

**Prises de position du Gouvernement du Land de
Rhénanie-Palatinat concernant les
résolutions prises par le Conseil Rhénan
du 6 décembre 2024**

1. Contrôles aux frontières : le Rhin supérieur a besoin de frontières perméables *(Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat (MWVLW))*

Les relations économiques dans la région du Rhin supérieur se caractérisent par une étroite imbrication entre l'industrie, la recherche et la logistique, qui fait de cette région un site économique dynamique en Europe. La coopération transfrontalière favorise non seulement la croissance, mais aussi la création d'emplois et le renforcement de la compétitivité des pays impliqués.

Les régions profitent des échanges économiques notamment grâce au transfert de connaissances dans la recherche et le développement, à des projets d'infrastructure coordonnés (réseaux de transport et d'énergie), à la stabilisation du PIB régional dans la région du Rhin supérieur grâce à un taux très élevé de frontaliers (flux de navetteurs vers les régions voisines), mais surtout grâce à des acteurs économiques dynamiques qui favorisent la coopération transfrontalière entre les entreprises, ainsi que l'échange de biens et de services dans le commerce et l'artisanat sur le marché de la vente aux clients (particuliers).

La recherche et le développement jouent également un rôle important dans la région. Les universités et les instituts de recherche coopèrent au-delà des frontières nationales afin de développer des solutions innovantes et de promouvoir le transfert de technologies. Cette coopération contribue à la compétitivité des entreprises et renforce la base économique de la région. La proximité d'instituts de recherche innovants, tels que l'Institut Fraunhofer en Allemagne, l'Université de Strasbourg en France et la RPTU à Landau et Kaiserslautern, favorise le transfert de technologies, les réseaux scientifiques et le développement de nouveaux produits.

Infrastructures/transports :

Les infrastructures de transport sont un facteur clé des interdépendances économiques dans la région du Rhin supérieur. Le Rhin lui-même est une voie navigable importante, tandis qu'un réseau dense de routes et de voies ferrées assure la mobilité des biens et des personnes.

Les villes situées le long du Rhin, telles que Bâle, Fribourg en Br. et Strasbourg, sont des carrefours importants pour le commerce et la logistique.

Le volume total des transbordements dans les ports rhénans a fortement diminué entre 2018 et 2022, à l'exception des ports de Strasbourg, Karlsruhe et Rheinfelden. À Gernersheim, le chiffre d'affaires a baissé de 25 %, et à Wörth am Rhein, de 9,5 %. Les effets climatiques mondiaux liés aux périodes de crue et d'étiage ont également nécessité, ces dernières années, des adaptations répétées des chaînes d'approvisionnement afin de réduire la part du transport fluvial.

Industrie/commerce :

L'industrie est au cœur des relations économiques fortement imbriquées dans la région du Rhin supérieur. De nombreuses entreprises sont implantées dans la région du Rhin supérieur, elles sont actives dans des secteurs divers, notamment la chimie, la construction mécanique, l'industrie automobile et les technologies de l'information. Ces industries ont souvent une dimension internationale et travaillent en étroite collaboration avec des partenaires des pays voisins. L'échange de biens et de services est facilité par l'union douanière de l'Union européenne, qui simplifie les échanges commerciaux entre les pays. Les entreprises y voient d'autres avantages, tels que la promotion des innovations, la réduction des coûts et le renforcement de la compétitivité. Les coopérations sont souvent axées sur des projets spécifiques qui présentent des avantages économiques et technologiques évidents.

Parmi les coopérations et projets transfrontaliers actifs auxquels participe la Rhénanie-Palatinat, on peut citer :

Au niveau des grandes entreprises :

1. Daimler AG (Allemagne) et Peugeot S.A. (France) : coopération dans le domaine du développement et de la production de véhicules
2. BASF (Allemagne) et Solvay (Belgique/France) : coopération étroite dans l'industrie chimique, notamment dans le développement de produits chimiques durables et de matériaux respectueux de l'environnement

3. Entreprises de transports publics Freiburger Verkehrs AG (Allemagne) et CTS Eventim (France) : mise au point d'un système de billettique transfrontalier
4. Roche (Suisse) et BioMérieux (France) : coopération dans le domaine des technologies diagnostiques
5. KSB SE & Co. KGaA (Allemagne) et Saurer AG (Suisse) : coopération dans le domaine de la technologie des pompes et des solutions d'automatisation

Au niveau des petites et moyennes entreprises (PME)

1. Entreprises de construction Schmidt (Rhénanie-Palatinat) et Entreprise de Construction Dupont (France) : les entreprises coopèrent sur des projets de construction de logements communs et transfrontaliers afin de lutter contre la pénurie de logements dans la région. Volume de projet : env. 2 millions d'euros.
2. Entreprises de construction mécanique Müller Maschinenbau GmbH (Rhénanie-Palatinat) et Swiss Precision Engineering (Suisse) : coopération en vue du développement de machines de précision pour l'industrie automobile. Volume des projets : env. 1 million d'euros.
3. Prestataires de service IT TechSolutions (Rhénanie-Palatinat) et WebDev SARL (France) : développement d'une plateforme de commerce électronique transfrontalière. Volume de projet : estimé à 400 000 euros.
4. Domaines viticoles Weingut Dr. Bürklin-Wolf (Allemagne) et Domaine de la Ville de Colmar (France) : commercialisation commune de vins et mise au point de projets de tourisme viti-vinicole transfrontaliers. Volume de projet : estimé à 200 000 euros.
5. Cuisinistes Küchenstudio Schmitt (Rhénanie-Palatinat) et Cuisine Design (France) : Développement de designs de cuisine sur mesure pour le marché transfrontalier. Volume de projet : env. 150 000 d'euros.
6. Boulangeries Müller GmbH (Rhénanie-Palatinat) et Boulangerie Dupont (France) : développement de nouveaux produits de boulangerie et de stratégies de marketing communes pour la commercialisation transfrontalière. Volume de projet : env. 100 000 euros.

Coopération d'entreprises de plus petite taille

1. Concepteurs de logiciels Softwarehaus Innovatech, Mayence, et TechStart, Bâle (Suisse) : développement d'une solution logicielle pour l'industrie 4.0. Volume de projet : 600 000 euros.
2. Transformation de matières synthétiques : Kunststoffverarbeitung Müller, Ludwigshafen et Plastics Solutions, Strasbourg (France) : développement de nouveaux produits à base de plastique. Volume de projet : 350 000 euros.
3. Bioénergie Rheinland-Pfalz, Coblenz et *Energieagentur* Alsace, Strasbourg (France) : projets communs pour la promotion d'énergies renouvelables. Volume de projet : 300 000 euros.
4. Fabricants textiles Schneider, Pirmasens et Textilfabrik Dupont, Mulhouse (France) : développement de textiles durables. Volume de projet : 250 000 euros.
5. Boulangerie Bäckerei Schmidt, Worms et Pâtisserie Dupont, Colmar (France) : échange de recettes et de produits. Volume de projet : 80 000 euros.

L'économie du Land de Rhénanie-Palatinat profite ainsi, au-delà des frontières de la région trinationale, des contacts interdisciplinaires et des structures existantes. Ces PME sont souvent innovantes et contribuent à la diversification économique.

Réseaux d'entreprises et institutions

Il existe dans le Rhin supérieur une multitude de réseaux d'entreprises actifs qui favorisent la coopération économique entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Ces réseaux d'entreprises actifs dans la région du Rhin supérieur contribuent à promouvoir l'intégration économique de la région, à stimuler l'innovation et à renforcer la compétitivité des entreprises. Grâce à l'échange de connaissances et de ressources, les acteurs concernés peuvent relever ensemble les défis et saisir de nouvelles opportunités. Parmi les réseaux les plus importants :

1. Les chambres de commerce et d'industrie (CCI/IHK) :

Les chambres de commerce et d'industrie (CCI) des pays participants jouent un rôle important dans la mise en réseau des entreprises. Elles offrent des plateformes pour l'échange d'informations, l'organisation d'événements et le soutien aux activités commerciales transfrontalières.

2. L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau est un réseau transfrontalier pour les entreprises et les institutions de la région de Strasbourg (France) et de l'Ortenau (Allemagne).

Les axes prioritaires sont des domaines tels que les technologies environnementales et la mobilité, et intègrent ainsi le transfert de connaissances avec la RPTU sur le site de Landau.

3. Pôle de compétitivité pour la biotechnologie et les sciences de la vie dans le domaine de la biotechnologie et de la santé. Ces réseaux rassemblent des entreprises, des instituts de recherche et des cliniques afin de promouvoir l'innovation dans le domaine des technologies médicales et de l'industrie pharmaceutique.
4. Réseau d'innovation du Rhin supérieur : ce réseau encourage la coopération entre les entreprises et les instituts de recherche de la région. Il aide les start-ups et les entreprises établies à développer de nouveaux produits et services, en particulier dans les domaines des technologies numériques et du développement durable.
5. *Transnationales Netzwerk für KMU* : ce réseau soutient les petites et moyennes entreprises (PME) de la région en les aidant à conquérir des marchés internationaux et à établir des coopérations avec d'autres entreprises.
6. Le réseau Rhein-Neckar-Region Netzwerk regroupant des entreprises, des établissements d'enseignement et des universités de la région métropolitaine Rhin-Neckar afin de promouvoir l'échange d'idées et de technologies entre les régions, en particulier dans les domaines de la construction mécanique, de l'industrie automobile et des technologies de l'information.

Réduire la bureaucratie pour générer plus de commandes dans l'artisanat

Le nombre exact de commandes passées par des clients résidant en Alsace à des artisans implantés dans le Palatinat du Sud n'est pas précisé dans les données accessibles au public. Un réseau de conseil trinational destiné aux artisans et aux petites et moyennes entreprises (PME) aide les entreprises de la région du Rhin supérieur à mettre en place des services transfrontaliers.

La bureaucratie est considérée comme le principal obstacle à l'acceptation et à l'exécution des commandes dans la zone frontalière voisine, ce qui rend le travail transfrontalier très peu attrayant pour les entreprises artisanales de la région frontalière franco-allemande. Ces réglementations, qui s'appliquent en particulier dans le secteur de la construction et de l'artisanat, peuvent considérablement alourdir les tâches administratives et poser des défis aux petites entreprises. Elles concernent

essentiellement les déclarations et les attestations de sécurité sociale personnalisées, le respect des conditions tarifaires françaises différentes en matière de temps de travail (semaine de 35 heures, primes) et le salaire minimum. C'est pourquoi les chambres et associations réclament une réduction rigoureuse des obstacles bureaucratiques et une simplification des réglementations. Cela devrait permettre aux entreprises de travailler plus efficacement et de se concentrer sur leurs compétences clés.

Les entreprises artisanales françaises qui souhaitent s'implanter en Allemagne sont confrontées à divers obstacles bureaucratiques. Ceux-ci concernent notamment la reconnaissance des qualifications (brevet de maître artisan), l'inscription au registre des métiers et le respect de réglementations spécifiques.

Stabilisation économique grâce à la migration de main-d'œuvre qualifiée et de travailleurs

En 2022, la région du Rhin supérieur comptait 3,2 millions de personnes actives (sur leur lieu de travail). Un total de 99 487 travailleurs faisait la navette entre la région du Rhin supérieur et les pays voisins. Parmi eux, 61 % venaient d'Alsace et 38 % du Pays de Bade. Par rapport à 2012, le nombre de travailleurs frontaliers, ou navetteurs, a augmenté de 9 %. En 2022, 300 personnes actives du Palatinat du Sud se rendaient dans la région frontalière voisine, en Alsace, tandis que 2 500 travailleurs qualifiés alsaciens étaient employés dans des entreprises du Palatinat du Sud. Au cours de la même période, on dénombre 36 000 navetteurs originaires d'Alsace et autant originaires du Pays de Bade qui se rendent dans le nord-ouest de la Suisse, soit plus de 72 000 salariés au total, pour seulement 500 navetteurs Suisses qui se rendent en Allemagne ou en Alsace.

Les travailleurs alsaciens, en particulier, se rendent en grand nombre dans les régions frontalières voisines et représentent ainsi une part importante de la main-d'œuvre qualifiée de la région.

Problématique liée au renforcement des contrôles aux frontières dans les zones frontalières

Partant du principe que les contrôles renforcés aux frontières ont des répercussions directes sur le transport de marchandises, le service compétent en matière de commerce a consulté directement les acteurs économiques concernés du secteur alimentaire dans la région du Palatinat du Sud, tels que le groupe Edeka, Aldi, Wasgau et d'autres, qui ont tous nié l'existence de telles répercussions.

En principe, les contrôles aux frontières, qui sont également obligatoires dans l'ensemble du marché intérieur européen, restent pratiquement inchangés.

Toutefois, des répercussions évidentes sont observées sur les temps de trajet domicile-travail des travailleurs qualifiés, mais celles-ci ne peuvent être confirmées que par l'expérience et les rapports des médias. Des chiffres statistiquement valables ne sont attendus que l'année prochaine, avec un délai d'environ 12 à 18 mois.

Les contraintes bureaucratiques considérables, imposées dans le cadre de décisions nationales (par exemple, outre les contrôles aux frontières en période de pandémie, différentes restrictions de voyage), sont considérées comme le principal obstacle pour les entreprises de Rhénanie-Palatinat, en particulier dans le secteur industriel. Elles sont susceptibles d'avoir des répercussions considérables sur le recours à des travailleurs qualifiés dans les régions frontalières et ont eu, selon certains rapports, un impact sensible sur les entreprises internationales Daimler Truck AG sur le site de Wörth et John Deere, sur différents sites d'implantation dans le Land de Rhénanie-Palatinat.

2. Faire du Concours Eurovision à Bâle en 2025 une opportunité pour l'ensemble de la région du Rhin supérieur (*Ministère de la famille, des femmes de la culture et de l'intégration de Rhénanie-Palatinat (MFFKI), Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat (MWVLW)*)

La prise de position du Ministère de la famille, des femmes de la culture et de l'intégration de Rhénanie-Palatinat (MFFKI) est la suivante :

La diversité de la région du Rhin supérieur évoquée dans la résolution se reflète également dans le domaine culturel. Il existe ainsi de nombreuses coopérations transfrontalières entre acteurs culturels, qui se doivent d'être soutenues de manière continue.

L'organisation de l'ESC, qui s'accompagne d'un programme complet, peut contribuer à ce soutien en réunissant des acteurs culturels et des institutions culturelles des trois États de la région du Rhin supérieur lors de manifestations organisées en marge de cet événement de musique pop.

La prise de position du Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MWVLW) est la suivante :

Période/organisation :

L'Eurovision Song Contest (ESC) se déroulera à Bâle du 10 au 17 mai 2025. C'est la troisième fois que la Suisse accueille ce grand concours musical. Selon les informations fournies par le canton de Bâle-Ville, les coûts liés à l'organisation de l'ESC sont estimés à environ 37 millions de francs suisses. Cet événement offre en même temps une occasion unique à la ville et à la région de se présenter à un public de plusieurs millions de personnes. Selon le canton de Bâle-Ville, l'hôtellerie et la restauration, le commerce de détail et l'industrie culturelle sont les secteurs par excellence qui devraient bénéficier le plus de cet événement.

Enseignements tirés des précédentes éditions de l'ESC (Liverpool 2023) :

Les éditions précédentes de l'ESC, comme celle qui s'est tenue à Liverpool en 2023, ont attiré environ 470 000 visiteurs au total. Ces derniers ont dépensé environ 42 millions de livres sterling dans la ville, principalement pour la nourriture, les boissons et l'hébergement. Ceux qui n'étaient jamais venus à Liverpool avant l'ESC ont exprimé leur intérêt pour revenir au moins un week-end, accompagnés de leur famille et de leurs amis.

Retombées attendues pour Bâle et la région du Rhin supérieur :

Bâle et ses environs, en tant que lieu d'accueil de l'événement, peuvent s'attendre à des retombées similaires pour l'hôtellerie et le commerce de détail. Pour la région du Rhin supérieur, en revanche, les répercussions devraient rester relativement limitées. Tandis que les régions frontalières allemandes et françaises peuvent éventuellement bénéficier d'une augmentation du nombre de nuitées, de tels effets (directs) sont plutôt improbables pour la Rhénanie-Palatinat, notamment en raison de son éloignement géographique.

Perspectives :

Il reste à espérer que les visiteuses et les visiteurs qui auront découvert Bâle pendant le Concours Eurovision de la chanson et qui reviendront plus tard dans la région prolongeront leur séjour pour découvrir le Bade-Wurtemberg et la Rhénanie-Palatinat.

Conclusion :

- pas de retombées directes (mesurables) sur le développement du tourisme lié à l'ESC, mais .
- des retombées positives sur la région frontalière autour de Bâle, et
- un renforcement de la coopération transfrontalière.

3. Faciliter les projets ferroviaires transfrontaliers par davantage de concertation et d'harmonisation (*Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM), Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat (MWVLW)*)

La prise de position du Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM) est la suivante :

La résolution relative aux projets ferroviaires transfrontaliers mentionne deux points qui revêtent également une importance particulière pour la Rhénanie-Palatinat. D'une part, elle demande que les normes en matière de transport ferroviaire entre les deux pays (Allemagne et France) soient harmonisées et que des normes européennes soient mises en place afin de faciliter les projets futurs. D'autre part, elle demande l'harmonisation des normes, comme p. ex. en termes de connaissances linguistiques, afin de faciliter l'emploi transfrontalier des conductrices et des conducteurs de train. Cet aspect est particulièrement important dans le contexte de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

La Rhénanie-Palatinat considère également que ces points sont fondamentalement pertinents. Toutefois, si l'on considère seulement l'Allemagne et la France, et étant donné qu'il existe des franchissements de frontière dans le cadre des transports ferroviaires en commun également dans le Bade-Wurtemberg et en Sarre, une coordination plus poussée entre les Länder allemands est nécessaire. C'est pourquoi la Rhénanie-Palatinat abordera ces questions au sein du groupe de travail sur la politique ferroviaire, dans le but de faire avancer ce dossier conjointement avec les autres Länder.

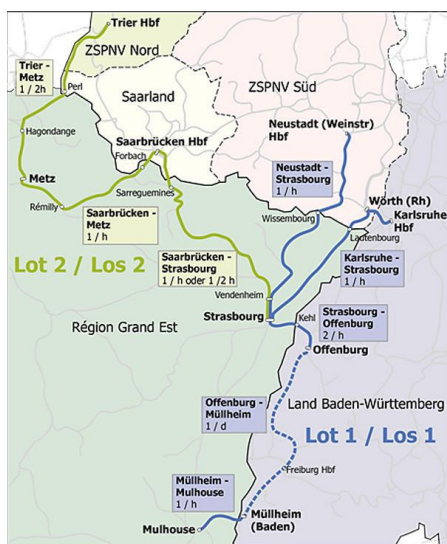
La prise de position du Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MWVLW) est la suivante :

Le développement des liaisons transfrontalières est essentiel pour renforcer la région frontalière franco-germano-suisse. Dans le domaine des transports ferroviaires de

proximité en commun (SPNV), sous la responsabilité du Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM), plusieurs projets visant à développer les transports ferroviaires en commun et à réactiver des lignes ferroviaires sont actuellement en cours, mais presque exclusivement dans le Bade-Wurtemberg.

L'appel d'offres transfrontalier commun pour les services de transports ferroviaires de proximité en commun lancé par les autorités organisatrices du Bade-Wurtemberg, de la Rhénanie-Palatinat, de la Sarre et de la Région Grand Est (voir carte) est toujours en cours. Selon les informations disponibles, l'attribution devrait désormais avoir lieu au second semestre 2025 et la mise en service en décembre 2027, soit un an plus tard que prévu initialement.

Les différentes normes nationales et, en particulier, les exigences en matière de connaissances linguistiques pour les conducteurs de train se sont avérées être un problème majeur dans l'appel d'offres. Une connaissance approfondie de la langue nationale du pays d'affectation est toutefois indispensable pour assurer la communication opérationnelle avec le personnel d'exploitation dans les postes d'aiguillage. Dans ce cas, l'introduction d'une langue unique dans le secteur ferroviaire (à l'instar de ce qui existe dans le secteur aérien) pourrait être une solution envisageable.



Alors qu'une amélioration durable du trafic transfrontalier se profile dans le domaine des transports ferroviaires de proximité en commun, ce n'est pas le cas dans le transport ferroviaire de marchandises. Du côté français notamment, aucun progrès n'a été enregistré dans l'extension et l'électrification de la ligne Würth –

frontière/Lauterbourg – Strasbourg, qui pourrait constituer une ligne de contournement performante pour la ligne rive droite du Rhin et jouer un rôle important dans le corridor Rhin-Alpes (cf. accident de Rastatt il y a quelques années). Les initiatives prises jusqu'à présent par le Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat (MWVLW) en faveur du doublement et de l'électrification de la ligne Wörth – Lauterbourg sont restées sans succès.

4. Faire face ensemble à l'échelle du Rhin supérieur à une invasion de l'espèce de fourmis *Tapinoma magnum* (Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM))

Le 1^{er} janvier 2015 est entré en vigueur le Règlement (UE) N° 1143/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relatif à la prévention et à la gestion de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes.

Au cœur du règlement figure une liste d'espèces exotiques envahissantes qui revêtent une importance pour l'Union (liste de l'Union) et pour lesquelles des mesures de gestion (prévention, détection précoce et réaction rapide, contrôle) sont définies. Cette liste est établie sur la base d'évaluations des risques et de connaissances scientifiques par un comité (conformément à l'article 27 du règlement de l'UE) assisté d'un forum scientifique (conformément à l'article 28 du règlement de l'UE). Pour figurer sur la liste, chaque espèce est examinée selon certains critères. Par exemple, son impact négatif sur la biodiversité et les services écosystémiques associés, ainsi que son impact sur les espèces indigènes, les zones protégées et les habitats menacés sont déterminés et évalués. Une évaluation des risques est obligatoire pour chaque espèce (conformément à l'article 5 du règlement de l'UE) signalée par un État membre de l'UE.

L'espèce de fourmi *Tapinoma Magnum* est déjà considérée comme établie en Allemagne et figure auprès de la Commission européenne sur la liste des espèces exotiques qui sont seulement à surveiller pour l'instant.

Elle n'est pas présente sur l'ensemble du territoire fédéral, mais seulement dans quelques zones régionales, au sein de zones résidentielles (zones bâties). Les dommages qu'elle cause sont d'ordre économique et/ou hygiénique. La biodiversité et la protection de la nature/des espèces ne sont que peu ou pas affectées.

En vertu du principe de compétence sectorielle, la ministère en charge de la protection de la nature n'est pas la principale partie concernée et ne devrait pas être l'acteur principal dans ce domaine. D'autres services sectoriels sont beaucoup plus touchés, par exemple la santé, l'alimentation, l'administration communale, etc. Ces services peuvent, dans le cadre de leurs compétences, établir leurs propres listes auprès de l'UE, comme l'a fait le secteur agricole avec sa « liste des organismes nuisibles de l'UE » de l'EFSA (Autorité européenne de sécurité des aliments), une liste de 20 organismes nuisibles de quarantaine, prioritaires à combattre dans le domaine de l'UE, qui ont été classés comme nuisibles prioritaires (pour les végétaux) en raison de leurs conséquences économiques, écologiques et sociales les plus graves pour le territoire de l'UE.

En ce sens, le Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM), du point de vue de la protection de la nature et des espèces, ne voit aucune raison de soutenir cette résolution.

5. Poursuivre une stratégie commune pour le climat et l'énergie, notamment dans le domaine de l'hydrogène *(Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM))*

Les points énoncés dans la résolution méritent d'être soutenus par le ministère et contribueront, au niveau transfrontalier, à faire progresser le développement de l'hydrogène tout au long de la chaîne de valeur. Le congrès sur l'énergie et l'hydrogène de la Grande Région, qui s'est tenu les 7 et 8 octobre 2024 à Trèves, a montré de manière impressionnante le vif intérêt que les acteurs accordent à ces thèmes et leur volonté de les faire progresser. Le transport de l'hydrogène par pipeline est le moyen le plus économique pour les grandes quantités, c'est pourquoi la mise en place de réseaux européens d'hydrogène revêtira une importance particulière à l'avenir. Avec la conception de son réseau central d'hydrogène d'ici 2032, l'Allemagne joue un rôle de pionnier au sein de l'UE.

Le Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM) et le Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat (MWVLW) sont des partenaires stratégiques dans le cadre du projet INTERREG « HySyn », qui vise à déterminer les capacités de production d'hydrogène et les besoins potentiels dans la

région frontalière, à développer des chaînes de valeur transfrontalières et à définir le cadre juridique dans les différentes régions. En outre, le Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité de Rhénanie-Palatinat (MKUEM) participe en tant que partenaire stratégique au projet INTERREG PACT-H2 (Projet d'Acceptation et de Coopération Transfrontalière pour l'énergie Hydrogène). Le coordinateur du projet est l'Agence sarroise de l'hydrogène, qui sera chargée de la procédure de candidature et de la gestion future du projet. PACT-H2 est prévu pour une durée de trois ans et met en œuvre un programme intensif et intégratif visant à promouvoir l'acceptation de l'hydrogène dans la région transfrontalière de la Sarre, de la Wallonie, de la Lorraine, de la Rhénanie-Palatinat et du Luxembourg.

Le réseau trinational pour l'énergie et la protection du climat dans le Rhin supérieur, TRION-climate e.V., a participé ces dernières années et participe actuellement à différents projets sur le thème de l'hydrogène.

Ainsi, TRION-climate e.V. participera au projet INTERREG « HySyn H2-Synergie » en tant que partenaire de cofinancement. Une participation au Forum trinational sur l'hydrogène qui se tiendra le 6 novembre 2025 à Bâle est également prévue. Cet événement est organisé par « H2Hub Suisse » dans le cadre de l'initiative 3H2. Le 28 novembre 2023, TRION-climate e.V. avait déjà organisé le 9^e Congrès trinational sur le climat et l'énergie de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur. Cette édition avait pour thème : « Vers une économie durable de l'hydrogène dans le Rhin supérieur »

Un autre objectif ambitieux consiste à réduire considérablement les polluants atmosphériques dans la navigation intérieure et à les éliminer complètement d'ici 2050. Cet objectif s'inscrit notamment dans le cadre de la déclaration d'intention « Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030 » signée le 5 septembre 2024 lors de la « Conférence des États riverains du Rhin » à Düsseldorf. La transformation des techniques de propulsion, passant du diesel marin actuel à d'autres concepts de propulsion et à des carburants alternatifs, constituera un élément essentiel de cette démarche. L'utilisation de l'hydrogène est un élément important à cet égard. Le Land de Rhénanie-Palatinat soutient depuis 2023 le projet « RH2INE » (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence). Ce projet vise à introduire des bateaux fluviaux fonctionnant à l'hydrogène dans le bassin rhénan et à créer l'infrastructure de ravitaillement nécessaire à terre. Il bénéficie également du soutien

financier du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, des provinces d'Overijssel, d'Utrecht, de Noord-Holland et de Zuid-Holland, ainsi que des ports de Bâle, Duisbourg et Rotterdam.