



## La Moselle, voie d'eau internationale : le particularisme juridique

La Moselle est une rivière qui prend sa source au col de Bussang dans les Vosges et forme en quittant la France, à Apach, une partie de la frontière germano-luxembourgeoise. Elle est le principal affluent du Rhin qu'elle rencontre à Coblence en Allemagne. La Moselle a une longueur de 520 km, dont 278 km se situent en France.

Sur le territoire français, c'est Voies Navigables de France (VNF), établissement public à qui l'Etat a confié la gestion, l'entretien et le développement de son domaine public fluvial, qui s'efforce de valoriser cette voie d'eau, ouverte à tous. En effet, de la navigation commerciale au tourisme de plaisance, en passant par la chasse au gibier d'eau, la pêche ou même la production d'énergie provenant de la force hydraulique, la Moselle offre une multitude d'activités. Le service de la navigation du Nord-Est assure principalement quant à lui, pour le compte de l'Etat, la police de la navigation (contrôle des bateaux, délivrance des certificats de capacité et des permis de naviguer, autorisations de manifestations sur l'eau).



La Moselle à Sierck-les-Bains (Crédits photo : Groupe BLE Lorraine)

Ce n'est qu'après 1945 que les pays riverains de la Moselle comprirent tout l'intérêt de l'aménagement de cette voie d'eau, permettant ainsi de créer une liaison fluviale à grand gabarit et un raccordement direct de la Lorraine au Rhin, à la Ruhr et aux ports de la Mer du Nord. C'est dans ce contexte que la Moselle a été canalisée, conformément à la Convention du 27 octobre 1956 entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg. Elle a été solennellement

ouverte à la navigation internationale par les chefs d'Etat de ces trois pays le 26 mai 1964. Dans les années qui suivirent, la France continua l'aménagement du cours supérieur de la Moselle, d'abord jusqu'à Pagny (1969), puis Frouard (1972) et enfin Neuves-Maisons (1979).

Pour résumer, la Moselle constitue entre Neuves-Maisons et Coblenche une voie d'eau navigable à grand gabarit de 394 km, dont 152 km en territoire français. Seule la partie de Metz à Coblenche est soumise à un régime international de navigation. Le texte qui s'applique est la Convention de 1956, modifiée par les protocoles des 28 novembre 1974, 21 juin 1983 et 12 mai 1987. Concernant son contenu et les principes posés, la Convention de la Moselle s'appuie essentiellement sur le régime international du Rhin.

Le particularisme de la Moselle, cours d'eau international peut être étudié en deux points : les institutions compétentes en matière de navigation mosellane internationale et la réglementation de la navigation fluviale sur la Moselle.

### **I). Les institutions compétentes en matière de navigation mosellane internationale.**

Ces institutions sont au nombre de deux. Elles ont été créées conformément à la Convention de 1956 et elles se situent à Trèves. Elles agissent en étroite collaboration avec les services nationaux de navigation.

#### **a). La Société Internationale de la Moselle.**

C'est une société dont le régime est soumis aux dispositions de la loi allemande relatives aux sociétés à responsabilité limitée, pour autant qu'il n'en soit pas décidé autrement dans la Convention de la Moselle elle-même ou dans les statuts de la Société. Ses associés sont les trois états riverains. Elle a pour mission de gérer le financement de l'aménagement de la Moselle entre Thionville et Coblenche (la section Thionville-Metz étant prise en charge par l'Etat français). Elle s'occupe notamment de la perception et de la répartition des péages de circulation des marchandises et des passagers, ainsi que des droits d'éclusage, institués pour couvrir les coûts inhérents à la canalisation. A noter que pour les voies navigables intérieures, il existe aussi des péages qui ne sont pas des taxes mais un droit d'usage du réseau fluvial géré par VNF. De même, si le régime international de la Moselle se situe sur le tronçon « Metz-Coblenche », les péages internationaux ne s'appliquent que de « Thionville à Coblenche ».

#### **b). La Commission de la Moselle.**

C'est une institution internationale tripartite (France, Allemagne, Luxembourg) dont le rôle est de faire appliquer les principes de la navigation internationale sur la Moselle. Les compétences de la Commission sont nombreuses, elles s'exercent en matière d'extension des dispositions applicables sur le Rhin à la Moselle en tenant compte des particularités de celle-ci, de fixation des péages, de respect de la liberté de la navigation. Elle vérifie si tous les projets de construction sur la Moselle sont compatibles avec les intérêts de la navigation. Dans le domaine de l'entretien et de l'aménagement de la Moselle, elle remplit de façon plus large des fonctions de coordination, de contrôle et de recommandations. Elle est également une juridiction d'appel par l'intermédiaire de son Comité d'appel. Les études préparatoires à la prise de décision de la Commission sont faites par des comités d'experts et par leurs groupes de travail. Les décisions sont prises à l'unanimité. Chaque Etat doit ensuite mettre en vigueur et publier, selon sa procédure nationale, les réglementations communes qui ont été adoptées par la Commission.

## **II). La réglementation de la navigation fluviale sur la Moselle.**

La navigation sur la section française de la Moselle est soumise à un régime particulier. Certaines règles proviennent du droit international public, d'autres du droit privé français.

### **a). Le régime international.**

Il est applicable sur le tronçon « Metz-Coblence » et concerne les transports trans-frontières sur la Moselle. Le régime international de la navigation sur la Moselle est indépendant de celui en vigueur sur le Rhin et est fondé sur la Convention du 27 octobre 1956 relative à l'aménagement de cette voie d'eau. Il est prévu, dans son Chapitre V, que pour certains domaines (entre autres : dispositions relatives à la police, à la sécurité sociale, à la visite des bateaux, au minimum d'équipage, etc.), les prescriptions relatives au trafic international sur le Rhin soient appliquées *mutatis mutandis* sur la Moselle. Toutes les modifications apportées aux dispositions rhénanes après le 1<sup>er</sup> janvier 1956 et ayant trait à ces matières ne peuvent être appliquées sur la Moselle qu'avec l'accord de la Commission de la Moselle.

Les principes généraux sont les suivants :

- navigation libre pour les bâtiments de toutes les nations à condition de se conformer aux stipulations contenues dans la Convention (notamment pour les péages), aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale (en matière de police de la navigation par exemple), ainsi qu'aux dispositions que les Etats contractants pourraient être amenés à prendre d'un commun accord.
- égalité de traitement des bateaux avec mise à disposition pour tous les navigateurs, des ports et des installations de manutention publics.
- mise en place de tribunaux compétents pour examiner les affaires civiles et pénales concernant la navigation. Ces litiges sont donc soustraits aux juridictions ordinaires. Sur la partie française, c'est-à-dire de Metz à la frontière, c'est le tribunal d'instance de Thionville qui est juge du 1<sup>er</sup> degré. L'appel est porté soit devant la Cour d'appel de Colmar, soit devant le Comité d'appel de la Commission de la Moselle à Trèves. Aucun recours en cassation n'est possible. Concernant le fond du droit, ce sont les dispositions internationales que les tribunaux sont tenus d'appliquer. A défaut, chaque juridiction fait valoir son droit national. Ce principe n'est d'ailleurs pas aisé à mettre en oeuvre en Moselle et en Alsace, dans la mesure où il existe encore des lois locales propres aux trois départements de l'Est.

### **b). Le droit privé.**

La loi allemande du 15 juin 1895 « sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure » connue sous le titre de *Binnenschiffahrtsgesetz*, ainsi que certaines règles locales en matière de responsabilité civile continuent à s'appliquer en Alsace-Moselle. La loi de 1895 est un véritable code de la navigation reposant sur des principes analogues à ceux du droit maritime. Elle règle les privilèges sur les navires, le contrat d'équipage, les droits du capitaine, la responsabilité de l'armateur qui est limitée à la fortune flottante, le remorquage, l'assistance ou encore les avaries communes. Mais l'intérêt essentiel de la loi réside dans ses dispositions relatives à la responsabilité. En effet, si en matière de navigation intérieure, le transporteur est responsable de l'exécution du transport (toute exonération de responsabilité étant impossible en vertu du code de commerce), cela est différent en matière de navigation rhénane et mosellane, où les clauses de non-responsabilité du transporteur sont valables. Cette exonération ne lèse pas les expéditeurs car le prix global de transport est bas. Ceux-ci se garantissent en contrepartie en concluant une assurance.

Depuis le jour de son ouverture à la navigation à grand gabarit, qui permet la navigation des bateaux de 1 500 tonnes et des convois poussés d'environ 3 500 tonnes de port en lourd, le trafic sur la Moselle aménagée a considérablement cru. En 1970, il a atteint pour la première fois le volume de 10 millions de tonnes. L'essor conjoncturel de la métallurgie et de l'industrie de construction, ainsi que le trafic supplémentaire consécutif à l'ouverture de la Sarre le 28 octobre 1987, ont entraîné une augmentation soudaine du fret sur la Moselle qui s'est élevé à 14,5 millions de tonnes en 1988. Depuis 1989, le volume des marchandises transportées varie entre 15 et 16 millions de tonnes par an. Crise économique mondiale oblige, ces chiffres du trafic sont à la baisse depuis 2008 et tournent entre 12 et 13 millions de tonnes par an.

En France, si, à l'origine, la canalisation de la Moselle a essentiellement profité à la sidérurgie, elle apparaît aujourd'hui comme un vecteur majeur de l'exportation céréalière (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/10/18/lidee-dun-grand-port-lorrain-merge/>). Il semble en effet de plus en plus évident que le transport par voie d'eau constitue un complément indispensable aux infrastructures routières et ferroviaires.

**Bernard ZAHRA, Professeur de Droit en classe préparatoire à l'expertise comptable à Metz, pour le Groupe BLE Lorraine.**

M. ZAHRA est l'auteur d'un livre de référence sur les spécificités d'Alsace-Moselle : *A la découverte du Droit Local d'Alsace-Moselle* (Editions Fensch Vallée).

© Groupe BLE Lorraine – Tous droits réservés