224 000 tonnes, se retrouve coincé en travers du canal de Suez pendant une semaine. Confronté à une tempête de sable, le capitaine du navire perd le contrôle et le bateau s'échoue, ce qui bloque le passage de centaines de porte-conteneurs dans ce canal stratégique. L'impact économique est mondial.

Cet épisode malheureux pourrait être le premier d'une longue série, si l'on en croit les prédictions du récent rapport du courtier en assurance Marsh qui s'est penché sur ce cas de l'*Ever Given*. *“Les risques climatiques pourraient également affecter la viabilité à long terme des autres principales voies navigables du monde”*, explique le courtier. Vent violent, inondations côtières ou épisodes de chaleur extrêmes, les risques sont réels. Le Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) a estimé que le nombre de ports exposés à des inondations de plus d'un mètre augmenterait de 80 % entre 2030 et 2080.

“Nous nous trouvons aujourd'hui dans une situation où l'escalade des événements météorologiques extrêmes liés au changement climatique est évidente, explique un expert dans le rapport de Marsh. La compréhension des risques que cela représente pour les infrastructures existantes et futures est cruciale pour la stabilité économique et sociale.” R.Meu.

Orange et Telenet se partageront leurs réseaux fixes

■ L'opération doit néanmoins encore être approuvée par la Commission européenne.

Orange Belgium et Telenet ont signé deux accords commerciaux de vente en gros de services fixes, annoncent les deux opérateurs télécoms lundi. Ces accords donneront accès aux réseaux fixes de l'autre partie pour une période de 15 ans et couvrent les technologies hybride fibre-coaxial et de fibre optique. Ils permettront à Telenet de proposer pour la première fois ses services au sud du pays via l'infrastructure d'Orange. Ces accords ne seront cependant effectifs que si le rachat de Voo par Orange l'est aussi. La Commission européenne doit encore donner son feu vert. Fin 2021, Orange avait conclu un accord avec Nethys, la maison-mère de Voo, pour acquérir 75 % moins une action de l'opérateur télécom liégeois, que convoitait également Telenet. Une transaction qui n'est toutefois pas encore clôturée car la Commission européenne ne lui a pas encore donné son feu vert. Elle a ouvert une enquête approfondie, craignant une restriction de la concurrence.

10%

de part de marché en Wallonie
C'est l'objectif de pénétration du marché faite par le CEO de Telenet.

La mise en œuvre de l'accord conclu lundi par Telenet et Orange dépendra de la réussite de la reprise par Voo.

Une menace pour Proximus ?

En cas d'approbation, Telenet aura accès au réseau de Voo/Orange en Wallonie et à Bruxelles, dans les communes où il n'est pas présent pour le moment. Ce serait une première.

Une ouverture du réseau dont les effets se poursuivront encore pendant 15 ans par le biais de cet accord commercial de vente en gros annoncé lundi.

Malgré l'échec du rachat de Voo, Telenet aura donc accès à l'ensemble du marché des réseaux fixes en Wallonie. L'entreprise sera donc bientôt en mesure de déployer les mêmes services fixes et mobiles dans toute la Belgique.

Son CEO, John Porter, vise une part de marché d'environ 10 % à moyen terme pour les services fixes dans le sud du pays. La stratégie commerciale est déjà bien développée, assure-t-il. Le lancement est prévu pour le début de l'année prochaine. Telenet se dit en outre convaincu que cet accord favorisera la concurrence grâce à l'existence d'au moins trois fournisseurs nationaux (Proximus, Orange et Telenet, NdlR) proposant des offres convergentes (fixe-mobile).

Proximus aura donc une concurrence a priori accrue sur ce segment. (Belga)