

**Avis du Gouvernement du land concernant les résolutions du Conseil Rhénan
adoptées le 6 novembre 2015 à Strasbourg**

- 1. La conduite accompagnée à partir de 17 ans dans le Rhin supérieur**
- 2. Accès simplifié des patients aux examens médicaux spécialisés dans le Rhin Supérieur en prenant l'exemple de l'imagerie par résonance magnétique (IRM)**
- 3. Les projets de transport transfrontaliers dans la région du Rhin supérieur par rapport au programme opérationnel INTERREG V A Rhin supérieur**

1. La conduite accompagnée à partir de 17 ans dans le Rhin supérieur

Le Gouvernement du land ne voit aucun obstacle de principe qui empêcherait la conclusion d'un accord franco-allemand sur la reconnaissance mutuelle des permis de conduire en régime de conduite accompagnée à partir de 17 ans (BF17 ; AAC). Toutefois, le prérequis en serait que les dispositions des §§ 48a et 48b de l'arrêt allemand sur le permis de conduire (FeV) en matière de « BF17 » seraient comparables aux réglementations françaises en matière de la conduite accompagnée. C'est le Ministère allemand des Transports et des Infrastructures numériques (BMVI) qui devra évaluer si cela est le cas.

Suite à une demande en la matière adressée au BMVI, nous avons appris que le Gouvernement allemand a promis d'examiner le dossier dans le cadre de la conférence sur la coopération transfrontalière franco-allemande de Metz (déclaration finale du 7 juillet 2015, paragraphe IV. alinéas 4 et 5), ledit examen n'étant actuellement pas encore terminé.

Le régime « BF17 » a été lancé en Rhénanie-Palatinat en 2005 à la suite d'un essai pilote proposé au niveau national avant d'être adopté définitivement en 2011 (voir §§ 48a et 48b du FeV). Entre-temps, en moyenne 60% des candidats au permis de catégorie B ont opté pour le régime « BF17 » ; au niveau national, ce pourcentage dépasse les 50%. Ce régime est surtout apprécié en milieu rural. Le bilan du « BF17 » est très positif en termes de sécurité routière. Selon une évaluation du dispositif réalisée par l'Office fédéral des routes (Bundesanstalt für Straßenwesen), le taux des jeunes impliqués dans un accident de la route est de 19% plus réduit parmi ceux ayant appris la conduite en régime « BF17 » au cours de la première année de conduite autonome ; en outre, ils commettent 18% moins d'infractions que leurs homologues du même âge qui sont passés par le régime classique.

Ceci est d'autant plus frappant que les jeunes conductrices et conducteurs constituent le groupe le plus à risque parmi les usagers de la route. Ils sont, par exemple, impliqués dans environ 25% de tous les accidents de la route, bien que cette tranche d'âge ne représente que 8 pour cent de la population totale.

2. Accès simplifié des patients aux examens médicaux spécialisés dans le Rhin Supérieur en prenant l'exemple de l'imagerie par résonance magnétique (IRM)

Le Gouvernement du land approuve pleinement la préconisation générale du Conseil Rhénan en ce qui concerne le démantèlement des obstacles.

Néanmoins, il convient de signaler qu'aux termes du § 75, alinéa 1 du Code allemand de la sécurité sociale, la prise en charge par les médecins conventionnés revient à l'association des médecins conventionnés de Rhénanie-Palatinat. Il en est de même pour la gestion prévisionnelle des besoins et l'admission à la prise en charge par le secteur conventionné, car là aussi, ce n'est pas l'État, mais les médecins conventionnés qui les gèrent en autonomie. Le plan des besoins est établi par l'association des médecins conventionnés en accord avec les caisses maladie. Les décisions sur l'admission sont prises par un comité d'habilitation composé paritaire-ment de représentants des caisses maladie obligatoires et de l'association des médecins conventionnés.

Les radiologues s'organisent souvent en grands cabinets interrégionaux et ne disposent pas d'IRM sur tous les sites. La gestion prévisionnelle des besoins se réfère uniquement au nombre de radiologues, mais pas aux équipements médicaux qu'ils mettent à disposition. La gestion prévisionnelle des équipements médicaux lourds a été abolie en 1997 par la deuxième loi de réorganisation de l'assurance maladie obligatoire. L'association des médecins conventionnés de Rhénanie-Palatinat n'établit aucune statistique structurée sur la mise à disposition des équipements médicaux lourds (dont p. ex. les IRM) dans les cabinets du secteur conventionné.

Pour cette raison, il n'y a pas d'informations détaillées sur l'approvisionnement de la zone frontalière directe en IRM. Le Gouvernement du land ne peut donc émettre aucune estimation sur les capacités qui seraient disponibles chez les cabinets conventionnés, ni sur les médecins où on les trouverait pour en faire bénéficier les patientes et patients alsaciens.

Comme les patients français ne sont pas assurés chez les caisses maladie allemandes obligatoires, les hôpitaux de Rhénanie-Palatinat pourraient leur proposer des examens en mode ambulatoire même sans disposer d'homologation ou d'autorisation pour la prise en charge ambulatoire sous le régime conventionné. Par principe, la Sécurité sociale française serait donc en mesure de conclure des contrats individuels avec certains hôpitaux sur la prise en charge ambulatoire de patients français.

Il faut enfin souligner que les assurés des caisses maladie allemandes obligatoires ne peuvent bénéficier d'une IRM que si elle est prescrite par leur médecin de famille ou un autre médecin spécialiste. En Allemagne, l'accès à l'IRM est donc soumis à l'autorisation du médecin traitant. Il n'est pas possible de consulter directement un médecin radiologue.

Nous ne disposons pas d'informations sur le régime de la Sécurité sociale française en ce qui concerne la rémunération des traitements ambulatoires dispensés à l'étranger. Il est donc impossible de juger si les délais de remboursement des caisses maladie françaises sont trop longues ou pas.

3. Les projets de transport transfrontaliers dans la région du Rhin supérieur par rapport au programme opérationnel INTERREG V A Rhin supérieur

La liste des projets de transport transfrontaliers prioritaires selon la Conférence du Rhin supérieur a été discutée au sein des groupes d'experts en la matière avec tous les territoires et elle a été entérinée par la Présidence de la Conférence. Le ministère de l'Économie, ministère de tutelle des programmes INTERREG en Rhénanie-Palatinat, prend ladite liste comme référence pour positionner le land lors des discussions au sein des organes de décision sur INTERREG (Groupe de travail et Comité de suivi). C'est ainsi qu'il soutient les propositions de projets figurant sur la liste et répondant aux critères formels d'éligibilité .

Le souhait du Conseil Rhénan d'être impliqué dans la planification et la réalisation des projets concerne en premier lieu les entités qui en assument la responsabilité. Le Conseil Rhénan participe au programme INTERREG à travers son siège au Comité de suivi. Il peut donc participer aux débats sur les projets qui seront retenus.

En principe, l'éligibilité d'un projet au soutien financier d'INTERREG dépend de sa compatibilité avec les critères de l'objectif spécifique 7, à savoir « *limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier à travers le développement de transports à faible impact environnemental dans l'espace du Rhin supérieur* ». Pour être éligible dans le cadre du programme, un projet devra donc contribuer à la réalisation de l'objectif spécifique en question.

Lors de la première séance du Comité de suivi qui s'est réuni en décembre 2015, il a été adopté un projet portant sur la réalisation d'une étude sur les conditions d'une politique commune en matière de renouvellement transfrontalier du matériel roulant ferroviaire. Les partenaires dudit projet sont le land de Rhénanie-Palatinat, le land de Bade-Wurtemberg, la Région Alsace et l'Agglomération de Bâle.

L'objectif de la première phase est de choisir les liaisons transfrontalières et de les dimensionner pour permettre d'ici 2030 la prolongation des liaisons directes entre les pays voisins par le biais de transports publics conjoints dans le but de faire augmenter la quote-part du rail parmi les transports transfrontaliers au détriment du trafic individuel.

Il est prévu d'augmenter l'attractivité des transports publics par l'établissement de liaisons directes adaptées, en termes de capacité et de confort, aux besoins des échanges transfrontaliers relevant du domaine des loisirs, du travail ou de la formation

Après l'adoption d'objectifs communs en matière de transports, il est prévu, dans une deuxième phase, d'estimer la quantité et le type du matériel à acheter ou à transformer pour ensuite évaluer les frais et les modalités de financement.