

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 4 juillet 2024

Ordre du jour :

1. 8347 **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**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis

2. Divers

*

Présents : Mme Diane Adehm remplaçant M. Félix Eischen, Mme Barbara Agostino remplaçant Mme Mandy Minella, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Charel Weiler, M. Marc Lies, M. Meris Sehovic

Mme Félicie Weycker, M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Pitt Sietzen, du groupe parlementaire DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Goergen

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8347 **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

À titre liminaire, Monsieur Gusty Graas (DP) est désigné rapporteur du projet de loi à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8347⁰.

Le présent projet de loi vise à approuver le quatrième Protocole modifiant la Convention du 27 octobre 1956 entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg concernant la canalisation de la Moselle, signé à Schengen, le 18 septembre 2023.

Cet accord trilatéral, désigné encore comme « Convention de la Moselle », a fixé les conditions d'exécution des travaux de canalisation et de l'aménagement de la Moselle, de leur financement par le biais d'un régime de péage commun et a mis en place le régime juridique de navigation à respecter par les trois États riverains et dont la mise en œuvre de même que le contrôle ont été confiés à la « Commission de la Moselle », une institution internationale créée en 1962.

Sur la base du constat que les opérations de canalisation ont été pleinement réalisées et que les péages perçus ne suffisent plus à couvrir les frais de fonctionnement ni le remboursement des emprunts de la Société internationale de la Moselle aux États associés et dans la perspective de la gratuité de la navigation fluviale favorisant un transport écologique plus attractif voire compétitif, la conclusion a pu être tirée que les dispositions initiales de la Convention sur la construction des infrastructures et leur financement sont devenues obsolètes. Les États signataires ont décidé, en vue de rendre la navigation fluviale gratuite sur la Moselle internationale, de supprimer les articles dépassés, y compris ceux relatifs aux péages internationaux.

Ce protocole supprimera toutes les dispositions relatives à la Société internationale de la Moselle et au régime des péages, tout en définissant, dans une annexe, les modalités organisationnelles et financières de la dissolution de la Société. Le programme de coalition luxembourgeois de 2018 à 2023 avait déjà prévu un soutien à l'abrogation des péages, ce que le Luxembourg concrétise en renonçant à sa quote-part des péages entre le 1^{er} janvier 2023 et le 30 juin 2025.

Le protocole mettra ainsi fin à une société de droit allemand dont les créances historiques sont irrécouvrables en raison des règles de 1956 qui prévoyaient, grâce aux péages payés par les bateliers, de couvrir les frais de construction de la canalisation, d'exploitation des barrages-écluses, d'entretien de la voie d'eau, ainsi que d'indemniser le capital et les prêts consentis par les États avec des taux d'intérêt de 5% à 5,5% par an, générant des montants considérables. Ce quatrième Protocole a été signé le 18 septembre 2023 à Schengen (Luxembourg) par des représentants mandatés de l'Allemagne, de la France et du Luxembourg. Lors des travaux préparatoires, les gestionnaires de la Société internationale de la Moselle ont été consultés pour identifier les étapes nécessaires à sa dissolution ordonnée.

L'abrogation des péages prévue par ce protocole constitue une avancée significative pour le « Green Deal européen », favorisant la décarbonation des transports et visant à augmenter d'au moins 25% le volume du transport fluvial d'ici 2030 et de 50% d'ici 2050. En 2021, la quote-part du transport fluvial au Luxembourg représentait environ 8% du volume total des marchandises (Eurostat). La navigation est en effet le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, consommant en moyenne 67% moins d'énergie que les camions et 35% de moins que le rail pour les colis lourds. De plus, elle émet seulement 33,4 grammes de CO₂ par tonne kilomètre, contre 48,1 pour le rail et 164 pour le transport routier.

En plus de renforcer la compétitivité du transport fluvial pour les marchandises et de bénéficier à l'industrie, notamment sidérurgique, de la Grande Région, l'abrogation des péages profitera également au tourisme mosellan, car les bateaux à passagers et hôtels flottants ne seront plus assujettis aux péages actuellement basés sur leur capacité de passagers ou le nombre de lits entre Thionville et Coblenze.

La commission procède à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 21 mai 2024, ainsi que de l'avis de la Chambre de Commerce du 7 février 2024.

À titre liminaire, la Haute Corporation rappelle que dans son avis du 24 décembre 1956, il avait exigé l'approbation de la Convention par une loi prise à la majorité qualifiée, ceci sur la base que la Commission de la Moselle constitue une institution de droit international et que le comité d'appel de celle-ci constitue une juridiction étrangère auxquels des droits de souveraineté avaient été délégués. Dans la mesure où la dévolution des pouvoirs à la Commission de la Moselle ne se trouve pas affectée par le quatrième protocole, le Conseil d'État précise que la loi d'approbation peut suivre la procédure législative ordinaire.

Le texte quant au fond n'appelle pas d'observations de la part de la Haute Corporation.

Concernant le texte quant à la forme, le Conseil d'État constate, concernant l'intitulé, que ce dernier n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

Pour ce qui est de l'article unique, la Haute Corporation relève que les termes « **Art. 1^{er}.** » sont à supprimer.

Concernant la formule de promulgation, cette dernière est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

Pour ce qui est de l'annexe, le Conseil d'État souligne que le texte du protocole à soumettre à l'approbation du législateur doit suivre immédiatement le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « ANNEXE ».

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Pour ce qui est de l'avis de la Chambre de Commerce, cette dernière salue la suppression des péages de navigation sur la Moselle au 1^{er} juillet 2025, alors qu'une telle décision ne pourra que renforcer l'attractivité du transport fluvial,

lequel reste de loin le plus efficient en termes de potentiel de réduction d'émissions de CO₂.

La Chambre de Commerce espère encore dans son avis que la renonciation aux recettes de péages n'aura pas pour conséquence une diminution des investissements d'entretien et de modernisation des infrastructures de la Moselle canalisée, lesquels sont indispensables au développement du transport fluvial.

Finalement, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous rubrique.

La commission parlementaire en prend note.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame la Présidente Corinne Cahen (DP) souhaite savoir si un plan ou un budget est prévu par le gouvernement dans ce contexte afin de continuer à financer la structure et de garantir que la renonciation aux recettes de péages n'aura pas pour conséquence une diminution des investissements d'entretien et de modernisation des infrastructures de la Moselle canalisée, question également soulevée par la Chambre de Commerce.

Il est précisé qu'il s'agit d'un financement en cours à partir du budget. Le financement se poursuit comme auparavant, mais il n'y a plus de recettes qui rentrent. Cette situation est compensée par l'accord conclu avec l'Allemagne et est dûment intégrée dans les propositions budgétaires.

Chaque année, environ 5 000 navires traversent la Moselle. Monsieur le rapporteur Gusty Graas souhaite savoir si, avec la mise en œuvre de ce projet, le trafic fluvial sur la Moselle va augmenter et, le cas échéant, si les infrastructures sont suffisantes pour y faire face. Concernant les bateaux de tourisme, Monsieur Graas se souvient d'un projet datant de quelques années visant à élargir la zone entre l'écluse de Stadtbredimus et Hëttermillen pour permettre aux bateaux de tourisme de faire demi-tour. Il se demande si ce projet est toujours d'actualité.

Il est précisé qu'actuellement, le trafic sur la Moselle est malheureusement inférieur aux prévisions, ce qui réduit la pression sur les infrastructures. Il est probable que la baisse des péages entraînera une augmentation du trafic, mais cela dépend également d'autres facteurs, notamment de la capacité des entreprises habituées au transport routier à adopter le transport fluvial. Dans ce contexte, la Journée de la navigation intérieure a eu lieu la semaine dernière afin de promouvoir le transport multimodal. On espère un effet bénéfique de ce projet, mais aucune garantie ne peut être donnée à ce stade. En cas d'augmentation du trafic, la commission parlementaire est informée que quatre projets d'écluses sont en cours, dont deux déjà opérationnels. Il est également prévu de construire des quais à Remich pour les bateaux de passagers afin d'augmenter la capacité. Finalement, la commission est encore informée qu'à Mertert, des navires pouvant atteindre 135 mètres de long peuvent faire demi-tour, l'autre projet d'élargissement – mentionné par Monsieur Graas - n'a malheureusement pas pu être retenu pour des raisons géologiques.

Monsieur le député Emile Eicher (CSV) souhaite savoir si les navires porte-conteneurs ne sont pas rentables, notamment la question est de savoir si le marché est insuffisant ou si les contraintes sont trop élevées. Il est précisé que

l'année dernière, 15 000 navires porte-conteneurs ont été enregistrés, contre 20 000 l'année précédente : il y a des fluctuations importantes d'une année à l'autre. Il y a dix ans, aucun conteneur n'était transporté sur la Moselle. Par conséquent, avoir atteint le chiffre de 15 000 est significatif. Des discussions sont en cours avec le secteur pour augmenter le transport de conteneurs sur la Moselle, en raison des avantages qu'ils présentent. Dans ce contexte, il est souligné que les infrastructures nécessaires sont disponibles à Mertert.

En ce qui concerne le partage des coûts liés à la Moselle, ceux-ci seront à l'avenir répartis à 50% entre l'Allemagne et le Luxembourg. Monsieur le député Jeff Engelen (ADR) souhaite savoir si des procédures sont déjà en place à ce sujet.

La commission parlementaire est dans ce contexte informée qu'à partir du 1^{er} juillet 2025, la répartition sera effective et budgétisée dans les deux pays, avec une collaboration continue. Des comités se réunissent régulièrement dans ce contexte.

Il est retenu que le projet de rapport est à préparer pour septembre.

2. Divers

La commission parlementaire est informée qu'une réunion de commission parlementaire est planifiée, pour le 1^{er} octobre 2024, à 10h00 et qu'une réunion jointe avec la Commission des Pétitions est prévue pour le 10 octobre 2024, à 10h00, concernant la pétition publique numéro 3111 (« Non à la fermeture de la route entre Rédange et Belvaux »).

Procès-verbal approuvé et certifié exact