

Service de la navigation fluviale

Dans un contexte européen de plus en plus favorable aux modes de transports alternatifs à la route, le transport fluvial constitue d'une manière générale une solution performante et respectueuse de l'environnement.

La fonction de transport de la Moselle prend toute sa dimension dans une région où les infrastructures de transport sont en voie de saturation. L'exploitation du potentiel de transport de la Moselle offre un mode de transport durable à l'économie et reflète donc un volet de la politique de mobilité douce tant au niveau du transport de personnes que de marchandises. L'impact économique de la Moselle navigable est d'ailleurs loin de se limiter au seul transport de marchandises. Les aménagements jadis opérés dans l'intérêt du transport de marchandises ont ainsi subsidiairement engendré tout un éventail d'activités aquatiques et favorisé un tourisme nautique à haut potentiel de développement.

Le statut de la Moselle reste foncièrement international. Dans le cadre de la Convention tripartite au sujet de la canalisation de la Moselle, respectivement en signant l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, le Luxembourg s'est plus particulièrement engagé à assurer la gestion de la voie d'eau mosellane selon des normes contraignantes. Ces engagements imposent pour l'essentiel l'obligation de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation puisse s'exercer dans les meilleures conditions ou de s'efforcer à limiter au strict minimum la durée des interruptions d'exploitation, en prenant toutes mesures appropriées.

Les nombreuses missions en rapport avec la gestion de notre patrimoine fluvial ont été confiées d'une manière globale à un service, dénommé "de la navigation fluviale" qui est placé sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports en ses attributions.

Au titre de gestionnaire de ces infrastructures de transport assez particulières, il lui appartient donc d'assurer dans le respect des engagements souscrits, toutes mesures régaliennes nécessaires pour garantir la conformité, la continuité et la sécurité d'exploitation et de prendre d'une manière générale toutes mesures de sauvegarde et de valorisation des dépendances du domaine public fluvial.

Reste à noter en générale que la pandémie Covid-19 a entraîné des contraintes non-négligeables au niveau organisationnel du Service de la navigation fluviale en cours de l'année 2021 notamment pour garantir la fiabilité et la sécurité d'exploitation de la voie d'eau et de leurs infrastructures. Principalement ont dû être mis en œuvre des restrictions de contact physique, la répartition du personnel sur des postes isolés dans différents locaux, des conférences vidéos, le télétravail, l'organisation du matériel d'hygiène et l'adaptation régulière des plans de service toute en veillant au respect des restrictions sanitaires.

5.3.1 La gestion du domaine public fluvial

La loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial stipule que le domaine public fluvial se compose entre-autres du cours d'eau de la Moselle avec son lit, ses infrastructures de navigation, ses berges, ses ressources en eau etc. En plus un espace libre de 7,80 m de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau et la surface de la terre est à laisser au titre d'une servitude d'accès et de visibilité.

Un relevé des parcelles est annexé au règlement grand-ducal du 28 mai 2019 déterminant les propriétés domaniales relevant du domaine public fluvial. Dans ce contexte il reste à noter que les échanges de terrains sont achevés de sorte qu'il faudra d'adapter le relevé des parcelles.

Dans le cadre de la recherche et de constatation d'infraction, les agents de surveillance du Service de la navigation fluviale devront encore bénéficier d'une formation professionnelle spéciale suivant le règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale pour pouvoir obtenir la qualité d'officier de police judiciaire.

Afin d'améliorer la gestion administrative des autorisations d'occupation du domaine public fluvial et de faciliter les contrôles sur le terrain, il a été indispensable d'adapter la base de données électroniques.

- La gestion des autorisations d'occupation du domaine public fluvial

Au cours de l'année 2021, le Service de la navigation fluviale s'est vu adresser plusieurs nouvelles demandes d'autorisations d'occupation, des demandes de prorogation d'autorisations existantes ainsi qu'une demande de transcription.

Un avis avec des observations notamment au niveau de la gestion du domaine public fluvial a été émis dans le cadre de la consultation du public sur le projet du troisième plan de gestion concernant la mise en œuvre de la directive-cadre sur l'eau.

- La gestion des concessions privatives et la surveillance de la conformité d'utilisation du domaine public fluvial

Il s'agit surtout de l'établissement et du suivi des autorisations d'occupation en rapport avec la mise en place d'installations servant à la mise à l'eau et à l'accostage de bateaux, d'ouvrages de transbordement, d'ouvrages de déversement ou encore d'aménagements urbanistiques.

Ces tâches sont à exécuter avec l'objectif de maintenir la voie navigable dans les conditions requises pour la sécurité et la fluidité du trafic ainsi que de préserver le domaine public fluvial.

Dans la mesure où il s'agit d'activités relevant de l'exercice de la puissance souveraine, elles sont exercées en commun avec les autorités allemandes ce qui explique que la gestion de

cette infrastructure de transport doit se faire dans le respect d'un cadre procédural contraignant et complexe.

Dans ce contexte, il importe de mettre en évidence les affaires les plus significatives :

- Le projet d'aménagement d'un accès terrestre au quai à Ehnen de la Commune de Wormeldange a été autorisé. Cependant le quai d'Ehnen ne pourra pas être mise en service tant que ce projet ne sera achevé ;
- Le Service de la navigation fluviale a émis son avis avec des propositions d'amélioration concernant les projets d'aménagement et de modernisation du lieu de stationnement et du quai de Remich ;
- L'abrogation des droits d'éclusage prioritaire pour les bateaux-hôtels valable à partir du 1^{er} décembre 2021.

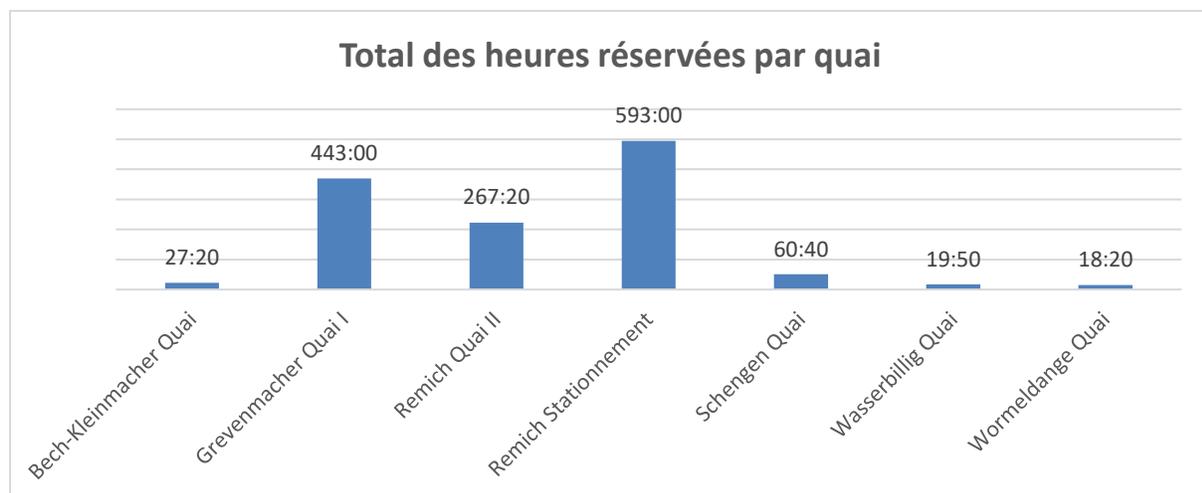
A noter qu'une surveillance régulière et systématique de l'état de conformité de concessions est indispensable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation.

- La gestion des infrastructures d'accostage publiques

Comme la demande d'utilisation des infrastructures d'accostage dépasse largement les capacités infrastructurelles disponibles, l'utilisation est assurée suivant un cadre réglementaire spécifique. Les activités de l'autorité gestionnaire concernent surtout la concession des droits d'utilisation prioritaire et privative.

Dans ce contexte, il reste à noter que la saison d'accostage des bateaux à passagers a commencé en avril 2021 et qu'elle s'est achevée en décembre 2021 tandis que celle des bateaux à cabines a commencé fin juin 2021 pour s'achever en novembre 2021.

Au total, 21 bateaux touristiques différents appartenant à 12 sociétés avaient réalisé des réservations pour une ou plusieurs plages d'horaires, dont 18 bateaux à cabines, 2 bateaux à passagers et un bateau dédié à la mise en scène théâtrale.



En 2021, les autres quais et le lieu de stationnement Remich ont été réservés pour une durée totale de 1429 heures, tandis que des réservations d'un équivalent à 1423 heures ont été annulées pendant la même période.

- La gestion de l'installation photovoltaïque sur le terrain du domaine public fluvial

Une installation photovoltaïque (PV) d'une capacité de 512 kWp a été exploitée et entretenue au cours de l'année 2021 sur les terrains du domaine public fluvial réservés pour le doublement des écluses à Grevenmacher. Cet aménagement permet de contribuer à l'objectif national de production d'énergies renouvelables. Comme l'aménagement et l'exploitation de l'installation PV sont assurés par l'Etat, une remise en état des lieux en cas de construction de la deuxième écluse est garantie.

En ce qui concerne le volume d'électricité produit en 2021 (475,28 MWh) celui-ci restait en dessous de la production de l'année précédente (520,69 MWh). Mais le revenu de la vente d'électricité a triplé grâce à une augmentation considérable du prix du marché de l'électricité.

Cependant la société assurant l'achat de l'électricité a été déclarée en état de défaillance par le ILR en décembre 2021 de sorte que le Service de la navigation fluviale a été obligé de lancer une nouvelle demande d'offre pour le rachat d'électricité.

- La gestion financière du domaine public fluvial

Toute occupation et toute utilisation privilégiée de dépendances déterminées du domaine public fluvial procurent aux bénéficiaires des autorisations des avantages par rapport et au détriment de la jouissance publique. En vue de compenser quelque peu les avantages individuellement concédés aux bénéficiaires d'une autorisation, un régime de taxes et de redevances domaniales est appliqué. Le régime financier constitue un outil performant pour protéger le domaine public fluvial et valoriser, dans l'intérêt général, toute utilisation ou occupation privative.

	Nombre d'ordres de paiements expédiés
Taxes	34
Redevances d'occupation et d'utilisation	47
Redevances d'utilisation privilégiée des infrastructures publiques de stationnement	3
Redevances pour prestations spécifiques	1
Redevances d'utilisation des bornes de raccordement électrique	12

La diminution du nombre des ordres de paiement expédiés en 2021 est la conséquence directe de la crise sanitaire ayant eu des répercussions considérables sur le secteur du tourisme fluvial.

Ainsi pour encourager les activités de la navigation touristique, la facturation des redevances en relation avec l'utilisation respectivement l'occupation des quais et du lieu de stationnement par la navigation touristique a été suspendue exceptionnellement pendant l'année 2021 à la suite d'une décision du Ministre ayant les Transports dans ses attributions du 9 février 2021.

5.3.2. Le trafic sur la Moselle

A l'écluse de Grevenmacher les chiffres du recensement statistique du trafic fluvial se lisent pour l'année 2021 comme suit:

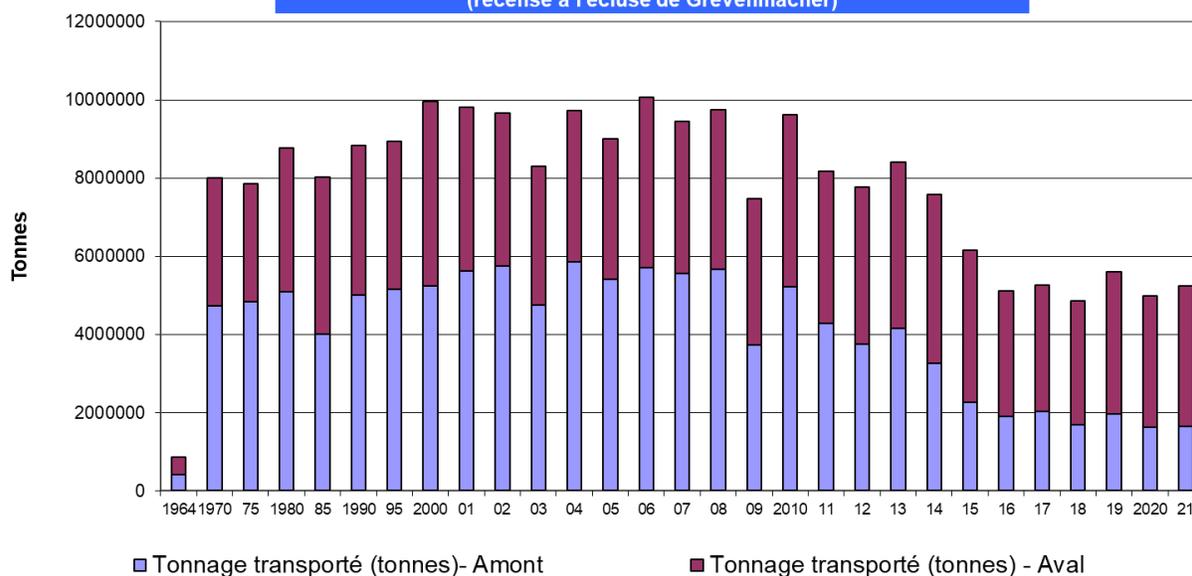
Tonnage transporté:	5 248 455 tonnes
Mouvements de bateaux à marchandises chargés:	3 064 unités
Mouvements totaux de bateaux à marchandises:	4 080 unités
Capacité de charge théorique des bateaux:	10 076 845 tonnes
Mouvements de bateaux à passagers:	217 unités
Mouvement d'unités de plaisance dans le grand sas de l'écluse:	429 unités

- Le transport de marchandises

Un transport de marchandises de 5 248 455 tonnes dont 3 603 513 tonnes vers l'aval et 1 644 942 tonnes vers l'amont a été recensé au cours de l'année 2021.

Le volume total des marchandises transportées a augmenté de 263 090 tonnes, ce qui représente une variation de + 5,28 % par rapport à l'année précédente.

Evolution annuelle du tonnage transporté sur la Moselle entre 1964 et 2021
(amont & aval)
(recensé à l'écluse de Grevenmacher)



Des variations importantes par rapport à 2020 ont pu être constatées au niveau des groupes de marchandises suivantes :

Produits agricoles	-	153 042	tonnes
Combustibles minéraux	+	181 632	tonnes
Minerais et déchets de métaux	+	89 849	tonnes
Produits métallurgiques	+	156 333	tonnes
Pierres et terres	+	45 254	tonnes
Engrais	+	18 218	tonnes
Produits chimiques	-	39 649	tonnes

Le palmarès des groupes de marchandises se lit pour 2021 comme suit :

	Tonnage	Part de marché	Variation 2020-21
Produits agricoles, sylvicoles et apparentés	1 908 567	36,36%	-7,42%
Produits fourragers et oléagineux	451 426	8,60%	-5,39%
Combustibles minéraux, houille et coke	470 632	8,97%	+62,85%
Minerais, ferraille et déchets de métaux	588 854	11,22%	+18,01%
Pierres et terres, y compris le matériel de construction	851 246	16,22%	+5,61%
Produits métallurgiques, fer, aciers et métaux non ferreux	511 603	9,75%	+44,00%
Produits chimiques	226 023	4,31%	-14,92%
Engrais	219 870	4,19%	+9,03%
Véhicules et machines	14 361	0,27%	-52,15%
Produits pétroliers, pétrole, huile minérale	5 873	0,11%	+100%

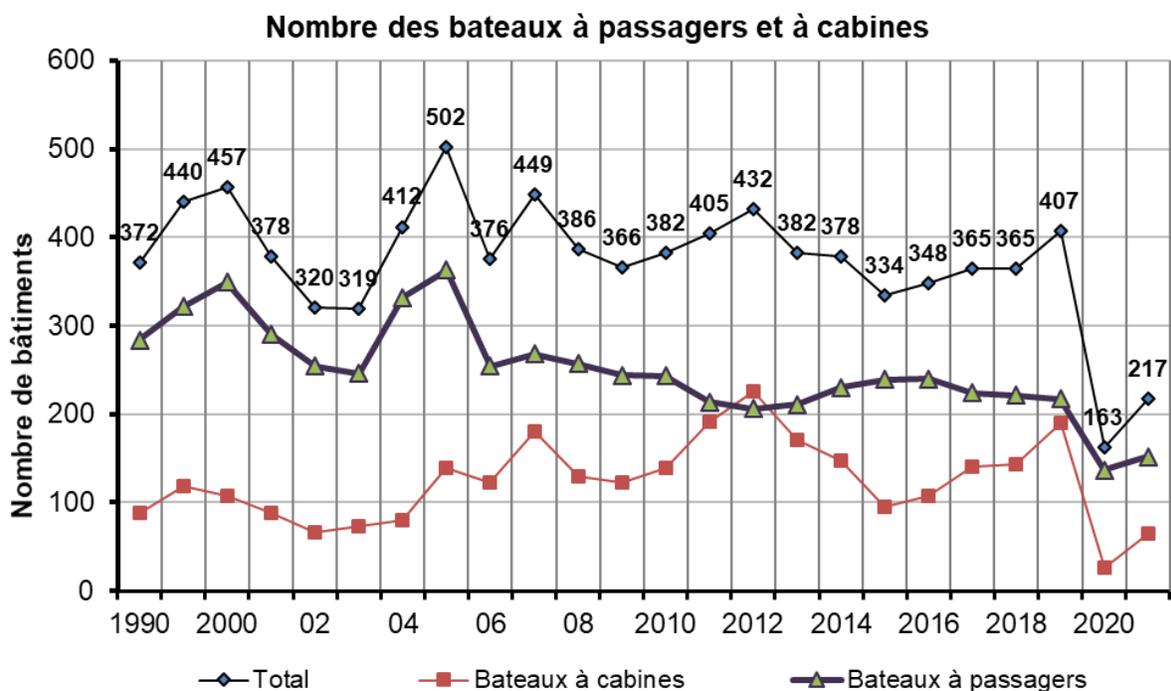
- Le transport de personnes et la navigation de plaisance.

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, les activités restent de façon générale toujours impactés par la pandémie Covid-19, mais ont augmenté par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne les mouvements de bateaux, ces activités essentiellement saisonnières ont en 2021 atteint un chiffre de 429 (+48% par rapport à 2020) pour les seuls mouvements d'unités de plaisance par le grand sas de l'écluse de Grevenmacher et 426 pour Stadtbredimus. A Grevenmacher ont été enregistrés 65 bateaux à cabines (+150% par rapport à 2020) et 152 bateaux à passagers (+11% par rapport à 2020).

A noter que la majeure partie des mouvements des bateaux à passagers ont lieu sous le couvert d'un droit de priorité d'éclusage délivré par l'autorité compétente en vertu du règlement international de police pour la navigation de la Moselle.

Pour pouvoir offrir ces services, 484 créneaux horaires ont dû être gérés pour les écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus.



5.3.3 Exploitation infrastructurelle

Les activités ont eu pour objet d'assurer la continuité d'exploitation, la sécurité des utilisateurs et des riverains et le maintien d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers.

S'il est vrai que la navigation présente un haut niveau de sécurité, la densité du trafic, respectivement la diversité d'utilisation, engendrent des risques d'accidents graves et conduisent rapidement à des conflits d'usage.

Avec la mise en vigueur des adaptations des dispositions de l'article 9.05 'Obligation d'annonce' du règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM) au 1 juillet 2021, un nouveau système international de gestion et d'annonce électronique « NaMIB » a été mis en service aux centres de gestion du trafic à Grevenmacher et à Stadtbredimus. Il est important que les informations électroniques disponibles concernant un bateau, une installation GNL éventuellement à bord, une cargaison (dangereuse ou non), le nombre de conteneurs transportés et d'autres informations utiles puissent être transférées de manière efficace par les deux centrales d'information et d'alerte aux autorités compétentes (y compris les services de secours) nationales et internationales en cas d'avarie.

En ce qui concerne les faits marquants imprévisibles, l'année 2021 s'est soldée par 14 événements extraordinaires d'exploitation dont 6 accidents selon définition RHIN. De ces 6 accidents, 5 sont à compter également selon les critères d'Eurostat. En 2021, il n'y a eu aucun accident avec dommages corporels.

- L'exploitation et le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

Tout d'abord, il importe de souligner que les mesures prises et adaptées au fur et à mesure au niveau organisationnel et sanitaire ont permis de garantir une exploitation 24h/24h de la voie d'eau pendant toute l'année.

En raison de la technicité des ouvrages, les risques de pannes sont relativement nombreux et variés. En vue de pouvoir garantir la fiabilité et la sécurité de fonctionnement, il importe de déployer une vigilance de tout instant et d'organiser les interventions préventives d'une manière optimale. Même si au cours de l'année 2021 aucune panne technique n'a affecté l'exploitation des barrages-écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus, un bateau a endommagé le ventail gauche de la porte aval à Stadtbredimus le 8 août 2021.

Les travaux de contrôle et de réfection importants ont été réalisés lors de l'arrêt annuel d'exploitation des écluses du 7 au 16 juin 2021. Lors de cette période, le sas de la grande écluse de Grevenmacher a été mis à sec afin d'effectuer une inspection structurelle.

La photo suivante montre le ventail droit de la porte aval de l'écluse de Grevenmacher :



Tout dysfonctionnement au niveau des barrages peut entraîner des répercussions graves non seulement sur la régulation du niveau d'eau mais également sur l'évacuation des eaux lors d'une crue, une certaine priorité a dû être réservée à la maintenance des installations des barrages. Ainsi des travaux d'entretien aux barrages de Grevenmacher et de Stadtbredimus ont imposé des mises hors service suivantes :

Vanne gauche de Grevenmacher:	331 heures
Vanne droite de Grevenmacher:	1 540 heures
Vanne gauche de Stadtbredimus:	485 heures
Vanne droite de Stadtbredimus:	556 heures

Vu les fonctions multiples des barrages, il est important que lors des périodes de mise hors service d'une vanne, l'état de fonctionnement de l'autre vanne restant en service soit garanti. Ainsi, au-delà de la fonction de maintenir les niveaux d'eau nécessaires pour la navigation, l'exploitation des barrages doit favoriser le soutien des étiages et la gestion des crues ou encore la production d'énergie renouvelable.

- Sections de rives luxembourgeoises

Pour garantir un maximum de sécurité, il est indispensable de suivre un contrôle régulier des berges, des signalisations ainsi que de la situation subaquatique. En outre des contrôles réguliers mensuels, des contrôles supplémentaires sont exécutés après soit des crues ou des intempéries.

La plupart des missions journalières se concentrent sur les travaux suivants :

- Contrôle subaquatique des infrastructures de navigation en vue du suivi de l'état et de la vérification de l'absence d'entraves à la sécurité de circulation (chenal navigable, berge luxembourgeoise, zone d'approche aux infrastructures de stationnement etc.).
- La surveillance du balisage et de la signalisation nautique terrestre, y compris la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation (p.ex. échos radars perturbateurs).
- L'entretien courant des panneaux de signalisation électronique ainsi que des bornes de distribution d'énergie électrique pour bateaux de plaisance et bateaux hôteliers sur les quais publics. La mise en place et l'exploitation est garantie en règle générale chaque année pendant la période de pâques à toussaint. Cependant un démontage de toutes les installations lors de la crue de la Sûre et de la Moselle mi-juillet 2021 n'a pas pu être garanti en raison de la rapidité de la montée du niveau d'eau de la Sûre (la cote maximale étant atteint en 24 heures) causant une inondation des installations des quais de Wasserbillig et de Grevenmacher. Les installations endommagées ont été réparées.

En plus des contrôles réguliers des infrastructures moyennant bateau de service, est exécuté un contrôle pendant la nuit du balisage et de la signalisation nautique de la voie d'eau et des ponts sur la section germano-luxembourgeoise de la Moselle.

A noter également qu'une exploitation commerciale sous forme de location de menues embarcations de plaisance électrique sans permis sur une section entre Stadtbredimus et Remich a été accordée en 2021. Dans ce contexte, il reste à noter que les menues embarcations offertes en location ont fait l'objet d'une visite par le Service de la navigation fluviale. Il s'agit d'une nouvelle activité touristique offerte sur la rive luxembourgeoise de la Moselle.

- Gestion de la sécurité sur l'eau:

Les activités de régulation et de sécurisation de la circulation lors de manifestations sportives, de fêtes nautiques, de travaux ou d'autres activités extraordinaires ont été garanties.

Les mesures extraordinaires décidées d'ailleurs d'un commun accord avec l'autorité compétente allemande, ont ainsi requis des modifications des conditions d'exploitation d'un impact variable portés à la connaissance des concernés par le biais de 40 avis à la batellerie. Il s'y ajoute les transports spéciaux autorisés dans l'intérêt de la sécurité de circulation.

Dans ce contexte, il s'échet de mettre en évidence les activités d'assistance et les opérations de sécurisation du trafic.

Ce qui concerne la surveillance de manifestation, il reste à noter l'enterrement du carnaval à Remich mi-février 2021. Seulement deux manifestations sportives autorisées ont eu lieu. Leur surveillance ainsi que la gestion du trafic local ont été garanties par le Service de la navigation fluviale.

La gestion et le contrôle des autorisations d'exploitation des bateaux à passagers et bateaux à cabines, y compris la surveillance de la bonne application des règlements régissant le transport de personnes ainsi que le respect des prescriptions concernant l'amarrage et l'utilisation de la borne électrique aux lieux de stationnement à Remich et Grevenmacher ont été effectués.

En tant qu'exploitant d'une infrastructure de transport, le Service de la navigation fluviale est tenu d'intervenir en cas d'incident sur la voie d'eau. A cet égard, il importe de mentionner que la maintenance de nos bateaux de service notamment l'Agila et le Faucon II ainsi que de l'équipement d'intervention et du système d'alarme demande de grands efforts. D'autre part, l'initiation et la formation continue en matière de conducteur de camion, de grue auxiliaire, de chariot élévateur à fourche et de bateau de service ont été offertes aux nouveaux agents et aux agents d'intervention nautique. En plus des workshops notamment en matière de gestion d'incident ont été organisés pour les agents d'intervention nautique.

A noter également le soutien de travaux d'entretien aux barrages-écluses de Grevenmacher et Stadtbredimus moyennant le matériel flottant et d'intervention.

- Sensibilisation et information du public

Les particularités nautiques, l'évolution rapide du cadre légal tout comme l'efficacité de gestion imposent d'organiser la circulation de l'information.

En tant que prestataire de services, le Service de la navigation fluviale se doit aussi de maintenir le dialogue avec les usagers. Afin de mieux s'adapter au flux d'informations, les travaux de finalisation du système EU-RIS (River Information Services) ont continués. Dans ce contexte a démarré également un échange digital de données AIS (Automatic Identification System - système d'identification automatique) vers une plateforme européenne EU-RIS. En fin d'année, un exploitant d'un bateau a été demandé en tant que «friendly user» pour tester

le système EU-RIS au niveau de l'opérationnalité du système. Sa mise en service officielle est projetée pour début 2022.

Des actions régulières d'information et de promotion ciblées vers les acteurs du transport professionnel et le secteur de la navigation de plaisance ont lieu régulièrement lors de projets spécifiques ou par le biais de réunions, respectivement la réalisation de publications et autres dispositifs d'information.

Les particularités nautiques, l'évolution rapide du cadre légal tout comme l'efficacité de gestion imposent constamment une circulation des informations.

En tant que prestataire de services, le Service de la navigation fluviale se doit aussi de maintenir le dialogue avec les usagers nautiques.

Des actions régulières d'information et de promotion ciblées vers les acteurs du transport professionnel et le secteur de la navigation de plaisance ont lieu régulièrement lors de projets spécifiques ou par le biais de réunions, respectivement la réalisation de publications et d'autres dispositifs d'information. Ainsi la pandémie a demandé un échange d'informations régulier avec les usagers de la voie d'eau dont principalement au niveau des restrictions sanitaires en vigueur au Luxembourg et des impacts pour la navigation de plaisance et touristique.

5.3.4 La gestion des ressources hydrauliques

- Les conditions hydrauliques

Des événements de crue répétitives de la Moselle se sont produits en janvier et en février 2021. La cote maximale de 663 cm a été atteinte le 06 février 2021 à l'échelle de référence de Stadtbredimus.

Une crue extrême et rapide de la Sûre s'est produit à partir du 14 juillet 2021 à la suite de pluies abondantes. Cette crue a également affecté considérablement les niveaux de la Moselle en aval du barrage-écluse de Grevenmacher entraînant une cote maximale de 668 cm à l'échelle limnimétrique de Grevenmacher le 15 juillet 2021. Une cote maximale de 556 cm à l'échelle de référence de Stadtbredimus a été mesurée le 17 juillet 2021.

Par contre les mois de juin, septembre, octobre et novembre 2021 étaient marqués par des périodes de basses eaux prolongées avec des débits très faibles.

Face aux périodes d'étiage prononcées et aux fortes variations du débit en provenance du bassin amont de la Moselle au cours de l'année, des mesures particulières ont dû être prises à des multiples reprises pour pouvoir garantir la régulation des niveaux d'eau et la sécurité du trafic. Cette situation imposait notamment des restrictions au niveau de la profondeur garantie du chenal de la voie d'eau Moselle pendant 247 jours.

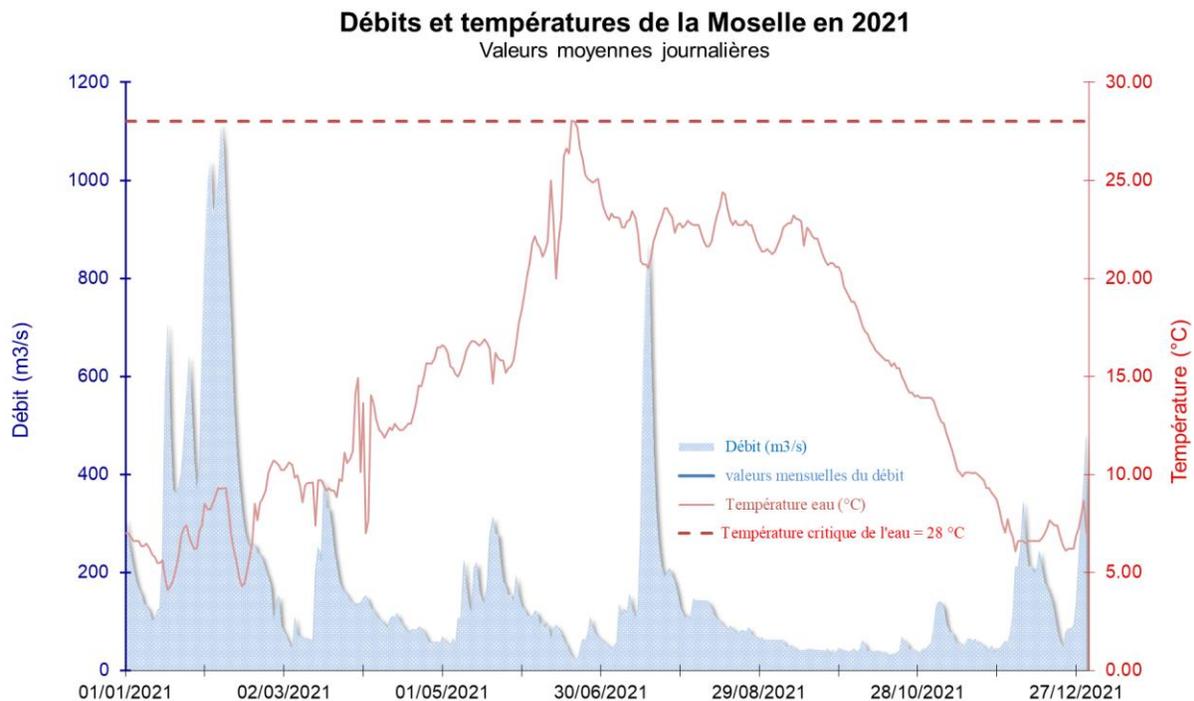
- Les prestations de la cellule d'annonce de crues pour les besoins des usagers de la voie d'eau

A ce niveau, le Service de la navigation fluviale se trouve chargé d'assurer le service opérationnel de prévision des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau.

Les paramètres en rapport avec les activités opérationnelles se référant à l'échelle de Stadtbredimus se lisent pour l'année 2021 comme suit:

- Activités d'observation et d'analyse lors de la phase d'observation (> 450 cm / marque de crue II dépassée à l'échelle de référence) 403 heures
- Activités de diffusion et d'information aux usagers de la voie d'eau (> 530 cm / marque de crue III dépassée à l'échelle de référence) 267 heures
- Activités préparatoires et connexes 580 heures
- Activités en rapport avec la prévision des niveaux d'étiage 125 heures
- Surveillance des variations des niveaux d'eau et de la profondeur garantie du chenal de la voie d'eau Moselle 650 heures

En dehors des activités opérationnelles d'annonce et de collaboration, la mise à niveau, l'entretien et la surveillance des systèmes d'échange de données et du système de prévision des crues transfrontalier ont été assurés.



- Exploitation et gestion du réseau de surveillance hydrométriques.

Le mesurage en continu des niveaux d'eau et des débits sert à l'exploitation des barrages y compris la régulation des niveaux d'eau dans l'intérêt de la navigation fluviale. D'autre part ces paramètres servent à la prévision des niveaux d'eau en cas de crues et de débits faibles.

Une surveillance régulière des paramètres mesurés a été indispensable au cours de l'année 2021 dont notamment lors de la crue janvier-février et mi-juillet ou des périodes d'étiage.

Les données collectées et archivées sont à la base des études hydrologiques et techniques indispensables à une gestion durable des ressources ou à une maîtrise des risques hydrologiques.

Afin de pouvoir se conformer aux engagements souscrits dans le cadre des accords internationaux, les stations, tout comme le réseau de transmission doivent être maintenus en état opérationnel à longueur d'année. A cet effet, il est exigé un entretien régulier. En plus un programme de renouvellement des stations limnimétriques sur la Moselle a été poursuivi avec la mise en service de la nouvelle station à Wasserbillig. La banque des données ainsi que le réseau de transmission de données ont été modernisés, y compris au site de secours à Mertert.