Eurométropole de Metz & bassin de vie

AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

# OBSERVATOIRE TERRITORIAL TRANSFRONTALIER

## HABITER ICI, TRAVAILLER LÀ... ET SE DÉPLACER

Repèr'

#transfrontalier | Mai 2024

En Lorraine, le poids des travailleurs frontaliers du Luxembourg dans la population active s'accroît globalement avec le rapprochement de la frontière. La proximité et la facilité d'accès aux emplois favorisent donc le travail frontalier.

Ce constat, simple et a priori implacable, gagne cependant en subtilité à l'analyse. En effet, la proximité de la frontière n'implique pas systématiquement une bonne accessibilité à l'ensemble des pôles d'emploi luxembourgeois et des opportunités d'emplois aux actifs lorrains : type d'emplois proposés, secteurs d'activité, etc.

Ceci est d'autant plus vrai que :

- Le travailleur frontalier « type » n'est pas le même dans l'ensemble des territoires lorrains (cf. *Portrait de frontaliers, chiffres et enjeux, Observatoire territorial transfrontalier*, AGURAM, juin 2023) ; de même, les postes proposés varient beaucoup en fonction des différents pôles d'emploi.
- La proximité entre le domicile et les points d'accès lorrains au Luxembourg (gares et échangeurs routiers) ne garantit pas une mobilité sans difficultés vers toutes les destinations; d'ailleurs, la recherche de cette proximité n'est pas une évidence pour les frontaliers.

Lieu d'emploi et conditions de mobilité ne sont pas les seuls déterminants du lieu de résidence des frontaliers : les critères individuels, économiques et sociaux sont nombreux et la mobilité constitue parfois la variable d'ajustement pour les travailleurs.

**Alors, dans quelle mesure la proximité et les conditions d'accès aux emplois frontaliers structurent-elles les liens entre Lorraine et Luxembourg, au sein d'un espace qui semble désormais constituer un véritable bassin de vie transfrontalier ?**

EUROMÉTROPOLE METZ

# HABITER ICI, TRAVAILLER LÀ...

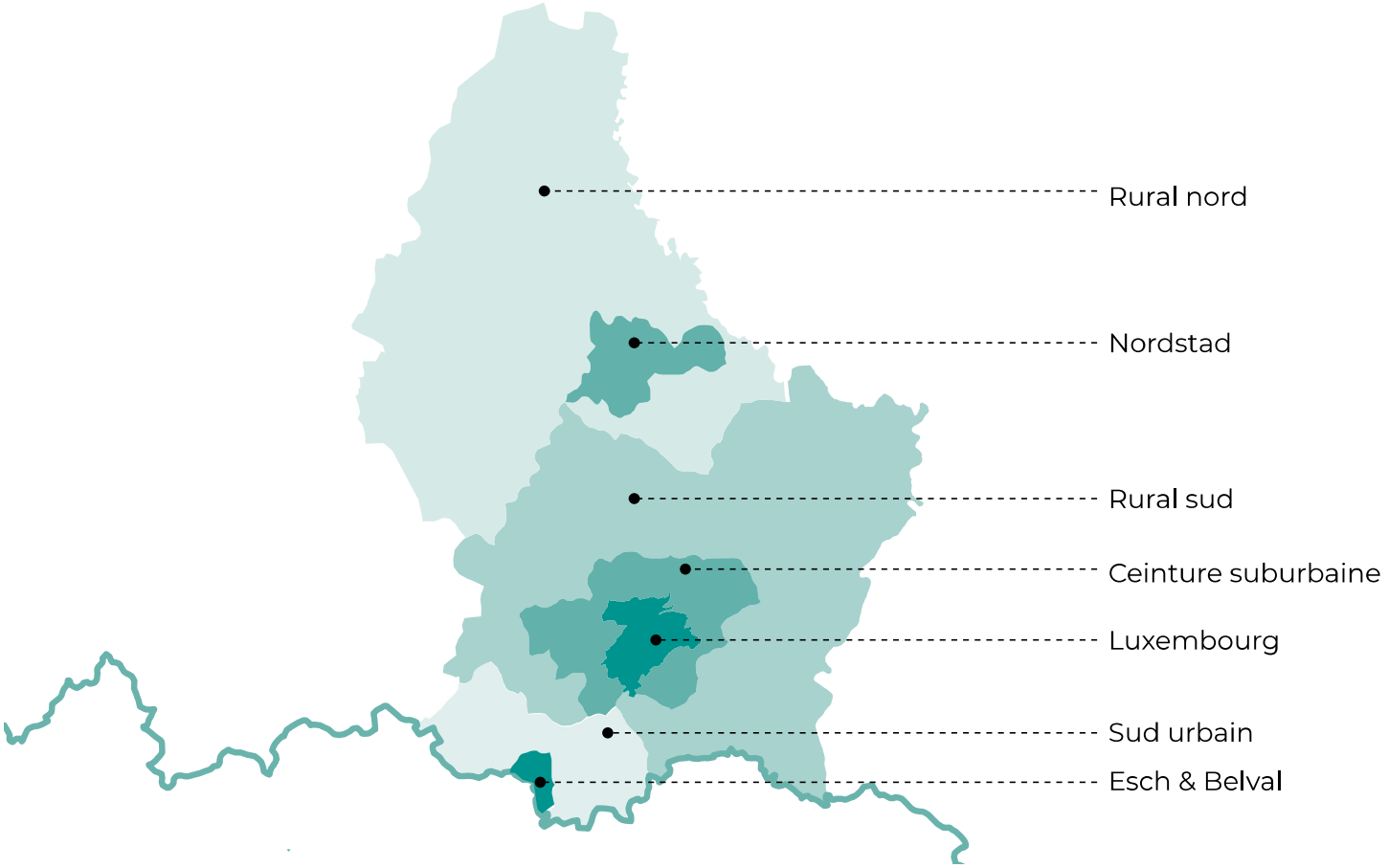
## DES TRAVAILLEURS FRONTALIERS QUI SE CONCENTRENT DANS LE SUD DU LUXEMBOURG

Les destinations de travail, au Luxembourg, des frontaliers résidant en France, correspondent aux principaux pôles d'emploi et, pour la conception de son Plan national de mobilité 2035, le Grand-Duché de Luxembourg a divisé son territoire en 7 « secteurs de mobilité » cohérents d'un point de vue géographique.

La répartition des frontaliers nord-lorrains parmi ces secteurs est la suivante :

- **58 %** => **Ville de Luxembourg** (44 %) et sa **ceinture suburbaine** (10 communes et localités limitrophes situées dans la continuité urbaine, 14 %) ;
- **30 %** => **Esch & Belval** ou secteur plus large du **Sud urbain** (Dudelange, Differdange, Bettembourg, etc.) ;
- **11 %** => **Rural sud** (reste de la moitié sud du pays, surtout à Contern, Mondorf-lès-Bains et Roeser) ;
- **1 %**, soit un peu plus de 1 000 frontaliers => **Nordstad** (agglomération de Diekirch et son canton) ou **Rural nord.**

Secteurs de mobilité du Plan national de mobilité 2035 du Luxembourg (source : PNM2035)




## CHIFFRES-CLÉS

- Eurométropole de Metz : 70 % des frontaliers du Luxembourg travaillent à Luxembourg-Ville (58 %) et sa périphérie immédiate (ceinture suburbaine : 12 %).
- SCoTAM (hors Eurométropole de Metz) : 59 % des frontaliers travaillent dans l'agglomération de Luxembourg (44 % à Luxembourg ville et 15 % dans sa périphérie).
- La différence tient essentiellement dans la plus forte attractivité du Sud urbain et Esch & Belval pour les EPCI du SCoTAM (30 %) autres que la métropole (21 %).

# LA MÉTROPOLE LUXEMBOURGEOISE, 1ÈRE DESTINATION DE TRAVAIL DES FRONTALIERS DE PRESQUE TOUS LES EPCI NORD-LORRAINS

Principales destinations au Luxembourg des frontaliers selon l'EPCI de résidence (source : Insee, Mobilités professionnelles 2020)

| | Ville de Lux. et Ceinture suburbaine | Sud urbain et Esch&Belval | Rural sud |
|---|---|---|---|
| **Espace nord-Lorrain (16 EPCI)** | 58 % | 30 % | 11 % |
| CC Mad et Moselle (SCoTAM, hors Espace nord-lorrain) | **71 %** | 25 % | 2 % |
| Eurométropole de Metz (SCoTAM) | **70 %** | 21 % | 8 % |
| CA Portes de France-Thionville | **68 %** | 21 % | 10 % |
| CC Rives de Moselle (SCoTAM) | **61 %** | 29 % | 8 % |
| CC de Cattenom et environs | **66 %** | 20 % | 13 % |
| CA du Val de Fensch | **61 %** | 27 % | 11 % |
| CC de l'Arc mosellan | **60 %** | 26 % | 13 % |
| CC Terre Lorraine du longuyonnais | 38 % | **48 %** | 11 % |
| CC du Sud messin (SCoTAM) | **50 %** | 37 % | 13 % |
| CC du Pays Orne-Moselle (SCoTAM) | **57 %** | 30 % | 12 % |
| CC Cœur du Pays-haut | 43 % | **47 %** | 10 % |
| CC Orne-Lorraine Confluences | **45 %** | 44 % | 9 % |
| CC Houve-Pays boulageois (SCoTAM) | **44 %** | 42 % | 9 % |
| CC du Pays-Haut – Val-d'Alzette | **49 %** | 42 % | 7 % |
| CA Grand Longwy agglomération | **50 %** | 40 % | 8 % |
| CC Haut-Chemin – Pays de Pange (SCoTAM) | **55 %** | 29 % | 14 % |
| CC Bouzonvillois – Trois Frontières | **51 %** | 18 % | 30 % |
| **Autres territoires mosellans significatifs** | 58 % | 23 % | 18 % |
| CC du District urbain de Faulquemont | **67 %** | 17 % | 16 % |
| CC de Freyming-Merlebach | **62 %** | 28 % | 10 % |
| CA de Forbach Porte de France | **60 %** | 23 % | 17 % |
| CA Saint-Avold Synergie | **58 %** | 24 % | 18 % |
| CC du Warndt | **56 %** | 20 % | 25 % |
| CA Sarreguemines Confluences | **46 %** | 28 % | 24 % |

**Gras** : première destination

**Rouge** : en dessous de la moyenne de l'espace géographique considéré

**Vert** : au dessus de la moyenne de l'espace géographique considéré

La **métropole de Luxembourg-Ville et sa ceinture constituent la 1ère destination**, parfois de peu, pour tous les EPCI nord-lorrains, à l'exception du Cœur du Pays-Haut et de Terre Lorraine du longuyonnais. Vers cette destination :

- l'Eurométropole de Metz (70 %), Portes de France – Thionville (68 %) et dans une moindre mesure Rives de Moselle (61,5 %) sont très au-dessus de la moyenne des 16 EPCI ;
- le Val de Fensch (61 %), l'Arc mosellan (60 %) et surtout Cattenom et environs (66 %) également, mais sont aussi au-dessus de la moyenne vers le Rural sud.

Au-delà, le Grand Longwy (40 %), le Pays-Haut-Val d'Alzette (42 %), Orne-Lorraine Confluences (44 %) et surtout le Cœur du Pays-haut (46,5%) et la Terre Lorraine du longuyonnais (48 %) sont très au-dessus de la moyenne pour la destination **Esch & Belval/Sud urbain.**

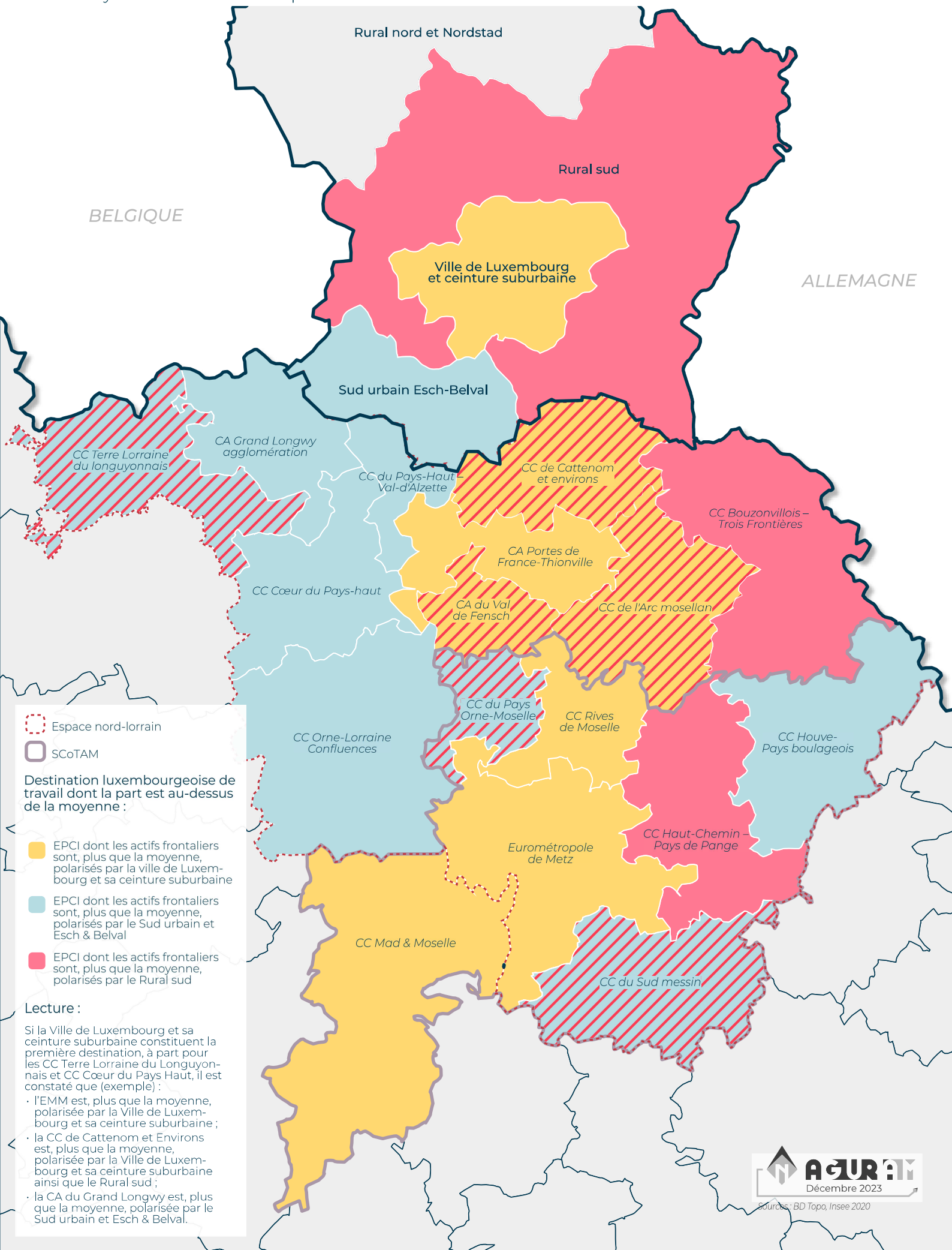
Le Bouzonvillois – Trois Frontières se distingue, quant à lui, par une très forte attractivité du secteur **Rural sud,** les autres destinations étant très en dessous de la moyenne.

Les autres EPCI « collent » à la moyenne pour l'ensemble des destinations (Pays Orne-Moselle et Haut-Chemin – Pays de Pange), ou présentent des effectifs peu significatifs (Sud messin).

Au-delà de l'Espace nord-lorrain, les EPCI mosellans avec un nombre significatif de travailleurs frontaliers du Luxembourg[2], concentrés dans l'est du département, se distinguent par une surreprésentation assez marquée des flux vers le secteur Rural sud, aux dépens du Sud urbain (la destination Ville de Luxembourg et sa ceinture urbaine correspondant à la moyenne).

*[2] Forbach – Porte de France, Saint-Avold Synergie, Sarreguemines Confluences, CC du Warndt, CC de Freyming-Merlebach, District urbain de Faulquemont, hébergent chacune entre 200 et 500 frontaliers (source : Insee, Mobilités professionnelles 2020).*

Destinations luxembourgeoises par EPCI d'origine des actifs frontaliers dont la part est supérieure à la moyenne des 16 EPCI de l'espace nord-lorrain



# LA MOBILITÉ ET LA PROXIMITÉ, FACTEURS DE LOCALISATION DES FRONTALIERS PARMI D'AUTRES ?

## LA PROXIMITÉ ET LES GRANDS CORRIDORS DE MOBILITÉ INFLUENCENT LA DESTINATION AU LUXEMBOURG

Ces relations « privilégiées » entre territoires, derrière leur apparente diversité, permettent quelques constats.

**1er constat** : **la proximité joue**. En effet, la part des frontaliers décroît régulièrement en « tache d'huile » avec l'éloignement de la frontière[3] et :

- Les EPCI, dont les travailleurs s'orientent le plus souvent vers le Sud urbain (Esch & Belval compris) sont directement frontaliers de ce secteur (Pays-Haut-Val d'Alzette et Grand Longwy) ou restent relativement proches (Terre Lorraine du longuyonnais, Cœur du Pays-Haut et Orne-Lorraine Confluences).
- Le rôle central de la proximité se vérifie également pour Cattenom et environs, très tourné vers la métropole de Luxembourg et le Rural sud, comme l'Arc mosellan et le Val de Fensch… ;
- … ou pour le Bouzonvillois – Trois Frontières, particulièrement tourné vers le Rural sud (29,7 %), tout comme les EPCI de l'est mosellan situés hors du périmètre de l'Espace nord-lorrain (18 %).

**2e constat :** outre la densité de la population active, c'est à la faveur de la **densité en infrastructures et services de mobilité** sur le sillon mosellan que le fait frontalier s'intensifie vers le sud.

**3e constat : l'A31 et une offre ferroviaire directe facilitent l'accès à la métropole luxembourgeoise** depuis l'Eurométropole de Metz, Portes de France – Thionville, le Val de Fensch, Rives de Moselle, etc., aux dépens du Sud urbain, moins directement accessible, en particulier en train.

## LE PROFIL SOCIOÉCONOMIQUE DES FRONTALIERS ET LES SPÉCIALISATIONS ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES INFLUENCENT AUSSI LA DESTINATION

Au-delà des effets « proximité » et « accessibilité » entre territoires, il existe une certaine **corrélation statistique entre le profil socioéconomique des actifs résidents des EPCI de l'Espace nord-lorrain et le profil économique des grandes destinations luxembourgeoises.**

### Des frontaliers aux profils socio-économiques variés

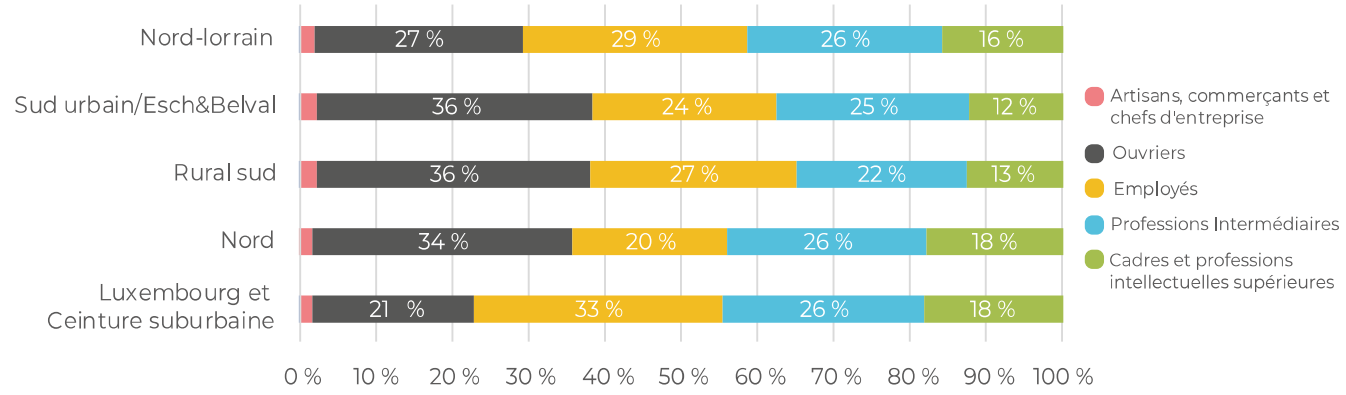
À l'échelle des 16 intercommunalités, **42 % des frontaliers relèvent d'une CSP+** (professions intermédiaires et cadres), 29 % sont employés et 27 % ouvriers.

Toutefois, en lien avec les profils recherchés par les entreprises, les catégories sociales des frontaliers diffèrent **selon les territoires de destination**.

Ainsi, la ville de Luxembourg accueille davantage de frontaliers cadres (18 %) et d'employés (33 %) que les autres sous-territoires qui se démarquent par une forte présence d'ouvriers (de 34 % à 36 %).

Ces profils diffèrent également selon l'origine des frontaliers (lieu de résidence).

Frontaliers par CSP et secteurs de destination (source : Insee, Mobilités professionnelles 2020, calculs AGURAM)



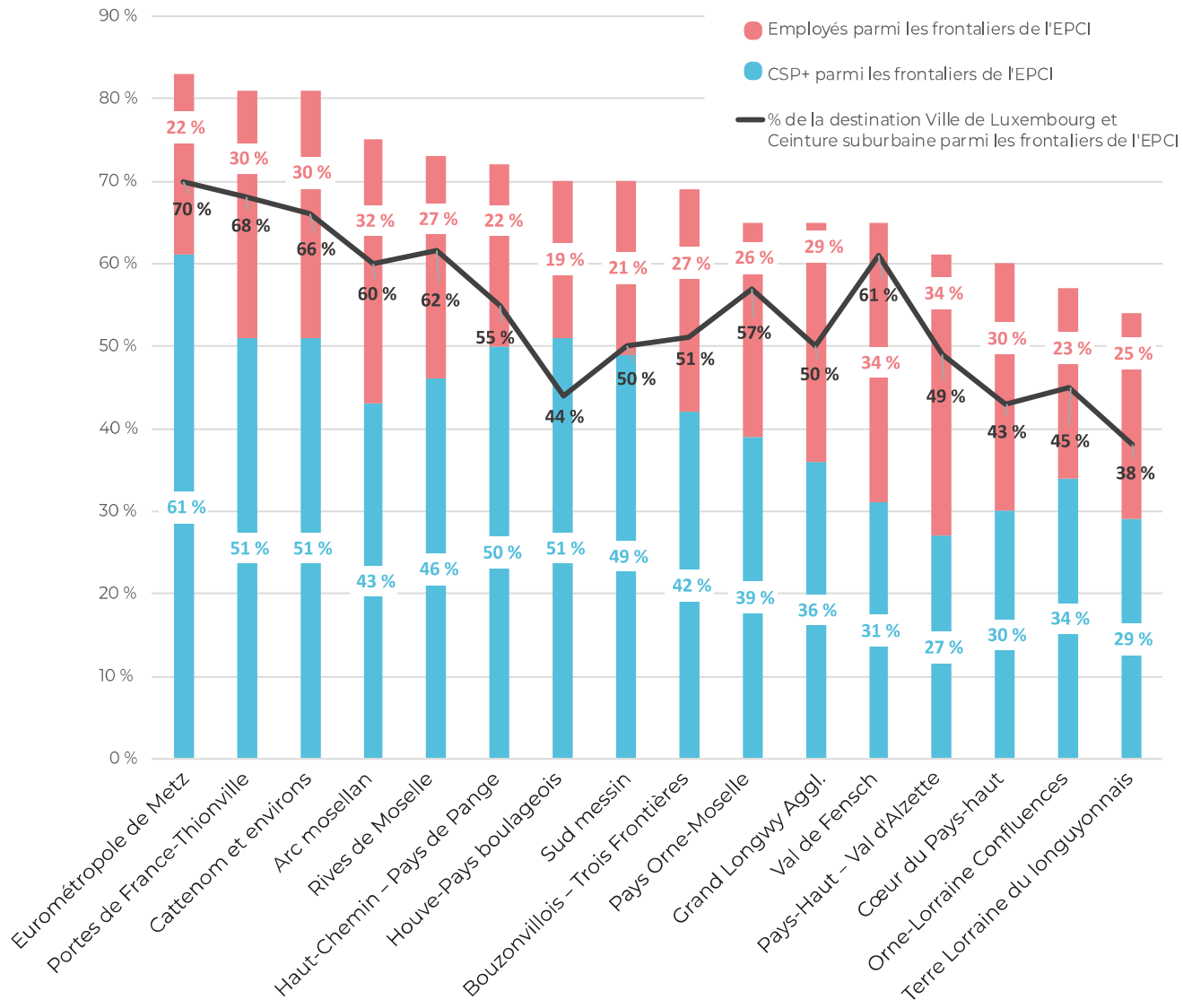

[3] *Voir la publication Portrait de frontaliers, chiffres et enjeux, Observatoire territorial transfrontalier, AGURAM, juin 2023*

## Les territoires avec une part élevée de frontaliers CSP+ sont les plus tournés vers Luxembourg et sa ceinture suburbaine

Capitale d'État trouvant sa place parmi les grands centres d'affaires et principales places financières européennes, Luxembourg-Ville concentre de nombreuses entreprises et fonctions métropolitaines. En conséquence :

- Les EPCI dont la population active frontalière comptent le plus de CSP+ sont aussi ceux pour lesquels la destination Luxembourg-Ville et sa ceinture suburbaine est le plus au-dessus de la moyenne : Eurométropole de Metz (61 % de CSP+ parmi les frontaliers), Portes de France-Thionville (51 %), Cattenom et environs (51 %), etc.
- La métropole de Luxembourg-Ville est le secteur où les employés sont les plus nombreux parmi les frontaliers : 33 % contre 25 % ailleurs au Luxembourg, une surreprésentation qui relève là encore de la forte tertiarisation de l'économie.

### Poids comparés de la destination ville de Luxembourg et ceinture suburbaine et des CSP+ et employés parmi la population de frontaliers (source : Insee, Mobilités professionnelles 2020 et calcul AGURAM)

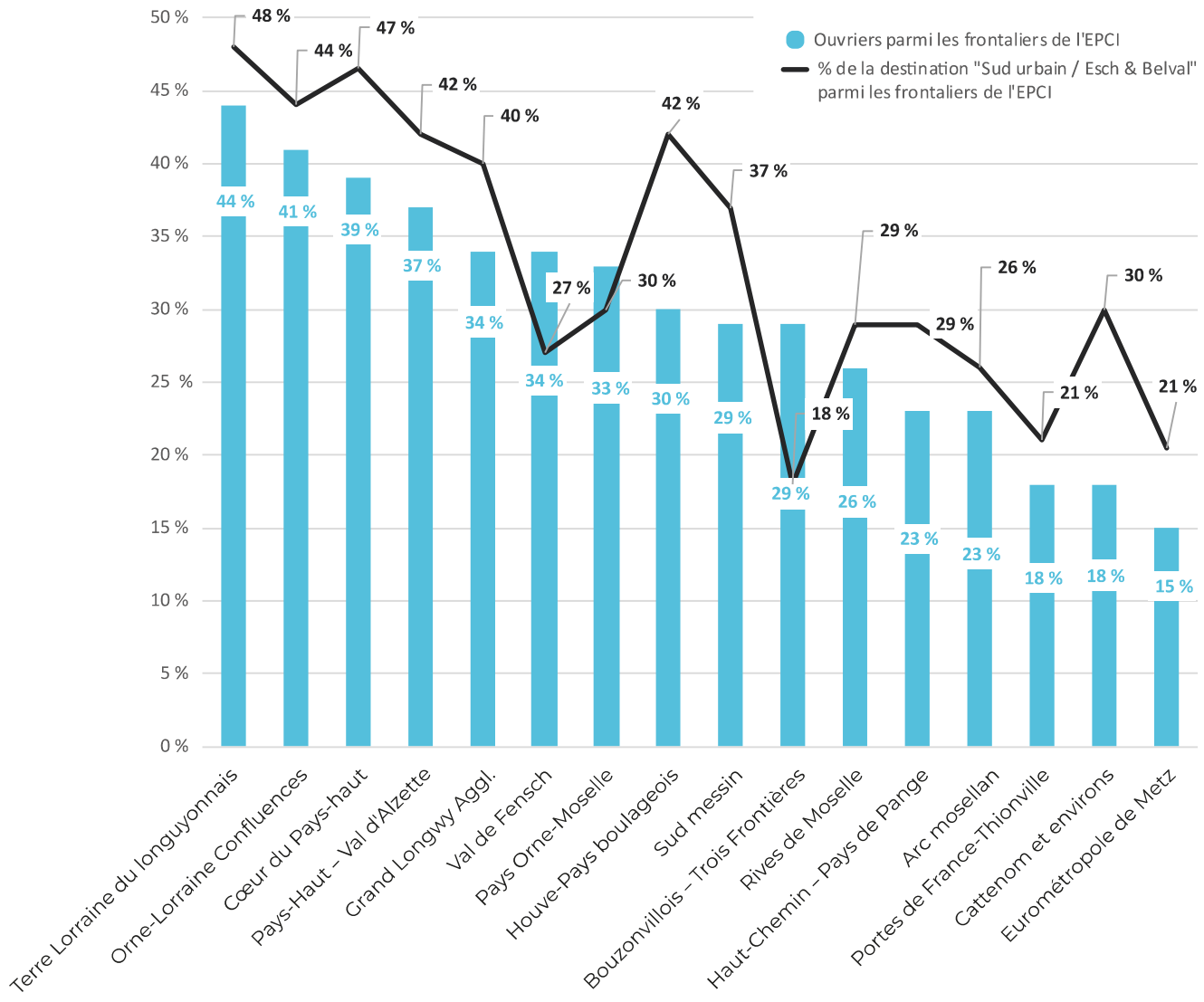


## Les territoires avec une proportion élevée d'ouvriers sont les plus tournés vers le Sud urbain et Esch & Belval

Au cœur du Sud urbain, qui constitue le 2e pôle économique du pays, Esch-Belval est aujourd'hui un territoire accueillant de nombreuses entreprises, d'importantes polarités commerciales (dont Belval Plaza) en développement et le principal campus de l'université luxembourgeoise. Mais le Sud urbain reste le cœur industriel historique du Luxembourg et un pôle logistique majeur (Bettembourg). Ainsi, malgré un redéploiement économique (dont l'installation de l'Université du Luxembourg est le marqueur) et un certain **desserrement de l'activité tertiaire de Luxembourg-Ville vers le Sud urbain :**

- **36 % des frontaliers nord lorrains** qui travaillent dans ce secteur géographique **sont des ouvriers,** contre 24 % ailleurs au Luxembourg, et seulement 21 % sur Luxembourg-Ville et sa ceinture urbaine.
- Les EPCI nord-lorrains dont la population active frontalière compte le plus d'ouvriers sont aussi ceux pour lesquels cette destination est la plus importante : Terre Lorraine du longuyonnais (44 % d'ouvriers parmi les frontaliers), Orne Lorraine Confluences (41 %), Cœur du Pays Haut (39 %), etc.

Poids comparés de la destination Sud urbain / Esch & Belval et des ouvriers parmi la population de frontaliers (source : Insee, Mobilités professionnelles 2020 et calcul AGURAM)




Pour les 2 grandes destinations analysées, qui concentrent 90 % des frontaliers de l'Espace nord-lorrain, il existe également une très forte corrélation entre la destination au Luxembourg, la CSP et le niveau de formation.

## Mise en perspective : Télétravail et travail frontalier

3 frontaliers sur 4 résidant dans la métropole messine télétravaillent (enquête 2021, Maison du Luxembourg de l'Eurométropole de Metz).

Le télétravail est aujourd'hui un phénomène de société qui revêt des enjeux :

- ◇ de fiscalité, traités d'état à état ;
- ◇ de qualité de vie pour les salariés, leur évitant ainsi de parcourir des distances journalières importantes ;
- ◇ de mobilité, le télétravail étant susceptible de limiter le nombre de déplacements réalisés par chaque frontalier concerné en lien avec le Grand-Duché ;
- ◇ d'attractivité pour les territoires vis-à-vis d'une population, qui, sans cette possibilité, serait susceptible, en fonction de ses revenus, de résider au Luxembourg ;
- ◇ d'économie présentielle, les frontaliers français dépensant chacun en moyenne 40 € par jour au Luxembourg, hors tabac, carburants et dépenses liées aux véhicules de fonction. Une part de cette somme est susceptible d'être injectée dans l'économie nord-lorraine, pour un potentiel total de 60 M€.

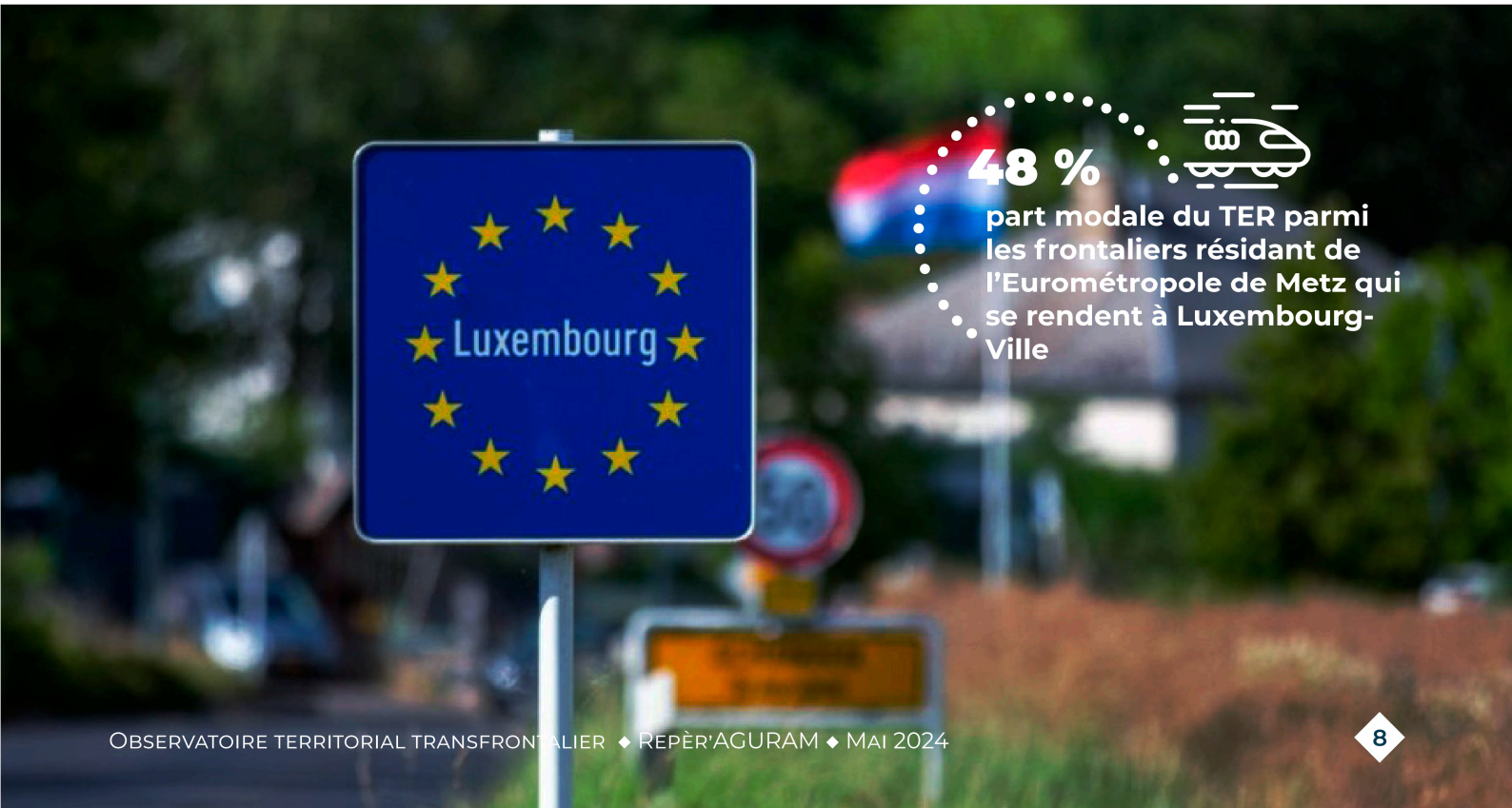
*Avis du Conseil économique et social du Luxembourg, 2020, in « Impact du télétravail frontalier, », Mission opérationnelle transfrontalière.*

Des disparités importantes sont observées, souvent liées au secteur d'activité et à ses contraintes : 9 frontaliers sur 10 télétravaillent dans la banque-assurance, les services informatiques et l'administration, contre 1 sur 10 dans la restauration et la santé. Toutefois, le télétravail se développe pour certains métiers dans des secteurs moins courants : industrie, BTP ou commerce.

La plupart des télétravailleurs souhaitent poursuivre ce mode de fonctionnement (94 %), majoritairement à hauteur de 2 jours par semaine. La moitié des travailleurs frontaliers peuvent par ailleurs bénéficier d'une certaine flexibilité dans leurs horaires de travail.

Si elle continue de se développer en nombre d'emplois concernés et de jours « télétravaillables », cette pratique est susceptible d'accroître l'attractivité des emplois luxembourgeois. Ce scénario questionne sur l'évolution du taux de réponse aux offres d'emploi en Moselle et au sein de la métropole (et sur l'augmentation du nombre postes non-pourvus).

Depuis le 1er juillet 2023, les travailleurs frontaliers peuvent effectuer jusqu'à 49 % de télétravail par semaine tout en restant affiliés au régime de sécurité sociale luxembourgeois. Ils peuvent, en outre, télétravailler depuis la France jusqu'à 34 jours (pour un temps complet) sans implication fiscale, sous réserve de la ratification du dernier avenant à la convention par la France. Au-delà, ils devront déclarer leurs revenus en France. L'application de la convention a pour conséquence une imposition dans le pays de résidence pour l'activité y étant exercée et une imposition au Luxembourg pour l'activité effectuée dans les locaux de l'employeur.




**48 %**
**part modale du TER parmi les frontaliers résidant de l'Eurométropole de Metz qui se rendent à Luxembourg-Ville**

# STRATÉGIE RÉSIDENTIELLE ET MODES DE DÉPLACEMENT : DES LIENS ENCORE TÉNUS

## PROXIMITÉ D'UNE GARE OU D'UN ÉCHANGEUR AUTOROUTIER : DES FACILITÉS D'ACCÈS AU LUXEMBOURG SANS INFLUENCE MARQUANTE SUR LE LIEU DE RÉSIDENCE AU SEIN D'UNE MÊME INTERCOMMUNALITÉ

À l'échelle d'une intercommunalité, **la proximité d'une gare ou d'un échangeur autoroutier (ou voie express) permettant l'accès au Luxembourg** ne semble pas – ou pas encore – avoir d'influence majeure sur le poids global des travailleurs frontaliers dans la population active.

Si l'on compare la part des frontaliers dans la population active de communes situées au sein d'un même EPCI, aucune corrélation ne laisse apparaître que les communes disposant d'une gare – ou même leurs communes mitoyennes – auraient une part de travailleurs frontaliers plus importante que d'autres communes considérées comme « moins stratégiquement localisées » à cet égard. Il en va de même des échangeurs autoroutiers ou principaux corridors routiers (A31 ou départementales).
Au sein d'un même EPCI, d'autres critères peuvent en effet guider le choix de la commune de résidence des travailleurs frontaliers :

- le prix et les types de logements, à la commune et au quartier ;
- le lieu de travail du conjoint éventuel ;
- les réseaux d'entraide et de sociabilisation : famille, amis, activités diverses (sport, culture, etc.) ;
- les attentes et besoins en matière d'éducation (écoles, collèges, etc.) et de services ;
- etc.

Pour autant, il est possible que, dans les communes les importantes (Metz et Thionville) et/ou qui développent d'ambitieux projets immobiliers proches d'une gare (Maizières-lès-Metz, par exemple) ou d'un accès autoroutier, cette proximité puisse influencer l'arbitrage des frontaliers en faveur d'un quartier plutôt qu'un autre.

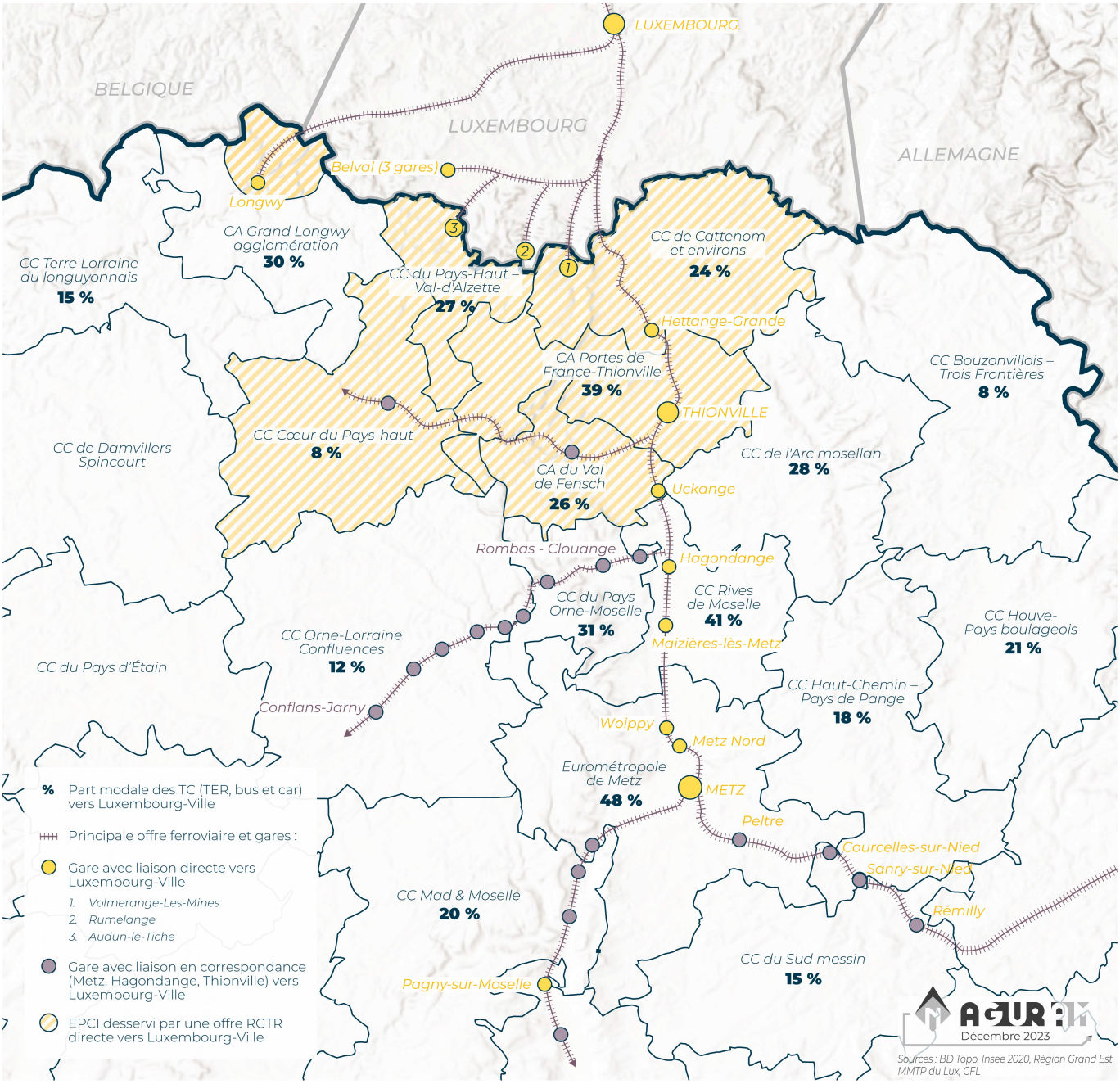
## MAIS UNE INFLUENCE DU LIEU DE RÉSIDENCE ET DE LA DESTINATION SUR LE MODE CHOISI…

Si la proximité d'un point d'accès aux grands réseaux ne semble pas influencer, au-delà de stratégies individuelles, la localisation fine des frontaliers dans leur intercommunalité de résidence, **l'existence d'une offre en transport en commun (TC) structurante, ferroviaire ou routière RGTR[4], et la proximité d'un point d'arrêt ont une très forte influence sur la part modale des TC pour se rendre au Luxembourg**. Ainsi, pour le motif travail vers la destination ville de Luxembourg (voir carte p.10)[5] :

- la part modale des TC est de **48 % pour les habitants de l'Eurométropole de Metz**, qui bénéficient de la présence de 3 points d'arrêt TER proposant une offre dense et directe ; cette part est encore de 41 % pour Rives de Moselle (2 points d'arrêt TER), et respectivement de 26 % et 39 % pour le Val de Fensch et Portes de France – Thionville (2 points d'arrêt ferroviaires et 4 lignes RGTR) ;
- la CA du Grand Longwy affiche une part des TC de 30 % ; elle profite, au-delà de la seule gare de Longwy, d'une offre routière RGTR directe vers Luxembourg-Ville (ligne 703), et d'une offre RGTR en rabattement sur les gares luxembourgeoises de Rodange et Differdange, proches et bien desservies ;
- le Pays Haut Val d'Alzette (une gare gérée par les CFL[6]) et Cattenom et environs (une gare SNCF et la gare de Volmorange, gérée par les CFL) présentent aussi des parts modales des TC importantes, ainsi que le Pays Orne-Moselle (31 %), proche de la très attractive gare d'Hagondange, également accessible en correspondance TER ;
- sur les autres territoires de l'Espace nord-lorrain, la part modale des TC reste importante, en particulier concernant l'Arc Mosellan, proche des gares d'Hagondange et Uckange.

*[4] Le Régime général des transports routiers (RGTR) est le réseau de TC interurbain du Grand-Duché de Luxembourg, dont l'autorité organisatrice est le ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Ce réseau dessert, vers et depuis le Luxembourg, les EPCI suivants : Grand Longwy Agglomération, Haut Pays Val d'Alzette, Cattenom et environs, mais aussi, en second rang frontalier, Portes de France – Thionville et le Val de Fensch.*
*[5] Source : Insee, Mobilités professionnelles 2020 et calcul AGURAM pour la recomposition des secteurs de mobilité luxembourgeois (cf. infra) de destination. Il s'agit des réponses à la question : « quel mode de transport principal utilisez-vous le plus souvent pour aller travailler ».*
*[6] chemins de fer luxembourgeois*

Existence d'une offre TC vers Luxembourg-Ville et part modale de ces modes (TER, bus et car)




## Mise en perspective

Le facteur distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail est décisif dans le choix modal : plus les trajets sont longs, plus l'arbitrage se fait en faveur des TC, et singulièrement du train. Ce constat national se vérifie pleinement dans l'Espace nord-lorrain. Plus l'on s'éloigne de la ville de Luxembourg, plus la part modale du train est importante (48 % pour l'Eurométropole de Metz), pour peu, cependant, qu'une offre attractive existe.
En Lorraine, la saturation des axes routiers, au premier rang desquels l'A31, renforce ce phénomène.

# QUELS ENJEUX POUR NOS TERRITOIRES ?

L'organisation de la mobilité domicile-travail entre les EPCI de l'Espace nord-lorrain et les différents territoires du Luxembourg met en évidence des relations privilégiées entre territoires sis des 2 côtés de la frontière. L'importance de ces relations est le fruit de l'histoire sociale et économique de ces territoires (ancienneté du fait transfrontalier, spécialisation et évolutions économiques, répartition de la population par catégorie socioprofessionnelle, etc.) et de la géographie : population active, proximité et offre de mobilité.

L'évolution démographique, sociale et économique en cours de ces territoires, en France comme au Luxembourg, est susceptible de modifier cette organisation et les grands flux qui en découlent. Les dynamiques démographiques, le marché du logement en France (offre et coûts) et les conditions d'accès aux emplois (offre de transport) seront autant de causes d'évolution, que de conséquences.

Les enjeux se croisent, et sont à bien cerner par les territoires pour préparer l'avenir : planification urbaine et politique du logement (avec le Zéro artificialisation nette en toile de fond), politique de mobilité et stratégies d'attractivité ou d'accompagnement du changement :

- **Quel impact, sur le temps long, de l'évolution des prix de l'immobilier sur la stratégie résidentielle des frontaliers et sur leur mobilité ?**
- **Quel impact des conditions d'accès aux différents pôles d'emploi au Luxembourg sur les choix d'y chercher et accepter ou non un emploi, et, toujours sur le temps long, sur les stratégies résidentielles ?**
- **L'accès à l'ensemble du territoire luxembourgeois est-il un facteur d'attractivité à cultiver pour les EPCI nord-lorrains, ou faut-il accompagner une « spécialisation » économique et sociale « naturelle » en fonction du marché local du logement, de leur profil socioprofessionnel et du profil économique des territoires luxembourgeois les plus accessibles ?**
- **Quelles alternatives à la voiture individuelle développer pour répondre à des besoins/pratiques de mobilité domicile-travail multipolarisées (Luxembourg-Ville, sa périphérie, le Sud urbain, le Sud rural, etc.) ? Comment améliorer l'existant (niveau de service, ponctualité et confort, etc.) ?**
- **Doit-on – et comment – développer l'habitat près des gares et arrêts TC ? À quel prix pour les ménages ? Comment permettre au plus grand nombre de profiter des alternatives à la voiture particulière ?**
- **Les services TC, même développés, pourront-ils répondre à la demande ? Faut-il développer encore les réseaux routiers transfrontaliers ?**
- **etc.**

# DANS LA MÊME COLLECTION

La proximité des frontières est une opportunité pour le Nord-lorrain, dont les résidents sont chaque année plus nombreux à les traverser pour travailler. L'ampleur du phénomène en fait un défi pour les collectivités. Avec l'**Observatoire territorial transfrontalier**, l'AGURAM propose, en partenariat avec l'Eurométropole de Metz, un outil pour identifier et mieux comprendre ces défis.
L'objectif est de proposer régulièrement des analyses sur les problématiques territoriales d'un phénomène transfrontalier qui ne se limite pas – loin de là – au travail : mobilité, logement, pouvoir d'achat, attractivité et autres contraintes ou opportunités.

Le premier numéro de cette publication faisait le point sur le nombre et le profil des frontaliers travaillant au Luxembourg.

**Retouvez-le sur notre site, page PUBLICATIONS, rubrique COOPÉRATIONS TERRITORIALES.**

Retrouvez toutes les publications de l'agence : www.aguram.org

@agenceaguram

Directeur de la publication : Agnes DEFAY
Étude réalisée par : Fabien Soria & Fabienne Vigneron
Réalisation graphique : Atelier graphique
Crédit photographique : Freepik, AGURAM
Date de parution : Mai 2024

AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE
27 place Saint-Thiébault 57000 METZ
tél. : 03 87 21 99 00 | contact@aguram.org