VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC²
Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Synthèse des principaux résultats
Les déplacements transfrontaliers

Septembre 2026



L'ENQUÊTE MOBILITÉ EMC² NORD LORRAINE

Présentation

Une **Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²)** permet d'obtenir une photographie des déplacements réalisés par les résidents d'un territoire pour un jour type de semaine. La méthodologie de l'EMC², encadrée par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), repose sur la collecte des pratiques de déplacement d'un échantillon représentatif de résidents du nord de la Lorraine.

EMC² Enquête Mobilité Certifiée Cerema

L'enquête a été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Grand Est, en partenariat avec l'État français, l'Union Européenne, le Grand-Duché de Luxembourg, les départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, les SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan, de l'Agglomération Messine, de l'Agglomération Thionvilloise et la Communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson. Le Cerema, les deux agences d'urbanisme (Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle - AGURAM et Agence d'urbanisme Lorraine Nord – AGAPE) et la société ALYCE ont apporté leur expertise technique.

La connaissance des pratiques de mobilité représente un enjeu territorial majeur pour le territoire Nord lorrain, car elle permet d'alimenter la construction de politiques de déplacements et d'aménagement, mais aussi de les évaluer.

Méthodologie de l'EMC²

Pour en savoir plus, une publication uniquement consacrée à la méthodologie de l'EMC² Nord Lorraine, ainsi qu'un glossaire sont disponibles via le QR code ci-contre :

La population enquêtée

Entre septembre 2024 et avril 2025, 21 110 **personnes résidentes du périmètre** ont été interrogées. Sont exclues de cet échantillon les enfants de moins de 5 ans, les personnes vivant hors d'un ménage (communautés de vie : EPHAD, résidences étudiantes, prisons...), ainsi que les personnes présentes sur le territoire mais qui n'y résident pas.

Les modalités d'enquête

L'enquête repose sur une méthode mixte avec un recueil en face à face (au domicile des ménages tirés au sort) ou par téléphone. Elle couvre les déplacements des jours dits ouvrés, du lundi au vendredi. Elle exclut donc les jours de week-end, mais également les jours fériés, les vacances scolaires et les jours de conditions climatiques extrêmes ou de grève.

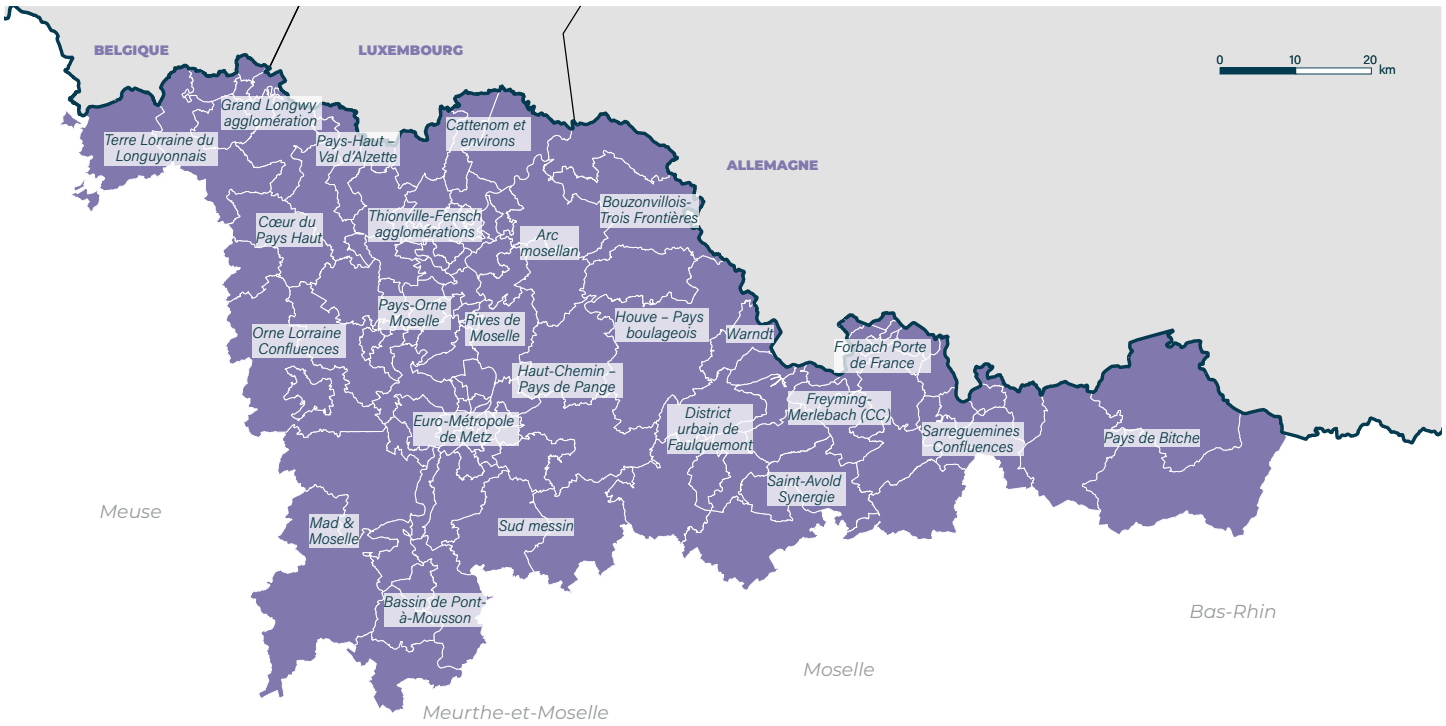
Ce présent fascicule constitue une synthèse des principaux résultats de l'enquête focalisée sur les déplacements transfrontaliers. 8 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales comprises dans le périmètre global de l'enquête (Nord lorrain, Bassins de mobilité, Département de Moselle, SCoTs, etc.)

PRUDENCE REQUISE

En raison de calculs sur des effectifs parfois faibles, il existe une marge d'erreur dans les résultats. Il convient donc d'être prudent dans l'analyse, notamment pour les comparaisons entre le Luxembourg et les autres versants. C'est pourquoi, il n'est pas toujours possible de faire figurer le détail des résultats par pays de destination.

Le périmètre d'enquête

L'enquête a été réalisée sur le nord de l'ancienne région Lorraine pour couvrir une grande partie du département de la Moselle (57) et le nord de la Meurthe-et-Moselle (54). Les principales aires urbaines du territoire (Metz, Thionville, Forbach, Pont-à-Mousson, Longwy, Sarreguemines) sont incluses.



Un déplacement = action, pour une personne, de se rendre physiquement d'un lieu (origine) à un autre (destination) pour y réaliser une activité (motif), en utilisant un ou plusieurs modes de transport et en empruntant l'espace public.

Chiffres clés

2 168 personnes de 5 ans et plus enquêtées ayant réalisées un déplacement transfrontalier (**21 110** dans le périmètre EMC²)

2 007 ménages enquêtés (**15 578** dans le périmètre EMC²)

4 418 déplacements traversant la frontière française décrits (**73 184** dans le périmètre EMC²)

représentatifs de

118 200 résidents de 5 ans et plus sur le périmètre de l'EMC² franchissent chaque jour une frontière

72 300 ménages

242 000 déplacements transfrontaliers quotidiens* un jour moyen de semaine, 120 800 sortants du Nord lorrain

24% **de travailleurs frontaliers** avec l'Allemagne, la Belgique ou le Luxembourg

Soit 110 900 personnes sur une population active (travailleuse) totale de 463 800

242 000 **déplacements transfrontaliers*** recensés, tous motifs confondus

Soit 6% des déplacements totaux

39 km **Distance moyenne** d'un déplacement transfrontalier

49 min Durée moyenne d'un déplacement transfrontalier

29% des déplacements transfrontaliers qui sortent de France ne sont pas liés au travail**

14 % sont liés à des achats

(XX) = *résultat pour le Nord lorrain*

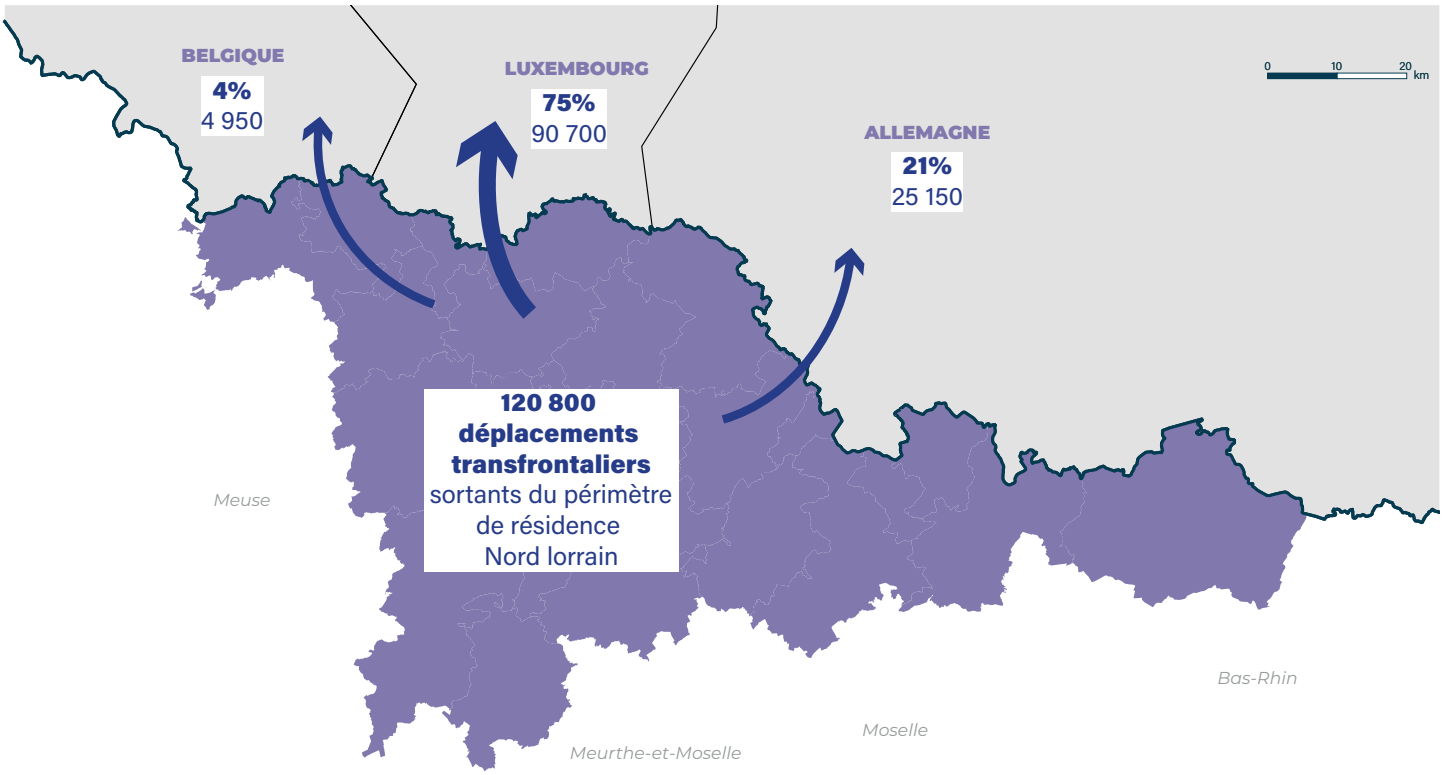
** Déplacements, tous motifs, qui franchissent la frontière française (deux sens confondus)*

*** Hors retour au domicile*

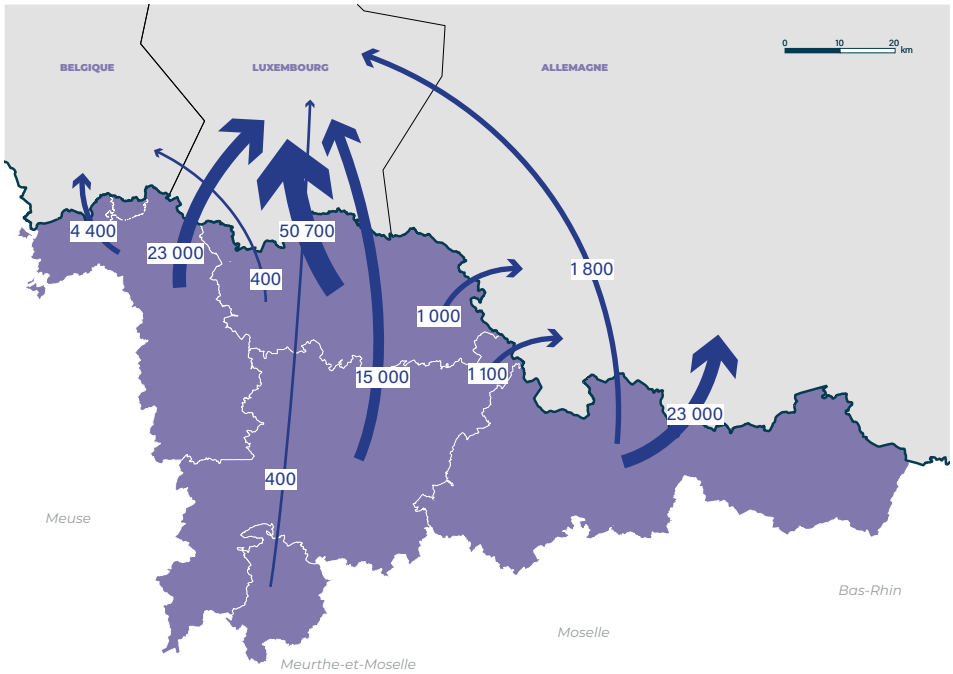
OÙ VONT LES FLUX TRANSFRONTALIERS QUI SORTENT DU TERRITOIRE ?

Des flux principalement dirigés vers le Grand-Duché de Luxembourg

Les 3/4 des déplacements transfrontaliers, dont l'origine est le périmètre de résidence Nord lorrain, sont dirigés vers le Luxembourg.



Avec des différences selon le territoire de départ des résidents



Les flux vers le Luxembourg

Les flux à destination du Luxembourg se répartissent de façon relativement équilibrée entre le Canton de Luxembourg-Ville (41 300 déplacements quotidiens) et celui d'Esch-sur-Alzette (34 900 déplacements). Côté français, les principaux territoires émetteurs sont la CA Thionville-Fensch (22 100 déplacements), la CA du Grand-Longwy (14 800) et la CC du Pays Haut Val d'Alzette (10 600).

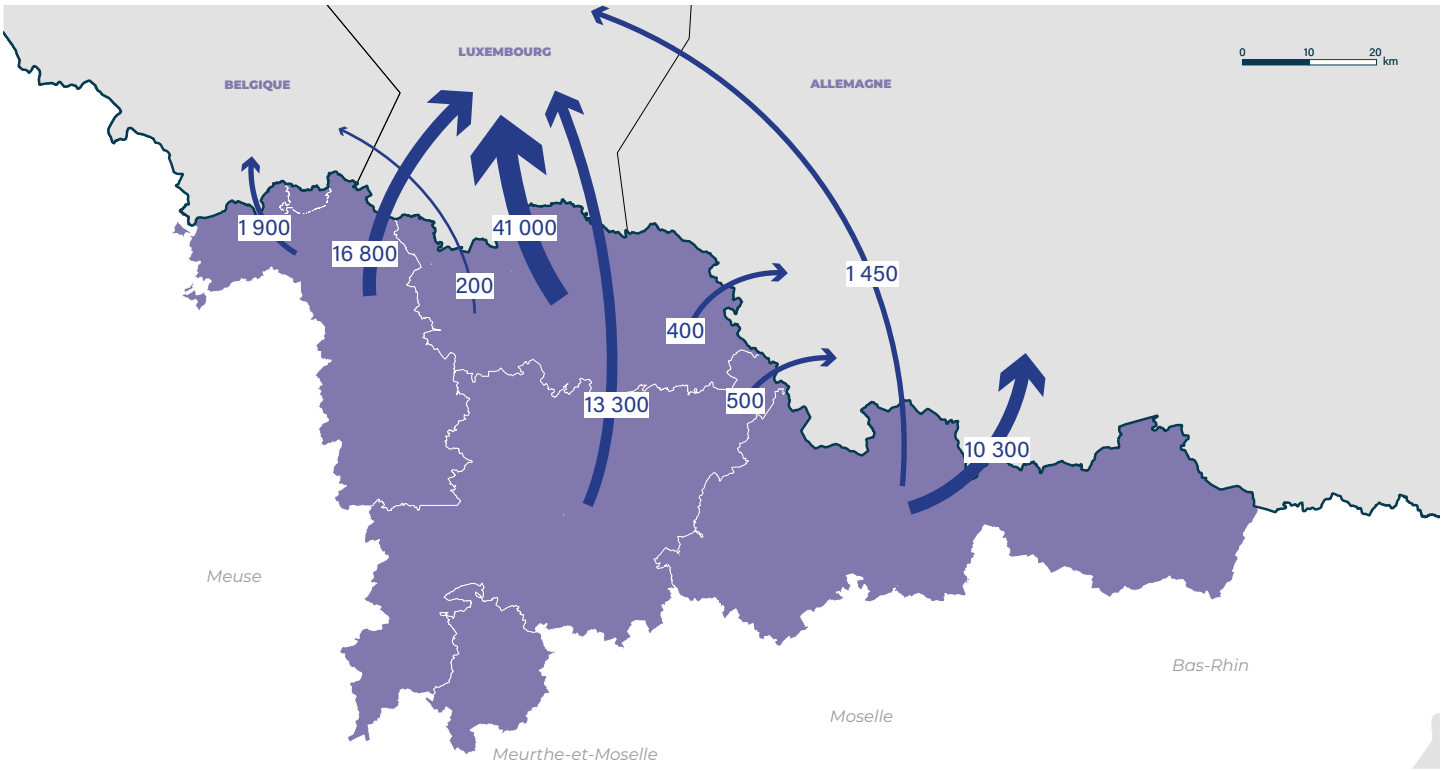
Les flux vers la Belgique et l'Allemagne

Environ 5 000 déplacements quotidiens sont enregistrés en direction de la Belgique, dont plus de la moitié (2 600) proviennent de la CA du Grand-Longwy. Les 25 200 déplacements quotidiens vers l'Allemagne sont quant à eux majoritairement générés par la CA de Forbach Porte de France (10 800) et la CA de Sarreguemines Confluences (5 600).

Principales origines / destinations vers le Luxembourg (tous motifs) :

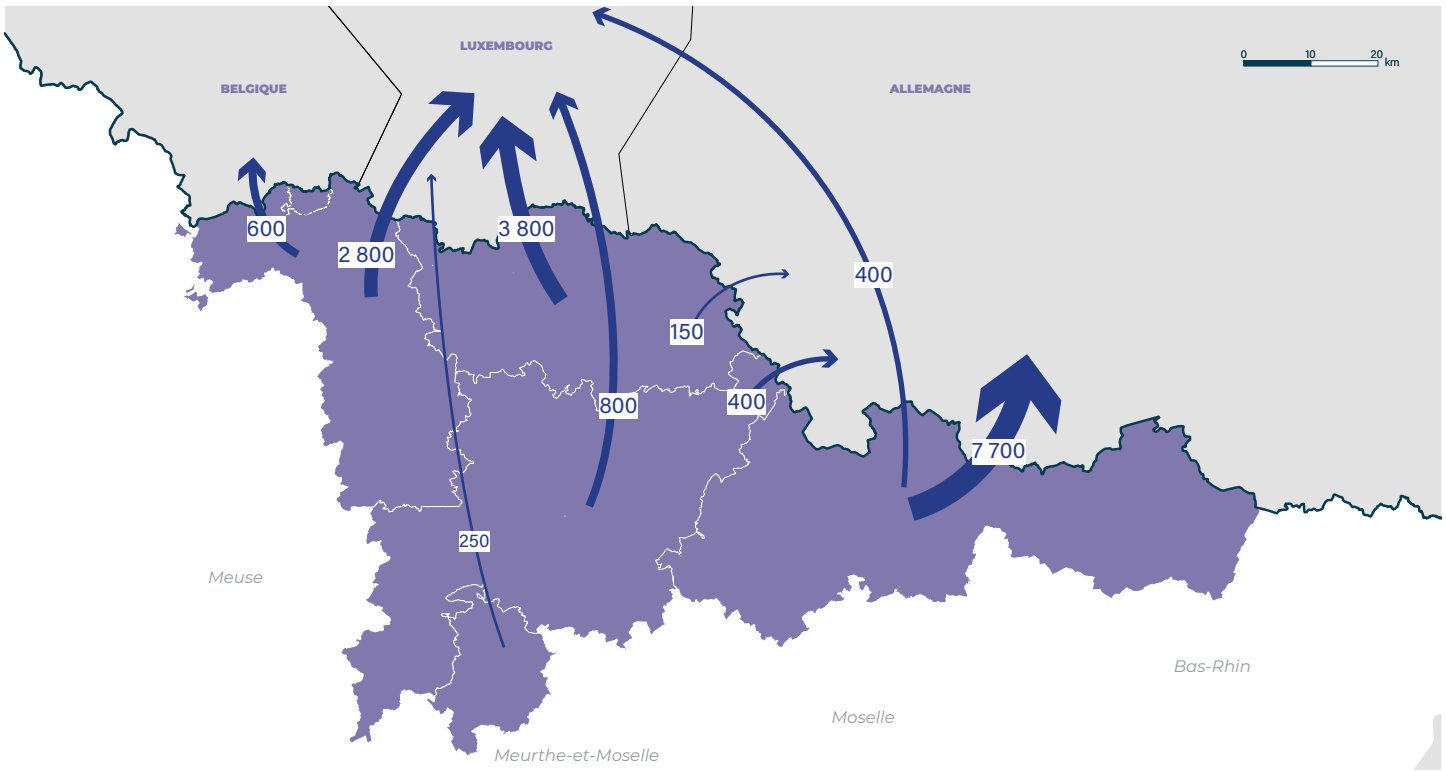
	Canton de Capellen	Canton de Esch-sur-Alzette	Canton de Luxembourg	Canton de Remich	Reste Luxembourg	Total
Thionville Fensch	1 100	7 800	11 900	400	950	22150
Grand Longwy	1 500	7 300	4 700	200	1 100	14800
Pays Haut Val d'Alzette	950	6 200	3 100	100	300	10650
Cattenom et Environs	500	2 100	5 000	400	800	8800
Metz Métropole	400	2 000	4 100		100	6600
Arc Mosellan	300	1 600	2 200	800	150	5050
Coeur du Pays Haut	400	1 800	1 900		100	4200
Rives de Moselle	100	1 300	2 100		100	3600
Bouzonville 3 Frontières	300	500	1 600	1 000	100	3500
Orne Moselle	200	1600	1 200	200	150	3350
Orne Lorraine Confluences	200	1100	1 100			2400
Terre Lorraine du Longuyonnais	400	850	600		200	2050

Des déplacements pour motif « travail » majoritaires



Sur les 86 100 déplacements quotidiens effectués pour motif travail, la majorité se dirige vers le Luxembourg, avec une légère prédominance vers le Canton de Luxembourg-Ville (36 480 déplacements) et vers celui d'Esch-sur-Alzette (23 070 déplacements). L'Allemagne accueille 11 300 travailleurs frontaliers et la Belgique moins de 2 200.

Des déplacements pour motif « achats » à ne pas négliger



Les 16 800 déplacements transfrontaliers liés aux achats se concentrent principalement vers deux destinations : Saarbrücken (6 500 déplacements, soit 40%) et le Canton d'Esch-sur-Alzette (5 700 déplacements, soit 35%).

Des déplacements pour motif « loisirs » et « scolaires » peu nombreux

Les déplacements pour visites et loisirs (5 800 au total) se dirigent principalement vers Saarbrücken et le Canton d'Esch-sur-Alzette.

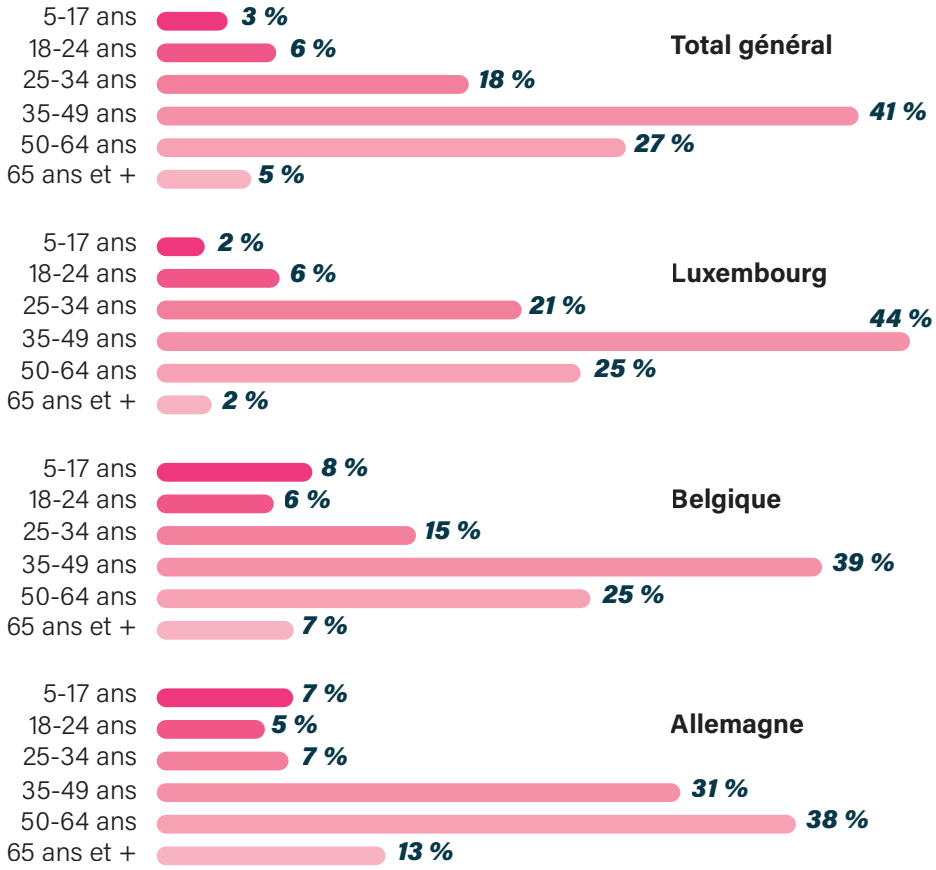
Les flux scolaires transfrontaliers demeurent encore plus faibles, avec environ 3 350 déplacements quotidiens. Vers le Luxembourg, ils se concentrent sur le Canton d'Esch. Les flux transfrontaliers des élèves de Moselle-Est se dirigent quasi exclusivement vers Saarbrücken.

Enfin, les flux scolaires vers la Belgique se répartissent à parts égales entre les arrondissements d'Arlon et de Virton.

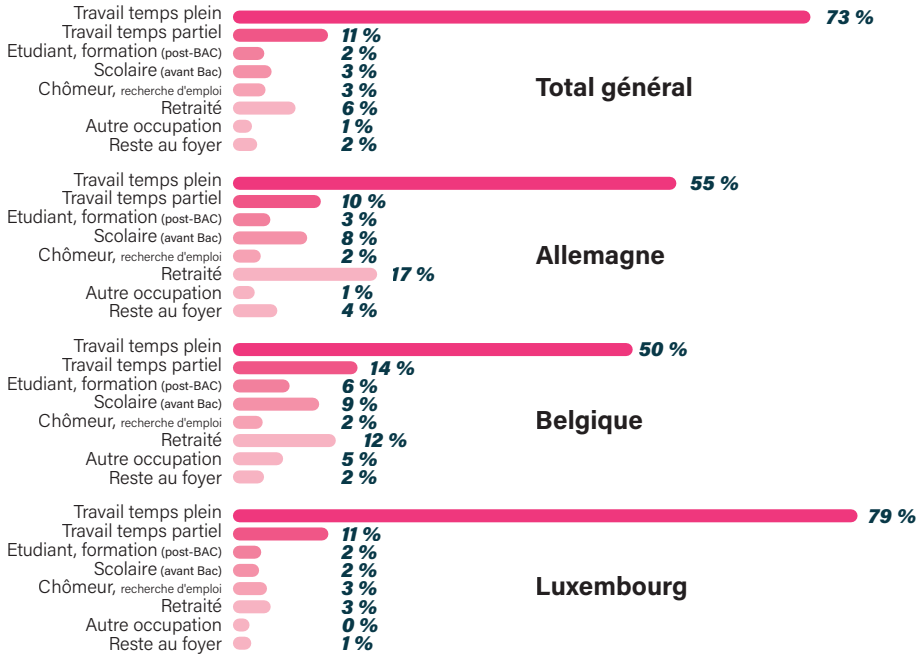
QUI SONT LES RÉSIDENTS DU NORD LORRAIN QUI TRAVERSENT LA FRONTIÈRE ?

Les personnes âgées de 35 à 64 ans représentent les deux tiers des déplacements transfrontaliers, ce qui témoigne du poids important du travail frontalier dans ces mobilités.

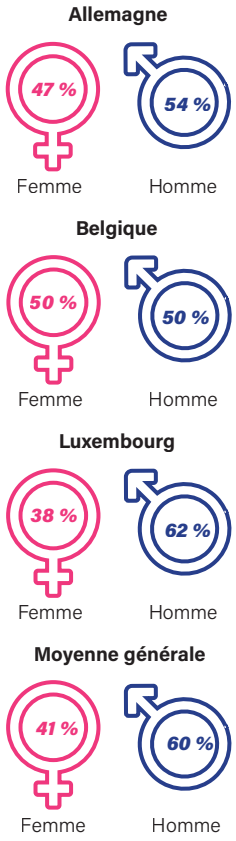
Age des personnes réalisant des déplacements transfrontaliers



Occupation des personnes qui réalisent des déplacements transfrontaliers



Genre des personnes qui réalisent des déplacements transfrontaliers



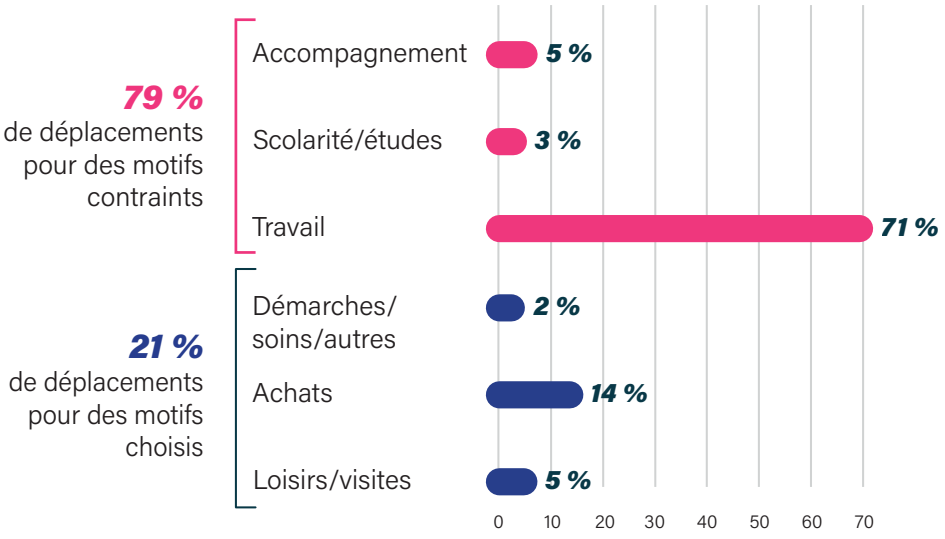
Les hommes effectuent **60%** de ces déplacements. Cette proportion s'explique principalement par les flux à destination du Luxembourg, car les déplacements vers l'Allemagne et la Belgique affichent une répartition bien plus équilibrée entre hommes et femmes.

Sans surprise, les actifs (à temps plein ou partiel) constituent la grande majorité des voyageurs transfrontaliers (84%). Il convient néanmoins de ne pas négliger les autres catégories de population dans les stratégies de mobilité, d'autant plus que les déplacements vers la Belgique et l'Allemagne concernent environ une personne sur trois qui n'est pas en activité (retraités, scolaires, etc.).

POURQUOI ET COMMENT LES RÉSIDENTS DU NORD LORRAIN SE DÉPLACENT-ILS AU-DELÀ DE LA FRONTIÈRE ?

Des déplacements majoritairement réalisés pour le travail

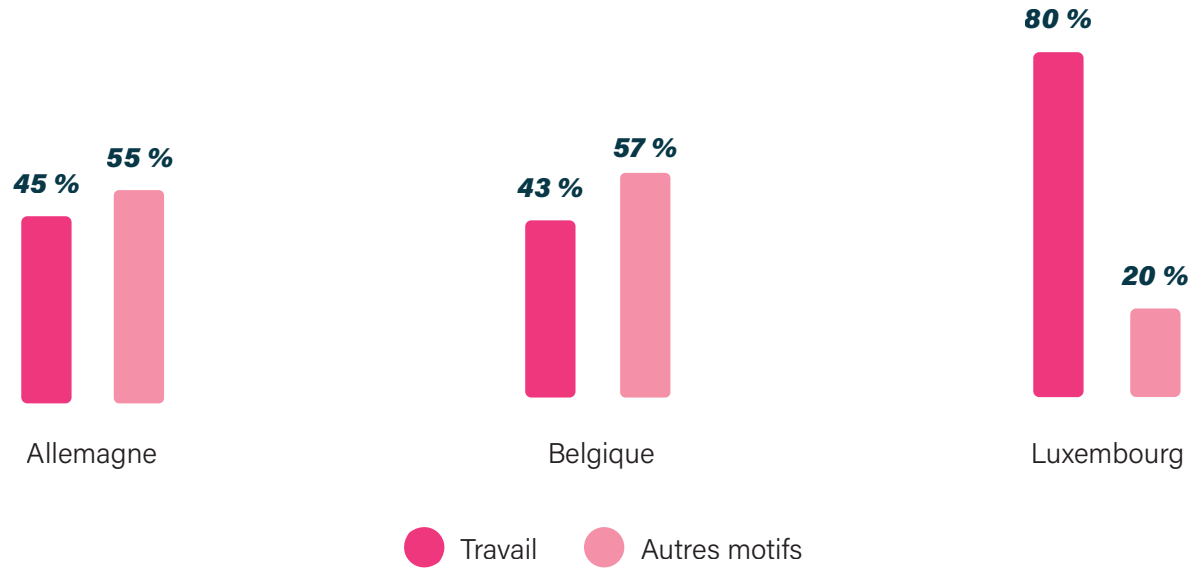
Motifs de déplacements transfrontaliers



Le travail, motif dominant

Plus de 70% des déplacements transfrontaliers au départ de la France sont liés au travail. Les achats constituent le deuxième motif avec 14% des déplacements, tandis que les mobilités scolaires et étudiantes restent très marginales.

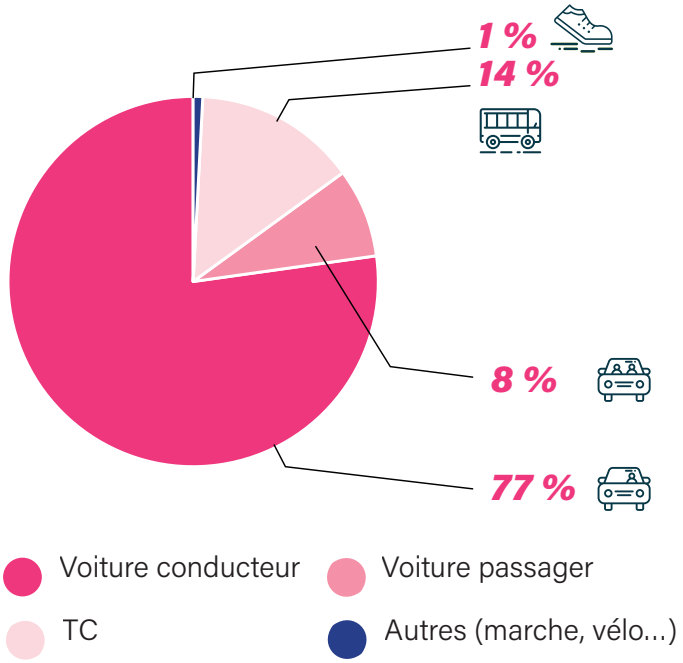
Répartition des motifs des déplacement transfrontaliers selon le pays de destination



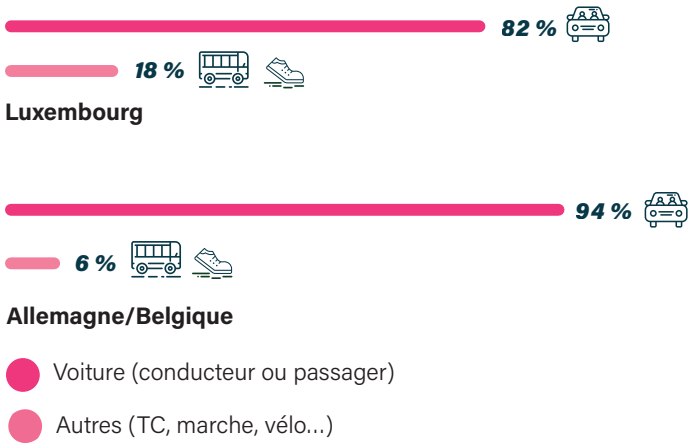
La destination influe fortement sur les motifs de déplacement. Vers la Belgique et l'Allemagne, les déplacements liés au travail ne représentent que 40% du total, contre 80% vers le Luxembourg. En volume, cela représente 73 000 déplacements quotidiens à destination du Luxembourg pour le travail, 11 300 vers l'Allemagne et 2 150 vers la Belgique.

Des déplacements transfrontaliers majoritairement réalisés en voiture

Répartition modale des déplacements transfrontaliers



Répartition modale des déplacements transfrontaliers selon le pays de destination



La voiture domine largement les déplacements transfrontaliers. Elle est utilisée dans près de 85% des 120 900 déplacements sortant de France. Cette part atteint même 95% pour les déplacements vers la Belgique et l'Allemagne. Les flux vers le Luxembourg se distinguent par une utilisation nettement plus importante des transports en commun (18%), grâce à des lignes de cars dédiées et un réseau ferroviaire densément desservi le long du sillon lorrain.

LES DEPLACEMENTS EN COVOITURAGE

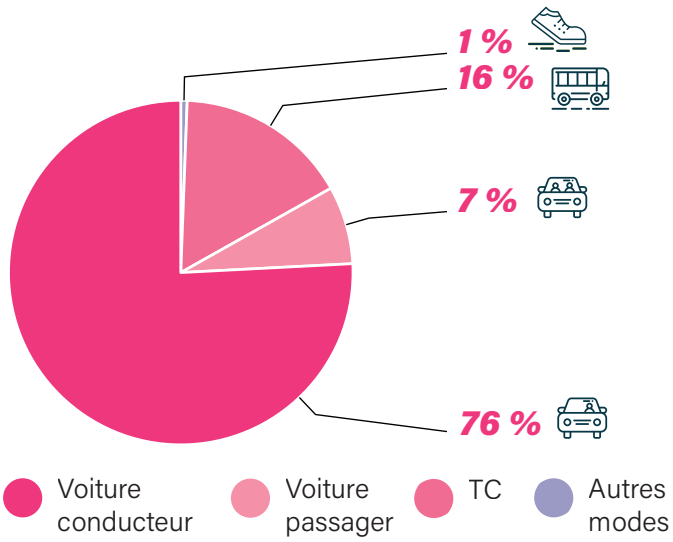
4 % des déplacements transfrontaliers sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage).

LES DEPLACEMENTS INTERMODAUX

15 % des déplacements transfrontaliers vers le Luxembourg se font en utilisant plusieurs modes de déplacement (voiture + train, vélo + train, etc.). Cette pratique est quasiment absente vers l'Allemagne et la Belgique (2%).

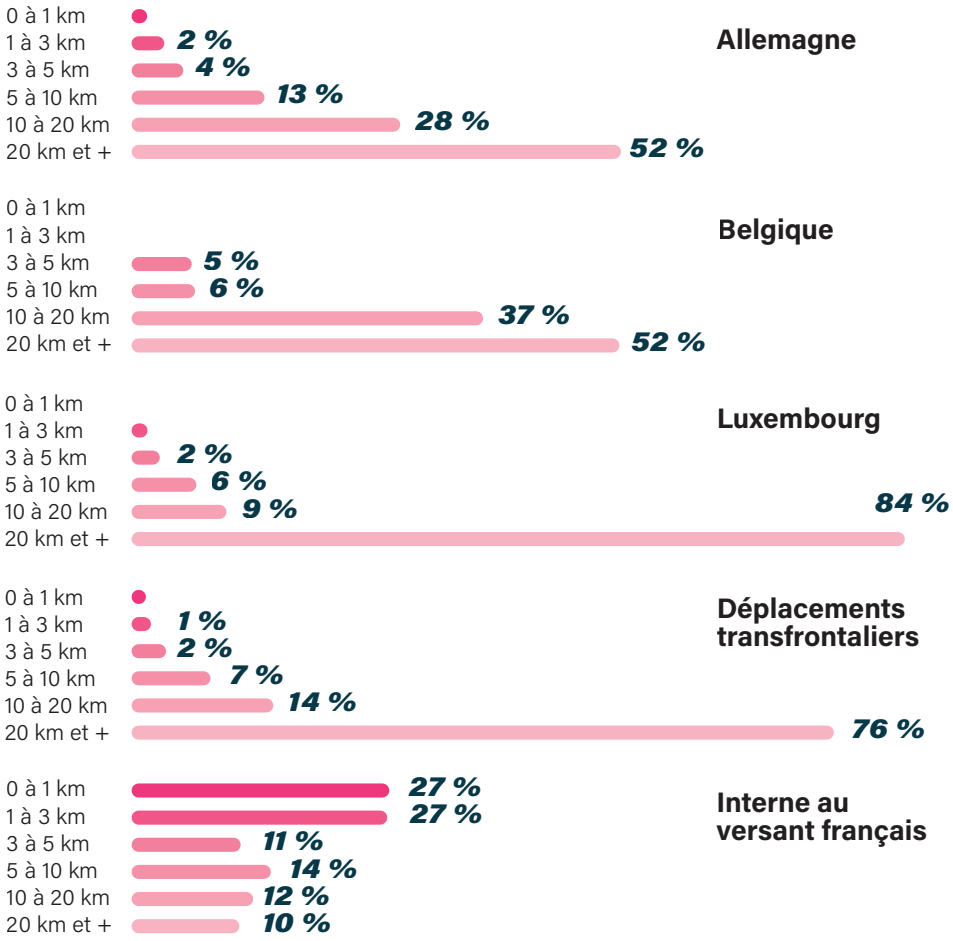
Parts modales kilométriques

Les parts dédiées à chaque mode évoluent lorsque l'on regarde les kilomètres effectivement parcourus : 83 % des kilomètres parcourus entre la France et un de ses pays voisins le sont en voiture individuelle, et seulement 16 % en TC.



Des déplacements transfrontaliers plus longs

Répartition des distances selon le pays de destination



Les déplacements transfrontaliers sont logiquement bien plus longs que les déplacements internes : plus de 75 % d'entre eux dépassent les 20 km.

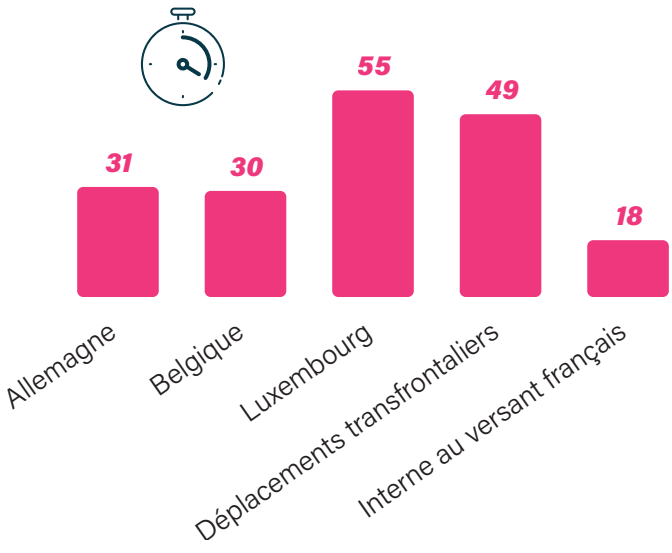


39 km | 49 min

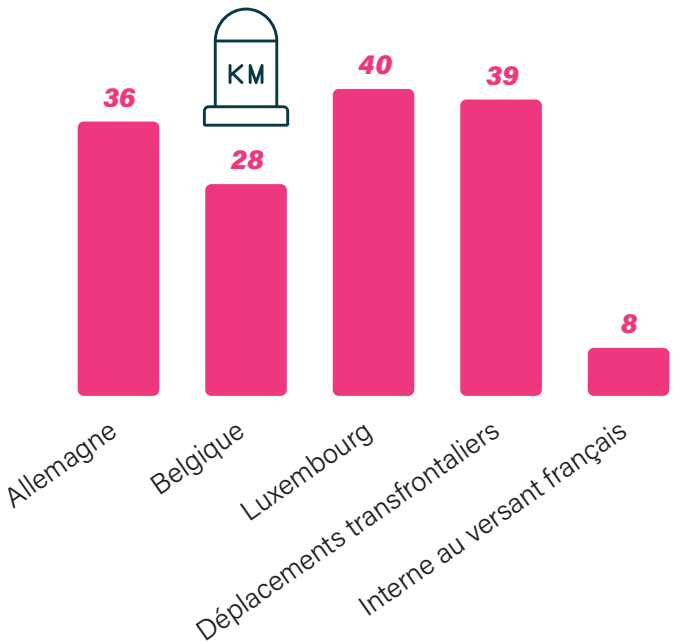
Distance et temps moyen d'un déplacement transfrontalier

Les déplacements transfrontaliers présentent, en moyenne, une durée 2,7 fois supérieure et une distance accrue de 31 km par rapport aux déplacements intra-français. À noter que les déplacements vers la Belgique et l'Allemagne sont relativement plus courts que ceux vers le Luxembourg.

Temps moyen d'un déplacement transfrontalier selon le pays de destination (en min)



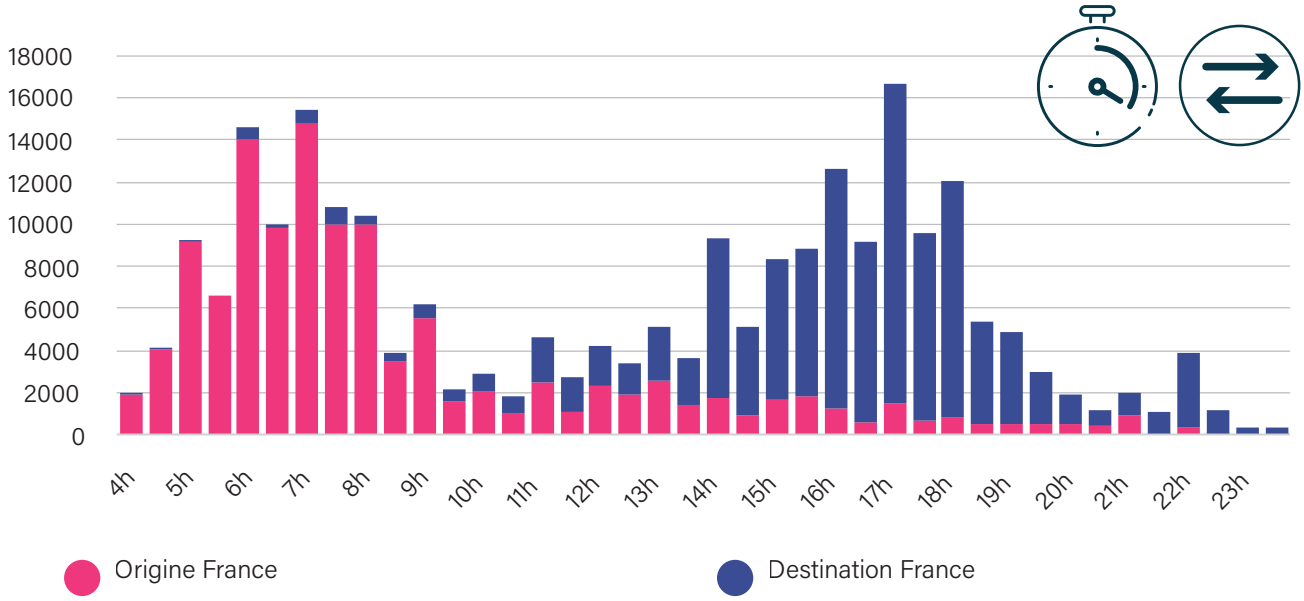
Distance moyenne d'un déplacement transfrontalier selon le pays de destination (en km)



** Pour les calculs des temps et distances, sont pris en compte, uniquement, les déplacements de moins de 250 km pour s'affranchir des déplacements à caractère exceptionnel.*

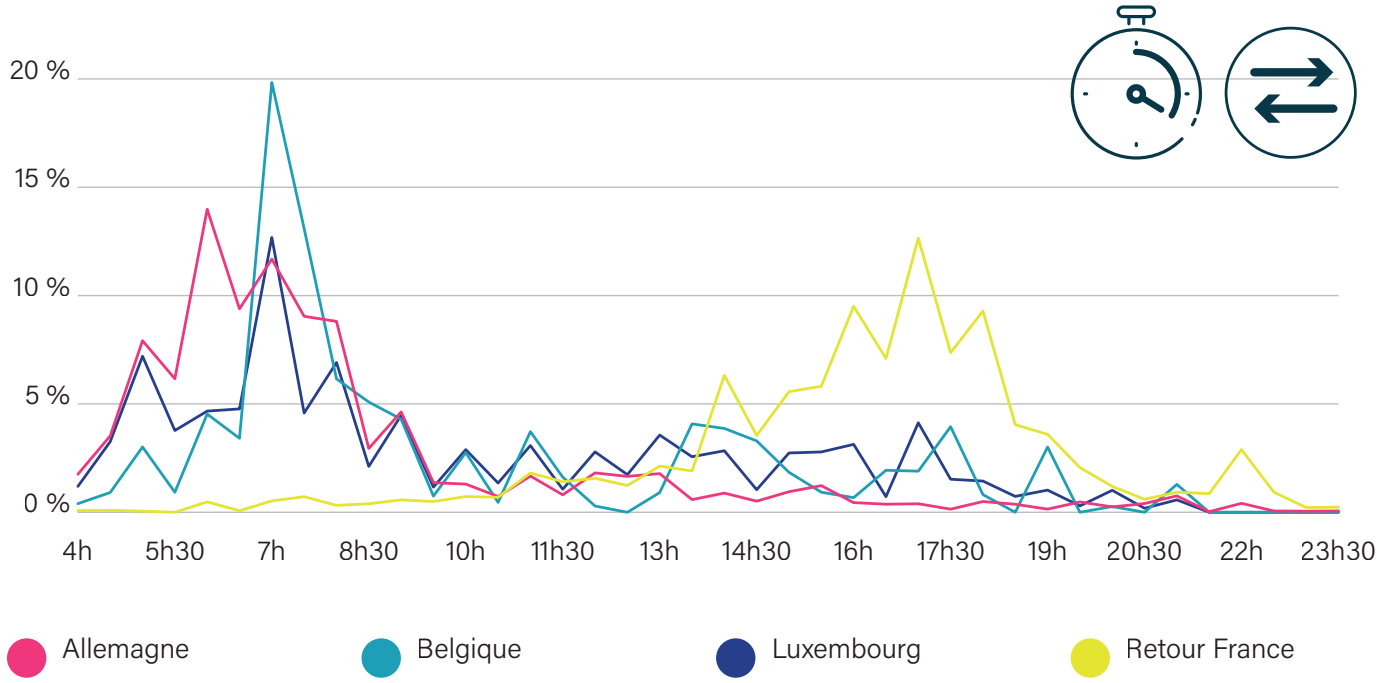
Des déplacements en heures de pointes

Répartition des flux transfrontaliers au cours de la journée depuis et vers la France



Les déplacements transfrontaliers suivent le schéma classique des heures de pointe du matin et du soir. La pointe du soir est toutefois plus étalée, débutant dès 14h.

Répartition horaire des flux transfrontaliers selon la destination



Les départs matinaux varient selon la destination :

LUXEMBOURG : 35 % des départs ont lieu entre 6h et 7h30, et 53% entre 6h et 8h30 ;

BELGIQUE : 33 % des départs se concentrent sur la seule tranche 7h-8h, traduisant une pointe très marquée ;

ALLEMAGNE : 24 % des départs s'effectuent entre 7h et 8h30, avec une diffusion plus large des horaires.

Les retours vers la France se concentrent entre 16h et 18h30 (46% des retours), bien qu'un peu plus de 20% des voyageurs rentrent dès la plage horaires 14h-16h.

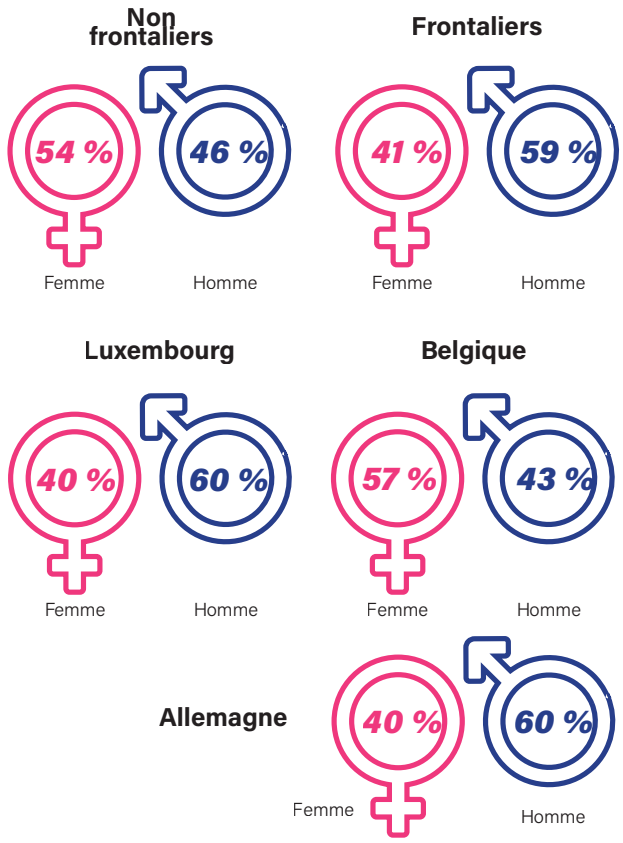
FOCUS : PORTRAIT DES TRAVAILLEURS FRONTALIERS DU NORD LORRAIN

Le travail constituant le motif principal des déplacements transfrontaliers (71%) et s'inscrivant dans une routine hebdomadaire régulière, il convient d'analyser plus en détail le profil des travailleurs frontaliers.

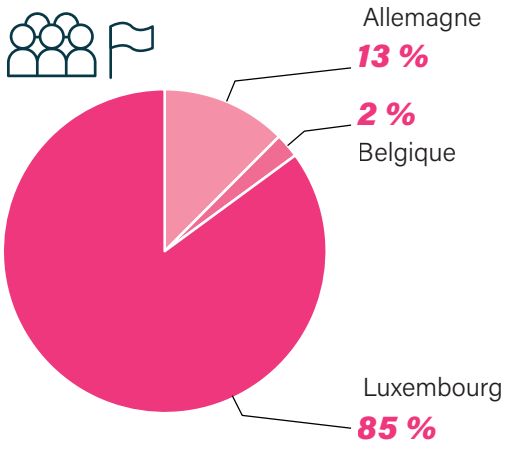
Profil des travailleurs frontaliers*

	Ensemble des travailleurs frontaliers (BE, DE, LU)	Vers Luxembourg	Vers Belgique	Vers Allemagne
Total des actifs frontaliers	110 850	94 300	2 710	13 840
Part des actifs transfrontaliers / actifs du territoire Nord lorrain	24%	20%	0,6%	3%

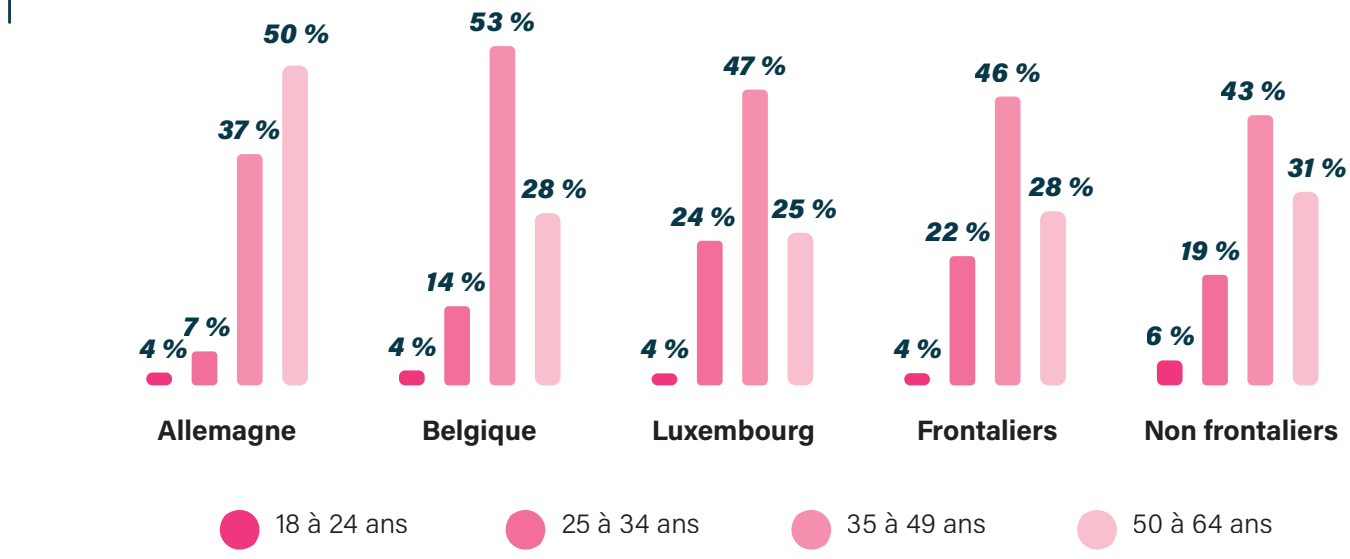
Répartition par genre des travailleurs frontaliers



Répartition des travailleurs frontaliers selon le pays de travail



Répartition par âge des travailleurs frontaliers

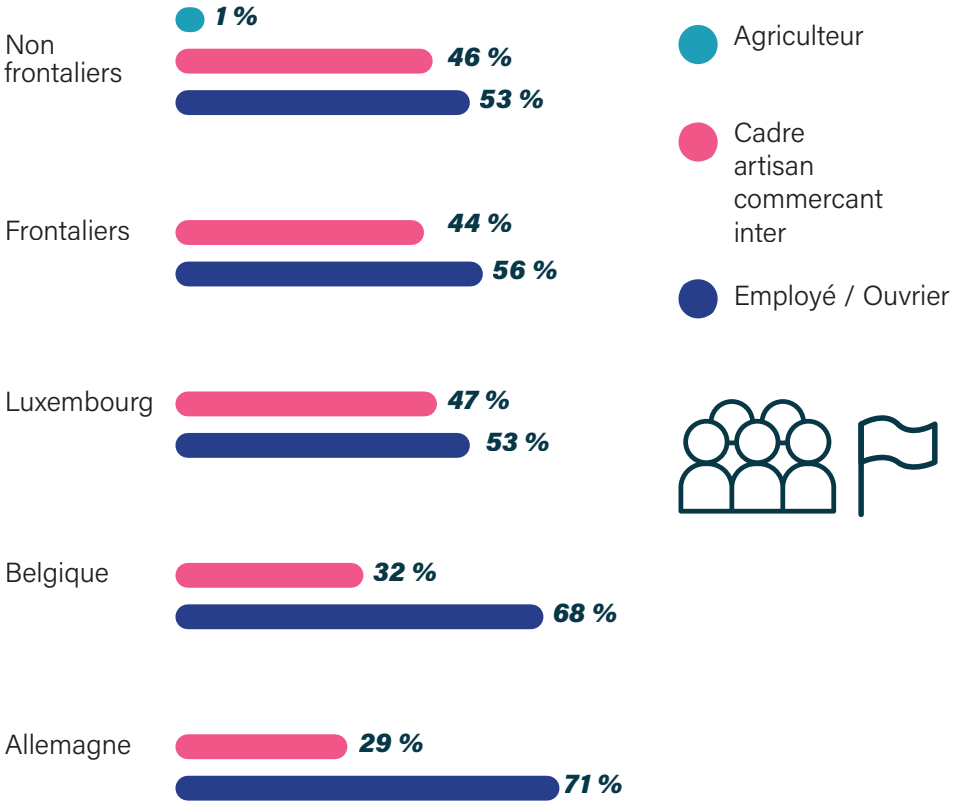


** Personnes qui déclarent un lieu de travail en Belgique, Allemagne ou Luxembourg*

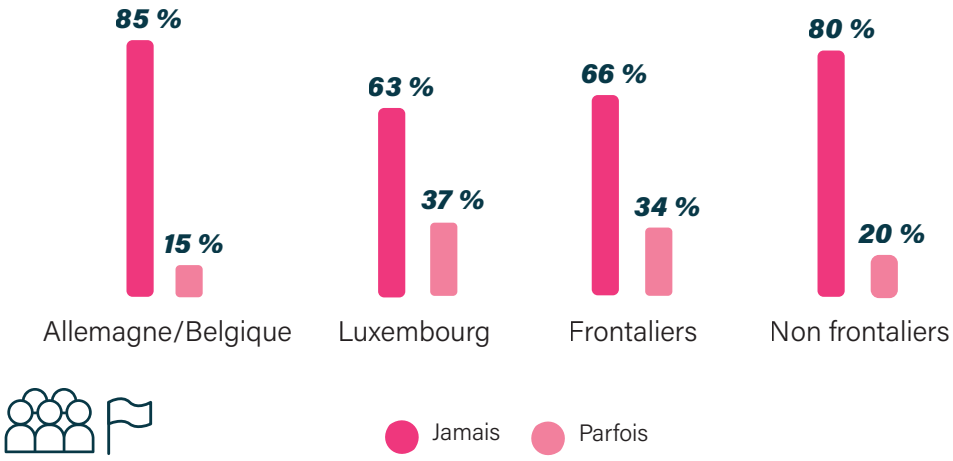
Les travailleurs frontaliers représentent 24% des actifs interrogés dans le cadre de l'EMC[2] Nord Lorraine. Parmi eux, 85% travaillent au Luxembourg. Les hommes sont majoritaires (59%), à l'exception notable de la Belgique, où les femmes représentent 57% des travailleurs transfrontaliers.

En termes d'âge, le profil des frontaliers est globalement similaire à celui des non-frontaliers, avec plus de 75% d'entre eux âgés de 32 à 57 ans. On notera toutefois que les travailleurs frontaliers se rendant en Allemagne sont en moyenne plus âgés.

Répartition par CSP des travailleurs frontaliers



Pratique du télétravail chez les travailleurs frontaliers



Les catégories socioprofessionnelles (CSP) varient selon le pays de destination. L'Allemagne et la Belgique accueillent proportionnellement davantage d'employés et d'ouvriers que le Luxembourg.

Des disparités apparaissent également selon le territoire de résidence. Les frontaliers issus du Haut Chemin Pays de Pange (71%), de Cattenom et Environs (64%), de l'Euro-Métropole de Metz (61%) et de Rives de Moselle (61%) sont majoritairement des cadres, commerçants ou membres des professions intermédiaires. À l'inverse, dans d'autres secteurs, les employés et ouvriers dominent largement : ils représentent 75% des frontaliers sur Freyming-Merlebach et 69% sur l'Arc Mosellan, la CA de Forbach, Orne Lorraine Confluences ou le Pays Orne Moselle.

Le télétravail : un recours inégal selon les destinations

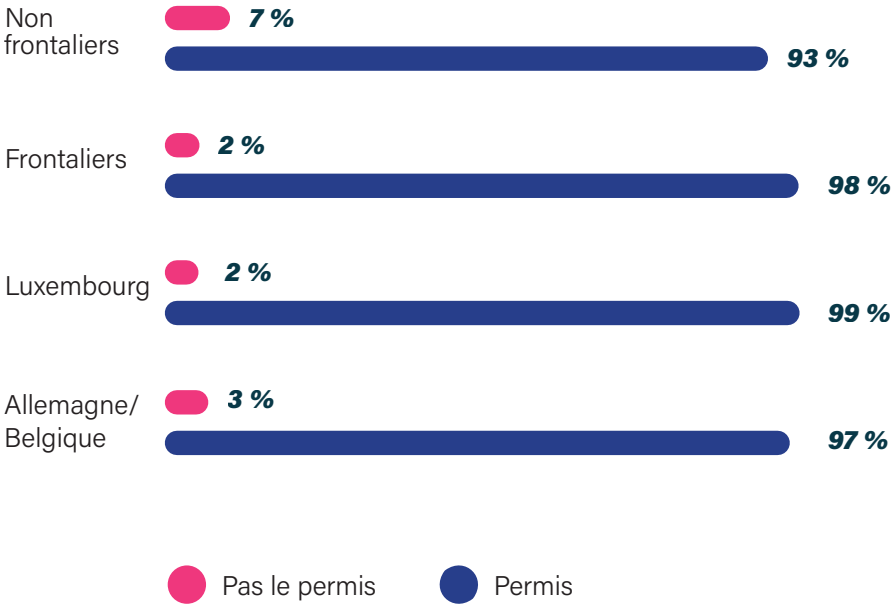
Les travailleurs frontaliers ont davantage recours au télétravail que leurs homologues non-frontaliers : 34% d'entre eux le pratiquent au moins occasionnellement, contre 20% pour les non-frontaliers. Cette pratique est cependant très inégale selon le pays d'emploi : 37% des frontaliers travaillant au Luxembourg, contre seulement 16% de ceux travaillant en Allemagne et 7% de ceux en Belgique.

Mobilité quotidienne

En moyenne, un travailleur frontalier effectue 3,8 déplacements par jour, soit légèrement moins qu'un travailleur non-frontalier (4,0 déplacements). Par ailleurs, 4% des frontaliers sont immobiles un jour donné, un taux comparable à celui des non-frontaliers. Cette immobilité s'explique en grande partie par le fait que 19% des frontaliers ne travaillent pas lors d'une journée type (congés, arrêt maladie, etc.).

Possession du permis de conduire chez les travailleurs frontaliers



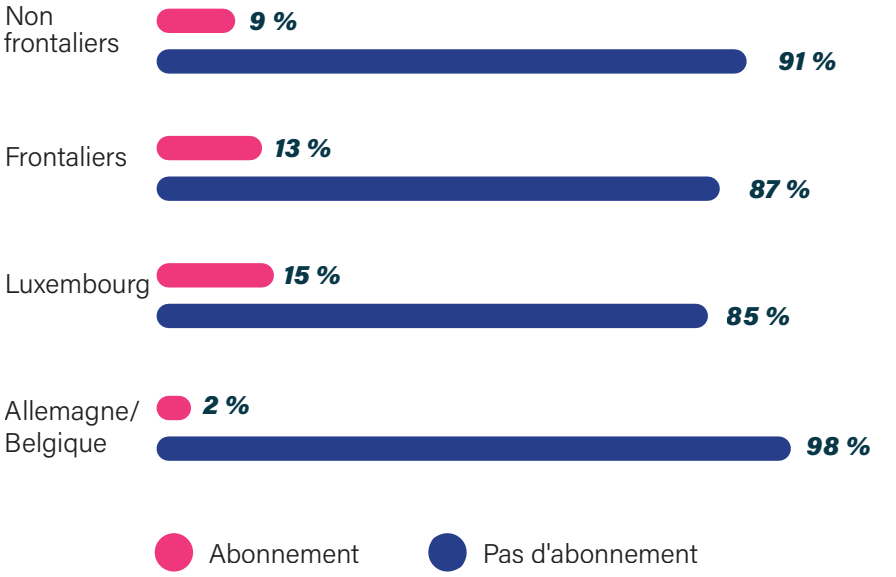




Pratiquement tous les travailleurs frontaliers **(98%)** sont titulaires du permis de conduire, contre **93%** des actifs non-frontaliers.

Possession d'un abonnement TC chez les travailleurs frontaliers





Par ailleurs, **13%** disposent d'un abonnement aux transports en commun urbain et/ou interurbain (TC), contre 9% pour les non-frontaliers. Cette proportion varie fortement selon le territoire de résidence : elle atteint **36%** pour les frontaliers résidant sur l'Euro-Métropole de Metz, **27%** sur le Pays Orne Moselle, **22%** sur le Haut Chemin Pays de Pange et 21% sur Thionville-Fensch Agglomération. En revanche, aucun abonnement TC n'est recensé parmi les frontaliers résidant sur les CA du Pays de Bitche et de Saint-Avold, ni sur les CC de Faulquemont, Freyming-Merlebach, Mad et Moselle, du Sud Messin, du Pays Boulageois, du Bassin de Pont-à-Mousson ou du Warndt.

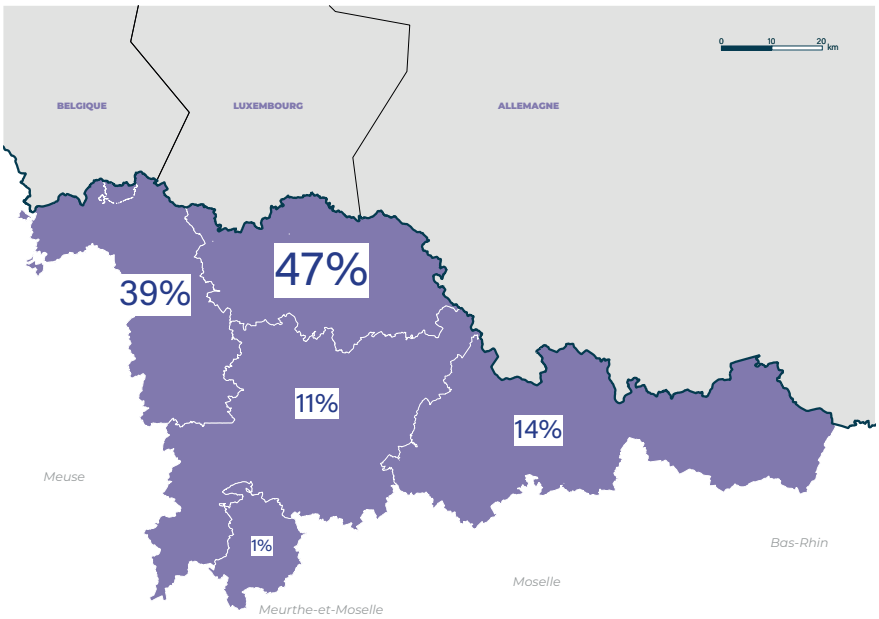
Une part très importante de travailleurs frontaliers à proximité de la frontière luxembourgeoise

20 % des actifs travaillent au Luxembourg

Moins de 1 % des actifs travaillent en Belgique

3 % des actifs travaillent en Allemagne

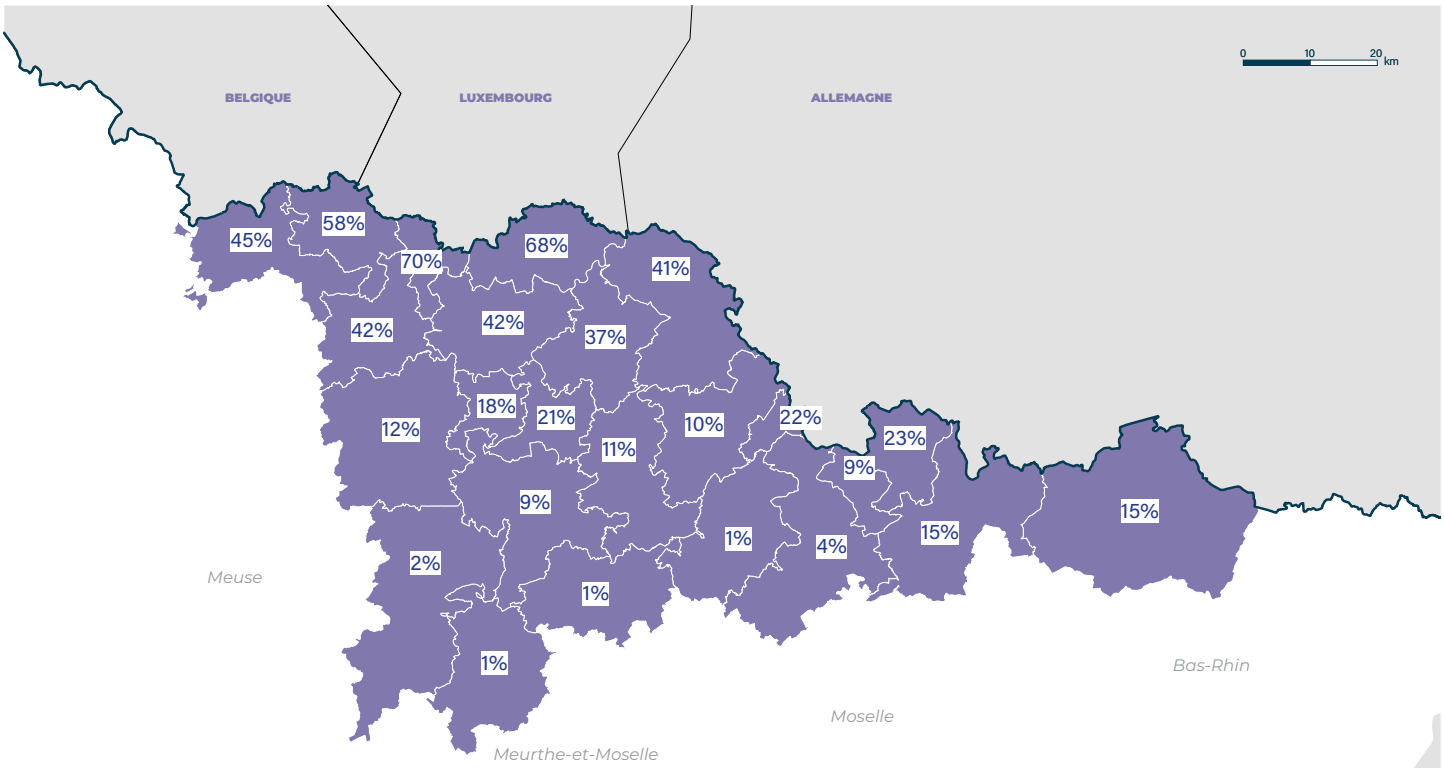
Personnes actives déclarant un lieu de travail en Belgique, au Luxembourg ou en Allemagne, sur l'ensemble des actifs du territoire.



Une concentration géographique à proximité des frontières

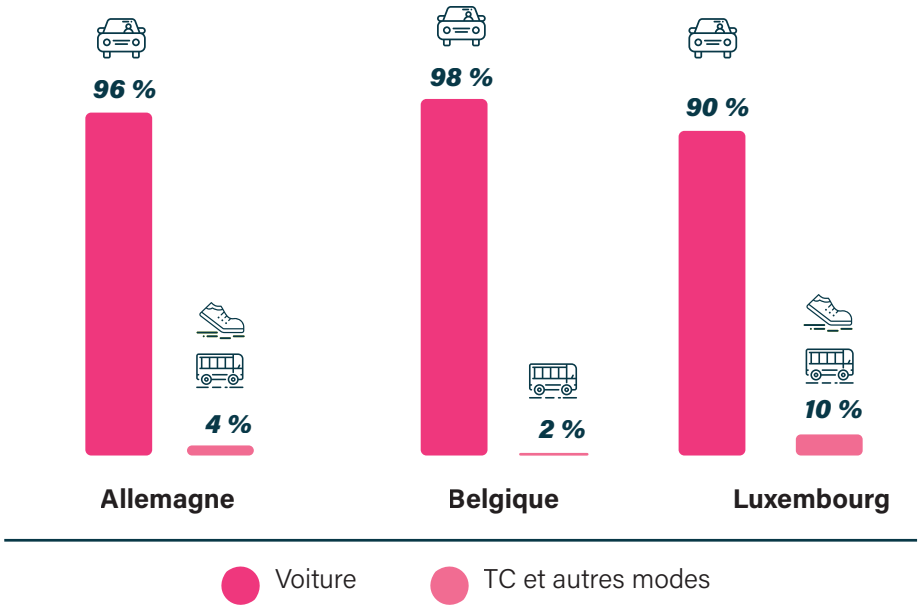
Les travailleurs frontaliers sont majoritairement concentrés dans la frange nord du périmètre, à moins de 20 km des frontières. Ainsi, la CC du Pays Haut Val d'Alzette compte près de 70% de frontaliers parmi ses actifs, la CC Cattenom et Environs 68% et la CA du Grand Longwy 58%.

Part des travailleurs frontaliers dans la population active



Les travailleurs frontaliers utilisent avant tout la voiture

Répartition modale des travailleurs frontaliers selon le pays de destination

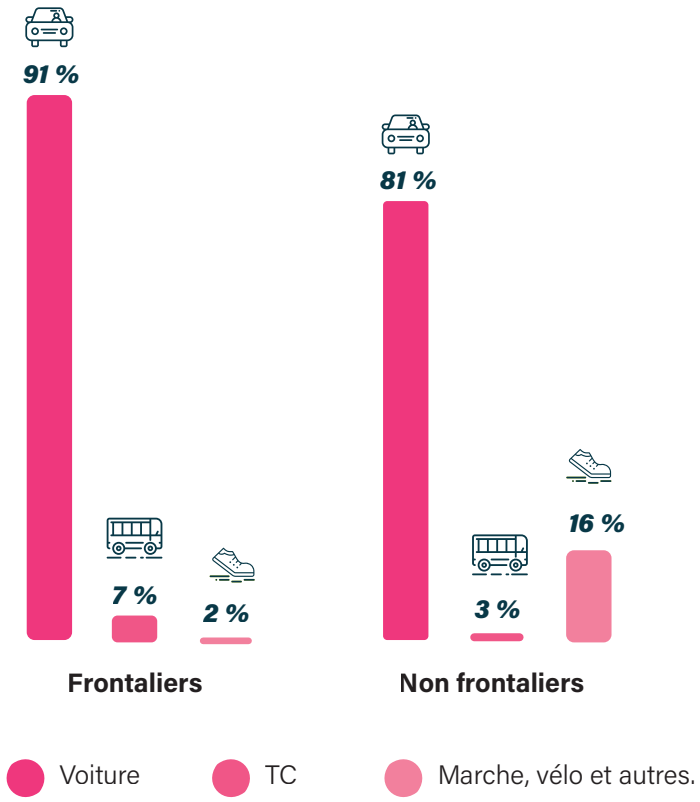


La voiture domine très largement les déplacements des travailleurs frontaliers vers l'Allemagne et la Belgique. Les transports en commun restent toutefois présents pour les trajets vers le Luxembourg, représentant 9% des déplacements.

L'AUTOSOLISME

95% des conducteurs de voitures qui arrivent sur leur lieu de travail sont seuls dans le véhicule.

Répartition modale des travailleurs frontaliers et non-frontaliers



La répartition modale varie également selon le territoire de résidence. Si la voiture est majoritaire partout, son poids est plus faible sur le périmètre du SCoTAM, où les transports en commun jouent un rôle plus significatif (16%).

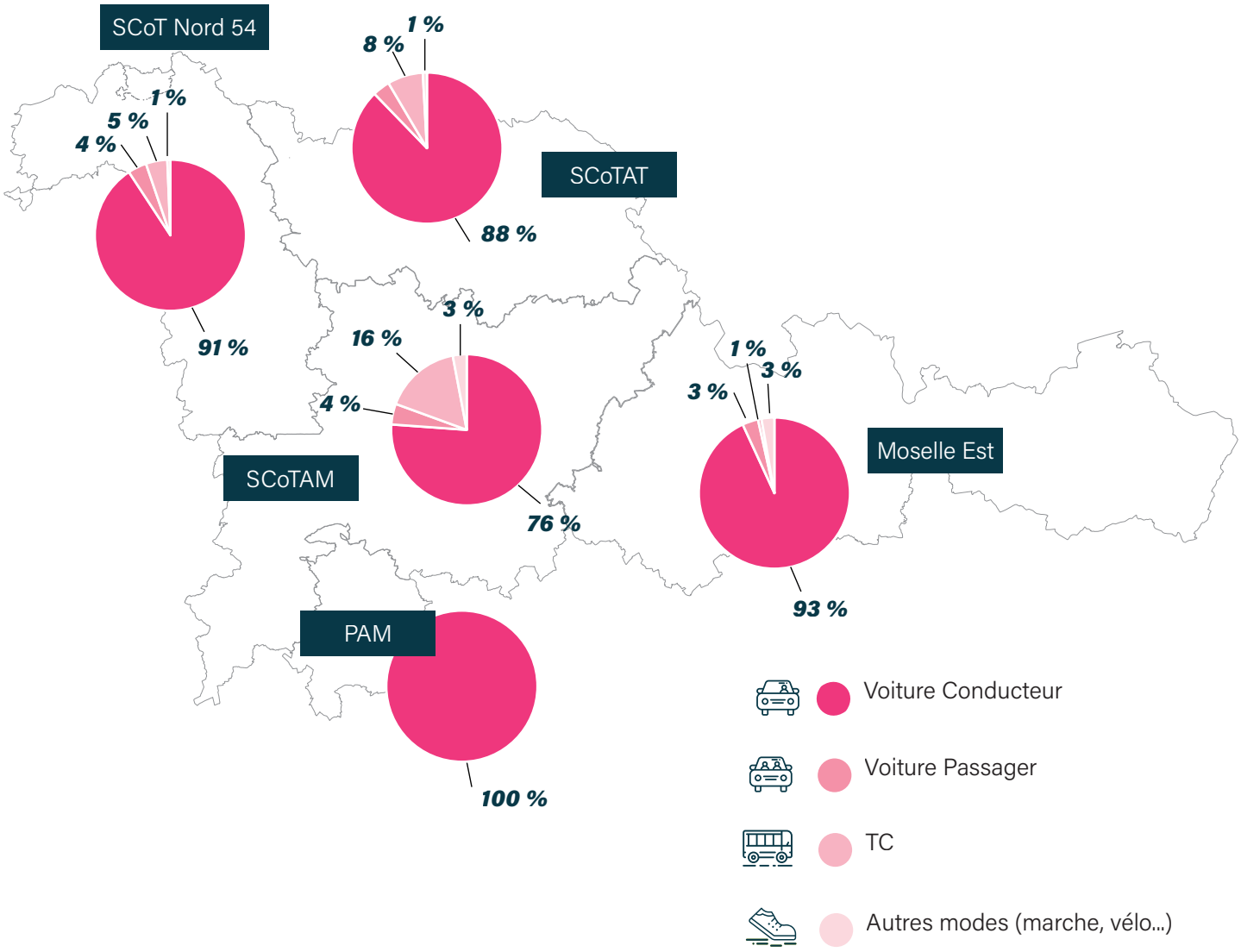
A l'échelle des EPCI, les écarts sont encore plus grands. La part de la voiture est de 59% pour les frontaliers qui résident sur l'Euro-Métropole de Metz, de 69% pour ceux du Haut Chemin pays de Pange. Elle dépasse les 78% pour tous les autres territoires (97% sur la CA de Saint Avold, 85% sur le Grand Longwy, 81% sur Thionville-Fensch, 79% sur le Pays Haut Val d'Alzette...).

FOCUS

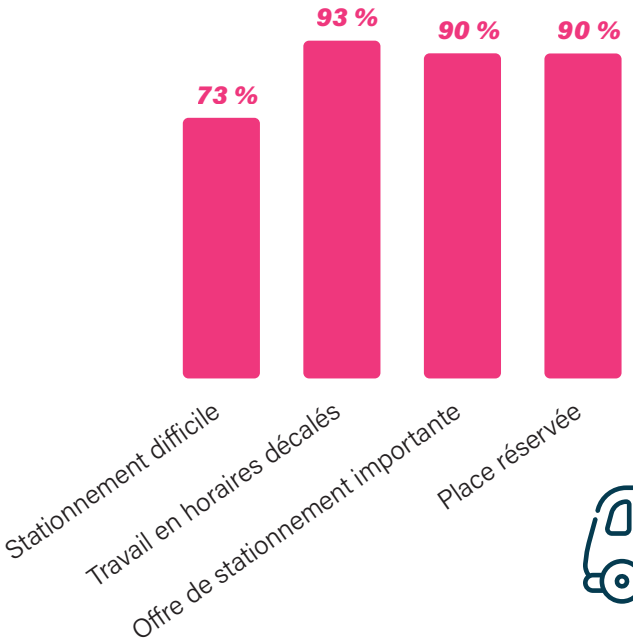
Les TC sont davantage plébiscités par les **25-34 ans.**

Avec l'avancée en âge, les travailleurs frontaliers se tournent progressivement vers la voiture.

Répartition modale des travailleurs frontaliers par territoire



Recours à la voiture selon les difficulté de stationnement sur le lieu de travail





La disponibilité du stationnement sur le lieu de travail constitue également un facteur déterminant : lorsque le stationnement est difficile, **73%** des frontaliers utilisent leur voiture en tant que conducteur, contre **90%** lorsqu'une offre importante ou une place réservée est disponible.

Des temps et distances de déplacements beaucoup plus importants pour les travailleurs frontaliers

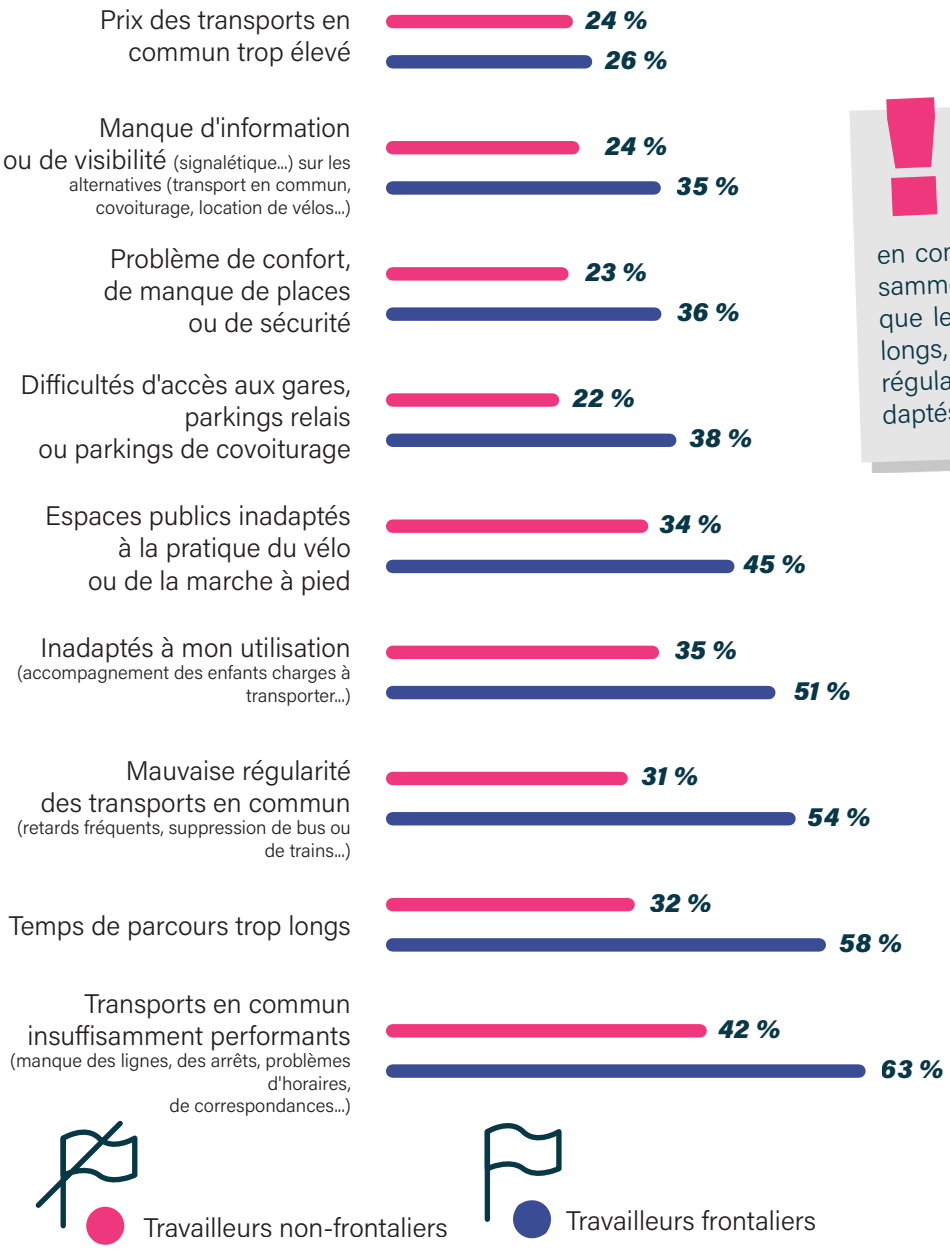
	Ensemble des travailleurs frontaliers	Travailleurs frontaliers Luxembourg	Travailleurs frontaliers Belgique	Travailleurs frontaliers Allemagne	Travailleurs non-frontaliers
Distance moyenne/j/ actif	81 km	80 km	58 km	88 km	41 km
Temps moyen/j/actif	1h57	2h03	1h35	1h17	1h15

Un travailleur frontalier consacre en moyenne 1,5 fois plus de temps à ses déplacements quotidiens qu'un actif non-frontalier, et parcourt environ 39 km supplémentaires chaque jour.

** Pour les calculs des temps et distances, sont pris en compte uniquement que les déplacements de moins de 250 km pour s'affranchir des déplacements à caractère exceptionnel.*

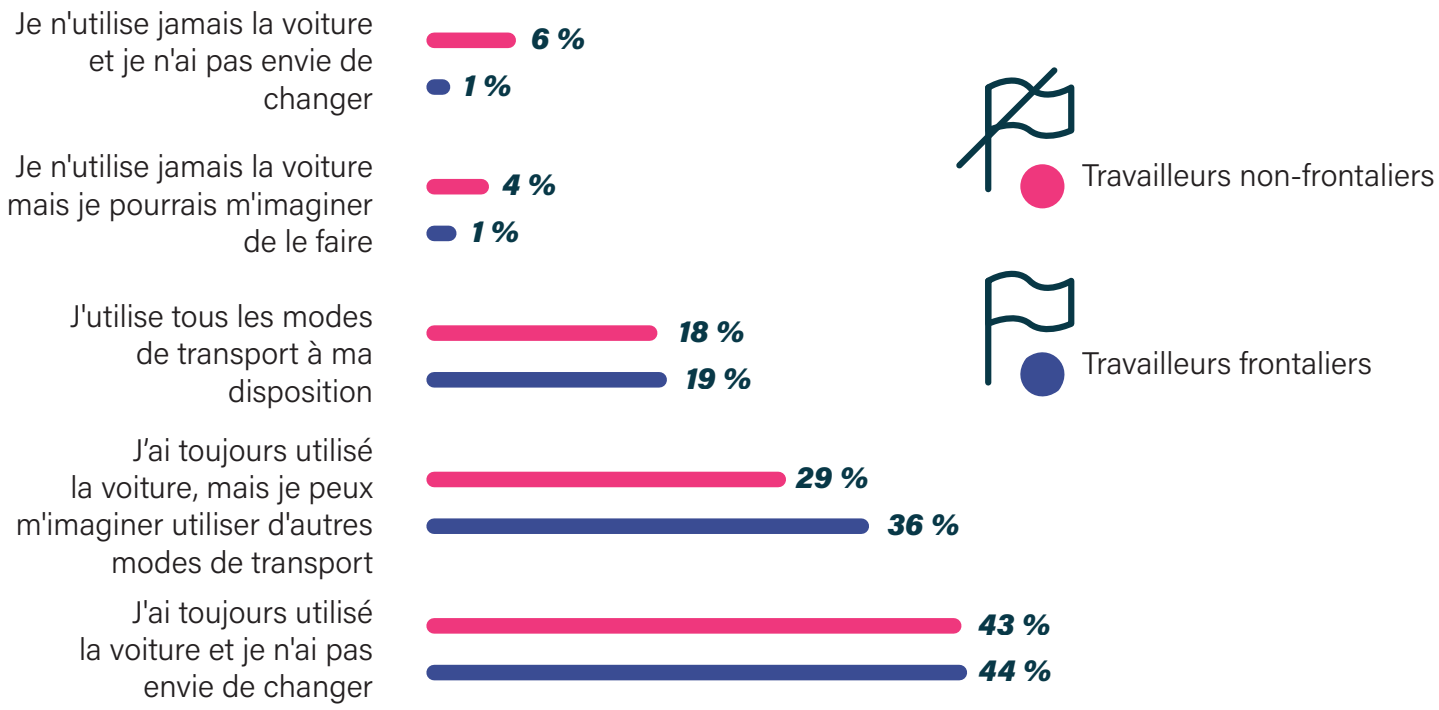
Perception et ressenti des travailleurs frontaliers

Quels sont les problèmes que vous percevez dans l'usage des autres modes que la voiture ?



Les travailleurs frontaliers expriment une vision globalement critique des transports en commun : **63%** les jugent insuffisamment performants, **58%** estiment que les temps de parcours sont trop longs, **54%** pointent leur manque de régularité et **51%** les considèrent inadaptés à leurs besoins.

Lequel des énoncés suivants décrit le mieux votre usage de la voiture ?



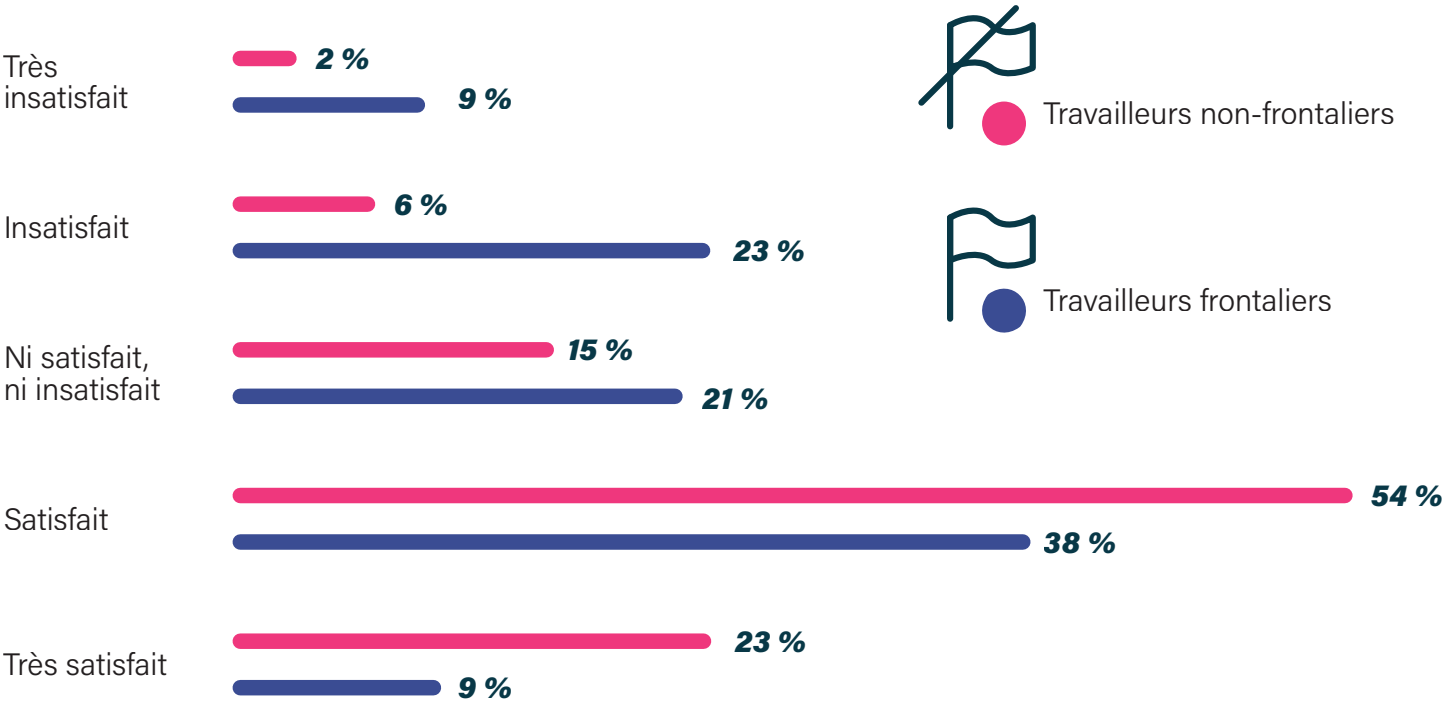
FOCUS

Près de **45%** des frontaliers ont toujours utilisé leur voiture et n'envisagent pas de changer leurs habitudes, tandis que **36%** se déclarent ouverts à un report modal.

FOCUS

Enfin, **32%** des travailleurs frontaliers se disent insatisfaits, voire très insatisfaits, de leurs déplacements domicile-travail — un taux nettement supérieur aux **8%** relevés chez les travailleurs non-frontaliers..

Globalement êtes-vous satisfait de vos déplacements domicile/travail ?



Ce qu'il faut retenir !

Les résultats de l'enquête EMC² constituent un appui précieux à la conception de politiques de mobilité adaptées au Nord lorrain, tout en appelant à la prudence dans leur interprétation, les indicateurs étant construits à partir d'un échantillon réduit.

Le Nord lorrain se distingue par une mobilité transfrontalière d'une ampleur exceptionnelle : près de 245 000 déplacements franchissent chaque jour les frontières française, luxembourgeoise, belge et allemande, représentant 6 % des déplacements totaux du territoire. Près d'un actif sur quatre est travailleur frontalier, une réalité qui façonne profondément les pratiques de mobilité de ce bassin de vie.

Ces mobilités reposent très majoritairement sur l'automobile (85 % des trajets, dont 95 % en solo pour les trajets qui arrivent sur le lieu de travail), entraînant des temps et distances élevés : en moyenne 1h57 et 81 km par jour pour un frontalier, soit 1,5 fois plus qu'un actif non-frontalier et 32 % s'en déclarent insatisfaits (contre 8 % des non-frontaliers). Si la voiture domine vers l'Allemagne et la Belgique, le Luxembourg se démarque par une part modale des transports en commun plus importante (18 %), grâce à un réseau ferroviaire dense le long du sillon lorrain.

Plusieurs leviers apparaissent prioritaires : poursuivre les investissements dans l'offre de transports en commun transfrontaliers, développer l'intermodalité, encourager le covoiturage et le télétravail, et conditionner l'urbanisme à la proximité des axes de transport. Le fait que 36 % des frontaliers se déclarent ouverts à un report modal constitue une réelle fenêtre d'opportunité.

De nombreuses initiatives existent déjà et doivent être poursuivies, à l'image des dynamiques engagées dans le cadre du Service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg et du Schéma de mobilité transfrontalier France-Luxembourg (SMOT), qui illustrent la capacité des acteurs du territoire à coopérer au-delà des frontières. Sans cette coopération transfrontalière les investissements resteront fragmentés et insuffisants.

Dans la même collection



1 publication sur la méthodologie et le glossaire de l'EMC²

1 publication synthétique EMC² du Nord lorrain

7 publications territoriales :

- Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg
- Bassin de mobilité Sarre-Moselle
- Département de la Moselle (fusion avec données EMC² Alsace Moselle Sud)
- SCoT Nord 54
- SCoT de l'agglomération thionvilloise
- SCoT de l'aggomération messine
- CC du Bassin de Pont-à-Mousson

1 publication thématique sur les déplacements transfrontaliers

Certifiée, suivie et mise en valeur par

Cerema — AGAPE — AGURAM Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle

Directeurs de la publication : Régis Brousse, Julien Schmitz
Rédacteurs et contributeurs : Laure Chambraud, Stéphane Egraz, Stéphane Godefroy
Date de parution : septembre 2026
Conception et mise en page : Jérémy Hoffmann, Sébastien Trignac

La Région Grand Est — Moselle L'Eurodépartement — Préfet de la Région Grand Est, Liberté, Égalité, Fraternité, France Nation Verte, Agir · Mobiliser · Accélérer — Financé par l'Union européenne — Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics — Meurthe et Moselle — Syndicat mixte du SCoTAM — SCOT Agglomération Thionvilloise — Bassin de Pont-à-Mousson Communauté de Communes — SCoTNord54 Syndicat mixte