

## POINT DE VUE

**Richard Pole**

Responsable du projet Dakini  
www.dakini.eu.com

**En quoi consiste le Projet Dakini ?**

Le projet Dakini est un grand programme participatif de soutien à l'éducation franco-britannique qui vise à promouvoir la compréhension des enseignants et des élèves concernant des questions importantes relatives à la culture, l'économie, la société, l'histoire et la géographie, dans la région Interreg IIIA de part et d'autre de la Manche. Est utilisée à cette fin une combinaison de ressources numériques et de nouvelles technologies de l'information et de la communication tels que les Systèmes d'Information Géographique (SIG), les vues panoramiques virtuelles à 360°, les paysages en 3D et l'outil Internet, le tout dans une approche éducative tenant compte des exigences des programmes scolaires. Les partenariats entre les éducateurs des deux côtés de la Manche ont été l'un des points forts du projet. Un large éventail de ressources numériques transversales a été mis en place permettant aux citoyens eux-mêmes d'utiliser les TIC et les SIG au-delà de leur environnement local, à l'échelle d'une plateforme européenne. Un prix a été décerné au projet pour sa contribution au développement de ces nouvelles compétences, lors de la prestigieuse remise des "Géo d'Or", dans le cadre du salon "Géo-événement" à Paris.

**Quelles sont les leçons que les partenaires et les citoyens impliqués dans le projet ont tiré du travail avec leurs homologues d'outre Manche ?**

L'objectif pour les éducateurs était d'améliorer l'expérience et l'apprentissage des élèves âgés de 8 à 18 ans en leur proposant de comparer leur environnement avec celui de l'autre côté de la Manche. Les ressources numériques sont utilisées pour comparer et confronter des sujets aussi variés que l'architecture religieuse, les dangers du débordement des rivières, l'érosion côtière, le développement urbain ou les châteaux normands.

**Comment espérez-vous voir évoluer le projet Dakini ?**

Le projet est déjà dans sa deuxième phase. Près de mille écoles peuvent avoir un accès complet aux ressources Dakini. Avec l'élargissement du programme Interreg IIIA franco-britannique à la Belgique et aux Pays-Bas, les jeunes citoyens bénéficieront d'une opportunité unique d'accéder aux nouvelles technologies et de développer ainsi leurs capacités d'analyse et leur maîtrise de l'outil informatique, tout en consolidant leur compréhension de la place qu'ils occupent et de la relation qu'ils entretiennent avec ceux qui les entourent. Cette recherche de nouveaux partenariats s'inscrit dans la volonté, pour le projet, d'évoluer sur la période 2007-2013, tout en s'adaptant aux nouvelles technologies, aux approches pédagogiques et aux diverses problématiques qui touchent la région transfrontalière. Il est également envisagé de créer un nouveau "Centre d'excellence" et de mettre en place des stages de courte durée destinés à favoriser la formation continue des enseignants dans cet espace éducatif passionnant sur le plan technologique.



## Des liens par-dessus la Manche

*"Cela fait bien longtemps que nous avons laissé derrière nous ces jours où les journaux titraient 'Brouillard à Douvres, interruption de la liaison avec le continent'. Le Kent est aujourd'hui bien relié à l'Europe continentale, non seulement sur le plan physique grâce au tunnel sous la Manche, mais également et surtout grâce à de nombreux ponts virtuels construits au fil du temps de part et d'autre de la Manche ...*

Le Kent a toujours bénéficié d'une relation particulière avec le continent. Certaines parties du Kent sont en effet plus proches de Calais que de Londres. Principal point d'arrivée et de départ du Royaume-Uni, le comté a été grandement touché par les influences et les pressions émanant du continent au cours des siècles. Avant l'entrée du Royaume-Uni dans la Communauté européenne, le Kent était perçu, dans son pays, comme une péninsule reculée de la pointe sud-est de l'île, subissant tous les désavantages des périphéries. Depuis que le Royaume-Uni fait partie de l'Union Européenne, la position d'entrée du Kent s'est affirmée et renforcée. La région se trouve désormais au cœur de l'Europe du nord-ouest, avec tout le potentiel et les défis que cette position centrale entraîne.

Aujourd'hui, l'ampleur des projets et initiatives transfrontalières, à tous les niveaux, et dont le projet Dakini (cf. point de vue) est un exemple concret, témoigne de l'envergure des relations entre le Kent et l'Europe continentale. La plupart des organisations du Kent, qu'il s'agisse d'autorités locales, d'institutions de l'enseignement supérieur et au-delà, du secteur bénévole, des entreprises, des autorités portuaires et policières, ont développé une relation professionnelle rapprochée avec leurs homologues continentaux. Elles ont expérimenté les avantages du travail en partenariat lorsqu'il s'agit de résoudre des problèmes communs et de mettre en œuvre des initiatives conjointes. Parallèlement aux projets de coopération traditionnels relatifs au tourisme ou au patrimoine, tel que le "Réseau des



Port de Douvres, Kent County Council

fortifications historiques transmanche", de nouveaux projets concernant des domaines moins classiques sont menés. Dans le domaine de la santé par exemple, les services nationaux du Kent et de Medway collaborent avec des organisations du nord de la France sur des sujets comme "l'alimentation et les modes de vie pour les enfants en âge scolaire", ou encore les différences entre les systèmes de santé britannique et français.

Depuis 1991, le Kent a expérimenté trois générations de programmes transfrontaliers (dans le cadre d'Interreg) représentant un montant total d'environ 145 millions d'euros, ce qui représente plus de 400 projets concernant de nombreuses thématiques (éducation, développement économique, tourisme, environnement, transports, santé, etc.). Ces riches échanges d'expériences et de pratiques ont consolidé les relations tissées entre le Kent et le nord de la France, et plus particulièrement avec le Nord-Pas-de-Calais, au cours des vingt dernières années.

Le nouveau programme de coopération territoriale prévu pour 2007-2013 élargira encore davantage la zone éligible actuelle, afin d'inclure des parties de la Belgique et des Pays-Bas, ainsi que la Bretagne. Le Kent espère ainsi pouvoir bientôt construire de nouveaux ponts avec de nouveaux partenaires sur le continent..."

Marie Dancourt-Cavanagh, Directeur des affaires internationales au Conseil du Comté de Kent

## Un pont "pionnier" de la coopération transfrontalière

**Le Président français Jacques Chirac a inauguré le 20 mai dernier un pont routier et piéton sur le Rhin entre Fessenheim (Haut-Rhin) et Hartheim (Allemagne).**

Cet ouvrage acier-béton de 210 mètres de long, dont la construction aura duré 14 mois, a suscité la création en 1998 du premier Groupement local de coopération transfrontalière, structure prévue par le traité de Karlsruhe conclu en 1996 entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg et étendu à la Suisse en 2004. Deux ans plus tard, le groupement pour le pont de Fessenheim a assumé la maîtrise d'ouvrage de sa construction. Les 16 voix de son instance délibérante se répartissent à égalité entre la communauté de communes "Essor du Rhin" côté français, quatre communes et un syndicat intercommunal allemands. Le financement (représentant 4,3 millions d'euros) réparti à part égale entre les deux pays (région Alsace, conseil général du Haut-Rhin, groupement

de coopération et collectivités allemandes) a bénéficié d'une subvention UE de 900 000 euros.

Cet ouvrage devient le neuvième pont routier sur le Rhin le long de la frontière entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg. Volontairement étroit (un peu plus de 6 mètres de largeur), il ne réserve qu'une seule voie à la circulation des véhicules, interdit celle des poids lourds de plus de 3,5 tonnes et consacre deux voies aux piétons et cyclistes.

Emblématique, ce pont "passerelle" a été construit pour rapprocher les populations locales de part et d'autre du Rhin. Côté français, celles-ci n'auront plus un détour de 30 kilomètres à faire pour franchir la frontière.

Selon le Président Jacques Chirac, cet ouvrage "illustre la qualité des liens qui se sont tissés entre nos deux peuples et donnent force à l'idée européenne. Il illustre la réalité d'une Europe vivante qui s'incarne dans des projets concrets".



Gare de Genève Cornavin

## L'intégration des transports publics dans l'agglomération franco-valdo-genevoise

La Région Rhône-Alpes, le Canton de Genève et l'ensemble des autorités organisatrices des transports publics du bassin franco-valdo-genevois sont engagés depuis de nombreuses années dans la mise en œuvre d'une offre transfrontalière de transports publics. Le 30 mars 2006 deux accords particulièrement significatifs ont été signés à Genève : une convention tarifaire régionale intégrant les réseaux de transports publics fonctionnant sur le bassin franco-valdo-genevois dont notamment les chemins de fer français et suisse, et un protocole d'accord pour une billettique commune.

Le Canton de Genève est entouré de 100 kilomètres de frontière commune avec la France et de seulement 4 kilomètres avec le reste de la Suisse. Les flux de travailleurs frontaliers y sont constants mais faute d'infrastructures satisfaisantes, peu d'entre eux utilise les transports en commun. La Suisse dispose pour sa part d'une ossature ferroviaire puissante, avec une part modale des transports publics de l'ordre de 20 à 25% pour les déplacements entre les Cantons de Vaud et de Genève. En revanche, depuis la France, l'offre est très faible et la part modale oscille entre 3 à 5%. Environ 45 000 frontaliers côté français se rendent pourtant chaque jour à Genève. Le développement de l'offre transfrontalière de transports publics représente donc un véritable enjeu au niveau de l'ensemble du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise.

En juillet 2003 les partenaires concernés (région, départements, cantons, communautés de communes et autorités organisatrices de transport...) ont signé une Charte pour le développement des transports publics régionaux sur l'ensemble du bassin. Cette charte affirme la volonté de développer des modes de tarification communs, identifie des projets et mesures stratégiques et comprend un schéma de desserte transfrontalier à l'horizon 2020. Fin 2004, un tarif transfrontalier a été mis en place pour compléter les tarifications déjà en vigueur, tant sur la Suisse que sur la France. L'appellation "Unireso", initialement valable pour la communauté tarifaire du Canton de Genève, a été étendue à cette offre tarifaire transfrontalière et est entrée en vigueur de part et d'autre de la frontière pour le réseau des autobus. Ont ainsi été intégrés au réseau de transports publics genevois, le secteur de l'agglomération d'Annemasse, celui de St-Julien/Valleiry (Haute-Savoie) et celui de Ferney-Voltaire/Gex (Ain).

La convention tarifaire transfrontalière signée le 30 mars entre la Région Rhône-Alpes, les communautés de communes françaises, les autorités des Cantons de Genève et de Vaud et six opérateurs de transports suisses et français (dont la SNCF), soit 12 signataires au total, prévoit une harmonisation tarifaire globale sur l'ensemble du bassin intégrant les liaisons de Trains Express Régionaux (Pougy / Genève-Cornavin et Annemasse / Genève-Eaux-Vives). Un même titre de transport peut ainsi être utilisé sur l'ensemble de la zone. Il s'agit d'une convention expérimentale d'une durée d'un an qui pourra être reconduite avec l'accord de tous les partenaires. Une carte de l'ensemble des réseaux du bassin transfrontalier et un site Internet portail ([www.dtp.org](http://www.dtp.org)) ont par ailleurs été réalisés.

Le protocole d'accord d'interopérabilité billettique a été conclu entre la Région Rhône-Alpes et le Canton de Genève. Il marque leur volonté commune d'étudier le rapprochement des futurs systèmes billettiques à l'horizon 2008. L'objectif est de déployer une "carte à puce" commune permettant aux utilisateurs d'acheter un billet en tout point et pour tous modes de transport de l'agglomération transfrontalière. Cette démarche est le signe de l'engagement et de la volonté forte des autorités françaises et suisses d'intégrer la dimension transfrontalière en amont dans leurs réflexions et schémas de développement locaux.

Par ailleurs, l'ensemble des partenaires partage la volonté de créer, pour le tout début de l'année 2007, un Groupement local de coopération transfrontalière dédié aux transports publics. Cette structure juridique, rendue possible suite à l'extension de l'Accord de Karlsruhe à la frontière franco-suisse, lèvera un frein important en permettant aux autorités de part et d'autre de la frontière de lancer des marchés publics communs pour l'exploitation de lignes de bus transfrontalières. Cette instance transfrontalière décisionnelle et opérationnelle présentera de plus l'avantage de regrouper toutes les autorités organisatrices de transport et de pouvoir développer ainsi des missions de planification et de coordination générale sur l'ensemble du bassin.

## Le site Internet de la MOT prend l'extension ".eu"



Après avoir passé le cap des 100 000 visiteurs en avril dernier, le site ressources [www.espaces-transfrontaliers.eu](http://www.espaces-transfrontaliers.eu) prend une extension européenne en ".eu". La mise en ligne à l'automne dernier de versions anglaise, allemande, espagnole et italienne est le signe de ce nouveau positionnement résolument européen.

## Propositions européennes pour simplifier les règles de TVA pour les activités transfrontalières

Réunis en Conseil le 5 mai 2006, les ministres des finances de l'Union européenne se sont penchés sur un nouvel ensemble de propositions visant à simplifier les règles en matière de Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) pour les entreprises exerçant des activités transfrontalières. La Commission propose d'ici à 2010 la création d'un guichet unique pour faciliter l'enregistrement et la déclaration de la TVA pour les entreprises exerçant une activité transfrontalière.

## Observatoire Statistique Transfrontalier de l'Arc jurassien

Le nouvel Observatoire Statistique Transfrontalier de l'Arc jurassien publie deux études sur les mouvements de population et le marché du travail dans l'espace franco-suisse de l'Arc jurassien. Elles sont disponibles sur le site : [www.ostaj.org](http://www.ostaj.org)

## Revue de presse

■ **Politique de cohésion 2007-2013 : les nouvelles propositions de règlements sont en ligne**, site web Europa, Politique régionale Inforegio, 23 mai "Suite à l'accord du 5 mai 2006, les dernières propositions pour les cinq règlements des Fonds structurels ont été mises en ligne par le Conseil dans toutes les langues communautaires. Ces propositions devraient être présentées au Parlement européen en juillet. En cas d'accord, les règlements seraient publiés au Journal officiel le 20 juillet..."

■ **L'Eurométropole revoit sa "Copit"**, La Voix du Nord, 28 avril

"Le 1er juin, la Conférence permanente intercommunale transfrontalière (Copit) ne sera plus. C'est officiel. Hier, les maires et bourgmestres des communes et des villes qui la composent ont accueilli positivement ce qui sera désormais le Groupement local de coopération transfrontalière..."

■ **La première pierre**, Dernières Nouvelles d'Alsace, 3 mai

"La pose de la première pierre de la passerelle qui reliera Huningue et Weil am Rhein par-delà le Rhin a été effectuée hier matin..."

■ **Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise avance**, Tribune de Genève, 13 mai

"Un rapport intermédiaire doit être présenté à la Confédération en novembre. Au vu de la mobilisation politico-médiatique, la collaboration transfrontalière - qui a si longtemps piétiné - semble partie sur de nouveaux rails..."

■ **Les Suisses peuvent se faire soigner à l'étranger**, SwissInfo, 26 avril

"Se faire soigner en Allemagne, en Italie ou en France aux frais de l'assurance maladie de base est possible dans le cadre de projets pilotes limités à fin 2009. Le gouvernement suisse a accepté mercredi que cette démarche soit testée dans les zones limitrophes pour déterminer si la coopération transfrontalière a un effet positif sur les coûts..."

■ **Le chantier de la ligne TGV va bon train entre l'Espagne et Perpignan**, L'indépendant, 19 mai

"L'avancement des travaux du gigantesque chantier en cours entre Figueras et Perpignan a été présenté par les maîtres d'ouvrage TP Ferro pour la partie espagnole et RFF pour le secteur français. L'échéance de février 2009 se précise..."