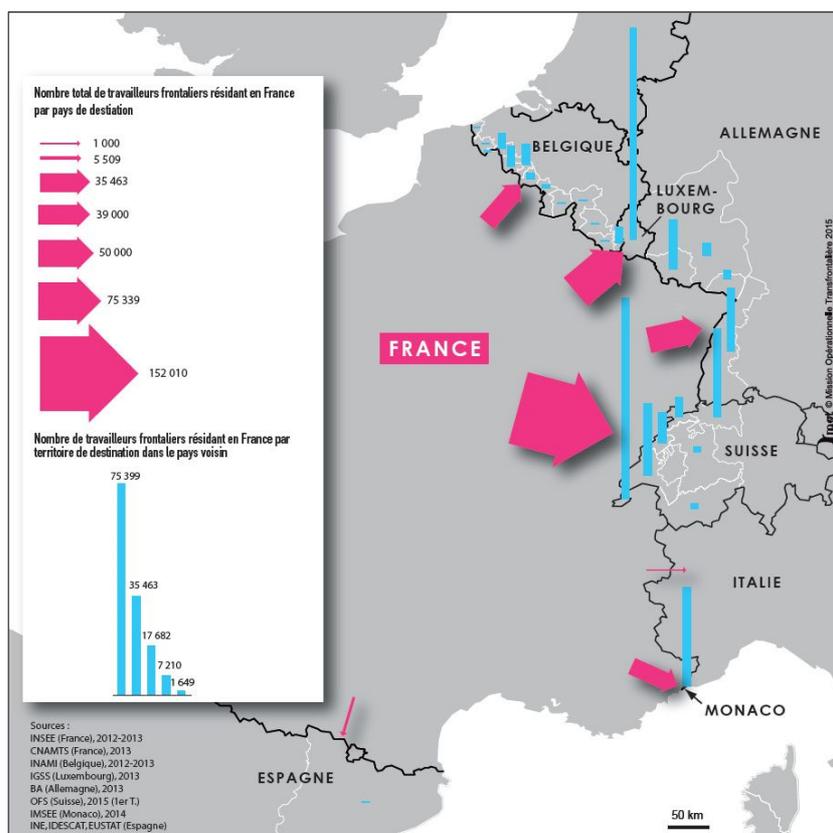


20 avril 2016

Contexte

Les territoires transfrontaliers font face à une augmentation continue des flux migratoires quotidiens. Ces flux transfrontaliers sont de différents types : en premier lieu viennent les flux de travailleurs frontaliers, les navetteurs, qui représentent le phénomène le plus important. En 2011, on estime que plus de 350 000 personnes franchissent chaque jour la frontière depuis la France pour aller travailler dans un pays voisin¹. Mais ces flux de travailleurs, s'ils sont très importants, cohabitent avec des flux d'autres natures : des flux de déplacements de proximité (santé, scolaires, de loisirs, de commerce) et des dessertes de longue distance (transit, transports de marchandises internationaux, etc.).



¹ Résider en France et travailler à l'étranger, Insee Première N° 1537 - février 2015

Enjeux

Ainsi, les acteurs institutionnels des territoires transfrontaliers, en particulier des agglomérations transfrontalières (qui génèrent la grande majorité des flux de déplacement) doivent développer une offre de transport répondant aux besoins des habitants transfrontaliers et aux impératifs de développement durable des territoires. En ce sens, les transports collectifs transfrontaliers urbains et interurbains, routiers et ferroviaires, représentent un facteur très important du processus d'intégration territoriale en Europe.

En termes de développement économique transfrontalier, la qualité de l'offre de transport constitue un facteur-clé pour l'attractivité économique des agglomérations à l'échelle européenne.

Or, la part modale moyenne des transports en commun pour les navetteurs est d'environ 7%. Cette situation entraîne des congestions importantes sur les axes routiers aux heures de pointes, constituant un frein pour le développement économique de ces territoires. La faiblesse de l'usage des transports collectifs vis-à-vis de la voiture individuelle peut s'expliquer par une inadéquation entre une offre inadaptée ou insuffisante de transport, et une demande méconnue faute d'enquêtes et de statistiques.

Les acteurs publics des territoires transfrontaliers sont donc face à un enjeu de développement d'une offre de transport en commun adaptée aux origines et destinations les plus courantes au sein d'un bassin de vie transfrontalier et à un enjeu d'amélioration de l'information auprès des navetteurs et des populations locales.

Pour alimenter la réflexion de l'AGUR dans le cadre du groupe de travail « mobilité » du GECT Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, ce document référence sans souci d'exhaustivité mais dans l'optique d'identifier des bonnes pratiques, différents projets et expériences de mobilité portés par les acteurs publics aux frontières françaises et européennes.

Expériences et projets de mobilité transfrontalière

INFRASTRUCTURES ET PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN TRANSFRONTALIER DE PROXIMITÉ..... 4

TRAMWAYS TRANSFRONTALIERS	4
<i>Ligne 8 Weil-am-Rhein (Allemagne) - Bâle (Suisse)</i>	4
<i>Extension de la ligne 3 du tramway de Bâle (Suisse) à Saint-Louis (France)</i>	4
<i>Extension de la ligne D du tramway de Strasbourg (France) à Kehl (Allemagne)</i>	5
<i>Projet d'extension transfrontalière du tramway de Genève</i>	6
TRAM-TRAINS TRANSFRONTALIERS.....	7
<i>Le tram-train Saarbahn</i>	7
<i>Projet de tram-train Sarrebruck (Sarre) et Forbach (Moselle)</i>	7
RER TRANSFRONTALIER	8
<i>Léman Express sur l'axe CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse)</i>	8
<i>Ligne Copenhague (Danemark) – Malmö (Suède)</i>	9
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)	10
<i>Projet de BHNS entre Genève et Ferney-Voltaire</i>	10

COVOITURAGE ET PLATEFORME DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE 10 |

<i>Covoiturage et mobilité autour du bassin lémanique</i>	10
<i>Plateforme de covoiturage dans l'Arc jurassien</i>	10
<i>Mobiregio</i>	11

LES POLITIQUES DE TARIFICATION TRANSFRONTALIÈRE..... 11

<i>Unireso - Communauté tarifaire intégrale genevoise (CTI)</i>	11
<i>Mise en place d'un ticket commun pour les transports entre Helsinki et Tallin</i>	12

SCHÉMA ET OBSERVATION DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE 12 |

<i>Schéma de mobilité transfrontalière Luxembourg-Lorraine</i>	12
<i>TRANSFERMUGA - Le rôle structurant du rail dans la mobilité citoyenne transfrontalière</i>	13
<i>Inforailmed - Coordination de l'offre ferroviaire régionale de voyageurs entre Nice et Imperia</i>	13
<i>Etude mobilité Eurodistrict Strasbourg Ortenau</i>	14

Infrastructures et projets de transport en commun transfrontalier de proximité

Tramways transfrontaliers

- **Ligne 8 Weil-am-Rhein (Allemagne) - Bâle (Suisse)**, inauguré en 2014, seule ligne de tramway transfrontalière en activité

Frontière : France/Allemagne/Suisse

Territoire : Eurodistrict Trinational de Bâle



Première ligne de tramway transfrontalière depuis l'arrêt du tram Riehen-Lörrach en 1967 (exception faite de la ligne 10 du tram bâlois qui, depuis les années 1980, relie Dornach à Rodersdorf, en passant par le village français de Leymen), l'extension de la ligne 8 sur 2,8 km a nécessité la construction de deux nouveaux ponts, l'un à Bâle, l'autre à Weil-am-Rhein. La réalisation de ce tramway transfrontalier a coûté plus de 90 millions d'euros (Confédération suisse : 35,83 millions, Canton de Bâle-Ville : 31,33 millions, Bade-Wurtemberg : 9,65 millions, Ville de Weil-am-Rhein : 2,6 millions, Landkreis de Lörrach : 1 million, les transports publics de Bâle : 1 million, Union européenne : 1 million)

- **Extension de la ligne 3 du tramway de Bâle (Suisse) à Saint-Louis (France)**, mise en service fin 2017.

Ce projet transfrontalier de 3,4 km permettra de relier l'actuel terminus de Burgfelden côté Suisse à la gare de Saint-Louis et desservira 4 nouvelles stations voyageurs du côté français.

Le coût total de l'opération est de 48,66 millions d'euros. Il se répartit entre plusieurs partenaires, dont l'État français (11,8 millions), la Confédération suisse (17 millions) et la CC3F (10 millions).

Le projet est soutenu par l'IBA Basel 2020, l'exposition internationale d'architecture et l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB).

Contacts : guillaume.benoit@ville-saint-louis.fr ; carsten.fiedler@bs.ch

Site internet : <http://www.tram3.info/> ; <http://www.iba-basel.net/fr/>

- **Extension de la ligne D du tramway de Strasbourg (France) à Kehl (Allemagne), mise en service en 2017.**

Frontière : France/Allemagne

Territoire : Eurodistrict Strasbourg Ortenau



Un nouveau pont vient d'être construit sur le Rhin et permettra au tramway strasbourgeois de desservir la ville voisine de Kehl. Cette stratégie rhénane s'accompagne de la construction de 10 000 logements sur près de 250 hectares, de 8 stations de tramway et doit générer plus de 8 500 emplois.

Coût de l'opération : 14 millions d'euros pour le tracé français jusqu'à la frontière (Etat français : 10 millions d'euros, Département du Bas-Rhin : 500 000 euros, Eurodistrict : 100 000 euros, UE : 1,6 millions d'euros) et 26,8 millions d'euros pour le tracé allemand (Land : 6,2 millions d'euros, Bund : 19 millions d'euros, Programme européen INTERREG IV A : 1,625 million d'euros).

Le projet d'extension se justifie par les nombreuses opérations d'urbanisation à l'est de Strasbourg, notamment le projet de l'Eco-cité "Strasbourg-Métropole des deux rives" qui a pour ambition d'établir les fondements d'une métropole durable, attractive, solidaire et ouverte sur le Rhin et l'Europe.

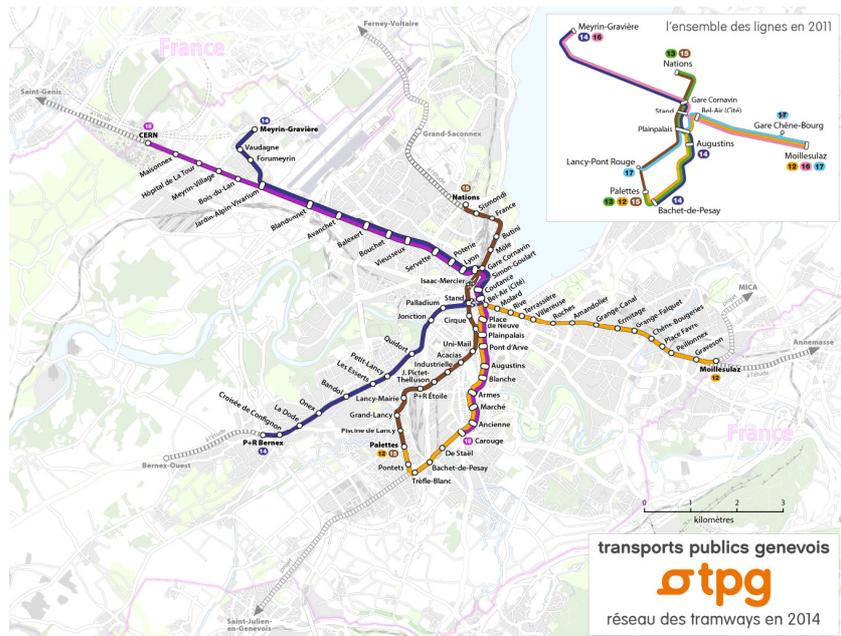
Contact : jean-baptiste.schiber@strasbourg.eu

Site internet : <http://www.strasbourg.eu/>

- **Projet d'extension transfrontalière du tramway de Genève**

Frontière : France/Suisse

Territoire : Grand Genève



Le projet d'extension du tramway de Genève vers la France concerne plusieurs lignes :

- Projet d'extension de la **ligne 12 du tramway de Genève vers Annemasse**, mise en service en 2019.
- Projet d'extension de la **ligne 18 du tramway de Genève vers Saint-Genis-Pouilly**, mise en service en 2020.
- Projet d'extension de la **ligne 15 du tramway de Genève vers Saint-Julien-en-Genevois**, mise en service en 2021.

Les extensions se justifient par l'accroissement démographique de la partie française de l'agglomération genevoise. A titre d'exemple la commune de Saint-Julien-en-Genevois devrait croître de plus de 10 000 habitants d'ici 2030, les flux à la frontière au niveau de Saint-Julien-en-Genevois et plus largement sur le territoire du Grand Genève devraient donc fortement augmenter à l'horizon 2030.

Le financement des lignes sera assuré par la Confédération Suisse, le Canton de Genève, les Conseils départementaux de l'Ain et la Haute-Savoie, et les EPCI français concernés.

Site internet : <http://www.grand-geneve.org/>

Tram-trains transfrontaliers

- **Le tram-train Saarbahn**, tram-train transfrontalier, inauguré en 1997, relie Heusweiler (au nord de Sarrebruck en Sarre) à Sarreguemines en Moselle.

Frontière : France/Allemagne

Territoire : Eurodistrict SaarMoselle



En 1997, le tramway de Saarbrücken en Allemagne, exploité par la société Saarbahn, a été prolongé sous forme de tram-train vers la ville de Sarreguemines en France. Ce mode de transport permet une prolongation de la desserte, en tram, du centre-ville de Saarbrücken vers Sarreguemines en utilisant le réseau ferré existant entre la Sarre et la Lorraine. Les véhicules de la Saarbahn circulent en mode tramway sur le réseau urbain à Sarrebruck et en mode ferroviaire entre Saarbrücken et Sarreguemines. Cette liaison est la première de type tram-train sur le territoire français (les tram-trains sont courant en Allemagne)

Environ 30 fréquences allers-retours par jour sont assurées tout au long de la journée, avec des services cadencés à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en heure creuse. Le week-end, ce système de transport innovant favorise les échanges culturels et touristiques entre la Sarre et la Lorraine.

- **Projet de tram-train Sarrebruck (Sarre) et Forbach (Moselle)**, porté par l'Eurodistrict SaarMoselle

Au regard du succès du tram-train reliant Saarbrücken à Sarreguemines l'Eurodistrict souhaite développer une nouvelle ligne de tram-train entre Saarbrücken et Forbach en France. Une étude commanditée en 2012 par l'Eurodistrict a confirmé la pertinence du projet. Le montage financier entre les différentes parties prenantes conditionnera la construction de cette nouvelle ligne.

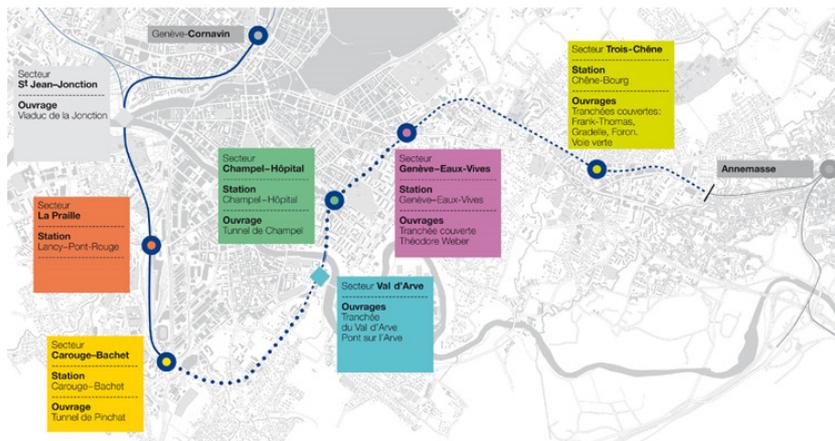
Site internet : <http://www.saarbahn.de/> ; <http://www.saarmoselle.org/>

RER transfrontalier

- **Léman Express sur l'axe CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse)**, liaison ferroviaire entre le Canton de Genève et la Haute-Savoie, mise en service en 2019

Frontière : France/Suisse

Territoire : Grand Genève



Le Grand Genève est un territoire de 2 000 km² à cheval entre les cantons de Genève et de Vaud et les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie où vivent près d'un million d'habitants. 550 000 déplacements quotidiens ont lieu à la frontière du Canton de Genève, Le projet de RER transfrontalier "CEVA" (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) vise à connecter les réseaux français et suisses et à répondre à l'augmentation des flux de travailleurs. En chantier actuellement, il reliera Annemasse à Genève en 2019, en vingt minutes. Ce projet est le plus gros chantier de l'histoire de Genève : 16 km de chemin de fer (dont 14 sur le territoire suisse), essentiellement en tunnels et tranchées couvertes sur une zone urbaine dense et continue.

234,2 millions d'euros d'investissement sont nécessaires à la réalisation de la ligne CEVA. 13 partenaires financent le projet : Le Département de la Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Réseau, l'État français, l'Office Fédéral des Transports (OFT), l'Agglomération d'Annemasse, le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC), l'Union européenne et les collectivités locales (les communautés de communes Cluses Arve et Montagnes, Pays du Mont-Blanc, Faucigny Glières, Arve et Salève et Pays Rochois).

Contacts: info@ceva.ch

Sites internet : <http://www.ceva-france.fr/> ; <http://www.ceva.ch/geneve/>

- **Ligne Copenhague (Danemark) – Malmö (Suède)**, ligne de train régional traversant le détroit de l'Øresund, inauguré en 1995

Frontière : Danemark/Suède

Territoire : Øresund



Le projet de construction du pont-tunnel de l'Øresund, adopté en 1993 par les gouvernements danois et suédois, a inauguré la coopération entre les villes de Copenhague et Malmö. La liaison par train se fait en moins de 30 minutes et en moins de 50 minutes en voiture. Le pont de l'Øresund est le symbole d'une volonté politique forte partagée de part et d'autre de la frontière où chaque jour 15 300 frontaliers traversent le détroit qui sépare le Danemark du sud de la Suède.

Il est important d'indiquer que la région a pâti du renforcement des contrôles frontières depuis fin 2015. Des trajets habituellement d'une trentaine de minutes peuvent atteindre plusieurs heures. A terme l'intégration régionale est en jeu : « les Suédois risquent d'hésiter à prendre un emploi au Danemark et les entreprises pourraient ne plus voir les avantages à s'installer dans la région » a indiqué Johan Weissman directeur de l'institut Øresund en janvier 2016.

Site internet : <http://www.oresundsregionen.org/en>

Bus à haut niveau de service (BHNS)

- **Projet de BHNS entre Genève et Ferney-Voltaire**, bus en site propre, mise en service en 2019

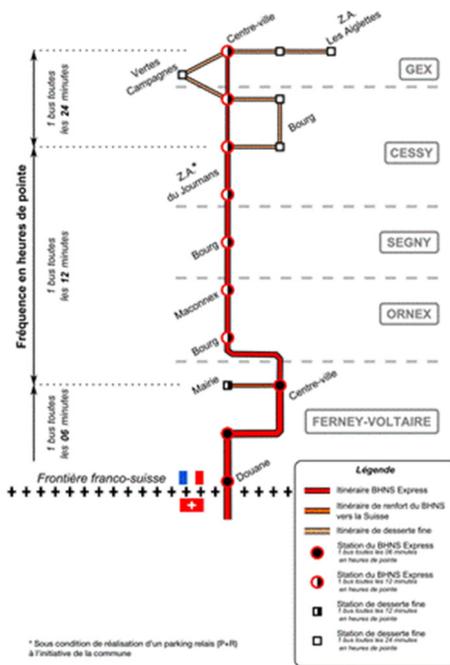
Frontière : France/Suisse
Territoire : Grand Genève

Le projet BHNS consiste en la mise en service d'un bus en site propre entre Gex et la douane de Ferney-Voltaire, sur la partie française de la ligne F reliant Gex et la gare de Cornavin à Genève. L'agglomération franco genevoise connaît une croissance démographique, urbaine et économique de première importance, ayant pour conséquence une hausse constante des déplacements et de fait une congestion routière importante notamment sur la RD 1005 (qui relie Ferney-Voltaire à Genève).

Le budget du projet est de 34,3 millions d'euros porté par l'Etat français (1,38 million d'euros), la Confédération Suisse devrait participer à hauteur de 35 % du montant des travaux et le Canton de Genève pourrait participer à hauteur de 32 % du coût.

Site internet : <http://www.grand-geneve.org/> ;

<http://www.cc-pays-de-gex.fr/> ; http://www.ain.fr/jcms/aw_100645/bus-a-haut-niveau-de-service



Covoiturage et plateforme de mobilité transfrontalière

- **Covoiturage et mobilité autour du bassin lémanique**

Frontière : France/Suisse
Territoire : Grand Genève

Le projet « Covoiturage et mobilité autour du bassin lémanique » promeut la pratique du covoiturage auprès des habitants et travailleurs du bassin lémanique.

On dénombre en effet plus de 88 000 frontaliers, navetteurs sortant de France vers le bassin lémanique chaque jour. Trois actions ont été mises en œuvre : création d'un service de covoiturage (mise en relation des conducteurs et des passages), renforcement des infrastructures adaptées (aires de passages par exemple) et création d'une plateforme internet.

Site internet : www.covoiturage-leman.org

- **Plateforme de covoiturage dans l'Arc jurassien**

Frontières : France/Suisse
Territoire : Arc jurassien franco-suisse

Pour remédier à l'augmentation du trafic et aux embouteillages importants dans la région de l'Arc jurassien franco-suisse, le projet de covoiturage de l'Arc Jurassien financé par Interreg IVA France-Suisse sensibilise aux pratiques du covoiturage et met en relation les collaborateurs des entreprises à cette pratique, sur tout le territoire transfrontalier.



A l'aide d'une plateforme Internet et d'une centrale téléphonique, le frontalier peut ainsi trouver un partenaire de covoiturage plus facilement.

Les partenaires du projet organisent également des "challenges covoiturage" pour remettre un prix aux entreprises qui rassemblent le plus de covoitureurs et à des groupes de covoitureurs tirés au sort.

Site internet : www.covoiturage-arcjurassien.com

- **Mobiregio**

Frontières : France/Belgique/Luxembourg/Allemagne

Territoire : Grande Région

Mobiregio est le fruit du projet européen d'une « Centrale de mobilité de la Grande Région ». La Lorraine, le Luxembourg, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et la Wallonie ont coordonné leurs efforts pour élaborer cette « stratégie de communication commune pour les transports publics transfrontaliers dans le Grande Région ».

Grâce à un calculateur d'itinéraire transfrontalier, l'offre en transports en commun de la Grande Région a gagné en transparence. L'élaboration d'une stratégie de communication commune a permis de nouer des liens personnels et professionnels de confiance au-delà des frontières. Ainsi, le réseau souhaite poursuivre ses travaux et participer à l'indispensable amélioration de la mobilité dans la Grande Région.

Site internet : <http://mobiregio.d2.dasbu.ro/>

Les politiques de tarification transfrontalière

- **Unireso - Communauté tarifaire intégrale genevoise (CTI)**

Frontières : France/Suisse

Territoire : Grand Genève

Créée en 2001 à l'initiative du Canton de Genève, Unireso est une communauté d'opérateurs de transport franco-suisse. Elle réunit différents partenaires qui ont coordonné leurs efforts pour apporter au territoire du Grand Genève une chaîne de mobilité continue et l'unification des tarifs.

Unireso met en place une communauté tarifaire intégrale (CTI), un seul titre de transport permet d'emprunter consécutivement les différentes lignes des opérateurs membres en France et en Suisse. Ces accords internationaux visent par une coopération logistique et économique à favoriser les déplacements occasionnels ou pendulaires de et vers les régions transfrontalières vaudoises et françaises.

Les Transports publics genevois (TPG) ont ainsi la responsabilité du marketing, de la communication et des finances d'Unireso. Ces tâches s'exercent sous le contrôle des organes décisionnels de la communauté et de la direction d'Unireso, laquelle est située dans le siège administratif des TPG.

Site internet : <http://www.unireso.com/>

- **Mise en place d'un ticket commun pour les transports entre Helsinki et Tallin**

Frontière : Finlande/Estonie

Territoire : Helsinki-Tallinn Euregio

L'objectif du projet est de mettre en place un système intégré de tarification pour les transports, avec la possibilité d'utiliser un ticket commun dans toutes les régions participantes. Le but, à terme, est de développer un système européen de tarification commune.

Ce système permet d'augmenter la capacité des communes et autres acteurs publics à mettre en place une planification spatiale des transports dans le sens de l'intérêt général au travers de l'amélioration du recueil de données.

De plus, cette mise en réseau permet d'améliorer le positionnement des acteurs publics en tant qu'acheteurs de services de transport collectif. Le projet devrait ainsi aboutir à améliorer l'effectivité de la dépense publique en matière de transports collectifs. Ce dispositif doit permettre également une croissance de l'utilisation des transports collectifs.

Site internet : <http://www.euregio-helta.org/>

Schéma et observation de la mobilité transfrontalière

- **Schéma de mobilité transfrontalière Luxembourg-Lorraine**

Une partie importante des 85 000 lorrains travaillant aujourd'hui au Luxembourg (équivalant à 20 % des emplois au Grand-Duché et 50 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers) utilisent toujours leur voiture individuelle pour se rendre à leur lieu de travail, ce qui entraîne une saturation des principales infrastructures de transport reliant le Grand-duché à la France.

Ainsi, marquée par la saturation des infrastructures routières et la multiplication des pôles à desservir, l'offre de transports collectifs et ferroviaires doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée davantage, quels que soient les opérateurs.

Le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT), démarche pionnière de coopération transfrontalière en Europe, a donc pour objectif d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, transports ferroviaires et collectifs) à 15, 20 puis 25 % de l'ensemble des déplacements Luxembourg-Lorraine.

Site internet :

http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/index.html

- **TRANSFERMUGA - Le rôle structurant du rail dans la mobilité citoyenne transfrontalière**

Porté par l'Eurorégion Aquitaine Euskadi, le projet "Transfermuga", lancé en septembre 2012, visait à établir une connaissance actualisée et approfondie de l'ensemble des déplacements transfrontaliers de personnes à l'échelle du corridor Bayonne-Donostia.

30 000 habitants et plus de 24 000 véhicules franchissent chaque jour la frontière franco-espagnole. Ainsi, l'étude préconisait le développement d'offres de transport interurbaines dont le prolongement de la ligne Bayonne-Hendaye afin d'utiliser d'autres moyens de transports que la voiture. La ligne 816 Euskadi Express qui relie Bayonne à Hendaye est ainsi inaugurée en février 2015 dans le cadre de ce projet.

Le projet doit être poursuivi avec la création d'une Autorité de Transport Transfrontalier et un projet supplémentaire "Transfermuga 2" pour l'étude de la tarification, des titres de transports et de l'information des voyageurs. La phase 2 vise à promouvoir une politique de gouvernance ouverte à l'échelle transfrontalière.

En 2015, le projet met en place un portail d'information trilingue (basque, espagnol, français) pour les voyageurs transfrontaliers, disponible sur le web. Le portail donne accès à l'ensemble des offres de transports disponibles (automobile, avion, bateau, vélo, bus). Le portail est accompagné d'un calculateur d'itinéraires. Il doit participer à la promotion de l'Eurocité basque Bayonne - San Sebastián comme capitale européenne de la culture en 2016.

Site internet : <http://www.transfermuga.eu/fr/>

- **Inforailmed - Coordination de l'offre ferroviaire régionale de voyageurs entre Nice et Imperia**

Chaque jour, plus de 2 300 personnes prennent le train pour effectuer un trajet transfrontalier entre la France, l'Italie et Monaco, que ce soit pour le travail ou pour les loisirs.

Le projet "Inforailmed", co-financé par le programme Interreg Alcotra, vise à améliorer ces relations ferroviaires transfrontalières. Il réunit trois partenaires principaux (la Ligurie, Monaco et la Région Provence Alpes Côte d'Azur) et comporte trois volets : le premier vise à développer l' "information voyageurs", le deuxième à améliorer l'offre (notamment la suppression de la rupture de charge à Vintimille) et le troisième porte sur la recherche d'un cadre pérenne de gouvernance et de financement de l'offre ferroviaire transfrontalière pérenne entre les partenaires.

Ce projet, qui a bénéficié d'une expertise institutionnelle, technique et juridique importante de la MOT, s'est achevé en décembre 2014 avec des premiers résultats opérationnels tangibles en matière d'information voyageurs, de coordination des services à la frontière et de gestion des situations perturbées.

Site internet : <http://inforailmed.pacamobilite.fr/fr/recherche-ditinéraires-transfrontaliers/160/JourneyPlannerEU/Index>

- **Etude mobilité Eurodistrict Strasbourg Ortenau**

L'Eurodistrict a commandité en 2015 une étude sur la mobilité à **l'échelle de l'Eurodistrict**. Les résultats devront permettre de renforcer le réseau existant et de proposer de nouvelles offres en matière de transports en commun de proximité. L'objectif affiché est de faciliter la mobilité et d'encourager l'utilisation des transports en commun dans cet espace transfrontalier.

L'entreprise de conseil spécialisée dans la planification des transports TTK TransportTechnologie-Consult GmbH a eu pour mission d'analyser la situation actuelle en termes d'offre et de fréquentation concernant les aspects transfrontaliers des transports en commun, de mettre en évidence les déficits et les dysfonctionnements fonctionnels. Elle comprend un état des lieux et 17 recommandations pour améliorer les transports publics transfrontaliers (train, bus, vélo et routes / ponts).

Site internet : <http://www.eurodistrict.eu/fr/projets/%C3%A9tude-transports-publics-transfrontaliers>

Bibliographie non-exhaustive

- [Strasbourg Eurométropole, a cross-border conurbation towards new sustainable mobility patterns](#). Spatium - The Journal of Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia, De Gruyter, 2015, Cristiana Mazzoni, Andreea Grigorovschi
- [Etude de déplacements des transports publics transfrontaliers à l'échelle du territoire de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau](#), 2015, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
- [Animation de la coopération institutionnelle concernant l'offre ferroviaire de voyageurs transfrontalière entre Nice et Imperia](#), Etude confiée à la MOT, associée au cabinet EY et à Sergio Sergio Foà, par la Région Ligurie, la Région PACA et la Principauté de Monaco, 2014, MOT
- [TRANSFERMUGA Le rôle structurant du rail dans la mobilité citoyenne transfrontalière](#), 2 - Dynamiques d'achats transfrontalières et pratiques de mobilité, 2013, Chambre de Commerce et d'Industrie Transfrontalière BIHARTEAN
- [La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives](#), 2012, Frédéric SCHMITZ, Guillaume DREVON, Philippe GERBER (dir.)
- [L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et à Bâle](#), Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements, 2011, Presses Universitaires de Rennes, pp.253 - 267, Hamman Philippe
- [Manifeste pour la coopération transfrontalière en Europe](#), 2008, MOT
- [Les transports publics transfrontaliers de voyageurs, Etude confiée à la MOT par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer](#), 2006, MOT
- [Les transports transfrontaliers de voyageurs](#), Cahier N°6 - décembre 2006, MOT