



**PLENARSITZUNG VOM 3. DEZEMBER 2018
SÉANCE PLÉNIÈRE DU 3 DÉCEMBRE 2018**

**Aménagement de liaisons de transport transfrontalières
dans l'espace du Rhin supérieur entre l'Allemagne et la France**

Le Conseil Rhénan, réuni en assemblée plénière le 3 décembre 2018 et sur proposition de sa Commission Transports – Aménagement du territoire – Entraide en cas de catastrophe,

1. salue les diverses rencontres organisées récemment dans le Rhin supérieur, afin d'améliorer les liaisons de transport transfrontalières entre la France et l'Allemagne, dont la table ronde initiée par le ministre des transports du Bade-Wurtemberg, M. Winfried Hermann, qui s'est tenue le 10 septembre 2018 à Karlsruhe, ainsi que la conférence trinationale « Les transports dans la région du Rhin supérieur » organisée le 22 octobre dernier à Kandel ;
2. réaffirme son appui aux projets identifiés comme prioritaires par les partenaires du Rhin supérieur, visant à améliorer une mobilité transfrontalière respectueuse de l'environnement et devant être mis en œuvre rapidement ;
3. salue le fait que le ministère fédéral des transports ait reclassé en date du 6 novembre 2018 le tronçon à aménager entre Kehl et Appenweier dans les besoins prioritaires du Plan fédéral des voies de circulation et en appelle au Bund afin qu'il donne immédiatement mission à la société des chemins de fer (Deutsche Bahn) de planifier et de réaliser au moyen d'une courbe de raccordement sans

croisement cette infrastructure en affectant des moyens financiers nécessaires à cet effet.

4. s'exprime en faveur de la réactivation des anciennes liaisons ferroviaires entre Fribourg et Colmar comme aussi entre Karlsruhe - Rastatt et Haguenau - Obermodern. Dans le cas de ces liaisons franchissant le Rhin, il s'agit de combler des lacunes d'importance pour le réseau de transport européen dans l'espace du Rhin supérieur, ce qui permettrait en outre de créer une offre de mobilité plus respectueuse de l'environnement dans le domaine des transports transfrontaliers des personnes et du fret;

5. salue le fait que ces deux projets sont évoqués dans des documents politiques^{*}. Il faut citer d'une part la Déclaration de Hambach de l'année 2017 sur la coopération franco-allemande. Ces deux liaisons ferroviaires sont soutenues par le groupe de travail commun de l'Assemblée Nationale et du Bundestag allemand sur la révision du Traité de l'Élysée dans sa proposition d'un « paquet régions frontalières ». Et elles sont citées dans une nouvelle étude de la Commission Européenne de juin 2018 sur les *Missing Links* comme étant des projets à haut potentiel ;

6. salue le fait qu'une étude de faisabilité ait déjà été commandée pour la liaison Fribourg-Colmar qui nécessite la reconstruction du franchissement du Rhin à Vieux-Brisach, détruit au cours de la Deuxième Guerre mondiale ;

*Liens vers les documents:

http://www.eurodistrict.eu/sites/default/files/mediatheque/Hambacher%20Erkl%C3%A4rung_final.pdf – p.16

<https://www.bundestag.de/blob/556380/9c18c31dcaf20c9824a37fcb0d353c15/zweites-positionspapier-der-deutsch-franzoesischen-arbeitsgruppe-data.pdf> – p. 5

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders – Annexe 8

7. salue l'initiative du GECT Eurodistrict PAMINA qui a lancé une étude de faisabilité sur la réactivation de la ligne Karlsruhe -Rastatt –Haguenau - Saarbrücken et a déposé un pré-formulaire pour le financement de cette étude à hauteur de 600 000 € dans le cadre du programme INTERREGV Rhin supérieur ;
8. remercie le Bund et le Land du Bade-Wurtemberg pour leur participation aux coûts de l'étude de faisabilité Fribourg-Colmar et leur demande instamment de bien vouloir participer également aux coûts de l'étude de faisabilité Karlsruhe-Rastatt-Haguenau-Saarbrücken. Dans l'hypothèse d'un coût total d'env. 600 000 euros, la part allemande de cofinancement s'élèverait à env. 100 000 euros, sachant que la partie française prend en charge 200 000 euros et que 50% des coûts seraient couverts par des moyens du FEDER ;
9. estime que la liaison Fribourg-Colmar peut être un complément idéal à la nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport de sorte que de nouvelles voies de circulation trinationales sont possibles ;
10. rappelle la nécessité d'un soutien unanime et d'un engagement financier de l'ensemble des partenaires sur le dossier structurant de la nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport, dont les études d'avant-projet sommaire se terminent ;
11. se déclare en faveur du raccordement du parc industriel franco-allemand projeté après la fermeture prévue de la centrale nucléaire de Fessenheim à la liaison ferroviaire Fribourg-Colmar ;
12. reconnaît l'utilité de la mise en œuvre, dans un premier temps, d'un bus à Très Haut Niveau de Service entre Colmar et Fribourg et entre Haguenau et Rastatt pour répondre à court terme aux besoins de mobilité du quotidien dans l'attente de la réalisation du projet ferroviaire ;
13. appelle à la poursuite de la mobilisation franco-allemande concernant l'acquisition de matériels roulants pour les lignes ferroviaires transfrontalières ;

14. réitère sa demande de juin 2016 portant sur la finalisation de la branche Est du réseau LGV Rhin-Rhône entre Mulhouse et Dijon au sens d'une meilleure intégration de l'espace du Rhin supérieur dans le réseau de transport transeuropéen à haute vitesse et appelle le gouvernement français à assurer le financement de la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône dans le cadre de la loi LOM sur la politique de mobilité ;
15. s'exprime en faveur de ce que, indépendamment de projets d'infrastructure tels que le pont d'interconnexion demandé pour la circulation cycliste et piétonne entre Gerstheim et Schwanau, l'on ouvre d'autres flux de circulation de réalisation rapide en mettant en place des lignes transfrontalières de transports publics. Les liaisons en car entre Erstein (F) - Lahr (D), Offenburg (D) - Illkirch (F), Emmendingen (D) – Selestat (F) ou encore Gamsbsheim (F) - Rhinau (D) sont exemplaires à cet égard ;
16. s'exprime en faveur de la création dans la région du Rhin supérieur, parallèlement aux liaisons de transport ferroviaires, de franchissements du Rhin qui soient sûrs, commodes et rapides pour la circulation des piétons et des cyclistes, y compris des voies d'accès éventuellement nécessaires ;
17. attire l'attention sur le fait qu'une étude de l'année 2014 a établi qu'il manque des franchissements sûrs pour les piétons et les cyclistes entre Gamsbsheim et Lauterbourg. Avec l'aménagement actuel du franchissement piéton et cycliste entre Gamsbsheim (F) et Rheinau (D), le premier pas est accompli ;
18. Salue le fait que le Département du Bas-Rhin ait déposé un projet d'étude de faisabilité pour la réalisation d'un franchissement piéton/cycliste du Rhin à hauteur de Beinheim/Wintersdorf dans le cadre du programme INTERREG V Rhin supérieur, étude qui comprendra aussi une comparaison technique et financière avec la variante d'un franchissement à hauteur de Roppenheim /Iffezheim
19. s'exprime en faveur de la réalisation de la piste cyclable rapide prévue entre Offenburg - Kehl – Strasbourg ;

20. à l'intention de se saisir aussi du sujet des liaisons de transports dans l'espace frontalier jouxtant la Suisse dans une résolution en 2019 ;

Le Conseil Rhénan adresse la présente résolution :

- au Ministère fédéral des Transports et de l'Infrastructure numérique,
- au gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg
- au gouvernement du Land de Rhénanie-Palatinat
- au gouvernement de la République Française
- à la Région Grand Est
- aux Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin
- au Conseil fédéral de la Suisse (pour information)
- à la Conférence des gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest (pour information)
- à la Conférence du Rhin supérieur (pour information).