

# CONSEIL RHÉLAN – OBERRHEINRAT

## SÉANCE PLÉNIÈRE / PLENARSITZUNG

lundi 4 décembre 2017/ Montag, 4. Dezember

10h00 / 10:00 Uhr

Karlsruhe, Rathaus am Marktplatz, Karl-Friedrich-Straße 10

Kleiner Sitzungssaal

### Ordre du jour/ Tagesordnung

1. Mot d'accueil du président et approbation de l'ordre du jour.....p. 1
2. Mot de bienvenue et présentation du partenariat du projet de mobilité urbaine  
Frank Mentrup, maire de la ville de Karlsruhe .....p. 3
3. « Politique des transports dans la région du Rhin supérieur selon le Land de  
Bade-Wurtemberg »  
Intervenant : Winfried Hermann, membre du Landtag, ministre des transports  
du Bade-Wurtemberg .....p. 10
4. « L'avenir de la coopération transfrontalière dans la région du Rhin supérieur –  
INTERREG VI A/Stratégie 2030 de la Région Métropolitaine Trinationale du  
Rhin supérieur (RMTRS) »  
Intervenante: Bärbel Schäfer, présidente du Regierungspräsidium de Fribourg,  
porte-parole du pilier politique de la RMT et présidente du comité  
de suivi INTERREG .....p. 5
5. Actualités sur le travail de la Conférence du Rhin supérieur –  
Jean-Luc Marx, préfet de la Région Grand Est,  
président de la Conférence du Rhin supérieur..... (sortant) p. 2

6. Approbation du procès-verbal de la séance plénière du 19 juin 2017 .....	p. 23
7. Rapport du président sur les résolutions en cours .....	p. 24
8. Travaux et nouveaux projets de résolutions des commissions – Rapports par les présidents des commissions	
a) Commission Culture, Jeunesse, Éducation et Sports Rapport : Barbara Schleicher-Rothmund, présidente Résolution : Enseignement de la langue du voisin : l'allemand et le français le long de la frontière linguistique dans la Grande Région et la région du Rhin supérieur .....	p. 24
b) Commission Transports, Aménagement du territoire et Entraide en cas de catastrophe Rapport : Christoph Schnaudigel, président Résolution : Corridor Rhin-Alpes .....	p. 27
c) Commission Agriculture, Environnement, Climat et Énergie Rapport : Daniel Adrian, président Résolution : Protection contre les crues et revitalisation des cours d'eau dans le bassin du Rhin supérieur.....	p. 29
d) Commission Économie, Marché du travail et Santé Rapport : Peter Brodbeck, président Résolution : Lever les obstacles au marché intérieur dans la région du Rhin supérieur .....	p. 31
9. Nouvelles propositions de résolutions du bureau .....	p. 33
10. Élection du bureau pour l'année 2018 .....	p. 34
11. Divers.....	p. 35
Conclusion .....	p. 37

## Liste des participants

### **Délégation du Bade-Wurtemberg :**

Josef Frey (président du Conseil Rhénan) ; Jürgen Bäuerle, Marion Dammann, Sylvia Felder, Marion Gentges, Sabine Hartmann-Müller, Martin Kistler, Rüdiger Klos, Joachim Kößler, Frank Mentrup, Margret Mergen, Reinhold Pix, Gabi Rolland, Barbara Saebel, Frank Scherer, Alexander Schoch, Andrea Schwarz, Christoph Schnaudigel, Dorothea Störr-Ritter.

### **Délégation de Rhénanie-Palatinat :**

Matthias Ackermann, Theo Kautzmann, Christof Reichert, Barbara Schleicher-Rothmund, Wolfgang Schwarz.

### **Membres d'Alsace :**

Daniel Adrian, Rémi Bertrand, Frédéric Bierry, Brigitte Klinkert, Frédéric Pfliegersdoerfer, Pascale Schmidiger, Claude Sturni, Huguette Zeller, Christian Zimmermann.

### **Membres de la Suisse du Nord-Ouest :**

Roland Agustoni, Elisabeth Augstburger, Peter Brodbeck, Hans Büttiker, Christoph Hänggi, Marianne Hollinger, Monika Kornmayer, Andreas Meier, Helen Schai-Zigerlig, Heinrich Überwasser, Daniel Vulliamy, Christian von Wartburg.

### **Intervenants :**

Winfried Hermann, Bärbel Schäfer, Frank Mentrup.

### **Administration :**

Hubert Beeres, Celestine Berthelot, Stefan Böhm, Corinne Bourger, Daniela Hamm, Stephanie Fuchs, Dieter Grünert, Patrice Harster, Reinhard Hönle, Pierre Jakubowicz, Anja Laubner, Frédéric Messinéo, Vera Nette, Jürgen Oser, Philippe Voiry, Andrea Zechmall,

## **Point 1**

### **Ouverture et mot d'accueil du président**

**Le président Josef Frey** ouvre la séance à 10h15 et salue l'assistance, en particulier M. le Ministre Winfried Hermann, Mme la Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer et M. le Maire Frank Mentrup.

Il évoque l'année anniversaire qui s'achève sur les 20 ans d'existence du Conseil Rhénan et qui a été marquée par la présentation de nombreuses résolutions au moyen desquelles le Conseil Rhénan a signalé des obstacles dans la région du Rhin supérieur en préconisant les remèdes nécessaires.

Le 13 juillet a eu lieu une célébration en l'honneur des 20 ans d'existence du Conseil Rhénan. À cette occasion, l'œuvre des délégués, présents et passés, du Conseil Rhénan a été rappelée et honorée. Le Conseil Rhénan a affirmé sa volonté de continuer à s'employer dans le même esprit à ce que les obstacles existants soient supprimés dans les échanges transfrontaliers. Dans la coopération transfrontalière, il importe de penser davantage à long terme et, parfois, il faut savoir ne pas se laisser rebuter par l'ampleur de la tâche. D'après lui, le séminaire spécialisé sur le sujet de la radicalisation dans la région du Rhin supérieur qui s'est tenu à Binzen près de Lörrach a constitué un point culminant. La cohésion de la société, qui est d'une importance capitale, lui tient particulièrement à cœur. Elle se doit de faire l'objet de débats dans la région du Rhin supérieur. Les attaques que subissent à l'heure actuelle la cohésion et les valeurs de notre société le confortent dans l'idée qu'il faut continuer d'œuvrer en leur faveur. Cette manifestation a clairement signalé que le Conseil Rhénan s'oppose résolument à toute forme d'extrémisme dans cette région.

Vendredi dernier, il était l'invité de la Conférence du Rhin supérieur à Guebwiller pour présenter le travail du Conseil Rhénan. C'est là un signal de plus de bonne coopération avec la Conférence du Rhin supérieur. En ce qui concerne l'élaboration d'une stratégie commune en vue du programme INTERREG VI, le Conseil Rhénan et la Conférence du Rhin supérieur font montre d'une bonne collaboration.

Dans un courrier commun des présidents du Conseil Rhénan et de la Conférence du Rhin supérieur, il s'est entendu avec le président de la Conférence du Rhin supérieur pour défendre une liaison RER trinationale dans la zone de Bâle. Ils ont signé ce courrier vendredi passé. En 2012 et en 2016, le Conseil Rhénan avait déjà adopté différentes résolutions allant dans ce sens, que ce courrier commun réactive et renforce.

Dans un autre courrier commun adressé à la Commission de l'UE, ils demandent la promotion des projets de transports transfrontaliers dans la région du Rhin supérieur.

En effet, il n'est guère de domaine où les avantages d'une coopération étroite puissent être mieux ressentis par les citoyens que celui des transports ; en même temps, cette promotion placerait les jalons d'une mobilité durable, pérenne et de transports respectueux du climat.

Les sujets de l'infrastructure et de la mobilité sont primordiaux pour les développements futurs de la région. Les courriers communs évoqués ont mis cela en évidence. À l'avenir, il faudra cependant encore davantage de données fondamentales communes pour rendre pérenne cet espace de vie commun. Il reste toujours à réaliser cet échange amélioré des données qui est réclamé et que le Conseil Rhénan pourrait promouvoir.

Outre cela, il souhaiterait une coopération encore plus étroite avec la Conférence du Rhin supérieur. Ce vœu vaut en particulier pour le travail des commissions. En effet, les échanges entre les commissions, de même que les visites réciproques, pourraient encore bien être renforcés. Il n'a malheureusement pas été possible, au cours de l'année écoulée, d'organiser une session commune entre le Conseil Rhénan et la Conférence du Rhin supérieur. Peut-être son successeur y parviendra-t-il au cours de l'année à venir. Attirant l'attention sur les documents de séance, il souhaite une bonne réunion à toutes les personnes présentes.

Il fait savoir que le pont 5 de l'ordre du jour – Actualités du travail de la Conférence du Rhin supérieur – est devenu caduque du fait que le préfet de la Région Grand Est, prévu comme intervenant, est empêché. Il salue son suppléant, représentant la préfecture, en la personne de M. Voiry.

Il fait également savoir que les points 3 et 4 de l'ordre du jour ont été intervertis étant donné que la Regierungspräsidentin n'a pu rester en raison d'un impératif.

Il n'y a pas d'objection aux modifications présentées par le président, M. Josef Frey.

**Point 2**

**Mot de bienvenue et présentation du partenariat du projet de mobilité urbaine**

**Intervenant : M. Frank Mentrup, maire de la ville de Karlsruhe**

**M. Frank Mentrup** : Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés, Madame la Présidente du gouvernement de Fribourg, Chers membres de l'assemblée plénière du Conseil Rhénan, soyez cordialement bienvenus ce matin, ici, à Karlsruhe ! C'est une grande joie et un grand honneur pour nous de pouvoir être la ville qui vous accueille pour cette session plénière. Bien entendu, les priorités que vous avez établies pour la séance d'aujourd'hui, placée sous le signe de la mobilité, vont tout à fait dans notre sens puisque nous sommes la métropole régionale de la région technologique.

Car c'est également un sujet principal pour nous. Nous nous sommes engagés auprès de l'Eurodistrict PAMINA en faveur d'un plan d'action « Mobilité » et requérons votre appui aussi afin de mettre en œuvre les différentes mesures afférentes. Nous sommes le siège administratif de l'initiative « Magistrale pour l'Europe » avec un défi particulier à relever du fait que deux corridors européens de réseaux longue distance se rencontrent ou se chevauchent à Karlsruhe. Ce que l'on appelle « le modèle de Karlsruhe » vient de fêter son 25<sup>e</sup> anniversaire et nous sommes en train de le remettre à jour en le développant plus avant. La zone test de « conduite autonome » va être mise en exploitation ces jours-ci avec une première petite installation.

Par ailleurs, nous sommes heureux de ce que le projet RegioMOVE qui est également financé par des fonds européens puisse maintenant démarrer pour de bon. Il s'agit de réunir les différentes formes de mobilité de Karlsruhe et de sa région au moyen d'une offre unifiée et bien sûr d'un système unifié d'information, mais surtout d'un système de facturation unifié.

Puisque nous en sommes à la mobilité, je voudrais vous inviter – on m'a demandé d'être bref – à un partenariat européen que nous menons ici à Karlsruhe. Vous avez le prospectus correspondant dans vos documents de séance. L'agenda des villes de l'UE comprend une initiative conjointe de la Commission de l'UE et des États-membres. Pour la première fois dans l'histoire de l'UE, les intérêts et besoins des villes couleront directement dans les travaux, notamment de la Commission et seront considérés lors de l'élaboration de projets de lois et de politiques. Cet Agenda urbain de l'UE, né à l'époque sous la présidence néerlandaise du Conseil de l'UE, doit être mis en œuvre au moyen de douze partenariats thématiques. Vous voyez ces douze partenariats en haut, à l'écran (*annexes*).

(Diapo – « Partnerships of the EU Urban Agenda »)

Des villes allemandes sont également représentées dans ces différents partenariats thématiques. Vous les voyez marquées en rouge sur l'image. Pour ce qui est du thème « Urban Mobility », les deux villes de Karlsruhe et de Bielefeld sont représentées. Il est vrai que Karlsruhe est la seule ville allemande qui assume d'être bureau de coordination pour un de ces partenariats thématiques

(Diapo – « Composition of Partners »)

Qui coopère avec nous à cet égard ? C'est ce que vous voyez sur l'image suivante. Il y a 23 partenaires à travers l'Europe : huit villes, deux régions, cinq États-membres de l'UE, la Commission Européenne – représentée par trois Directions générales –, la Banque Européenne d'Investissement (BEI), cinq grandes organisations faitières européennes, entre autres EUROCITIES, le Congrès des Communes et des Régions d'Europe du Conseil de l'Europe (CCRE), mais aussi UITP – l'UITP est l'Union Internationale des Transports Publics – ainsi que le programme européen URBACT. Vous le voyez (en gras, en rouge plus foncé) : Karlsruhe possède ici la fonction de coordonnateur dans le domaine des villes et des régions. Le deuxième coordonnateur est la République tchèque. L'organisation de projet de l'Agenda urbain est conçue de manière à ce que chaque fois, une ville et un État national exécutent ensemble la fonction de coordonnateur.

Le but est d'élaborer un plan d'action « Mobilité urbaine du futur » avec tous ces partenaires. Il s'agit de créer une mobilité efficace, durable et sûre dans les villes et les zones d'agglomération. Les formes de mobilité doivent être harmonisées entre elles. Le tout devra finalement être réuni dans une consultation de la Commission Européenne. Il s'agit également de renforcer la mobilité active. De même, le sujet des piétons et celui des cyclistes vont jouer un rôle important. Il s'agit aussi d'introduire de nouvelles possibilités techniques sous le terme de « Mobilité intelligente » ou « Smart mobility » et cela suppose de mieux promouvoir les transports publics et multimodaux avec trois objectifs : Que peut-on faire en matière de réglementation pour faire progresser la mobilité en Europe ? Comment convient-il de développer le financement pour ce faire ? Comment apprendre mieux grâce aux exemples de bonne pratique ? Tout cela doit être élaboré dans ce projet au cours de trois années.

(Diapo « Consultation and Participation »)

Pourquoi vous parler de cela ? Je vous en parle entre autres par qu'il existe aussi des possibilités pour vous de participer activement à ce projet. Ce projet va jusqu'à la fin de l'année 2019 et comprend quatre phases de projet. Dans la phase dite de consultation, (qui débute en janvier 2018), vous pouvez vous inscrire par une procédure en ligne. Je voudrais aussi vous inviter expressément au salon IT-TRANS. C'est le salon de rayonnement mondial qui se tient tous les deux ans, ici à Karlsruhe, sur des solutions intelligentes dans les transports publics et qui est réalisé par l'UITP avec notre société organisatrice des foires-expositions. Vous avez un deuxième dépliant à ce sujet dans vos documents de séance.

Puis pour le 17 mai, nous lancerons une invitation, une fois de plus, pour un grand atelier avec tous les acteurs de ce projet européen. Mais, mis à part cela, il y a toujours possibilité de prendre contact avec notre bureau de projet et de participer à l'élaboration de ce plan du futur intitulé « Mobilité urbaine pour l'Europe ». Je vous réitère très chaleureusement mon invitation.

Pour le reste, je vous souhaite maintenant une réunion plénière réussie et j'accompagne de mes vœux de succès nos sujets communs !

Merci.

(Applaudissements)

**Le président, M. Josef Frey**, remercie le maire de Karlsruhe, M. Frank Mentrup pour son allocution et constater non sans plaisir qu'à tous les niveaux, tant celui des communes que celui des régions ou des Länder, voire au niveau national, l'on travaille et réfléchit sur l'intermodalité et la mobilité.

#### **Point 4**

**« L'avenir de la coopération transfrontalière dans la région du Rhin supérieur – INTERREG VI A/Stratégie 2030 de la Région Métropolitaine Trinationale (RMT) »**

**Intervenante : Bärbel Schäfer, présidente du gouvernement de Fribourg, porte-parole du pilier politique de la RMT et présidente du comité de suivi INTERREG**

**Mme Bärbel Schäfer** : Merci beaucoup. – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs ! C'est un plaisir pour moi, à la fin d'une année de travail particulièrement intensive – c'est ce que l'on dit chaque année – pour la coopération transfrontalière entre l'Allemagne, la France et la Suisse, de pouvoir, en ma qualité de porte-parole du pilier politique (un rôle qui alterne tous les deux ans ; en ce moment, il m'est dévolu) vous faire état non seulement de la situation, mais d'ouvrir aussi une perspective d'avenir : comment envisageons-nous le travail de la Région Métropolitaine Trinationale ? Tout à l'heure, je donnerai encore un bref aperçu du travail du comité de suivi INTERREG.

J'ai déjà eu l'occasion de donner cet aperçu vendredi dernier à la conférence du Rhin supérieur, quand nous nous sommes réunis dans ce magnifique couvent à Guebwiller.



C'est aussi un plaisir pour moi d'être ici en ce jour, parce que je considère cela comme important. Le président l'a dit : il n'a pas été possible cette année de tenir une réunion commune entre le Conseil Rhénan et la Conférence du Rhin supérieur. Malgré cela, nous nous rencontrons bien sûr très souvent au niveau opérationnel. Je crois que, parallèlement aux Eurodistricts et au Réseau des Villes, nous sommes naturellement appelés, le Conseil Rhénan et la Conférence du Rhin supérieur, en tant qu'acteurs essentiels, à forger l'avenir ici, dans la région du Rhin supérieur, dans les années à venir. On a besoin de nous, non seulement comme acteurs, mais aussi comme incitateurs.

Nos premières réflexions sont liées à une visite à Bruxelles. Le 11 octobre de cette année, nous nous sommes rendus là-bas et, à l'initiative de Josha Frey, avons rencontré des membres de la DG REGIO à la représentation du Bade-Wurtemberg. Je crois que nous sommes repartis très soulagés. Nous savions, bien sûr, qu'on discutait déjà d'INTERREG VI à Bruxelles. Il nous a aussi été signalé qu'on y travaille déjà à pleins tubes et qu'il était important que nous venions pour montrer tout de suite que nous relevons le gant. La commission va accorder encore plus d'importance à la coopération transfrontalière et aux régions frontalières à l'avenir. Il faut bien voir qu'un tiers des citoyens habite dans ces régions en reliant l'économie avec la culture.

Même s'il est apparu très clairement à Bruxelles que l'on voudra donner un nouveau coup de pouce aux régions frontalières faibles, par ex. à des pays comme la Bulgarie, l'espace du Rhin supérieur, en tant que région couronnée de succès, est bien entendu appelé à rechercher des projets de coopération avec ces pays. Il n'y a pas à craindre cependant que les fonds aillent exclusivement à des domaines déficitaires de ce genre. Au contraire, on continuera de soutenir les régions qui, comme la nôtre, réussissent, selon le principe de renforcer les points forts.

Nous sommes forts. Dans la région du Rhin supérieur, nous disposons d'un PNB qui dépasse nettement les 250 milliards d'euro. Je crois même que cela fait de l'espace du Rhin supérieur l'une des régions frontalières les mieux positionnées économiquement en Europe.

Naturellement, il n'a pas encore été fait de déclarations sur le montant concret des subventions qui nous sera mis ensuite à disposition par le biais d'INTERREG. Dans le passé, le cadre pluriannuel avait toujours correspondu à 2,8% du budget de l'UE. En ce qui nous concerne dans l'espace du Rhin supérieur, nous avons reçu plus de 109 M €. Si vous faites le compte de tout – y compris des moyens issus du fonds « Nouvelle politique régionale » de la Suisse –, nous disposons d'un montant total à investir d'environ 240 M € pour cette période d'INTERREG V. Je ne crois pas qu'il existe de région métropolitaine nationale en Europe qui ait la chance d'être dotée de fonds de cet ordre de grandeur. Évidemment, cela crée l'obligation pour nous d'en faire quelque chose de valable.

Bien sûr, il y en a encore à gérer les incertitudes du trou financier dû au Brexit. Cette lacune budgétaire sera d'environ 10 à 12 milliards d'euros. Nous partons de l'idée qu'il sera

comblé, outre par des économies, par une augmentation des contributions des États-membres.

Ce qui est apparu avec beaucoup de netteté, c'est qu'à l'avenir la Commission attend une stratégie claire de la part de toutes les régions frontalières. Elle ne devra pas consister en une énumération des projets en question, mais être une réelle stratégie montrant sur quoi cette région met le cap.

À cet égard, nous pouvons bien sûr bâtir sur notre expérience. Là-aussi nous avons été des précurseurs. Après avoir fondé la Région Métropolitaine Trinationale en l'année 2010, nous avons développé notre « stratégie RMT Rhin supérieur 2020 » en 2012 et 2013 déjà. À cet endroit, il est important de rappeler et de retenir ceci : cette stratégie a été le fondement d'INTERREG V A.

Bien sûr, les bonnes idées sont importantes. C'est ce que je dis toujours. Mais il faut aussi quelqu'un pour les financer. C'est pourquoi il est important que nous tissions étroitement notre stratégie avec le programme de développement INTERREG A.

Ensuite, le 30 octobre, nous avons tenu la réunion élargie du pilier politique de la Région Métropolitaine Trinationale à Fribourg sous notre égide. De nombreux membres du Conseil Rhénan étaient également présents. Et c'était bien ainsi. Nous vous en remercions vivement. C'était aussi un exemple des réseaux qui se tissent tout naturellement au quotidien. Les porte-paroles de nos piliers étaient également présents : le président Heimburger, le porte-parole du pilier Économie, de la CCI Alsace ainsi que le recteur de l'université de Fribourg, M. le professeur Schiewer en tant que porte-parole du pilier Sciences. La question centrale était naturellement celle-ci : comment faut-il poser les jalons ? Quel est le cours que va prendre la Région Métropolitaine dans le bassin du Rhin supérieur ?

Sur l'arrière-plan de la constatation que nous avons quasiment réalisé tous les objectifs de la « Stratégie 2020 » ou que tout est en voie de réalisation (je crois que nous y réussissons très bien), les participants sont tombés d'accord pour dire : nous continuons selon le même schéma, c'est-à-dire que nous imbriquons étroitement notre stratégie avec INTERREG VI A.

Vous voyez sur ce calendrier comment nous avons l'intention de procéder.

(Diapo)

Nous voulons terminer la stratégie d'ici l'automne 2019. C'est pourquoi, au vu du projet de décision que vous avez sous les yeux, je voudrais vous demander aujourd'hui non seulement votre appui pour ce qui est des contenus, mais aussi, très concrètement et vraiment très personnellement, votre soutien pour collecter les idées et les perspectives. Nous avons besoin de chacun d'entre vous maintenant que nous entrons dans la phase concrète pour les objectifs de la Région Métropolitaine 2030. Tous les acteurs de

la Conférence du Rhin supérieur, du Conseil Rhénan, des Eurodistricts et du Réseau des Villes sont interpellés. Les représentants des piliers Sciences et Économie se sont chargés de la communication et du développement de la stratégie dans leur domaine avec leurs pairs. Nous allons également mener un dialogue avec les représentants du pilier Société civile. Il y a là déjà des premiers pas qui ont été faits avec succès, en tout cas pour ce qui est de la France. C'est Mme Erler, la conseillère d'État, qui avait conduit le dialogue citoyen au développement de la stratégie France. Cela nous a permis d'en retirer beaucoup de bonnes idées.

Mais permettez-moi, cher collègue Pfliegersdoerffer, de citer encore quelques projets qui sont encore dans les tuyaux chez nous, notamment au regard de la réunion du comité de suivi que nous allons tenir la semaine prochaine. Ces projets sont au nombre de sept.

Nous avons pris une décision sur un projet important par concertation circulaire. Je veux vous le citer en premier. C'est un projet Industrie 4.0. Ce qui change, c'est que c'est un projet en commun des établissements de 3<sup>e</sup> cycle incluant le European Campus, la Région Grand Est et le monde industriel. Il s'agit de transmettre aux jeunes, dès leur formation initiale, les tenants et les aboutissants d'Industrie 4.0, de manière à ce que ce sujet réussisse vraiment à entrer dans les petites et moyennes entreprises, les PME-PMU.

ArtRhena est un grand projet. Il s'agit de construire un centre culturel transfrontalier sur l'île du Rhin.

Nous avons un projet concernant la police des eaux et frontières, qui nous amène à entreprendre beaucoup d'actions en commun. Le projet vise l'acquisition d'un détecteur sonar supplémentaire.

Nous avons l'ATMO-Vision. Cela concerne la mise à disposition de nouveaux instruments à l'usage des administrations et des institutions, dans le but de mesurer et, partant, de réduire les émissions de polluants atmosphériques comme aussi de gaz de serre.

Pouvez-vous deviner ce qui se cache derrière notre projet TIGER ? Non pas le tigre, mais le moustique-tigre. Il s'agit de créer un réseau d'experts pour soutenir les institutions et lutter efficacement contre le moustique-tigre asiatique.

En outre, il existe le projet Vis-à-vis Huningue-Weil am Rhein. Il doit nous permettre de créer un espace vert commun transfrontalier de part et d'autre des têtes de ponts de la Passerelle des Trois pays.

Enfin, nous avons le projet RhinEdits. Il concerne l'archivage numérique du patrimoine audiovisuel dans les manifestations publiques.

Rien que ces sept projets que nous allons mettre en route s'élèvent à presque 14 M €. Si nous y ajoutons encore le projet Industrie 4.0, nous frisons les 20 M €.

Nous aurons alors mis en route 55 projets d'un volume total de presque 115 M € avec des subventions du FEDER de 58,6 M € très exactement. Les micro-projets n'y sont pas encore inclus. Cela signifie que nous avons déjà utilisé plus de 50 % (53,44 %) du volume de subventionnement. En d'autres termes, il apparaît comme judicieux d'agir maintenant avec circonspection pour répartir les moyens restants de façon appropriée sur de bonnes idées.

Ce qui était aussi intéressant à Bruxelles, c'est qu'à la Commission on réfléchit sérieusement pour voir comment, en particulier dans les régions frontalières, on peut mener à bien des projets difficiles sur le plan technique et juridique. Je rappellerai simplement pour mémoire notre crèche franco-allemande. C'était un projet de ce genre, de même que le tram de Strasbourg à Kehl. C'était vraiment un chef-d'œuvre quant à la manière de surmonter les embûches techniques et juridiques qui se présentaient du fait de réglementations complètement divergentes. La Commission n'a pas manqué de rendre hommage à ce projet et de l'ériger en projet-pilote.

Concrètement, la Commission prévoit la mise en place d'un « bureau pour le frontalier » composé d'experts de la Commission en matière d'obstacles frontaliers. Leur mission sera de conseiller les autorités nationales et régionales, de consigner les procédures ayant fait leurs preuves et de les faire connaître au moyen d'un nouveau réseau en ligne dans toute l'UE qui va être créé.

Il est donc important de bien se positionner en vue de cela. Le projet va démarrer l'année prochaine. Seront retenus 20 projets dans lesquels il importera précisément d'identifier des obstacles spécifiquement transfrontaliers et, en plus, d'élaborer la possibilité d'appliquer la réglementation d'un État dans l'État voisin.

En ce qui concerne les dialogues citoyens que j'évoquai tout à l'heure – auxquels Mme Erler avait invité beaucoup de citoyens fortuits, comme on les appelle, des gens qui ne sont pas spécialement engagés sur la question transfrontalière, mais qui habitent simplement en région frontalière –, il est apparu que beaucoup de gens sont très intéressés à ce que les obstacles encore existants soient levés, que des améliorations soient introduites dans les échanges transfrontaliers – qu'il s'agisse de mobilité transfrontalière ou de la langue. Un des grands points forts étant la santé. Les gens veulent que nous poursuivions notre travail sur ces sujets, pour eux et avec eux. Nous ne pouvons le faire qu'ensemble, quelle que soit l'institution – Conseil Rhénan, Conférence du Rhin supérieur, Réseau des Villes, Eurodistricts. Je voudrais donc vous inviter bien cordialement à cette coopération autour de la stratégie et pouvoir mettre en route beaucoup de projets concrets.

Merci beaucoup.

(Applaudissements)

**Le président Josef Frey** : Merci Madame.

Y a-t-il des questions de compréhension ? – Non.

Alors je remercie Mme la présidente du gouvernement de Fribourg pour cet aperçu. Il montre que le Conseil Rhénan, avec tout ce qui se fait ici, est considéré par Bruxelles avec une attention spéciale, à savoir comme espace frontalier positif qui se développe tout à fait bien, mais qui souffre toutefois de certaines entraves ou, pour le dire autrement, où il y aurait encore des synergies à créer grâce à la proximité de la frontière.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que dans le dossier de couleur rose, vous trouverez un procès-verbal de l'entretien évoqué avec la Direction générale REGIO à Bruxelles, qui a lieu à la représentation du Land de Bade-Wurtemberg. La résolution évoquée se trouve au point 9 de l'ordre du jour. Vendredi dernier, un texte de libellé analogue a été adopté par la Conférence du Rhin supérieur afin de manifester notre solidarité avec le développement de la « Stratégie 2020 ».

Madame Schäfer, soyez assurée que le Conseil Rhénan s'immiscera de façon active dans cette élaboration et que nous apporterons volontiers des impulsions sous forme d'avis et de résolutions. Merci beaucoup pour votre travail.

(Quelques applaudissements)

### **Point 3**

**« La politique des transports dans la région du Rhin supérieur selon le Land de Bade-Wurtemberg »**

**Intervenant : Winfried Hermann, membre du Landtag,  
Ministre des transports du Bade-Wurtemberg**

**Le président Josef Frey** : Monsieur le Ministre, c'est un grand plaisir pour moi de vous accueillir ici en votre qualité de représentant du gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg. Le sujet des transports a été l'un des sujets majeurs dans les dialogues citoyens qui ont déjà été évoqués. Cela s'est vu. Parallèlement à la santé et à la langue, une infrastructure des transports performante joue un rôle capital. Pour que les gens puissent se rencontrer en oubliant les frontières, il faut des ponts et des transports publics. C'est pourquoi il est essentiel pour nous, de ne pas attendre qu'il se produise pas d'accident dans un tunnel en construction pour nous faire prendre conscience de

l'existence de frontières (qui sont bel et bien existantes), mais de nous rendre compte, et c'est là un problème quotidien, de la dépendance créée par l'insuffisance d'accords tarifaires et aussi par des ponts qui ne sont plus là, comme par ex. le pont ferroviaire de Palmrain entre Weil am Rhein et Huningue. Il convient de rappeler sans cesse qu'il existait déjà de meilleures liaisons – même entre Mulhouse et Fribourg –, meilleures qu'elles ne le sont à l'heure actuelle.

C'est pourquoi je suis heureux de ce que vous nous donniez aujourd'hui un aperçu de vos plans au niveau du Bade-Wurtemberg sur le réseau d'infrastructures badois-alsacien-suisse du Nord-Ouest. D'avance, merci beaucoup.

Vous avez la parole, je vous en prie.

**M. le Ministre Winfried Hermann :** Mesdames et Messieurs, bonjour et une excellente matinée ! Je salue toutes les personnes venues de France, de Suisse et d'Allemagne. Monsieur le Président, cher Josha Frey, merci pour cette invitation de parler devant vous à la fin de cette année anniversaire. Je salue très cordialement Monsieur le Maire, M. Mentrup, ainsi que tous les autres maires, les nombreux députés des différents parlements, les *Landräte* et tous les autres membres de cette assemblée plénière.

Je suis heureux de pouvoir parler aujourd'hui avec vous de la politique des transports du Land en ce qui concerne le domaine du Rhin/Rhin supérieur. Pour reprendre ce que vous avez dit en introduction : Le gouvernement de notre Land est bien conscient de l'importance du fossé rhénan, de cette plaine rhénane, non seulement entre Karlsruhe et Bâle, mais aussi entre Bâle et, grosso modo, le Lac de Constance. Nous connaissons fort bien maint pont manquant et beaucoup de projets de construction de pont. Nous savons également que le Rhin, d'une part, a toujours fait partie de cet espace de vie commune tout en étant, d'autre part, une séparation et une liaison à la fois. Nous avons encore à travailler sur ces deux aspects.

Je ne peux maintenant discuter de tous les projets prévus en principe et je vais donc me concentrer sur ce que nous, le gouvernement du Bade-Wurtemberg, avons réalisé au cours des dernières années, sur ce que nous avons mis en route et sur quels projets nous sommes en train de travailler.

Une chose est claire pour nous, c'est que le corridor européen entre Rotterdam et Gênes, – qui est en fait un corridor Rhin-Alpes essentiellement –, est entre Mannheim et Bâle *la* région de circulation par excellence de l'Union Européenne. Surtout dans le domaine du transport des marchandises, on peut dire sans se tromper : c'est l'axe Nord-Sud de l'Union Européenne. C'est la raison pour laquelle il est d'une telle importance que nous nous occupions justement de ce corridor-là.

Avant d'aborder les projets individuels, je voudrais vous exposer en style télégraphique de la vision et des buts du gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg dans le domaine des transports. Pour mes collègues du *Landtag* et des différents groupes politiques ainsi que pour les divers *Landräte*, ce n'est évidemment pas nouveau. Mais pour nos invités de France et de Suisse cela l'est peut-être. Ce qui est important pour nous, c'est de réaliser une politique des transports placée sous le signe du développement durable, de la mobilité durable. Pour nous, cela signifie que nous voulons permettre la mobilité sans ruiner ni les ressources, ni le climat, sans polluer l'atmosphère, sans générer inutilement du bruit et sans consommer davantage de paysage de manière indigne. Nous avons l'intention de gérer la nature et le paysage avec le plus grand soin. C'est dans cet esprit que nous avons travaillé ces dernières années sur nos différents projets dans des domaines divers. Je crois que ce n'est qu'ainsi que nous pourrons assurer de façon pérenne la mobilité et les transports de manière, premièrement, à ce que cela fonctionne et, deuxièmement, que cela ne soit pas au détriment de l'environnement, du climat et des générations à venir.

J'aimerais commencer par l'aménagement de la *Rheintalbahn*. Comme dit, c'est un axe central. Les transports ferroviaires sont nécessaires au premier chef. Il s'agit d'un projet d'aménagement gigantesque entre Rotterdam et Gênes, sachant que la partie suisse, qui a réalisé la part du lion sur cet axe d'aménagement avec les grands tunnels et qui sera sans doute le seul des quatre partenaires à respecter le contrat de Lugano, alors que les trois autres en seront encore au début ou quelque part au milieu, en tout cas encore très loin d'achever ces travaux dans les délais pour l'année prévue, à savoir 2018. Nous aussi, en Allemagne, nous devons l'admettre sans ambages. Cela fait au moins dix ans – quand j'étais encore député au Bundestag – que je critique la lenteur inadaptée et l'engagement inadapté avec lesquels nous poursuivons l'aménagement de la vallée du Rhin.

Le problème que nous avons eu, plus particulièrement, est que les plans du Bund et de la Deutsche Bahn allaient pendant longtemps à l'encontre des intérêts des habitants des communes et des villes. Pour cette raison, il avait été nécessaire de revoir toute la planification par l'entremise d'un conseil consultatif et d'en rediscuter. Finalement, à l'issue de cinq années de procédure participative, nous avons au bout du compte refait de manière consensuelle un nouveau tracé. Nous l'avons ressorti des villes. La route à aménager suivait à l'origine l'ancienne ligne. Nous l'avons ressortie pour la rapprocher de l'autoroute avec, pour conséquence, qu'il s'est avéré nécessaire par ex. de construire un tunnel supplémentaire à Offenburg. Nous avons réalisé l'ensemble de la planification en nous imposant de tenir compte, partout et particulièrement, de la protection anti-bruit, à savoir au-delà de ce que prescrit la législation.

Voilà les raisons majeures qui ont fait que la plupart des communes, des villes et des municipalités se sont ralliées à cette proposition. Au sein du conseil consultatif que nous avons formé en faisant participer les régions, les communes, le Land, le Bund et la Deutsche Bahn, nous avons finalement adopté une déclaration commune à

l'unanimité. Il n'y a que peu de communes qui critiquent cela à ce jour. L'écrasante majorité est en faveur de ces mesures d'aménagement.

Dans le détail, qu'est-ce que cela signifie ? À Offenburg, qu'il faut construire un tunnel supplémentaire passant en-dessous de la ville. Cela entraîne des frais supplémentaires de 1,2 milliards d'euros. Cela n'a pas été facile, mais je suis content que le parlement fédéral allemand, le Bundestag, ait finalement voté majoritairement en faveur, aidant ainsi le projet à percer. Car si cette décision n'était pas venue, les autres parties du projet seraient probablement devenues caduques elles-aussi.

Ensuite, au sud d'Offenburg, comme dit, nous nous rapprochons de l'autoroute pour continuer vers le Sud. À Fribourg, nous avons ce qu'on appelle le contournement pour les trains de marchandises, doté d'un haut niveau de protection anti-bruit. Dans le Markgräflerland – c'est encore plus au Sud – nous avons surbaissé le tracé – donc, ce n'est pas tout à fait un tunnel –, de sorte qu'il est conçu pour ménager le paysage et réduire le bruit.

Entre Müllheim et Auggen – c'est le dernier foyer de conflit de cette région – nous avons également amélioré de manière considérable les mesures anti-bruit. Elles ont porté sur une planification plus ancienne qu'on ne pouvait plus rectifier entièrement parce qu'elle se trouvait pratiquement juste avant la déclaration d'utilité publique.

Pour ce qui est du nœud près de Hügelheim, nous l'aménagerons sans intersection, ainsi que les citoyens l'ont décidé.

Nous pensons qu'avec toutes ces mesures nous avons vraiment fait beaucoup maintenant pour rendre les tracés plus conviviaux pour les riverains et l'être humain de manière générale.

Naturellement, tout cela n'a pas contribué à faire baisser les coûts. Le Land de Bade-Wurtemberg à lui seul paie 405 M € de plus – de son plein gré –, rien que pour assurer la protection anti-bruit et pour trouver un tracé à peu près adapté au paysage. Malgré cela, nous avons quand même un litige devant les tribunaux, pour le tronçon en gros entre Müllheim et Auggen, ce qui retarde la déclaration d'utilité publique pour le moment.

L'ensemble du tracé est conçu de telle manière (et fait tant de travail) que la Deutsche Bahn estime qu'elle en aura terminé vers 2035, donc en gros vingt ans plus tard que prévu. C'est la date qu'elle vise. Il y a même eu des papiers qui prévoyaient un achèvement nettement plus tardif de ces mesures. J'ai cependant tenu à ce que l'on vise au moins l'objectif de 2035. C'est bien assez tard. Mais lorsque l'on considère la complexité de ces mesures dans leur ensemble, que l'on voit qu'il s'agit grosso modo d'un volume de 4 à 6 milliards d'euros à mettre en œuvre sur le terrain et que l'on sait que même pour le nouveau tracé il reste encore toute une série de conflits à surmonter sur



la protection de la nature et des espèces... Madame la Régierungspräsidentin en connaît un rayon, car son administration et elle vont avoir beaucoup de travail en la matière. Cependant, il est très important pour nous que nous efforcions de concevoir ces mesures de manière à ne pas générer une nouvelle série de conflits, une nouvelle série de différends juridiques qui entraîneraient de nouveaux retards.

Après que nous, c'est-à-dire le gouvernement du Land, avons pensé qu'avec la décision d'il y a deux ans le conseil consultatif avait achevé sa mission et que nous pouvions désormais nous mettre en retrait, j'ai pris la décision de pas agir ainsi, mais de nous réunir au moins une fois par an pour entendre le rapport d'avancement du projet. Je pense qu'il est tout simplement important de veiller, en tant que représentants du public, à ce que le projet avance. Il y aura encore cette année une réunion préalable avec mon directeur ministériel et l'année prochaine, je convoquerai l'ancien conseil de projet. Nous avons longtemps hésité, parce que le Bund avait dit qu'il ne participerait plus. Mais cela ne nous arrêtera pas. Nous le ferons quand même, parce que je crois que c'est une bonne chose de veiller au bon déroulement et, le cas échéant, de faire sentir une certaine pression.

J'en arrive maintenant au deuxième projet qui nous a particulièrement occupé cette année (et qui est, en fait, issu de la phase préparatoire), à savoir le tunnel de Rastatt. En raison d'un accident, des inondations et des éboulements s'y sont produits – après que le tunnelier avait déjà réalisé le percement, donc se produisant derrière l'engin, pas devant. Dans un premier temps, c'était inexplicable. Cela a provoqué l'effondrement de la voie située au-dessus, ce pourquoi cette voie a dû être fermée au trafic ferroviaire pendant bien six à sept semaines.

C'était une double fatalité puisqu'à ce moment-là, il était à peine possible de faire passer complètement le trafic de marchandises par la voie ferrée. Il est également apparu que ce système de concentration totale sur la route principale en négligeant toutes les voies dites secondaires pouvait avoir des conséquences fatales. Si à un moment donné, la route principale se trouve coupée, pour quelque raison que ce soit, nous n'avons aucun remplacement. Il est aussi difficile de passer par la France parce que les trajets ne sont pas aménagés au niveau que l'on imaginerait.

Puis la Deutsche Bahn a commis l'erreur magistrale d'avoir 15 km de voie en travaux pour réaménagement sur ce qu'on appelle la *Gäubahn*, c'est-à-dire le trajet de Stuttgart à Zurich passant par Singen. Sur 15 km les rails avaient été complètement arrachés, de sorte qu'il n'était pas possible d'y faire passer la circulation pour la dévier. Il a donc fallu emprunter patiemment de larges contournements passant par le Brenner. Nous nous sommes retrouvés dans une situation en soi ridicule, à savoir de faire passer à travers la vallée du Neckar des trains de marchandises à locomotives électriques traînés par des locomotives diesel, parce que certains tronçons de voie n'étaient pas électrifiés, parce qu'en partie ils ne sont pas aménagés.

J'ai saisi cette circonstance comme opportunité de faire comprendre une fois de plus au Bund qu'il nous faut davantage de redondances dans le réseau, et pas seulement pour les cas de ce genre, mais que le réseau, de manière tout à fait générale, doit être plus performant, ce qui signifie réaliser le dédoublement et électrifier le réseau. C'est une demande que nous avons formulé au niveau du Plan fédéral des voies de circulation. Je n'hésite pas à le dire : je maintiendrai. Nous ne cesserons de représenter ce projet au Bund. C'est une nécessité. Je salue expressément le fait que le Conseil Rhénan ait toujours repris un élan à cet égard et adopté une résolution. J'espère que vous continuerez à nous soutenir, car on peut estimer qu'il faudra encore bien vingt ans avant que nous n'ayons la troisième et la quatrième voie demandées. En d'autres termes, la voie ferrée rhénane restera un goulet d'étranglement. Il pourra toujours s'y passer quelque chose. C'est pourquoi il est d'une telle urgence que nous ayons des voies de dérivation qui fonctionnent correctement qui serviront – de toute façon – à la circulation dans le futur.

J'en viens au projet de la voie ferrée du haut Rhin ou *Hochrheinbahn*. Là-aussi, c'est un projet dont je me souviens très bien ; au cours de ma première année de fonction, je m'étais rendu sur place. Je crois que Mme Dammann était à l'époque tout juste élue comme nouvelle Landrätin. Les citoyens me lançaient : « Ça démarre quand enfin ? ». Je leur ai répondu : « Dans deux trois ans ». Alors, ils m'ont sifflé. Entretemps, cela fait déjà six ans et cela n'a toujours pas démarré.

La constatation à faire est simple : pour tous ces projets, il nous faut une éternité avant seulement de démarrer, après quoi la construction requiert une nouvelle ère. Dans cette affaire, j'aiguillonne. Nous étions déjà très avancés. Mais je le concède : cela ne tient pas seulement à l'incapacité allemande, car le projet de la *Hochrheinbahn* était dès le début un projet en coopération avec les cantons de la Suisse et la Fédération suisse. Nous avons déjà signé un beau contrat de financement. Puis la Fédération suisse a retiré son accord de financement pour ce projet. Cela nous a rejetés des années en arrière parce que tout le montage financier a dû être élaboré de neuf.

Ensuite, nous avons présenté ce projet au Bund. Il a été rejeté comme projet par le Bund. Nous reprenons de nouveau notre élan pour qu'il soit financé sous forme de ce qu'on appelle un projet de financement des transports communaux (GVFP). Le Bund en financerait une partie, le Land une autre, les communes le long du trajet une troisième et la partie suisse participerait respectivement pour moitié à la part communale et à la part du Land. Voilà l'idée de base. Nous revoilà d'accord sur le terrain.

Entretemps, nous avons achevé les phases suivantes de la planification, la troisième et la quatrième tranche, de sorte à pouvoir dire, en fait : au niveau de la planification, nous arriverons en tout état de cause à aboutir. Il est temps maintenant que tous nous soutiennent, afin que nous puissions faire passer ce projet comme un projet de financement des transports communaux (GVFP). Il nous faut cela, car la circulation est vraiment intense le long du haut Rhin et il faudra encore longtemps avant que l'autoroute A 98 ne soit terminée. Or, on ne sait pas dans quelles dimensions elle sera lorsqu'elle

sera terminée. C'est pourquoi, je crois qu'il est absolument urgent dans ce cas que nous progressions du côté du rail.

Nous avons prévu de desservir cette ligne avec un cadencement à la demi-heure grâce à un système de financement coopératif. Nous payerons une partie des heures et la Suisse l'autre. De cette manière, on arrive à assurer un cadencement à la demi-heure. Dans les zones de forte densité, la circulation serait encore plus serrée. La Suisse prévoit par ex. un cadencement au quart d'heure dans la zone du RER de Schaffhouse. Je crois que l'offre ainsi créée se situe vraiment dans une bonne perspective. C'est important, sinon tout passerait par les routes et les localités seraient engorgées.

J'en arrive au quatrième projet. C'est celui du nœud ferroviaire RER de Bâle, Agglo Bâle. À cet effet, nous avons signé cette année un contrat important et créé une association qui souhaite mener l'ensemble de ce projet en avant. Il s'agit d'une association trinationale. La partie suisse, avec la Région de Bâle et les cantons, a naturellement la direction des opérations et de la conception. Cet élément situé au cœur de Bâle et appelé *Herzstück* est planifié avec un tunnel souterrain sous la ville de Bâle. Je ne peux dire que ceci : je vous souhaite beaucoup de chance, plus que nous n'en avons eu à Stuttgart et aussi, que les coûts soient moins élevés. En tout cas, ce *Herzstück* est un élément central dans l'aménagement du RER.

La partie allemande compte trois tronçons de raccordement depuis le Nord que nous aimerions bien continuer d'exploiter et même, que nous voudrions renforcer, comme par ex. la *Wiesentalbahn* qui a été réactivés avec un franc succès et qui va amener beaucoup de travailleurs faisant la navette de l'Allemagne vers la Suisse avec un cadencement à la demi-heure. Notre vision perspective pour l'ensemble est que le RER soit bien aménagé, quelle que soit la direction d'où l'on vient. Là aussi, il s'agit, bien entendu, d'un projet majeur qui va encore durer de nombreuses années.

Ensuite, nous voulons que cela produise vraiment beaucoup de trafic ferroviaire entre Lörrach et Bâle aux heures de pointe. Dans cette perspective, quatre trains circuleraient par heure.

Enfin, la gare « Badischer Bahnhof » doit rester une importante gare de grandes lignes du réseau ferroviaire allemand dans sa relation à la Suisse et naturellement aussi pour ceux qui veulent poursuivre jusqu'en France.

Permettez-moi de dire encore un mot sur la circulation ferroviaire transfrontalière avec, à l'appui, les exemples que nous avons ici dans la Région des Trois Pays et dans la vallée du Rhin. Pendant longtemps, nous avons eu en Allemagne un seul grand contrat de transports qui réglait cela pour les transports publics du Bade-Wurtemberg. Entretemps, nous avons scindé ce grand contrat, qui a expiré l'an dernier, en quelques 20 réseaux partiels. Ceux-ci ont déjà presque tous fait l'objet d'un marché public. Nous avons différents exploitants et différents réseaux partiels, sans pour autant que les ré-

seaux ne soient cloisonnés. Les liens entre eux restent tandis que les exploitants sont différents.

Dans la vallée du Rhin, la circulation ferroviaire se fera à partir de 2020 par un matériel roulant neuf, des plus modernes. Entre Bâle et Karlsruhe nous établirons un cadencement à l'heure de deux sortes : l'un, un peu plus lent, avec un arrêt pratiquement dans chaque localité, et l'autre, un peu plus rapide où les trains ne s'arrêteront pas dans certaines petites localités.

De Müllheim en direction de Bâle, aux heures de pointe, nous établirons en plus un cadencement à la demi-heure, simplement parce que nous sentons que la demande va être très forte sur ce tracé ferroviaire. Mais, là-aussi, il nous faut bien constater : nous ne pouvons pas aménager davantage à l'heure actuelle, bien que cela soit en partie souhaité, parce qu'il nous manque une troisième et une quatrième voie. Si cette troisième et cette quatrième voie devaient être réalisées, nous pourrions encore améliorer l'offre. D'ailleurs, nous sommes d'avis que c'est nécessaire.

Je suis heureux que nous ayons pu réaliser également quelques projets plus petits. Ils n'étaient pas si petits que cela. Cette année, nous avons inauguré le tramway entre Kehl et Strasbourg. C'était vraiment un grand événement. La partie française a fêté cela comme la percée d'un grand axe international. Cela montre que la partie française accorde beaucoup d'importance à cette liaison. J'étais très content que nous ayons pu la réaliser en nous servant du nouveau pont sur le Rhin à Kehl. C'est qu'il a fallu le construire de neuf pour le tramway.

Bien sûr, il reste encore des plaies béantes. Il manque encore des ponts entre Colmar et Fribourg. C'est un axe ancien qui n'existe plus à l'heure actuelle, mais qui aurait tout son sens.

Dans la région de Müllheim/Mulhouse, nous allons commencer par nous contenter du cadencement toutes les deux heures qui a le mérite d'être au moins stable. Il faut dire que les besoins en matière de circulation ne sont pas encore tels qu'il faille augmenter la capacité. J'ai encore en mémoire un vieux conflit à propos des trains portant le sobriquet de « baleines bleues » qui ont fait comprendre pour la première fois à plus d'un député au Landtag qu'il s'agit d'une connexion majeure entre la France et l'Allemagne.

Mesdames et Messieurs, vous le voyez : nous avons encore du pain sur la planche. Il y a certes des choses qui sont faites, mais elles ne sont guère nombreuses. Nous avons encore bien à faire. J'aimerais attirer votre attention sur l'existence d'une ligne TGV qui fonctionne tout de même très bien qui relie rapidement Stuttgart et Paris. C'est vraiment grandiose de pouvoir se rendre de Stuttgart à Paris en quasiment la moitié du temps qu'il faut pour voyager en train jusqu'à Berlin. Pourtant, nous nous rendons plus souvent à Berlin qu'à Paris. Mais cela montre quoi, tout simplement ? Que s'il existe une bonne liaison en train, elle est utilisée. Entretemps, il n'y a presque plus d'avions entre Stuttgart et Paris tout simplement parce que la liaison ferroviaire est si bonne. C'est

bien ce que nous voulons dans l'esprit d'une mobilité durable. Nous voulons que les flux qui peuvent passer sur le rail, puissent effectivement passer sur le rail. C'est pourquoi je pousse toujours à la roue afin que la ligne appelée *Gäubahn*, qui relie Stuttgart et Zurich, soit aménagée ; car la distance, là-aussi, fait que c'est plutôt une aberration de prendre l'avion. Malgré cela, on continue de faire voler des avions, parce qu'en dépit de tous les efforts la circulation ferroviaire est encore un peu lente.

Mesdames et Messieurs, j'ai surtout parlé des transports ferroviaires. C'était de ma mission. Bien sûr, nous avons, dans la même zone géographique, les transports routiers. L'autoroute A5 est très chargée. En fait, pour la partie au Bade-Wurtemberg, sur l'ensemble de l'axe Nord-Sud, elle est contenue dans le Plan fédéral des voies de circulation qui prévoit de l'aménager en principe à 6 voies. Certains tronçons ne font pas partie des Besoins prioritaires de ce schéma fédéral. Mais nous allons en tout état de cause devoir réaliser en même temps et parallèlement les tronçons qui sont parallèles à la *Rheintalbahn*, même si d'habitude nous ne mettons pas encore à l'étude des projets qui ne figurent pas dans les besoins prioritaires du Plan fédéral. Mais ce serait la dernière des stupidités de ne mettre que les transports ferroviaires à l'étude en gardant les transports routiers pour après. Nous gâcherions bien des effets de synergie, sans compter les énormes bévues que nous ferions.

Mesdames et Messieurs, c'était là mon rapport. J'espère qu'il apparaît à vos yeux que nous travaillons avec engagement. Nous ne sommes pas satisfaits. Nous espérons beaucoup en votre soutien, car nous avons besoin d'initiatives de ce genre et des instances telles que ce Conseil Rhénan pour faire avancer justement cette mobilité-là.

Merci beaucoup.

(Applaudissements)

**Le président Josef Frey :** Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. On voit qu'il n'est pas seulement important d'avoir de bonnes liaisons entre Strasbourg et Kehl, mais que la tradition veut aussi qu'on soit bien relié entre Stuttgart et Paris. Surtout lorsqu'un gouvernement performant fait encore défaut pour le moment, nous sautons volontiers dans la brèche par ex. pour réaliser l'axe franco-allemand sur le Stuttgart-Paris.

Monsieur le Ministre, permettez-nous de pouvoir vous poser encore quelques questions. Tout à l'heure, nous voterons encore sur une résolution que vous avez évoquée. Je voudrais prier le Landrat M. Schnaudigel, qui est aussi président de la Commission Transports, Aménagement du territoire et Entraide en cas de catastrophe, de poser rapidement une question et de présenter cette résolution sur le corridor Rhin-Alpes. Vous pouvez réfléchir pendant ce temps si, de votre côté, vous voulez également poser une question à M. le Ministre.

**M. Christoph Schnaudigel** : Merci beaucoup, Monsieur le Président. – Monsieur le Ministre, je n'ai pas de question. Vous avez, quant à vous, évoqué la question du soutien. Anticipant quelque peu sur ladite résolution, dont j'espère qu'elle sera adoptée, je voudrais simplement vous signaler le soutien du Conseil Rhénan en ce qui concerne l'aménagement du trajet de la *Rheintalbahn* dans son ensemble. C'est une grande préoccupation qui a déjà fait l'objet de plusieurs résolutions, je crois, de notre côté.

Cette fois-ci, nous avons également inclus les demandes de la Suisse : il s'agit de la percée du Jura pour le tunnel de Wisenberg qui serait alors nécessaire.

Dans cette résolution, nous avons en même temps repris un sujet que vous avez évoqué, à savoir que dans le futur nous ne pourrions cependant pas tout concentrer sur cette seule liaison. Nous demandons et nous requérons que l'on prévoie des variantes. L'accident du tunnel de Rastatt a montré que la situation présente n'est pas une solution à terme.

Nous parlons ici, indépendamment des mesures d'infrastructure, de mesures d'ordre technique et organisationnel, comme par ex. au regard de ce qu'il n'est presque pas possible par ex. de faire passer des transports de marchandises du côté français, parce qu'il faudrait des interprètes alors qu'une même temps, un conducteur de poids-lourds de Moldavie – pardonnez-moi si je m'exprime un peu crûment – peut traverser la France sans avoir de connaissances en français. Peut-être y a-t-il moyen, là-aussi, de simplifier les réglementations, lesquelles nous permettraient, si un tel accident se reproduisait (ce que l'on espère pas) ou si davantage de goulets d'étranglement se formaient, de procéder de manière un peu plus souple.

Je pense que la manière de procéder que vous avez évoquée en ce qui concerne le conseil consultatif et d'autres formes de participation citoyenne, a déjà fait l'objet de l'une ou l'autre de nos résolutions. C'est certainement aussi l'aune à laquelle on mesurera les mesures d'aménagement à venir le long du Rhin supérieur.

Nous avons déjà traité de la ligne du haut Rhin et de son électrification dans des résolutions. Là-aussi, vous pouvez compter sur notre appui, de même que pour le projet de RER de Bâle dans l'agglomération bâloise et pour les projets routiers. L'aménagement de la A5 est par ex. un de vos souhaits majeurs. Je vous invite à consulter notre résolution. En ce qui concerne ce que vous avez évoqué, soyez assuré de ceci : l'appui du Conseil Rhénan, en particulier de sa Commission Transports, Aménagement du Territoire et Entraide en cas de catastrophe, vous est assurée sur ces sujets.

Merci beaucoup.

**Mme Brigitte Klinkert** : Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour votre engagement sur ce dossier de la mobilité. Vous avez évoqué, et je vous en remercie, la liaison ferroviaire entre Colmar et Fribourg. Il est vrai que c'est une liaison qui permettrait des échanges forts entre Colmar, Fribourg et l'ensemble du territoire. C'est un territoire sur

lequel la densité de population est forte. Nous avons de notre côté du Rhin (mais il en va de même de votre côté du Rhin), une route qui assure cette liaison. Mais ce n'est qu'une petite route, particulièrement chargée. Elle pose entre autres des soucis de sécurité, notamment du fait de la présence de poids-lourds. Je voulais seulement vous dire que sur ce dossier de la liaison ferroviaire entre Colmar et Fribourg vous avez notre plein appui.

Je l'ai aussi évoquée lors d'un échange avec le Président Macron lorsqu'il est venu à l'inauguration du Hartmannswillerkopf en Alsace. Notre président de la République a accueilli ce projet très favorablement. Il a demandé au préfet du Haut-Rhin de transmettre le dossier au ministre des transports à Paris. Vous le savez, bien sûr, cette liaison ferroviaire nécessite la construction d'un pont. C'est d'ailleurs le seul pont sur le Rhin qui n'ait jamais été reconstruit depuis la guerre. Il y a donc là également une portée symbolique à ce projet.

Ce projet, nous le portons également dans le cadre des compensations qui sont demandées pour notre territoire en rapport avec la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim qui devrait être annoncée d'ici la fin de cette année. Cette liaison ferroviaire devrait nous permettre des implantations économiques supplémentaires sur ce territoire.

Vous le savez, côté allemand le train fonctionne entre Fribourg et Brisach. Côté français, nous avons une voie qui existe toujours entre Colmar et Volgelsheim, et donc les travaux côté français seraient des travaux de remise aux normes de cette voie et puis, de construire une voie entre Volgelsheim et le Rhin. Ce que je voulais vous dire ce matin, c'est que les voyants sont presque tous au vert pour faire aboutir ce projet qui n'a, jusqu'à présent et depuis la guerre, jamais pu aboutir. Donc, je tenais à vous faire part de l'évolution favorable de ce dossier.

**M. le Ministre Winfried Hermann :** Ce pont manquant correspond aux voies manquantes sur la *Gäubahn*. Celles-ci avaient été arrachées également au titre de réparations après la guerre. C'est pourquoi, depuis, nous n'avons qu'une voie sur un trajet d'environ 50 km. De mon point de vue, il plutôt embarrassant qu'on n'ait toujours pas réussi, 70 ans après la guerre, à reconstruire cette infrastructure importante. Je suis très heureux que vous ayez pu présenter ce dossier au président Macron ; car je crois que nous devons regarder comment améliorer, le long de la frontière entre l'Allemagne et la France, la microcirculation transfrontalière entre nos deux pays au moyen de petits projets – pas si petits que cela. Avant de concrétiser des tracés entre Paris et Bratislava, nous devrions, je pense, nous occuper des liaisons entre la France et l'Allemagne dans notre environnement immédiat.

Je crois que c'est également un appel au nouveau gouvernement fédéral : nous devons faire davantage pour les transports transfrontaliers. Nous avons des problèmes analogues partout, en direction de la Pologne, de la Tchéquie. Tout simplement parce que

les infrastructures ne sont pas assez performantes pour les besoins de la circulation actuelle. Les routes se retrouvent extrêmement chargées parce que les transports ferroviaires n'ont pas été modernisés. C'est pourquoi il nous faut peut-être un programme spécifique pour les projets de transports ferroviaires transfrontaliers. Je pense que c'est à l'ordre du jour.

Nous avons posé la demande auprès des autorités du Plan fédéral des voies de circulation. Le Bund l'a rejetée. Mais je ne m'avoue pas battu. Je voudrais absolument que nous puissions prendre ces projets en chantier.

**M. Rémi Bertrand** : Pour compléter les propos de Brigitte Klinkert sur le sujet des transports transfrontaliers, en allant plus vers le Nord en direction de Karlsruhe. Là aussi, nous avons engagé un certain nombre de réflexions. Notamment au niveau de la mise en ligne de voies ferrées et de ponts qui existent entre le pays de Rastatt et la ville de Haguenau. Le maire de Haguenau est à mes côtés. Nous sommes dans une réflexion devant permettre le lien entre des bassins d'emploi forts comme Rastatt, Karlsruhe, Haguenau. Là aussi, nous aurons besoin de votre soutien. Ce sont de petits projets transfrontaliers. On ne peut comparer cela aux grands projets. Ils ont le mérite de permettre aux gens de se retrouver, notamment par le transport ferroviaire.

Je voudrais donner un deuxième aperçu maintenant sur les transports routiers. Nous avons connu quelques difficultés ces derniers temps. Nous devons notamment refaire un pont sur le Rhin entre Gambenheim et Rheinau. Le département du Bas-Rhin, que je représente aussi, n'a aucun lien autoroutier avec l'Allemagne à ce jour. Si le pont doit être fermé pour ces travaux – les travaux dureront cinq ou huit mois –, nous n'aurons en fait pas d'autre alternative que de remonter par le Sud par Strasbourg ou par le Nord par Iffezheim. Ce sont les déviations et entre les deux, il n'y a rien. Je me demande toujours ce que nous devons faire si demain nous avons un problème sur l'un ou l'autre ponts, alors qu'un troisième pont sera justement en réparation. Qu'allons nous faire avec les travailleurs transfrontaliers, mais aussi avec le monde économique ?

Nous nous sommes rendus compte avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Fribourg que le débat était sur la table. Nous avons six mois de négociations. Nous avons également repoussé les travaux pour pouvoir trouver un accord qui donne satisfaction autant aux industriels, autant aux transfrontaliers, autant au commerce. C'est une réflexion qui devrait être de mise. Je vous remercie d'avoir précisément abordé ces problèmes aujourd'hui, au sein du Conseil Rhénan.

**M. le Ministre Winfried Hermann** : Merci beaucoup pour ces remarques importantes. Je commence à comprendre dans cette discussion qu'il serait certainement judicieux de non seulement adopter des résolutions – ce qui est également important –, mais aussi de peut-être nous rencontrer afin de pouvoir examiner tous ces problèmes en détail et discuter des problèmes comme aussi des souhaits et réfléchir ensemble : Qui doit faire quoi maintenant ? Que pouvons-nous faire ensemble ? Sinon, nous continuerons à



adopter des résolutions et à nous lamenter qu'il ne se passe rien. Je crois que nous devons réussir d'une manière ou d'une autre le passage à la phase opérationnelle.

**Le président Josef Frey :** Alors prenons déjà nos agendas pour fixer les dates de ces entretiens.

**M. Daniel Adrian :** Monsieur le Ministre, je voudrais aussi profiter de votre présence parmi nous pour vous dire que je suis tout à fait en phase avec ce que Mme Klinkert vient de nous exprimer au sujet de « la ligne ferroviaire Fribourg-Colmar ». Nous nous sommes engagés vendredi dernier auprès de la Conférence du Rhin supérieur dans ce sens.

Mais je voudrais aussi en profiter pour vous dire que dans le Sud de l'Alsace, dans le Sud du pays de Bade, nous avons aussi cette problématique de la traversée d'un pays vers l'autre. Nous le savons bien. Avec toute l'amitié que nous portons à nos voisins suisses et bâlois, nous savons bien que tous les matins et tous les soirs, l'agglomération bâloise est engorgée par les nombreux travailleurs frontaliers.

Néanmoins, tout à l'heure, j'ai bien écouté dans votre exposé et je vous remercie pour la précision que vous avez apportée, mais nous n'avons pas parlé de l'EuroAirport. Quelque part, cet aéroport trinational a besoin d'accessibilité renforcée. Aussi je me permets de vous rappeler notre souci dans toute la région bâloise – autour de Saint-Louis et autour de l'aéroport – d'avoir vraiment plus de fluidité. Bien sûr, le *Herzstück* et le raccordement ferroviaire sont plus qu'importants. Mais nous avons besoin d'un pont supplémentaire sur le Rhin ; car sur le pont du Palmrain, tout demain, ne pourra pas passer. Dans 30 ans, nous aurons certainement d'autres véhicules, mais ils resteront véhicules. Et il faudra qu'ils traversent le Rhin.

Monsieur le Ministre, j'en profite vraiment pour vous dire toute la problématique que nous défendons régulièrement. J'adhère, fortement et clairement, à votre dernière proposition de dire que nous ne pouvons pas en rester à des résolutions, mais qu'il serait intéressant de se mettre autour d'une table et de pointer de manière tout à fait concrète et pratique sur ce qu'on va faire, quelles sont les réalités.

**M. le Ministre Winfried Hermann :** Encore une fois, merci pour votre soutien. Je vais peut-être repréciser mon offre. Dans le cadre des réunions du Conseil Rhénan et de la Conférence du Rhin supérieur, nous pourrions tout simplement en parler avant ou en parallèle à la prochaine réunion, sous forme de conférence de travail au chapitre « Ponts – petite circulation frontalière le long du Rhin », voire préparer de manière à ce que chaque côté expose clairement ses besoins, dise comment elle estime les possibilités et les coûts et quels raccordements supplémentaires seraient envisageables, de sorte que l'on passe à une procédure opérationnelle. Ce serait, je crois, une bonne

chose. En tout cas, nous, le Land de Bade-Wurtemberg, participerons volontiers. Nous aussi, nous savons que les voitures électriques ne peuvent pas voler.

**Le président Josef Frey** : Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. – Je crois que c'était là, vraiment un aperçu très complet. Nous allons inclure en commission la dernière proposition du Landrat M. Schnaudigel, afin de préparer une telle réunion et puis aussi une liste des ponts – « ponts » au sens large – et ensuite concrétiser cela.

Vous voyez, les choses bougent. Et on avance un peu. Samedi prochain, le 9 décembre, la ligne de tram entre Bâle et Saint-Louis sera inaugurée. Cela se fait par petits bouts : vers Kehl, vers Weil, et après les trains appelés « les baleines bleues » nous avançons ici, pas à pas, pour réactiver ces ponts.

Je vais peut-être simplement redire, à titre de complément, pourquoi c'est si important. Nous avons un programme de formation professionnelle, par ex. pour les Français en Allemagne. Mais l'un des grands problèmes, c'est que les jeunes qui n'ont pas encore de permis de conduire et qui veulent faire une formation en Allemagne, n'ont tout bonnement pas de véhicule pour s'y rendre. C'est la raison pour laquelle, fréquemment, cela ne fonctionne pas. Dans une certaine mesure il nous faut donc des transports publics traversant les ponts afin que ces jeunes gens puissent faire leur formation.

Encore merci beaucoup, Monsieur le Ministre. Nous espérons en une plus ample collaboration jusqu'à la prochaine fois, ici au Conseil Rhénan.

**M. le Ministre Winfried Hermann** : Moi aussi, je vous remercie beaucoup et vous souhaite de bonnes délibérations.

(Applaudissements)

## **Point 6**

### **Adoption du procès-verbal de la réunion plénière du 19 juin 2017**

**Le président Josef Frey** fait remarquer que la version française du procès-verbal se trouve dans les documents de séance.

**M. Alexander Schoch** remarque que dans la liste de présence, la délégation suisse de même qu'une partie de la délégation du Bade n'est pas mentionnée.

**Le président Josef Frey** répond que l'on fera suivre cela par courriel.

Le procès-verbal de la réunion plénière du 19 juin 2017 est adopté à l'unanimité.

## **Point 7**

### **Rapport du président sur les résolutions en cours**

**Le président Josef Frey** fait savoir que les résolutions adoptées jusqu'à présent font l'objet d'un tableau synoptique. De plus, il existe un document de séance émanant de la Rhénanie-Palatinat et un autre de l'Office fédéral suisse de la Communication (OFCOM). Par ailleurs, il y a des avis issus de la Rhénanie-Palatinat, du Bade-Wurtemberg, de la Conférence des gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest et de certaines autorités fédérales. Les avis provenant de France sont encore attendus et on les fera suivre.

Il est important que chaque commission vérifie les avis pour savoir s'il a vraiment été répondu aux questions posées ou si l'on a répondu à des questions qui n'étaient pas posées, auquel cas il fut revenir à la charge. Parfois, la réponse adéquate n'est donnée qu'à la deuxième ou troisième tentative.

Les conceptions divergent quant à la coopération transfrontalière des services de secours. Tandis que les autorités fédérales suisses et allemandes jugent qu'il est nécessaire d'agir en l'occurrence, le Ministère du Land de Bade-Wurtemberg n'en voit pas la nécessité. De ce fait, il a prévu un entretien en vue de jeter de la lumière sur cette problématique. En ce qui concerne les différentes fréquences des moyens de communication, il y a certainement de quoi faire.

## **Point 8**

### **Travaux et nouveaux projets de résolutions des commissions**

#### **– Rapports des présidents des commissions**

##### **a) Commission Culture, Jeunesse, Éducation et Sports**

**Rapporteur : Barbara Schleicher-Rothmund, présidente**

**Résolution :**

**Enseignement de la langue du voisin : l'allemand et le français le long de la frontière linguistique dans la Grande Région et la région du Rhin supérieur**

**Mme Barbara Schleicher-Rothmund** : Monsieur le Président, chers collègues, Mesdames et Messieurs, nous vous avons présenté de la part de notre commission une résolution intitulée « Enseignement de la langue du voisin : l'allemand et le français le long de la frontière linguistique dans la Grande Région et la région du Rhin supérieur ». La raison en est que nous tenons ce sujet pour très, très important. Il est régulièrement à l'ordre du jour de notre commission.

La particularité de cette résolution est qu'à l'automne – je crois que c'était en septembre – nous avons tenu une réunion commune avec le Conseil Interrégional des Parlementaires pour voir ce qu'il en est et pour entendre le rapport sur les efforts entrepris pour promouvoir le bilinguisme. Il y a eu de nombreux projets. En dépit de cela, nous ne cessons de constater que le bilinguisme recule un peu.

Nous voulons nous opposer à cela et demandons à nouveau, au moyen de cette résolution, qu'un concept approprié soit élaboré, tout simplement pour accélérer et améliorer les choses.

Dans quelle mesure cette résolution portera-t-elle réellement ses fruits ? Je n'en sais rien. Mais je crois que c'est l'un des obstacles les plus redoutables que nous devons surmonter. Dans un tel cas, il faut appliquer le principe dit de Carthage : nous devons le dire, le redire et le dire encore et insister dessus.

Il y a encore une petite modification à apporter à la résolution. Je vous avais dit que nous avons également parlé au sein du CPI. Celui-ci s'est réuni le 1<sup>er</sup> décembre et a déjà adopté cette résolution sous cette forme. Cela signifie que nous ferions maintenant le deuxième pas. D'après moi, c'est aussi un beau signe lorsque deux instances transfrontalières disent : Occupez-vous du bilinguisme ! Continuez de la promouvoir !

Cela veut dire que le point 6 de la Résolution n'est plus formulé : « *aspire à...* », mais se lit maintenant comme suit :

*salue le fait qu'une résolution correspondante ait également été adoptée par le Conseil Interrégional des Parlementaires pour la Grande Région (CIP).*

Si vous êtes d'accord, je vous demanderais de bien vouloir adopter cette résolution.

**Le président Josef Frey** : Peut-être encore un petit complément, nous pourrions dire que la décision a été prise le 1<sup>er</sup> décembre. À la page 2 de la recommandation le point 6 se lirait alors ainsi :

*salue le fait qu'une résolution correspondante ait également été adoptée par le Conseil Interrégional des Parlementaires pour la Grande Région (CIP).*

**M. Claude Sturni** : Je m'exprime au nom de l'agglomération de Haguenau. Puisque la question bilingue et les compétences en matière de maîtrise de la langue du voisin sont un sujet qui nous a beaucoup préoccupés depuis notre création, depuis que Haguenau existe. L'agglomération de Haguenau vient à peine de naître en janvier 2017. Que ce soit dans Haguenau ou dans les communes autour, nous avons bien conscience que le devenir des relations transfrontalières s'appuie sur la maîtrise de la langue du voisin, que ce soit pour nos amis allemands la compréhension et une capacité à parler le français, que ce soit pour nous de développer, si ce n'est l'alsacien comme langue que pourtant vous comprenez très bien ici ou dans le pays de Bade ou l'allemand en tant que tel.

On sent bien que la difficulté réside d'abord dans la difficulté à trouver des formateurs qui puissent aujourd'hui répondre aux attentes des familles et des parents, parce que aujourd'hui, en tout cas dans l'Alsace du Nord, il y a une vraie appétence à retrouver, à recréer une capacité bilingue que les familles ont en partie perdue. Et on compte sur l'Éducation Nationale pour réintroduire cette capacité bilingue en allemand.

Je ne peux évidemment que soutenir et souscrire à ce que la commission propose. Je suis d'accord avec notre présidente en ce sens que nous n'aurons jamais fini de défendre cette cause. Mais il faut persévérer. Elle est essentielle pour la coopération, ici dans notre région transfrontalière.

**Mme Brigitte Klinkert** : Je voudrais, évidemment pour soutenir la résolution qui nous est proposée, vous dire que dans le Haut-Rhin, mais dans le Bas-Rhin aussi, je le sais, nous recherchons actuellement des solutions très pragmatiques comme le développement des échanges de collégiens, mais juste de part et d'autre du Rhin, pour que les jeunes apprennent à se connaître et aient envie de connaître la langue du voisin.

Je me suis permis, lors de l'échange que j'avais eu avec le président Macron, de lui faire une proposition qu'il a également regardée d'un œil favorable et qu'il a un petit peu même, si je puis dire, reprise à son compte, à savoir que dans notre territoire de l'espace rhénan, nous pourrions peut-être songer, dans le cadre de l'Éducation Nationale ou en dehors, de faire venir en Alsace des étudiants allemands en fin de cycle, pour 6 mois ou une année scolaire, pour donner des cours de conversation allemande à nos jeunes collégiens et leur donner envie surtout, d'apprendre l'allemand. J'ai proposé cela côté français et ce serait peut-être aussi possible côté allemand.

**M. Rüdiger Klos** : Je ne peux que souligner chaque mot de ce que Mme la Présidente Klinkert vient de dire. Dans les interactions des régions ici, dans l'espace du Rhin supé-

rieur, nous considérons comme éminemment important d'avoir des échanges scolaires, de susciter la compréhension des différentes cultures et que les échanges scolaires permettent de comprendre la mentalité de l'autre. Nous saluons absolument ces projets.

Le Conseil Rhénan adopte à l'unanimité la résolution « Enseigner la langue du voisin – l'allemand et le français le long de la frontière linguistique franco-allemande dans la Grande Région et dans la région du Rhin supérieur ».

**b) Commission Transports, Aménagement du territoire et  
Entraide en cas de catastrophe**

**Rapporteur : Christoph Schnaudigel, président**

**Résolution : Corridor Rhin-Alpes**

**M. Christoph Schnaudigel** : Nous nous sommes réunis en octobre 2017 et, naturellement, nous nous sommes penchés en particulier sur le sujet des transports ferroviaires. Je l'avais déjà évoqué tout à l'heure. Mais nous avons aussi, parmi nous en commission, un représentant des ports. Il nous a fait état de la coopération entre les ports. C'était très intéressant parce que, bien sûr, c'est aussi, en partie, un sujet particulier au regard de l'accident du tunnel de Rastatt. Nous avons ainsi pu apprendre qu'il existe tout à fait encore des capacités par voie fluviale. Mais le problème pour pouvoir seulement exploiter ces capacités, ce sont les accès aux ports. C'est un sujet auquel il faudra se confronter une fois de plus. Il y aurait tout à fait des capacités sur les voies fluviales, mais elles ne peuvent pas être utilisées, parce que l'on ne peut même pas arriver jusqu'aux ports.

Il faut bien voir que nous ne sommes pas seulement compétents pour les transports, mais aussi pour l'aménagement du territoire. Dans la Région Grand Est, une procédure d'aménagement du territoire est en cours actuellement qui est pour le moins comparable à nos procédures d'aménagement du territoire, à savoir le projet SRADDET. Nous avons eu l'occasion, en tant que commission, de formuler un avis nous aussi. Nous avons saisi cette occasion. En qualité de président de cette commission, j'ai fait parvenir en plus un avis, vraiment un simple avis de principe, sur cette procédure. Mais je pense qu'il était très important, à ce stade précoce, que nous manifestions notre intérêt à participer. Je pense que c'était un bon signal de la partie française de nous impliquer si tôt dans la discussion sur le plan transfrontalier. Cela concerne naturellement une bonne part des mesures sur les infrastructures de transport qui viennent d'être évoquées tout à l'heure.

Entretemps, l'usage s'est installé chez nous d'accueillir les représentants de la Conférence du Rhin supérieur, plus exactement de ses groupes de travail, parmi nous. Je pense que cela aussi est bon pour la coopération à l'avenir.

Pour aujourd'hui, nous vous avons présenté – et j'en arrive déjà à la fin – une résolution sur les mesures d'aménagement ferroviaire dans le corridor Rhin-Alpes. Je l'ai déjà dit tout à l'heure, j'ai pris langue avec le ministre : nous réitérons aussi nos demandes vis-à-vis de la Suisse concernant la construction de la troisième percée du Jura, de ce qu'on appelle le tunnel du Wisenberg. Nous saluons, bien entendu, toutes les mesures liées à l'aménagement du corridor Rhin-Alpes.

Nous avons également – je crois que c'est relativement nouveau pour une résolution – présenté explicitement tout un questionnaire concernant les mesures d'aménagement, les statistiques des transports etc. C'est pourquoi, – je vais abréger parce que vous connaissez la résolution – nous vous prions de donner votre accord à cette résolution.

J'ai déjà noté pour la prochaine réunion que nous allons nous pencher encore une fois, explicitement, sur le sujet « Flux de circulation transfrontaliers » ainsi que sur le sujet « Colmar–Fribourg », de sorte que nous pourrions peut-être aussi présenter quelque chose pour la prochaine réunion plénière.

**Le président Josef Frey** : Peut-être à titre de complément : en tant que président du Conseil Rhénan, j'ai été invité à une manifestation à Strasbourg pour intervenir brièvement sur le SRADDET. Le gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg a pris position de manière détaillée sur les différents points. Je sais que le fait que le Bade-Wurtemberg ait été invité à participer de cette manière au processus de planification a été très apprécié.

Le Conseil Rhénan adopte la résolution « Corridor Rhin-Alpes » à l'unanimité.

**c) Commission Agriculture, Environnement, Climat et Énergie**

**Rapporteur : Daniel Adrian, président**

**Résolution :**

**Protection contre les crues et revitalisation des cours d'eau dans le bassin du Rhin supérieur**

**M. Daniel Adrian :** Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, chers membres du Conseil Rhénan, chers collègues, chers amis ! Je voudrais tout d'abord remercier le président d'avoir été présent à presque toutes les réunions de la commission. Nous apprécions beaucoup cette présence, Monsieur le Président. Mais je voudrais aussi vous remercier, chers collègues de la commission Agriculture, Environnement Climat et Énergie, pour vos contributions constructives aux travaux de cette commission tout au long de l'année.

Notre dernière réunion a eu lieu le 9 octobre 2017 au Lycée agricole d'Obernai. Nous avons parlé de politique d'aménagement du territoire en rapport avec les cours d'eau, ici dans le bassin du Rhin supérieur. George Walter du département du Bas-Rhin était également présent. Il est directeur pour l'environnement et le cadre de vie. Le département du Bas-Rhin a une fonction de pilote en ce qui concerne la protection contre les crues et les barrages. Je regarde maintenant vers nos amis du département du Bas-Rhin. Nous avons la direction de ces opérations.

Pour d'Allemagne, il existe également un bilan. Roland Müller du Regierungspräsidium de Fribourg est le responsable en la matière.

Pour la Suisse, nous avons quelque chose d'analogue. Il s'agissait de revitaliser l'Aare et l'Emme. M. Gabriel Zenklusen de l'Office de l'Environnement à Solothurn s'en est donc chargé.

Nous avons eu là des travaux très précis sur ces sujets. Vous le savez bien : nous avons la même nappe phréatique alimentée par le Rhin. Nous sommes confrontés aux mêmes enjeux environnementaux. Pour la gestion des eaux de surface, mais aussi pour la nappe phréatique, il est absolument indispensable d'avoir une gestion commune. Le Programme Intégré du Rhin a montré à quel point cette collaboration était nécessaire et à que les populations doivent également être associées, et même très en amont.

Il est absolument primordial de partager les expériences de nos trois pays et de nous échanger, sur nos réussites bien sûr, mais aussi sur nos échecs. La rencontre à Ober-



nai s'est achevée avec la visite d'une exposition sur l'eau au Lycée agricole. Nous vous avons maintenant présenté une résolution sur le sujet.

Deux points sont particulièrement importants. Tout d'abord, on constate au point 3 que les mesures du Programme Intégré du Rhin concernent les communes *et* les structures intercommunales. C'est lié, en France, à notre loi sur l'eau. Cela rappelle aussi ce que nous avons dit tout à l'heure, à savoir que ces communes et ces structures communales doivent être associées à nos travaux, ici, au Conseil Rhénan.

Le point 6 de cette résolution – le dernier – préconise que nous organisions une collaboration plus étroite dans ce domaine, en particulier, par des échanges d'information et d'expérience concrète entre les administrations et les structures en charge de la préservation et de l'aménagement de nos cours d'eau. Je me tourne en particulier vers M. Voiry pour ce qui est de l'administration, puisqu'en France une partie est portée par les préfetures. Nous avons besoin de cette transversalité des problèmes en France et surtout du traitement. C'est ce que je souhaitais vous apporter ce matin.

Je voudrais profiter de l'occasion – étant donné que j'ai la parole, Monsieur le Président – pour vous dire à quel point il est important de communiquer avec la population par rapport aux travaux qui se font ici et de la préoccupation transfrontalière que nous avons. Nous devons communiquer avec la population. Mme Schäfer a parlé tout à l'heure du moustique-tigre. C'est aussi un sujet très préoccupant sur lequel nous sommes déjà penchés. Les plantes invasives quant à elles constituent un problème grandissant. Il s'agit avant tout de la renouée du Japon. Tout cela doit, bien entendu, être fait en collaboration avec la population.

**Le président Josef Frey :** Aujourd'hui, nous allons à nouveau faire un communiqué de presse. Mais nous n'en resterons pas là. Ce qui est important, c'est qu'au niveau local, partout où cela est possible, vous fassiez état de vos travaux, afin que l'Europe et la cohésion progressive au niveau européen deviennent visibles et de plus en plus tangibles.

Le Conseil Rhénan adopte à l'unanimité la résolution « Protection contre les crues et revitalisation des cours d'eau dans le bassin du Rhin supérieur ».

c) Commission Économie, Marché du travail et Santé

**Rapporteur : Peter Brodbeck, président**

**Résolution :**

**Lever les obstacles au marché intérieur dans la région du Rhin supérieur**

**M. Peter Brodbeck :** Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, j'aimerais vous présenter notre résolution « Lever les obstacles au marché intérieur dans la région du Rhin supérieur » que vous avez également dans votre dossier de séance.

Lors de notre dernière réunion, nous nous sommes penchés sur ce sujet pour lequel nous avons invité les représentants suivants : était présent, pour la France, M. Philippe Sold qui est chef du pôle travail de la Direction Grand Est, pour l'Allemagne, Mme Brigitte Pertschy, Conseillère UE auprès de la Chambre des Métiers de Fribourg, et pour la Suisse, M. Sascha Haltiner et M. Markus Meier qui est co-président de l'Inspection du marché du travail du bâtiment dans le canton de Bâle-Campagne.

Leurs présentations ont montré que, pour tous les points abordés dans la résolution, la demande principale est qu'une concurrence loyale des entreprises entre elles – c'est-à-dire équitable, à armes égales – puisse être assurée. On est tombé d'accord pour dire que le détachement de travailleurs dans le secteur tertiaire international est une réalité, une nécessité de nature tant économique que technique.

Mais il est aussi de fait que les économies nationales des différents pays se développent de manière variable. Cette constatation, qui va de pair avec des modifications du droit du travail, des professions, de l'assurance sociale et du droit fiscal peuvent avoir pour conséquence que l'on interprète les directives sur le marché intérieur en fonction de ses besoins propres. Chose que les entreprises détachant des travailleurs ressentent comme des barrières et qu'il s'agit de lever.

Dans notre résolution, nous avons fait la liste de ces obstacles qui reviennent constamment. Le président du groupe de travail Entraves au marché du travail de la Conférence du Rhin supérieur, M. Michael Gerner, a salué cette résolution. Son groupe de travail va également se consacrer à l'étude de ce sujet. C'est pourquoi un soutien du côté politique lui semble bienvenu.

On a déjà annoncé des négociations bilatérales sur la levée des obstacles et l'introduction de simplifications pour la région frontalière du Rhin supérieur, ce que nous plébiscitons également dans notre résolution.

Je vous prie de bien vouloir donner votre accord à cette résolution.

**Le président Josef Frey** : Tout à l'heure, à l'écoute de l'exposé de Mme Schäfer, la présidente du gouvernement de Fribourg, j'ai remarqué que l'on pourrait éventuellement adresser cette résolution à la Commission Européenne également, étant donné qu'une directive européenne est évoquée au deuxième point de la résolution. En ce sens, je serai content si vous ne voyiez aucune objection à ce que nous rajoutions la Commission Européenne dans la liste des destinataires. Il s'agirait donc, là où nous disons à la fin « Le Conseil Rhénan adresse la présente résolution à... », de rajouter la Commission Européenne, afin de fixer à son niveau que c'est un sujet important pour nous ici.

Le Conseil Rhénan adopte à l'unanimité cette proposition du président, M. Josef Frey.

Le Conseil Rhénan adopte à l'unanimité la résolution « Levée des obstacles au marché intérieur dans la région du Rhin supérieur » moyennant l'ajout adopté.

**M. Matthias Ackermann** : Je suis un représentant du Landkreis « Südliche Weinstraße ». J'aurais encore une question à l'encontre de M. Brodbeck. C'est quelque chose que j'avais déjà évoqué lors d'une réunion précédente. C'est la question de l'accès transfrontalier aux pharmacies. Vous aviez fait suivre cela à la Conférence du Rhin supérieur, plus exactement à TRISAN. Cela m'intéresserait de savoir s'il y a déjà du nouveau en la matière.

J'aurais également une grande demande. Il s'agit de quelque chose dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises. D'ailleurs, ce serait certainement un sujet qui aurait un impact sur la population de cette région frontalière, car les gens s'en préoccupent. Cela m'intéresserait tout simplement de savoir s'il y a déjà des innovations.

**M. Peter Brodbeck** : Ainsi que vous l'évoquez, nous avons fait suivre cette question au groupe de travail TRISAN. Nous n'avons pas encore reçu de réponse. Mais ce que l'on peut déjà constater, c'est que les problèmes sont avant tout des problèmes techniques d'assurance-maladie et de remboursement.

Nous avons maintenant pu passer par ex. un accord entre la Suisse et la France, grâce auquel une coopération transfrontalière en matière de politiques de santé est possible. J'imagine qu'entre la France et l'Allemagne il pourrait y avoir des accords similaires. Mais l'affaire se situe toujours au niveau du groupe de travail. Je vais le contacter encore une fois – à propos, justement, de cet accord qui vient d'être signé entre la Suisse et la France – et demander s'il n'y aurait pas moyen de régler également cette problématique entre la France et l'Allemagne.

**Le président Josef Frey** : Nous sommes curieux de savoir quelle sera la réponse que vous obtiendrez.

### **Point 9**

#### **Nouveaux projets de résolution du bureau**

**Le président, M. Josef Frey**, attire tout d'abord l'attention sur un document de séance, un projet de résolution « Perspective INTERREG VI : Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur – État de mise en œuvre de la stratégie 2020/Édition de la stratégie 2030 », qui a été envoyée au préalable aux membres du Conseil Rhénan. Il fait remarquer qu'une résolution de libellé analogue avait déjà été adoptée par la Conférence du Rhin supérieur le 1er décembre 2017. Il est demandé au Conseil Rhénan de bien vouloir donner son appui à cette résolution parce que les citoyens de l'espace du Rhin supérieur tireraient des avantages de l'existence d'un programme INTERREG-VI. C'est dans ce sens que le Conseil Rhénan se propose de participer au développement de la stratégie de la Région Métropolitaine Trinationale dans les deux ou trois années à venir.

Le Conseil Rhénan adopte à l'unanimité la résolution « Perspective INTERREG VI : Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur – État de mise en œuvre de la stratégie 2020/Édition de la stratégie 2030.

**Le président Josef Frey** attire l'attention sur un autre projet de résolution sur le sujet « Mise en place d'un secrétariat commun pour le Conseil Rhénan » et explique qu'en 2013, le Conseil Rhénan avait décidé par voie de résolution de créer un secrétariat commun. Malheureusement, ce but n'avait pas été atteint, parce que le financement complémentaire nécessaire avait fait défaut. Il s'agit maintenant de reprendre un élan. La résolution qui est proposée maintenant doit servir de base pour permettre au prochain président du Conseil Rhénan d'élaborer une solution conjointement avec le bureau. Le Conseil Rhénan maintient l'idée que ce secrétariat pourrait être cofinancé par des fonds INTERREG et souhaite poursuivre dans cette voie.

**Mme Gabi Rolland** voudrait savoir ce que cela signifie concrètement et quels sont les moyens financiers nécessaires pour mettre en place un tel secrétariat. Par ailleurs, elle voudrait savoir comment cela se répartirait le cas échéant. Elle ajoute que c'est en ce moment que se tiennent les débats budgétaires dans la plupart des assemblées. Ce serait peut-être un signal dans ces consultations que de reprendre quelque chose de ce genre, en tout cas du côté du Bade-Wurtemberg.

**M. Rüdiger Klos** fait remarquer qu'il s'associe tout d'abord à ce que Mme Rolland vient de dire. Puis il demande comment ce travail est organisé actuellement.

**Le président Josef Frey** explique qu'à l'heure actuelle, le président en fonction est, respectivement, soutenu par l'administration de l'assemblée qui l'a détaché. Il est vrai que le système de présidence annuelle tournante provoque chaque fois une interruption dans ce travail. À l'automne de 2016, il existait déjà un concept avec une estimation des coûts, mais qu'il n'avait pas abouti du fait de deux pays qui n'avaient pu subvenir aux fonds. C'est pour cette raison que l'on prend un nouvel élan maintenant, sachant que les économies potentielles à réaliser, mais aussi les charges doivent être redéfinies. L'hypothèse de départ est qu'il existe un grand potentiel d'économies si une continuité peut être assurée. C'est à élaborer par le bureau. Lors de la prochaine réunion, il en sera fait rapport.

La situation des coûts selon l'ancien modèle serait la suivante : l'Alsace et le Bade-Wurtemberg contribuerait à raison de 34 500 € pendant trois ans, la Rhénanie-Palatinat à raison de 10 000 € à quoi s'ajouterait environ 120 000 € attendus d'INTERREG. Ces sommes sont relativement claires. Il faut toutefois bien voir que les programmes INTERREG sont limités dans le temps. Pour que la proposition puisse être réalisée, toutes les parties concernées doivent aussi donner leur accord de concert.

Le Conseil Rhénan adopte la résolution « Mise en place d'un secrétariat commun pour le Conseil Rhénan » avec deux abstentions et tout le reste des voix en faveur.

## **Point 10** **Élection du bureau pour l'année 2018**

**Le président Josef Frey** rappelle la rotation annuelle de la présidence et explique qu'il faut en même temps renouveler le mandat de l'ensemble du bureau. Selon l'ordre de rotation, la candidature à la présidence qui est proposée est celle de M. Theo Kautzmann de Rhénanie-Palatinat.

**M. Theo Kautzmann** : Mon nom est Theo Kautzmann. Je suis conseiller municipal de la ville de Landau depuis de longues années, – je l'ai été la moitié de ma vie, en fait. Cependant, même après expiration de mon mandat de conseiller, j'ai été élu comme représentant de la ville de Landau au Conseil Rhénan. Je suis, avec M. Beeres – et là, je dévoile peut-être un petit secret – le dernier qui ait été présent à l'assemblée constitutive il y a 20 ans. Je serais heureux de pouvoir assumer encore une fois cette respon-

sabilité pour le Conseil Rhéнан. Je crois avoir suffisamment d'expérience. Je n'aurai pas besoin de phase de rodage.

Je ne peux que confirmer et souligner les problèmes avec le secrétariat, que Josha a décrit. Ce serait un grand progrès pour notre travail si, après 20 ans, on parvenait enfin à introduire une continuité dans nos activités. J'en suis intimement convaincu : si tous sont de bonne volonté et que les économies potentielles sont réalisées dans nos différentes administrations, nous pourrions aussi organiser le tout sans incidence sur les coûts et de manière efficace. Nous pourrions alors tous faire de réels pas en avant dans notre travail dans les dix années à venir. Cela vaut en particulier pour ce que M. Ackermann a évoqué, à savoir notre travail vis-à-vis du public. Nos réalisations, nous devons savoir les vendre en public.

Cela devrait se faire conjointement avec la Conférence du Rhin supérieur. Cette situation de concurrence qui existait à l'origine, au cours des nombreuses années de mon appartenance au Conseil Rhéнан a évolué entretemps de façon tout à fait positive. Maintenant, on travaille ensemble et non plus en parallèle. Il y a eu de nombreuses étapes et les formes les plus diverses de collaboration. Entretemps, le travail s'effectue ensemble de manière constructive. Nous serions bien avisés de nous renvoyer les balles et aussi d'agir ensemble dans notre travail de relations publiques. C'est pour cette raison que la dernière résolution a été proposée. Je suis heureux que vous l'ayez adoptée. J'espère que je parviendrai cette année, de concert avec mes collègues du bureau, à l'amener à la réussite.

**Le président Josef Frey** rappelle que la plénière dispose d'une proposition d'élection (*Annexe*) pour le bureau du Conseil Rhéнан à compter du 1er janvier 2018.

Le Conseil Rhéнан adopte à l'unanimité la proposition d'élection au bureau.

**Le président Josef Frey** félicite M. Kautzmann, sous les applaudissements de l'assemblée plénière, pour son élection et lui souhaite avoir la main heureuse pour les douze mois à venir.

## **Point 11** **Divers**

**M. Matthias Ackermann** rappelle l'échange de vues stratégique sur INTERREG VI dans le Rhin supérieur et ajoute qu'il est maire d'une petite commune de 700 habitants. Une association de sa commune a posé une demande de financement INTERREG

pour un projet transfrontalier. Il aura appris au passage que les petits projets de ce type ne pourront sans doute plus être réalisés à l'avenir par le biais du système tel qu'il est. En effet, pour le groupe-cible qui devrait déposer de tels dossiers de candidature, le traitement des formulaires exigés n'est guère gérable.

Au demeurant, ce serait aussi une mission du Conseil Rhénan que de s'employer à ce que les dossiers de candidature et l'administration des projets soient simplifiés au possible. L'association en question avait presque renoncé à un financement de l'UE en raison de l'ampleur du travail exigé pour ce dossier. Pour tous ceux qui y ont été confrontés directement, la demande a été une rude épreuve. Sans l'aide du bureau PAMINA et des collaborateurs compétents à Strasbourg, il n'aurait pas été possible de déposer cette demande. Renoncer aurait été fort regrettable, car le projet en question s'est avéré un franc succès. Il a permis à des habitants des différentes régions de se rencontrer. Ce serait dommage si de tels projets échouaient en raison de la charge administrative imposée.

**Le président Josef Frey** explique que cela a été évoqué lors de l'entretien avec la Direction Générale qui est consciente du problème. Le bureau INTERREG, la présidente du Comité de suivi ainsi que des représentants de la DG Regio, qui est en charge du programme INTERREG, avaient participé à cet entretien. D'après sa propre expérience, les uns donnent la faute aux autres. Il est important de tirer au clair ce que sont vraiment les exigences de l'Union Européenne et quels sont les obstacles rajoutés par le bureau INTERREG eux-mêmes;

Le fonds destiné aux micro-projets est remarquable pour la société civile. Mais si un bureau, dont le travail doit être chèrement rémunéré, est indispensable pour remplir la demande, ce n'est plus faisable. Il faut que le Conseil Rhénan s'empare de la question et en fasse une priorité.

**M. Alexander Schoch** expose que les auditions et les révélations concernant le site de stockage des déchets nucléaires en Suisse sont en cours en ce moment. Or, les régions frontalières sont également concernées. Il suggère de présenter une fois ces planifications au Conseil Rhénan ou, au moins, au sein de la commission en question.

**M. Daniel Adrian** : répond que la commission Transports, Aménagement du territoire et Entraide en cas de catastrophe pourrait tout à fait essayer d'inviter quelqu'un à ce propos. Le sujet a déjà été évoqué il y a deux ans en rapport avec Fessenheim. Maintenant que l'on sait comment les choses se poursuivent en France, le sujet pourrait aussi être considéré sous un autre angle et revu.

**Le président Josef Frey** constate que la Commission va se saisir de la question et faire un rapport.

**M. Frédéric Pfliegersdoerffer** remercie M. Ackermann d'avoir rappelé que l'autorité de gestion supporte aussi une ingénierie au service des dossiers. Bien souvent, quand un formulaire est présenté, il y a tout un travail, précisément, pour faire en sorte que ce dossier ait tous les caractéristiques pour être transmis en particulier au groupe de suivi de Mme Schäfer.

Il est d'habitude de permettre en début de réunion du Conseil Rhénan de voir un exposé sur une problématique. Les responsables d'INTERREG V sont certainement tout à fait disposés à venir faire un petit exposé sur l'état des lieux, en particulier sur le questionnement qui était le vôtre : Y a-t-il des couches supplémentaires que nous nous donnons de façon un peu doloriste? Je pense que cela n'est pas le cas, mais c'est important de l'entendre exposer par nos spécialistes.

**Le président Josef Frey** le remercie pour cette proposition et dit que le Conseil Rhénan la reprendra volontiers.

## Conclusion

**Le président, M. Josef Frey** : rappelle que les commissions et l'assemblée plénière du Conseil Rhénan ont réalisé un travail intensif de spécialistes au cours de l'année écoulée. Dans le cadre de la session de Lörrach, des espèces végétales et animales invasives, l'entraide transfrontalière des services de secours ou encore des questions de formation ont été examinés. Il faut y ajouter un courrier qu'il a signé conjointement avec le préfet au sujet des infrastructures ferroviaires – notamment au regard du RER dans l'agglomération de Bâle – ainsi qu'un courrier sur l'enseignement du français dans les écoles primaires de la région du Rhin supérieur où un changement va intervenir, sans que l'objectif d'atteindre le niveau A 1 à l'issue de la 4e classe ne soit remis en question.

Le Conseil Rhénan a formulé des positions sur INTERREG VI, sur le corridor Rhin-Alpes, sur les entraves au marché intérieur qui est très important pour la région des Trois Pays, sur la revitalisation des cours d'eau et sur la protection contre les crues. On peut être fiers de ces nombreuses résolutions. Le Conseil Rhénan, en tant qu'organe de représentations législatives attire ainsi l'attention du pouvoir exécutif sur des obstacles de ce genre.



Les délégués se déplacent au quotidien, analysent les problèmes existants et identifient les opportunités de coopérer. Puis le Conseil Rhénan présente les résultats à l'exécutif par le biais de ses résolutions. Bien des requêtes ne sont pas mises en œuvre immédiatement, mais nécessitent un rappel pour que les choses soient dûment considérées de la manière dont le Conseil Rhénan les voit.

Il est important que la Commission Européenne porte son regard sur le Conseil Rhénan et voie comment se déroule, ici, une coopération européenne réussie entre jadis deux ennemis jurés, et ce, jusqu'à une amitié vécue de manière intensive.

Deux présidents se sont même rencontrés au Hartmannswillerkopf. Ce sont des événements majeurs qui ont eu un retentissement sur toute l'Europe.

D'autres régions frontalières devraient également avoir la possibilité d'apprendre quels ont été les facteurs de succès et de les reproduire si possible. Certes, cela ne saurait se faire du jour au lendemain ; cela requiert de la persévérance.

Il souhaite à Theo Kautzmann en tant que nouveau président beaucoup de succès et beaucoup d'initiatives se prêtant bien à une mise en œuvre. Certaines idées ont déjà été évoquées au cours de cette réunion. Cela vaut, en particulier, pour la demande de création d'un secrétariat, émise depuis plusieurs années.

Il invite toutes les personnes présentes à une petite collation et remercie la ville de Karlsruhe pour son hospitalité

(Applaudissements)

**M. Theo Kautzmann :** ajoute que les présidents du Conseil Rhénan ont toujours à faire, avec leurs nombreuses missions. Mais personne, jusque là, n'en avait fait un travail à mi-temps comme Josha Frey. C'est absolument remarquable comme il s'est acquitté de sa tâche.

(Applaudissements)

Procéder à l'énumération de toutes les manifestations auxquelles Josha Frey n'a pas pris part en tant que président serait certainement plus court que l'énumération de celles auxquelles il a pris part. De par ses origines à proximité immédiate de la frontière suisse, il a appris très jeune à connaître la coopération transfrontalière.

La Rhénanie-Palatinat, en tant que région la plus septentrionale de la vallée du Rhin supérieur, a beaucoup souffert des évolutions du passé en tant que région frontalière. C'est pourquoi il apprécie à sa juste mesure l'œuvre grandiose qui est administrée ici.

En guise de remerciement, il remet au président sortant six bouteilles de vin provenant de six jeunes viticulteurs du Palatinat, comme avant-goût à une discussion de travail commune à laquelle il l'invite. Au nom du Conseil Rhénan, il remercie le président sortant pour le grand engagement dont il a fait preuve et lui souhaite de poursuivre cette bonne collaboration.

(Applaudissements)

**M. Christian von Wartburg** : remercie également le président sortant, au nom de la délégation suisse, pour son remarquable engagement tout au long de l'année écoulée. Il ajoute que l'on a toujours senti à son enthousiasme qu'il y mettait du sien. Cet enthousiasme pour le Conseil Rhénan a été communicant en ce qui le concerne.

Joshua Frey s'est employé en faveur des projets du Conseil Rhénan, a orchestré une magnifique cérémonie anniversaire, travaillant sans relâche à ce que le Conseil Rhénan soit entendu. Ce faisant, il ne s'est pas laissé rebuter par les sujets désagréables. Un séminaire spécialisé sur la radicalisation, par exemple, avait été très impressionnant, notamment par le regard trinational d'un sujet qui n'est généralement considéré que sous l'angle national.

Le président sortant a fait la démonstration, tant au bureau qu'à tous les membres du Conseil Rhénan, que l'on peut toujours être dans le mille et de manière très engagée. Or, c'est essentiel en matière de coopération trinationale. Il souhaite l'en remercier chaleureusement, au nom de la délégation suisse aussi.

(Applaudissements)

**M. Frédéric Pfliegersdoerffer** : ajoute qu'on a rarement vu un président du Conseil Rhénan autant incarner une fonction, s'engager de tout son cœur et avoir été vraiment présent. Il a été à chaque fois présent dans toutes les instances où il avait un mot à dire, ce qu'on a pu constater.

Il s'associe également aux collègues qui avaient pensé qu'un tel travail était parfois un peu ingrat étant donné qu'il faut à la fois donner des impulsions, indiquer la direction à suivre, mais aussi rassembler tout le monde sur un dénominateur commun. Grâce à l'engagement du président, il y a eu un saut qualitatif. Il est important de conserver cette cohésion à l'avenir. Grâce à sa présidence, cela sera possible. Merci encore !

(Applaudissements)

-.-.-.-

## Partnerships of the EU Urban Agenda



		
Urban Poverty Deutschland	<b>Urban Mobility</b> Karlsruhe, Bielefeld	Sustainable Landuse
Inclusion of Migrants and Refugees Berlin	Circular Economy	Energy Transition
Air Quality Clean Air Ruhr Area	Digital Transition Hamburg, Deutschland	Public Procurement München
Housing	Jobs and Skills	Climate Adaption



## Composition of Partners





## Consultation and Participation

*Your opinion matters! Join us in our activities!*

