

**N° 8347**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

## **PROJET DE LOI**

**portant approbation du quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 11.1.2024*

\*

**Le Premier Ministre,**

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 10 novembre 2023 approuvant sur proposition du Ministre des Affaires étrangères et européennes le projet de loi ci-après ;

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023 et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

**Art. 2.** La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 11 janvier 2024

*Le Premier ministre,*

Luc FRIEDEN

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et du Commerce extérieur,*

Xavier BETTEL

\*

I.	Texte du projet de loi	2
II.	Exposé des motifs	2
III.	Fiche d'évaluation d'impact	6
IV.	Fiche financière	10
V.	Texte de l'accord	11
VI.	Check de durabilité – Nohaltegekeetscheck	17
VII.	Copies Notes verbales Allemagne et France	20

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Article unique.

**Art. 1er.** Est approuvé le quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi consiste à approuver le quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023.

### I. Genèse de l'Accord

Les États contractants de la Convention de la Moselle ont pleinement réalisé les opérations de canalisation de la Moselle prévues par la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle (ci-après la Convention de la Moselle), à l'aide des importantes ressources financières et techniques qu'ils ont consacrées à cet objectif dans les années 50 et 60 du 20ème siècle.

Les États contractants reconnaissent à présent que les dispositions de la Convention relative à la construction de ces infrastructures et aux moyens de les financer sont obsolètes.

Les États contractants ont décidé dans la perspective de la gratuité de la navigation fluviale sur la Moselle internationale de supprimer les articles devenus désuets et ceux relatifs au régime des péages internationaux, tout en veillant à préserver les dispositions relatives à la Commission de la Moselle, en tant qu'organisation internationale permettant la gestion conjointe par les États contractants de cette voie d'eau internationale.

L'objet du présent projet de loi est d'approuver le quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023 et d'abroger les péages mosellans afin de rendre ce mode de transport écologique plus attractif que le transport par camion notamment.

Ledit protocole supprimera dans celle-ci toutes les dispositions relatives à la Société internationale de la Moselle et au dispositif des péages et fixe dans son annexe les modalités organisationnelles et financières de la dissolution afférente de la Société internationale de la Moselle.

Dans le programme de coalition luxembourgeois de 2018 à 2023, le Luxembourg s'était engagé à accompagner favorablement une éventuelle abrogation des péages et il le fait en renonçant à sa quote-part dans les péages mosellans sur la période entre le 1er janvier 2023 et le 30 juin 2025.

Ce protocole mettra ainsi fin à une société de droit allemand avec des créances irrécouvrables historiques vu les dispositions prises en 1956 qui prévoyaient, par le biais des seuls péages collectés auprès des bateliers, une indemnisation des frais de construction de la canalisation, des frais d'exploitation des barrages-écluses, de maintenance de la canalisation ainsi qu'une indemnisation du capital et des prêts consentis par les Etats pour les travaux de canalisation au titre de 5% à 5,5% de taux d'intérêt par an qui, avec l'effet des intérêts composés, aboutit à des montants conséquents.

Le quatrième Protocole portant amendement à la Convention de la Moselle a été signé en date du 18 septembre 2023 à Schengen (Luxembourg) par les représentants mandatés par les trois Etats Allemagne, France et Luxembourg.

Il convient de noter que lors des travaux de préparation dudit protocole, l'avis des gérants de la Société internationale de la Moselle a été recueilli. Ceux ont identifié les démarches et les étapes nécessaires pour une dissolution ordonnée de la Société internationale de la Moselle.

L'abrogation des péages réalisé par ce protocole est une bonne nouvelle pour le transfert modal dans le sens du *Green Deal européen* qui vise une décarbonation du transport et une augmentation du volume du transport par la voie d'eau d'au moins 25% jusque 2030 et d'au moins 50 % jusque 2050. La quote-part au Luxembourg du fluvial dans le total du volume des marchandises transportées est de l'ordre de 8% en 2021 (Eurostat).

En effet, la navigation reste le mode de transport le plus respectueux en matière de ressources et de protection de l'environnement. Pour le transport de colis lourds, la navigation nécessite en moyenne 67 % moins d'énergie que le transport par camions et 35 % de moins que le rail.

Egalement en terme d'émissions de CO<sub>2</sub>, la navigation fluviale se trouve à la première place. Il ressort qu'un camion produit 164 grammes de CO<sub>2</sub> pour chaque tonne kilomètre, le rail en produit 48,1 et la navigation fluviale seulement 33,4 grammes de CO<sub>2</sub>.

A côté de la compétitivité renforcée de ce mode transport pour le transport de marchandises et l'avantage qu'en tirera l'industrie notamment sidérurgique dans la Grande Région, le tourisme mosellan bénéficiera aussi de l'abrogation des péages vu que les bateaux à passagers et les bateaux hôtels paient également des péages en fonction de leur capacité maximale de passagers ou du nombre des lits selon le tarif des péages sur la Moselle entre Thionville et Coblenze.

## **II. Nature de l'Accord**

C'est un accord trilatéral entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg.

## **III. Contenu de l'Accord**

### *Article I*

#### *Ad. 1*

En supprimant les chapitres I à III, sont enlevés de la convention de la Moselle les dispositions sur la réalisation et l'aménagement de la Moselle canalisée du Chapitre I, ainsi que les dispositions sur la société internationale de la Moselle (SIM) du chapitre II et les dispositions sur le financement de la canalisation du chapitre III.

En effet l'objectif de la canalisation de la Moselle en voie d'eau à grand gabarit est atteint depuis longtemps et ces articles sont désuets.

La suppression de ces chapitres est à lire ensemble avec l'accord annexé car elle ne peut intervenir qu'avec l'abandon en parallèle des créances des Etats sur la Société internationale de la Moselle, actés par les Etats allemands, français et luxembourgeois selon leurs procédures nationales et une dissolution subséquente de la Société internationale de la Moselle.

#### *Ad. 2*

En maintenant dans le chapitre « Péages » le seul article 22 qui acte le principe que les Etats contractants sont libres, le cas échéant, de déterminer pour leur propre partie de la Moselle, les modalités de perception des péages de la manière la plus commode pour la navigation et après concertation préalable des autres Etats contractants, le régime des péages mosellan commun est abrogé. Cette abrogation des péages permet d'augmenter la compétitivité du transport fluvial et est conforme à la volonté des

Gouvernements de favoriser les modes de transports les plus propres comme l'est le transport par navigation fluviale.

*Ad. 3*

Les articles 23 à 27 sont supprimés car ils portent sur les modalités de calcul des péages.

*Ad.4*

La suppression de l'article 31, portant sur le régime douanier, constitue un toilettage du texte vu qu'il s'agit d'une disposition désuète.

*Ad. 5*

La nouvelle rédaction de l'article 33 supprime l'actuel paragraphe 1 et la 1<sup>ère</sup> phrase du paragraphe 2 car ils sont devenus obsolètes.

*Ad. 6*

La nouvelle rédaction de l'article 35 vise à enlever le renvoi aux péages.

*Ad. 7*

L'article 36 constitue une fusion de l'article 36 avec l'ancien article 6.

La nouvelle rédaction précise que l'objectif de maintien des meilleures conditions de navigation vise la navigation au gabarit Vb.

*Ad. 8*

La nouvelle rédaction de l'article 39 vise un toilettage du texte en enlevant les dispositions désuètes.

*Ad. 9*

La nouvelle rédaction de l'article 40 vise un toilettage du texte en enlevant les dispositions désuètes relatives au régime de péages.

*Ad. 10*

La nouvelle rédaction de l'article 41 prévoit de porter la présidence de la Commission de la Moselle à deux ans au lieu d'un an.

*Ad. 11*

La suppression des articles 45 à 52 vise un toilettage du texte en enlevant les dispositions désuètes vu que les travaux de canalisation de la Moselle ont aboutis.

*Ad. 12*

La nouvel article 53 remplace l'ancien article 52 et prévoit de conserver l'obligation de grand gabarit sur la voie d'eau entre Thionville et Metz qui constitue la partie de la Moselle en dehors du champ d'application propre au régime mosellan international. Il s'agit d'une clause de non régression.

*Ad. 13*

L'article 54 constitue une fusion de l'article 54 avec l'ancien article 7.

*Ad. 14*

L'article 60 est supprimé vu que les travaux de canalisation de la Moselle ont aboutis.

*Article II*

Cet article concerne l'accord annexé relatif aux modalités de suppression de la Société internationale de la Moselle et à la compensation financière à verser à la France.

*Article III*

Cet article indique que le protocole et son annexe sont soumis à ratification.

#### *Article IV*

Cet article concerne la date d'entrée en vigueur.

#### *Annexe*

Cet accord fait suite à plusieurs années de discussion et de négociation en marge des différents comités de la Société internationale de la Moselle et de la Commission internationale de la Moselle.

Depuis les années 90, les péages collectés, dépendant du trafic réel, ne suffisent pas à payer le remboursement des prêts et du capital et depuis quelques années le forfait d'entretien des Etats ne peut pas être couvert par les péages. Cet accord précise les modalités de l'indemnité à verser à Voies navigables de France pour le compte de la France par l'Allemagne et le Luxembourg.

A noter que la France a déjà adopté en décembre 2019 une loi de finances actant le principe de l'abandon des créances sur la Société internationale de la Moselle, principe qui doit être mise en œuvre par un arrêté et que l'Allemagne s'apprête à acter l'abandon définitif des créances dans le cadre de sa loi de ratification du protocole, suite à la signature de ce dernier. Il convient de noter que le budget de l'Etat ne renseigne aucune dette de l'Etat envers la Société internationale de la Moselle.

La dissolution de la Société internationale de la Moselle requiert différentes démarches administratives selon le droit allemand applicable et s'étend depuis l'ouverture de la procédure prévue fin 2023 sur un minimum de 18 mois vu qu'il y a une période de blocage (Sperrfrist) d'un an à observer. Au plus tard lors de la liquidation de la société les abandons de créances des Etats concernés doivent être actés définitivement afin d'apurer les comptes de celle-ci.

Il découle que le projet de loi doit être ratifié dans un délai bref, tel que l'abrogation des péages puisse entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2025.

#### *Notes verbales*

L'accord a été accompagné de deux notes verbales qui actent que l'accord n'est pas de nature à impacter d'autres accords existants notamment :

- l'accord de 1976 entre le Gouvernement du Grand-duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République fédérale de l'Allemagne sur l'entretien, le renouvellement et l'exploitation de la partie de la Moselle commune aux deux Etats ;
- le traité de limites du 26 juin 1816 conclu le 26 juin 1816 à Aix-la-Chapelle (et notamment son article 27). »
- l'accord de la Commission de la Moselle 2008 concernant l'entretien, le renouvellement et l'exploitation des ouvrages et du chenal navigable Apach-Schengen (CM-I-08-5.1)

### **IV. Cadre institutionnel de l'Accord**

Cet accord est un accord international élaboré entre les trois Etats signataires de la Convention de la Moselle.

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Mesures législatives et réglementaires

**Intitulé du projet:** Projet de loi portant approbation du quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023.

**Ministère initiateur:** Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

**Auteur:** Max Nilles

**Tél. :** 2478 4957

**Courriel:** max.nilles@tr.etat.lu

**Objectif(s) du projet:**

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s):** Ministère des Finances, Ministère des Affaires étrangères

**Date:**

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: ☐ Non: ☒ <sup>1</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles:

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

- Entreprises/Professions libérales:

Oui: ☒ Non: ☐

- Citoyens:

Oui: ☐ Non: ☒

- Administrations:

Oui: ☐ Non: ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté?

Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒ <sup>2</sup>

(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues

Suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)

Remarques/Observations:

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?

Oui: ☒ Non: ☐

Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour

et publié d'une façon régulière?

Oui: ☒ Non: ☐

Remarques/Observations:

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: ☒ Non: ☐

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

<sup>2</sup> N.a.: non applicable

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: ☐ Non: ☒  
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total?  
(nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒  
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?  
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>5</sup>? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒  
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒  
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒  
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:

<sup>3</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>4</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

<sup>5</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu).

Remarques/Observations:

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)? Oui: ☐ Non: ☒  
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐  
Si oui, lequel?  
Remarques/Observations:

### **Egalité des chances**

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒  
Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☒ Non: ☐  
Si oui, expliquez pourquoi:
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒  
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒  
Si oui, expliquez de quelle manière:

### **Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>6</sup> ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒  
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:  
[http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

---

<sup>6</sup> Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)



18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre

prestation de services transfrontaliers<sup>7</sup> ?

Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:

[http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

---

<sup>7</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

## FICHE FINANCIERE

conformément à l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget,  
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

L'accord annexé au protocole prévoit que l'équivalent des recettes perçues entre le 1er janvier 2023 et le 30 juin 2025 par l'Allemagne et le Luxembourg seront reversés à la France au dernier semestre 2025 permettant l'abandon définitif des créances des Etats sur la Société internationale de la Moselle, la dissolution subséquente de celle-ci qui devra intervenir fin 2025 au plus tard et l'abrogation des péages au 1er juillet 2025.

Le Luxembourg est appelé à contribuer au compromis par sa renonciation à sa quote-part des péages collectés auprès des bateliers et redistribués annuellement par la Société internationale de la Moselle.

Sur les 6 à 7 millions de péages collectés par an par la Société internationale de la Moselle environ 1 million d'euros par an est redistribué en moyenne au Grand-duché de Luxembourg et environ 4 millions d'euros par an à l'Allemagne.

Conformément aux quotes-parts reçus les dernières années par le Luxembourg de la Société internationale de la Moselle, l'impact financier peut être estimé pour le Luxembourg à un montant entre 2,5 et 3 millions d'euros dans l'hypothèse d'un trafic stable sur la Moselle.

En effet, les dernières années la hauteur du remboursement de la Société internationale de la Moselle au Grand-duché de Luxembourg au titre de l'article 19 (1) a), c) et d) de la Convention de la Moselle était le suivant :

<i>Année</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>Total (2013-2021)</i>
<b>Frais de personnel</b>	1.055.668	1.061.289	1.095.802	1.031.131	1.102.552	1.072.414	1.037.851	1.033.180	1.020.671	<b>9.510.558</b>
<b>Forfait d'entretien</b>	315.912	264.213	120.295	38.893	87.762	0	51.017	0	0	<b>878.093</b>
<b>Total</b>	<b>1.371.580</b>	<b>1.325.503</b>	<b>1.216.096</b>	<b>1.070.024</b>	<b>1.190.314</b>	<b>1.072.414</b>	<b>1.088.869</b>	<b>1.033.180</b>	<b>1.020.671</b>	<b>10.388.650</b>

A noter que depuis les années 90, les péages collectés, dépendant du trafic réel, ne suffisent pas à payer le remboursement des prêts et du capital et depuis quelques années le forfait d'entretien fixé dans la Convention de la Moselle pour les Etats ne peut pas être couvert par les péages et donc la clef de répartition initiale des péages inscrite dans la Convention de la Moselle dans les articles 19 et 20 est devenue de moins en moins efficace.

\*

## TEXTE DE L'ACCORD

**Viertes Protokoll  
zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland,  
der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg  
über die Schiffbarmachung der Mosel**

\*

**Quatrième Protocole  
portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956  
entre la République fédérale d'Allemagne,  
la République française et le Grand-Duché de Luxembourg  
au sujet de la canalisation de la Moselle**

*Die Bundesrepublik Deutschland,  
die Französische Republik  
und  
das Großherzogtum Luxemburg –*

*La République fédérale d'Allemagne,  
la République française  
et  
le Grand-Duché de Luxembourg,*

*Im Hinblick darauf, dass die im Vertrag vom 27. Oktober 1956 vereinbarten Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel vollständig durchgeführt wurden,*

*Considérant que les opérations de canalisation de la Moselle prévues par la Convention du 27 octobre 1956 ont été pleinement réalisés,*

*in Anbetracht der Tatsache, dass die Bestimmungen des Vertrags über den Ausbau der Infrastruktur und die Mittel zu seiner Finanzierung nun überholt sind,*

*Compte tenu du fait que les dispositions de la Convention relatives à l'aménagement de ces infrastructures et aux moyens de les financer sont désormais obsolètes,*

*und folglich in Anbetracht der Notwendigkeit eine Überarbeitung des Vertrags vorzunehmen, um die überholten Elemente, darunter auch solche über die internationalen Schifffahrtsabgaben, zu streichen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass die Bestimmungen über die Moselkommission als internationale Organisation für die gemeinsame Verwaltung dieser internationalen Wasserstraße durch die Vertragsstaaten erhalten bleiben und aktualisiert werden –*

*Et compte tenu, par conséquent, de la nécessité de procéder à une révision de la Convention, consistant à en supprimer les articles sans objet, y compris le régime des péages internationaux, tout en veillant à préserver et mettre à jour les dispositions relatives à la Commission de la Moselle, en tant qu'organisation internationale permettant la gestion conjointe par les Etats contractants de cette voie d'eau internationale,*

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

*Artikel I*

*Article I*

Der Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel wird wie folgt geändert:

La Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle est modifiée comme suit :

1. Die Abschnitte 1 bis 3 werden aufgehoben.

1. Les chapitres 1 à 3 sont supprimés.

2. Artikel 22 wird wie folgt gefasst:
 

„Jeder Vertragsstaat kann nach vorheriger Abstimmung mit den anderen Vertragsstaaten auf dem innerhalb seiner Grenzen liegenden Abschnitt Schifffahrtsabgaben erheben. Gegebenenfalls regelt er auf seinem Abschnitt die Modalitäten der Erhebung von Schifffahrtsabgaben in der für die Schifffahrt einfachsten Weise. Die neue Schifffahrtsabgabe kann frühestens zwei Jahre nach Ende der Abstimmung in Kraft treten.“
3. Die Artikel 23 bis 27 werden aufgehoben.
4. Artikel 31 wird aufgehoben.
5. Artikel 33 wird wie folgt gefasst:
 

„Vorbehaltlich anderweitiger Entscheidung der Moselkommission gelten die auf dem Rhein geltenden Dokumente, Bescheinigungen und Schifferpatente auch auf der Mosel.“
6. Artikel 35 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 

Unter Nummer 2 Buchstabe a wird das Wort „Schifffahrtsabgaben,“ gestrichen.
7. Artikel 36 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
 

„Die Vertragsstaaten gewährleisten den Betrieb, die Unterhaltung und die Erneuerung der Wasserstraße der Mosel auf dem innerhalb ihrer Grenzen liegenden Abschnitt und treffen alle Maßnahmen, die notwendig sind, damit die Schifffahrt der Klasse Vb unter den bestmöglichen Bedingungen ausgeübt werden kann. Insbesondere obliegen den Uferstaaten die Bezeichnung der Fahrrinne und der Wahrschaudienst.“
8. Artikel 39 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
 

„Der von den Vertragsstaaten eingesetzten Moselkommission gehören Vertreter eines jeden der drei Uferstaaten an.“
9. Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe a wird aufgehoben.
10. Artikel 41 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
 

„Der Präsident der Kommission wird mit Stimmenmehrheit der Vertreter und aus ihrer Mitte jeweils für zwei Jahre gewählt.“
2. L'article 22 est rédigé comme suit :
 

« Chaque Etat contractant est libre de percevoir des péages sur le secteur situé à l'intérieur de ses frontières après concertation préalable des autres Etats contractants. Le cas échéant, il détermine pour sa propre partie les modalités de perception des péages de la manière la plus commode pour la navigation. Le nouveau péage ne peut entrer en vigueur que deux ans après la fin de la concertation. »
3. Les articles 23 à 27 sont supprimés.
4. L'article 31 est supprimé.
5. L'article 33 est rédigé comme suit :
 

« Sauf décision contraire de la Commission de la Moselle, les documents, attestations et patentes de bateliers valables sur le Rhin seront aussi valables sur la Moselle. »
6. L'article 35 est modifié comme suit :
 

Au numéro 2), point a), le terme « péages, » est supprimé.
7. L'article 36, paragraphe 1 est rédigé comme suit :
 

« Les Etats contractants assureront l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de la voie navigable de la Moselle pour la partie située à l'intérieur de leurs frontières et prendront toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation au gabarit Vb puisse s'exercer dans les meilleures conditions. En particulier, la signalisation du chenal et le service d'avertisseurs incomberont aux Etats riverains. »
8. L'article 39, paragraphe 1, est rédigé comme suit :
 

« La Commission de la Moselle, créée par les Etats contractants, est composée de délégués provenant de chacun des trois Etats riverains. »
9. L'article 40, paragraphe 1, point a), est supprimé.
10. L'article 41, paragraphe 2, 1ère phrase, est rédigé comme suit :
 

« Le Président de la Commission sera élu pour deux ans, à la majorité des voix des délégués, et parmi eux. »

11. Die Artikel 45 bis 52 werden aufgehoben.

12. Artikel 53 wird wie folgt gefasst:

„Die Französische Republik wird die Wasserstraße zwischen Diedenhofen und Metz für den Schiffsverkehr in gutem Zustand unterhalten, mit einem Tiefgang und einer Durchfahrthöhe, die denjenigen entsprechen, die auf dem Rest der Mosel unterhalb von Diedenhofen gelten.“

13. Artikel 54 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Bau der Wasserkraftanlagen und die Ausnutzung der Wasserkraft der Mosel bleiben jedem Vertragsstaat auf seinem Gebiet vorbehalten.

(2) Die Vertragsstaaten sorgen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich dafür, dass keine Maßnahme getroffen wird, die die Erzeugung der Wasserkraft erheblich beeinträchtigen würde, insbesondere dafür, dass Wasser der Mosel oder ihrer Nebenflüsse nicht in ein anderes Abflussgebiet geleitet wird.“

14. Artikel 60 wird aufgehoben.

#### *Artikel II*

Dieses Protokoll wird ergänzt durch eine Vereinbarung zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und des Großherzogtums Luxemburg über einen finanziellen Ausgleich zugunsten der Gesellschaft Voies Navigables de France (Anlage).

#### *Artikel III*

Dieses Protokoll nebst seiner Anlage bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind gleichzeitig in Berlin auszutauschen.

#### *Artikel IV*

Dieses Protokoll nebst seiner Anlage tritt mit dem Tag des Austauschs der Ratifikationsurkunden, frühestens aber am 1. Juli 2025 in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

11. Les articles 45 à 52 sont supprimés.

12. L'article 53 est rédigé comme suit :

« La République française maintiendra en bon état la voie d'eau entre Thionville et Metz pour la navigation avec un tirant d'eau et un tirant d'air équivalent à celui applicable sur le reste de la Moselle en aval de Thionville. »

13. L'article 54 est rédigé comme suit :

« (1) La construction des centrales et l'utilisation de l'énergie hydro-électrique de la Moselle sont réservées à chacun des Etats contractants sur son territoire.

(2) Les Etats contractants feront le nécessaire, chacun en ce qui le concerne, pour qu'aucune mesure ne soit prise qui porte atteinte de manière significative à la production de l'énergie hydroélectrique et notamment à ce que les eaux de la Moselle et de ses affluents ne soient pas détournées vers un autre bassin fluvial. »

14. L'article 60 est supprimé.

#### *Article II*

Le présent protocole est complété par un accord entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg relatif à une compensation financière à verser à Voies Navigables de France (annexe).

#### *Article III*

Le présent protocole et son annexe sont soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront échangés le même jour à Berlin.

#### *Article IV*

Le présent protocole et son annexe entreront en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification, mais au plus tôt le 1<sup>er</sup> juillet 2025.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole.

GESCHEHEN zu Schengen am 18. September 2023 in drei Urschriften, jede in französischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FAIT à Schengen, le 18 septembre 2023 en trois exemplaires, chacun en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

*Für die Bundesrepublik Deutschland:*

*Pour la République fédérale d'Allemagne :*

*Für die Französische Republik:*

*Pour la République française :*

*Für das Großherzogtum Luxemburg:*

*Pour le Grand-Duché de Luxembourg :*

\*

#### ANLAGE

\*

#### ANNEXE

Vereinbarung zwischen  
den Regierungen  
der Bundesrepublik Deutschland,  
der Französischen Republik und  
des Großherzogtums Luxemburg  
über einen finanziellen Ausgleich  
zugunsten der Gesellschaft „Voies Navigables de France“

\*

Accord entre  
les gouvernements de  
la République fédérale d'Allemagne,  
la République française et  
du Grand-Duché de Luxembourg  
relatif à une compensation financière  
à Voies Navigables de France

*Die Regierungen  
der Bundesrepublik Deutschland,  
der Französischen Republik und  
des Großherzogtums Luxemburg –*

*Les Gouvernements de  
la République fédérale d'Allemagne,  
de la République française et  
du Grand-Duché de Luxembourg,*

aufbauend auf die „Gemeinsame Absichtserklärung vom 2. November 2020 zur Frage der Bilanzbereinigung der Internationalen Mosel-Gesellschaft“ (im Folgenden: IMG), mit der sie ihren Willen bekundet haben, für die Auflösung der IMG bis zum 31. Dezember 2025 auf die vertragsstaatlichen Forderungen gegen sie zu verzichten,

Dans le prolongement de la « Déclaration d'intention conjointe signée le 2 novembre 2020 sur la question de l'apurement du bilan de la Société Internationale de la Moselle » (ci-après la SIM), par laquelle ils ont fait part de leur volonté de procéder à l'abandon des créances des Etats contractants à l'encontre de la SIM, afin de parvenir à la dissolution de cette dernière d'ici le 31 décembre 2025,

in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang die im Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (im Folgenden: Moselvertrag) enthaltenen Bestimmungen über die Internationale Mosel Gesellschaft und die Schifffahrtsabgaben aufgehoben werden,

mit dem Ziel, den damit verbundenen Einnahmeausfällen auf Seiten der Gesellschaft Voies Navigables de France als Betreiberin des französischen Abschnitts der internationalen Mosel Rechnung zu tragen –,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

#### *Artikel I*

##### ***Gegenstand der Vereinbarung***

Mit dieser Vereinbarung sollen die Modalitäten der Ausgleichszahlung an die Gesellschaft Voies Navigables de France (im Folgenden: VNF) zur Abgeltung der mit der beabsichtigten Abschaffung der Schifffahrtsabgaben verbundenen Einnahmeausfälle festgelegt werden.

#### *Artikel 2*

##### ***Überweisung der Schifffahrtsabgaben an VNF***

Die Bundesrepublik Deutschland und das Großherzogtum Luxemburg überweisen die im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 30. Juni 2025 von der IMG erhaltenen Schifffahrtsabgaben abzüglich der in Artikel 19 Absatz 1 Buchstaben a und b des Moselvertrags genannten Kosten volumfänglich an die auf Rechnung der Französischen Republik handelnde VNF. Die Überweisung der Schifffahrtsabgaben an VNF erfolgt im Laufe des letzten Halbjahrs 2025.

#### *Artikel 3*

##### ***Einvernehmliche Auflösung der IMG***

Die Vertragsstaaten streben an, die IMG frühestens zum 1. Juli 2025 und spätestens zum 31. Dezember 2025 einvernehmlich durch Gesellschafterbeschluss aufzulösen.

Versäumt ein Vertragsstaat einen zur einvernehmlichen Auflösung der IMG erforderlichen Schritt, hat er die anderen Vertragsstaaten schadlos zu stellen.

Considérant que dans cette perspective seront abrogées les dispositions relatives à la Société internationale de la Moselle et au régime des péages, qui figurent dans la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg concernant la canalisation de la Moselle (ci-après la Convention de la Moselle),

Afin de prendre en compte la perte des péages qui en résultera pour Voies Navigables de France, exploitant de la partie française de la Moselle internationale,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

#### *Article I*

##### ***Objet de l'accord***

Le présent Accord a pour objet de fixer les modalités de la compensation versée à Voies Navigables de France (ci-après VNF) pour la perte des recettes de péages résultant de l'abrogation prévue de ces derniers.

#### *Article 2*

##### ***Remise des péages à VNF***

La République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg transféreront à VNF, agissant pour le compte de la République française, la totalité des péages qu'ils auront perçus de la SIM entre le 1er janvier 2023 et le 30 juin 2025, déduction faite des frais mentionnés aux points a) et b) du paragraphe 1 de l'article 19 de la Convention de la Moselle. Le versement des péages à VNF interviendra dans le courant du dernier semestre 2025.

#### *Article 3*

##### ***Dissolution à l'amiable de la SIM***

Les Etats contractants prévoient de dissoudre à l'amiable la SIM par la voie d'une décision de l'assemblée générale des actionnaires au plus tôt le 1<sup>er</sup> juillet 2025 et au plus tard le 31 décembre 2025.

Si un Etat contractant omet de prendre une mesure nécessaire à la dissolution à l'amiable de la SIM, il doit indemniser les autres Etats contractants.

Die Vertragsstaaten erlassen jeweils ihre an die IMG ausgereichten Darlehen, einschließlich Zinsansprüchen. Sie verzichten ferner auf die Rückzahlung ihres jeweiligen Anteils am Stammkapital einschließlich Zinsansprüchen. Spätestens im Rahmen der Liquidierung der IMG werden alle Forderungen der Vertragsstaaten und ihrer nachgeordneten Organisationen gegen die IMG aufgehoben.

Die Vertragsstaaten verzichten ausdrücklich darauf, während der Zeit der Veröffentlichung des Beschlusses über die einvernehmliche Auflösung der IMG im Bundesanzeiger Ansprüche gegen die IMG geltend zu machen oder vorbringen zu lassen.

#### *Artikel 4* **Auflösungskosten**

Zu den Verwaltungskosten der IMG zählen auch deren Auflösungskosten. Der IMG wird gestattet, vor Überweisung der letzten Schiffsabgaben an die Vertragsstaaten einen zu ihrer Abwicklung erforderlichen Betrag sowie die Verwaltungskosten bis zu ihrer Löschung im Handelsregister einzubehalten. Den nach Abwicklung verbleibenden Rest überweist die IMG an VNF.

Les Etats contractants renoncent chacun aux prêts qu'ils ont accordés à la SIM, y compris les intérêts dus. Ils renoncent également au remboursement de leur part respective dans le capital social y compris les intérêts dus. Au plus tard lors de la liquidation de la SIM, toutes les créances des Etats contractants et de leurs établissements publics sur la SIM sont annulées.

Les Etats contractants renoncent expressément à présenter ou à faire présenter dans le « Bundesanzeiger » une quelconque créance à l'égard de la SIM pendant la période de la publication de la décision de la dissolution à l'amiable de la SIM.

#### *Article 4* **Frais de dissolution**

Les frais de fonctionnement de la SIM comprennent également les frais de sa dissolution. La SIM est autorisée à retenir, avant le transfert des derniers péages aux Etats contractants, un montant qui sera nécessaire pour sa liquidation ainsi que les frais de fonctionnement jusqu'à sa radiation du registre du commerce et des sociétés. Le restant après la liquidation sera transféré par la SIM à VNF.

\*



## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable : Le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou amendement : Avant-projet de loi portant approbation du quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

### 1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation  
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi ne concerne pas directement ou indirectement les sujets.

### 2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation  
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi concerne indirectement les sujets d'une population d'une population en bonne santé en promouvant la mobilité la moins nocive pour l'environnement

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation  
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi ne concerne pas directement ou indirectement les sujets.

#### 4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation  
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi par le fait de rendre moins cher le transport par la voie d'eau rend plus résilient l'économie luxembourgeoise.

#### 5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation  
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi ne concerne pas directement ou indirectement les sujets.

Bruit: Le plan national climat et énergie (PNEC) fixe la promotion des transports en commun, de la mobilité douce et des alternatives durables aux moteurs à combustion.

Le transport fluvial réduit l'impact du bruit sur l'environnement par rapport à des transports en camions, trains ou toute autre mode de transport plus bruyant.

#### 6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation  
Documentation

☒ Oui ☐ Non

La navigation reste le mode de transport le plus respectueux en matière de ressources et de protection de l'environnement. Pour le transport de colis lourds, la navigation nécessite en moyenne 67 % moins d'énergie que le transport par camions et 35 % de moins que le rail.

Egalement en terme d'émissions de CO<sub>2</sub>, la navigation fluviale se trouve à la première place. Il ressort qu'un camion produit 164 grammes de CO<sub>2</sub> pour chaque tonne kilomètre, le rail en produit 48,1 et la navigation fluviale seulement 33,4 grammes de CO<sub>2</sub>.

Le transport fluvial réduit l'impact sécurité par rapport à des transports en camions, trains ou toute autre mode de transport ayant un taux d'accident plus élevé.

Le transport fluvial réduit l'impact "congestion" par rapport à des transports alternatifs en camions.

#### 7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation  
Documentation

☒ Oui ☐ Non

La Moselle a les capacités nécessaire pour assurer une utilisation plus efficace sans devoir apporter des modifications supplémentaires à l'environnement.

#### 8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation  
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi ne concerne pas directement ou indirectement les sujets.

#### 9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation  
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi ne concerne pas directement ou indirectement les sujets.

### 10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation  
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi par une mesure de détaxation envisagée du mode de transport le plus écologique en termes d'émissions par tonne/kilomètre est l'incitatif dont a besoin ce mode de transport vu les désavantages tel que la lenteur du transport, le chemin plus long, les coûts supplémentaires liés au changement de mode (du camion /train vers la barge)

### Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

**COPIES NOTES VERBALES  
ALLEMAGNE ET FRANCE**

DIE BOTSCHAFTERIN  
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Luxemburg, 18. September 2023

Ich beehre mich,  
für die Bundesrepublik Deutschland

im Zusammenhang mit der heutigen

Unterzeichnung des Vierten Protokolls zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel

gegenüber der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg folgende Erklärung abzugeben:

Der Beschluss der Moselkommission von 2008 über Unterhaltung, Erneuerung und Betrieb der Anlagen und der Fahrinne der Schleuse Schengen-Apach (MK-I-08-5.1) wird durch das oben genannte Protokoll nicht berührt.

gegenüber dem Großherzogtum Luxemburg folgende Erklärung abzugeben:

1. Das Abkommen von 1976 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über Unterhaltung, Erneuerung und Betrieb der gemeinsamen Strecke des Mosellaufs;
2. Der Grenzvertrag vom 26. Juni 1816 (insbesondere Artikel 27); werden durch das oben genannte Protokoll nicht berührt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, und Sie, Herr Botschafter, den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

*Dr. Heike Renate PEITSCH*

\*

**Direction de l'Union Européenne  
Sous-direction de l'Allemagne  
et de l'Europe Alpine et Adriatique**

**Note verbale**

Le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères présente ses compliments à l'ambassade du Grand-Duché de Luxembourg en France et a l'honneur de lui faire savoir que le quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 ne sera pas de nature à changer la décision de la Commission de la Moselle de 2008 concernant l'entretien, le renouvellement et l'exploitation des ouvrages et du chenal navigable Apach-Schengen (CM-I-08-5.1).

La République française saisit cette occasion pour renouveler à l'ambassade du Grand-Duché de Luxembourg en France les assurances de sa haute considération.

Paris, le 13 septembre 2023

Ambassade du Grand-Duché de Luxembourg en France  
33, avenue Rapp  
75 007 Paris