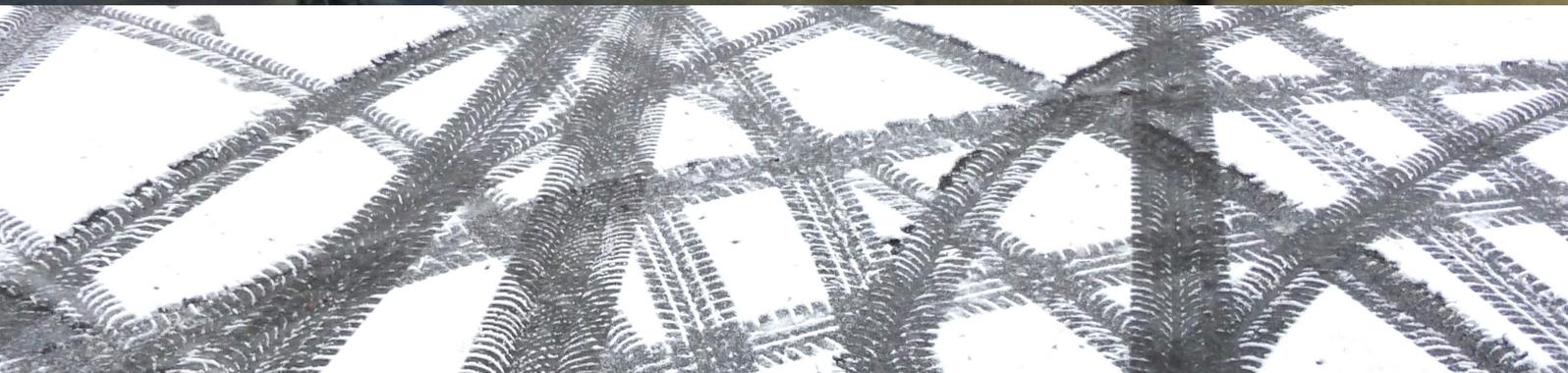


Enquête Déplacements Villes Moyennes

premiers résultats
Juin 2015



**SCoT Nord
Meurthe-et-Mosellan
et Communauté
de Communes du
Pays-Haut – Val
d'Alzette**



SOMMAIRE

Contexte territorial.....	5
Méthodologie d'enquête	6
Les acteurs.....	7
Portrait des habitants et des ménages enquêtés	8
Détail de la mobilité de la population	12
Comment se déplacent les habitants ?	12
Pourquoi se déplacent-ils ?	17
Combien de temps passent-ils à se déplacer ?	21
Quand se déplacent-ils ?.....	24
Sur quelle distance se déplacent-ils ?.....	27
Où vont-ils ?	29
Habitudes d'utilisation des différents modes de transport	30
Les usagers et usages de la voiture.....	30
Un faible recours au covoiturage.....	33
Les usagers des transports en commun.....	35
L'usage de la marche.....	38
Fiches territoriales.....	40
Fiches thématiques.....	62
Le transfrontalier	62
L'intermodalité	66
Lexique	69
Chiffres-clés par territoire	70

Pourquoi cette enquête ?



Les travaux portant sur les déplacements des habitants s'appuient en règle générale sur des données partielles et fragmentées, concernant essentiellement les trajets domicile-travail.

Les élus du Syndicat Mixte du SCoT Nord 54 et de la CCPHVA ont donc décidé de lancer une étude complémentaire sur les déplacements quotidiens de la population, en appliquant pour la première fois sur le territoire une méthodologie nationale développée depuis plus de 30 ans par l'Etat (près de 150 enquêtes depuis 1976).

Le périmètre d'étude, outre le territoire du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan, intègre celui de la Communauté de Communes du Pays-Haut - Val d'Alzette (CCPHVA). La CCPHVA partage en effet avec le SCoT Nord 54 des problématiques communes en matière de mobilité, sur les aspects transfrontaliers notamment. Par ailleurs, les enjeux liés à la labellisation « éco-cité » et à l'opération d'intérêt national (OIN) Alzette-Belval nécessitent de disposer de données permettant une meilleure lecture des flux quotidiens de déplacements, que fournira l'EDVM.

Cette enquête vise à mieux connaître les pratiques et les besoins de la population. La richesse des informations obtenues permettront d'alimenter, au-delà de ce document et pour de nombreuses années, les réflexions relatives à l'organisation des déplacements et de l'aménagement du territoire.

Les résultats de l'enquête illustrent l'importance, s'il en était besoin, des enjeux de la mobilité sur le territoire.



BELGIQUE

LUXEMBOURG

LUXEMBOURG

VIRTON

ARLON

Longwy

ESCH SUR

ALZETTE

T2L

CCPNA

Longuyon

CCPA

THONVILLE

EPCI-BL

Moselle

Meuse

CCPB

Briey

VERDUN

CEI

CEPO

Meurthe-et-Moselle

METZ

0 5 10 km

Contexte territorial

Le territoire du SCoT Nord Meurthe-et-Moselle et de la Communauté de Communes de Pays-Haut Val d'Alzette se situe au nord de la Lorraine, à la frontière avec la Belgique et le Luxembourg.

Il regroupe 8 intercommunalités et abrite environ 178 000 habitants.

Portrait du territoire

Longtemps dominés par les activités sidérurgiques et minières, qui employaient dans les années 60-70 plusieurs dizaines de milliers de salariés, les territoires du SCoT Nord 54 conservent aujourd'hui cette image d'ancienne vallée industrielle et minière alors que ces activités ont aujourd'hui quasiment disparu.

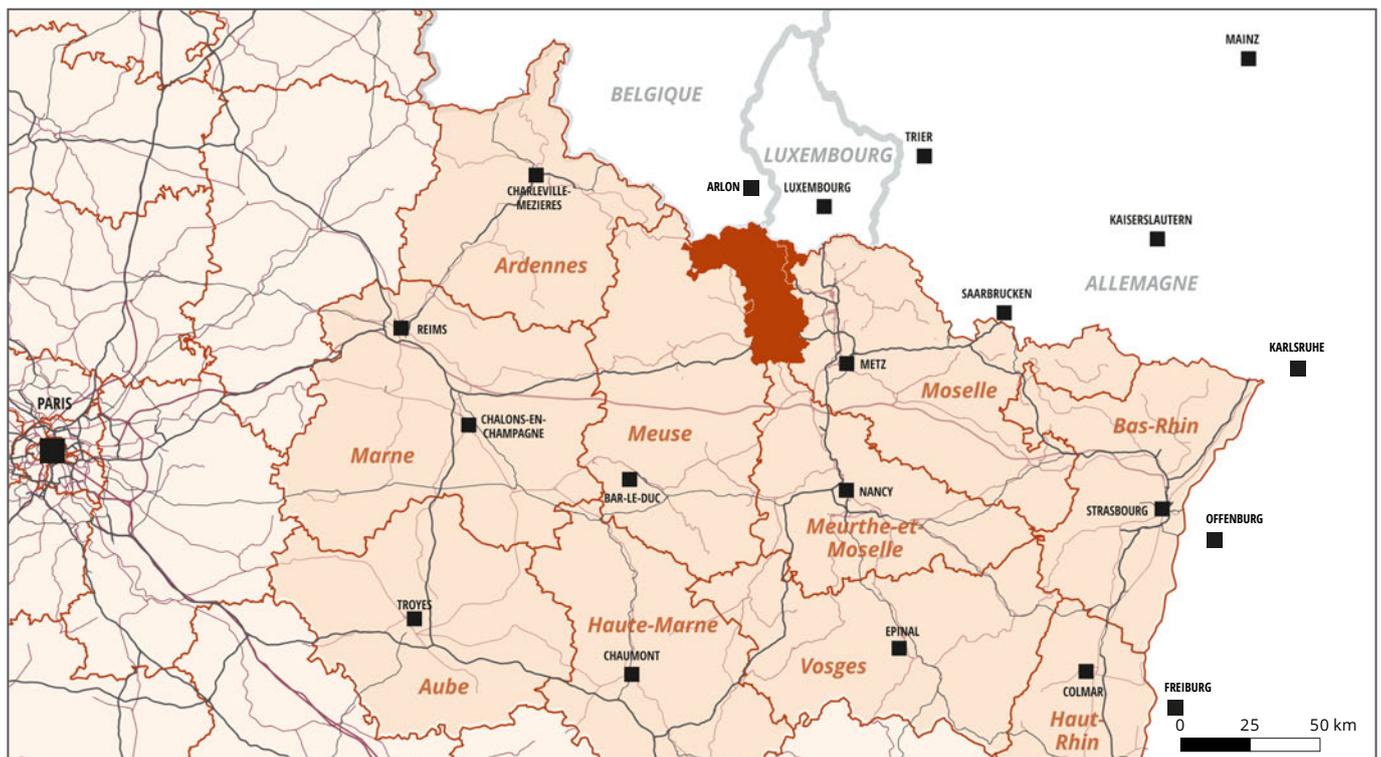
Par ailleurs, si le territoire se compose de territoires très urbains, à l'instar de l'agglomération de Longwy et de la vallée de l'Orne, dont les taux d'urbanisation approchent les 20%, toujours est-il que la majorité de ces espaces sont à dominante agricole.

Au niveau administratif, le territoire est situé à cheval sur le nord du département meurthe-et-mosellan et le nord-ouest de la Moselle. Il est directement en contact avec deux pays de l'Union Européenne (Luxembourg et Belgique).

Il fait partie de la Grande Région, structure regroupant la Lorraine, la Région Wallonne et la communauté germanophone de Belgique (Belgique), le Grand-duché du Luxembourg, ainsi que les Landers de Sarre et Rhénanie-Palatinat (Allemagne), sur une superficie de 65 000 km² pour 11,2 millions d'habitants.



Localisation du périmètre d'étude



Méthodologie d'enquête

Les Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM) permettent d'obtenir une photographie à un instant donné des pratiques de déplacements réalisés par les habitants du territoire. L'enquête est réalisée selon une méthodologie standard, validée par le Centre d'Etudes sur les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

L'EDVM s'intéresse aux habitants (les touristes et personnes de passage ne sont pas enquêtés) et à la manière dont ils se déplacent : avec quels modes de transport, combien de fois par jour, pour quelles raisons, à quels moments de la journée...

Les entretiens avec les ménages sont réalisés par téléphone. Un ou deux membres de la famille âgés de 11 ans et plus sont interrogés individuellement. Tous les déplacements effectués la veille de l'entretien sont recensés, quels que soient leur durée et leur motif (promenade du chien, boulangerie...). L'enquête ne porte que sur les déplacements effectués en semaine. Tous les modes de transports sont pris en compte, y compris la marche.

L'enquête se compose de 3 fiches :

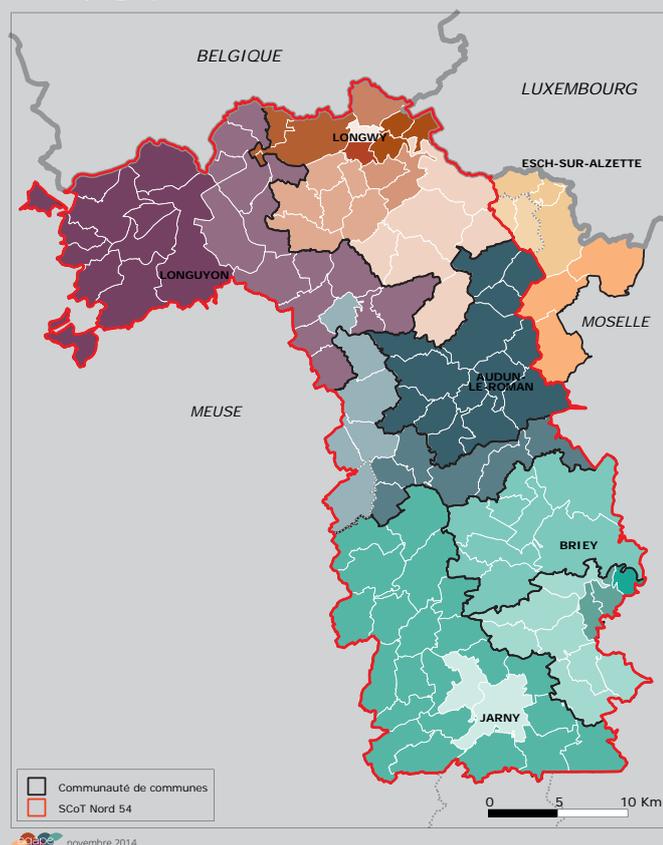
- **Fiche Ménage** : sur les caractéristiques du ménage, le logement, le nombre de voitures, etc.
- **Fiche Personne** : sur la profession, le niveau d'études, les habitudes d'utilisation de la voiture, du vélo, des deux-roues, des bus, etc.
- **Fiche Déplacements** : tous les déplacements effectués la veille, lieu de départ et d'arrivée, horaires, modes de transport, etc.

L'échantillonnage, la collecte de données, le déroulement des entretiens téléphoniques ainsi que l'exploitation des données sont contrôlés par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, anciennement CERTU) qui est garant de la méthode et assure la cohérence et la fiabilité des résultats.

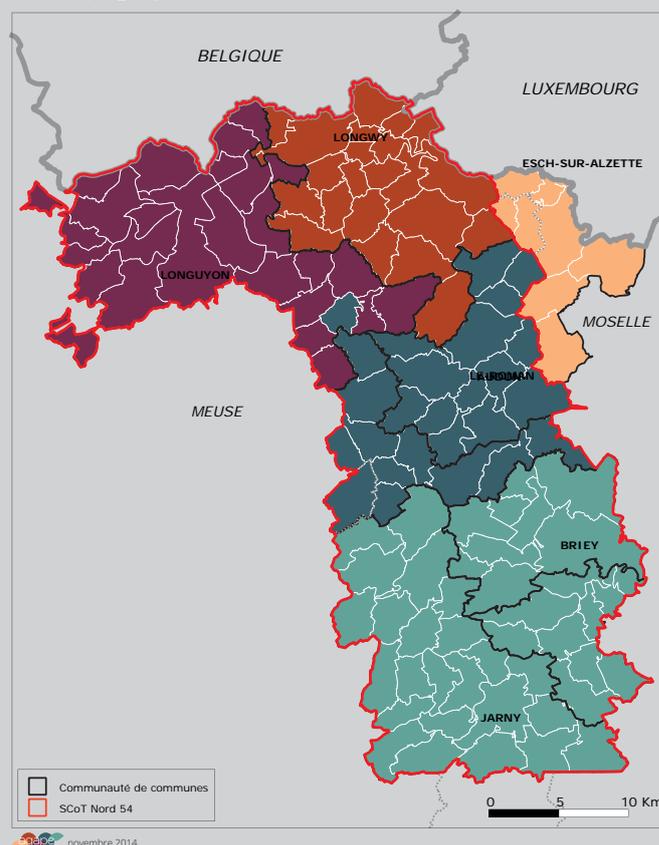
Les informations recueillies permettent de reconstituer la totalité des déplacements effectués sur une journée type de la semaine par les habitants du territoire.

L'EDVM offre ainsi une vision globale et très précise du fonctionnement du territoire. Elle permet notamment une connaissance fine de la mobilité et

Découpage par DTIR



Découpage par D5



des pratiques de déplacements, ainsi que l'analyse des flux et l'identification des potentiels de clientèle pour des projets de transport collectifs.

La collecte des données a été réalisée par entretiens téléphoniques entre le 7 novembre 2013 et le 15 janvier 2014, hors périodes de vacances scolaires.

Pour des raisons évidentes de coût, une EDVM ne se constitue pas en enquêtant l'exhaustivité des ménages habitant le territoire mais seulement un échantillon de ces ménages. Pour ce faire, un découpage en secteurs de tirage est défini, et un nombre sensiblement égal de ménages est enquêté pour chaque secteur. Pour réaliser l'enquête et constituer l'échantillon de personnes interrogées, il a été nécessaire de découper le territoire en 22 zones géographiques (DTIR) au sein desquelles, environ 160 personnes ont été enquêtées. Pour présenter les résultats, un découpage du territoire en 5 grandes zones (D5) a également été effectué.

Une fois la collecte des données effectuée, celles-ci sont redressées. Il s'agit du processus où l'on passe de l'échantillon interrogé à la population réelle. Cette partie a été assurée par le CETE Nord-Picardie.

Dans le cas d'une enquête par sondage comme l'EDVM, il s'agit de pondérer les données brutes issues de l'enquête afin d'être en mesure d'exploiter des données représentatives de la population du périmètre d'enquête.

Il est important de garder à l'esprit que le redressement ne remplace en rien l'exhaustivité et que les indicateurs produits par l'EDVM sont des estimations soumises aux lois statistiques, et non des valeurs à considérer telles quelles. Dans certains cas, il peut être ainsi nécessaire d'établir des intervalles de confiance afin de juger de la validité des indicateurs produits.

Au total 3 065 ménages et 3 558 personnes ont été enquêtés et 13 178 déplacements recensés.

Les acteurs

Cette opération repose sur un large partenariat. Outre le **Syndicat Mixte du SCoT Nord 54 et la CCPHVA**, associés en tant que co-maître d'ouvrage, l'EDVM reçoit un soutien financier de la part :

- **de l'Etat**, la méthodologie employée lui garantissant une compatibilité des données avec celles récoltées sur d'autres secteurs géographiques (le syndicat des transports de l'agglomération de Thionville et le SCoT Sud Meurthe-et-Moselle ayant réalisé ce type d'étude) ;
- **des fonds européens FEDER**, avec un intérêt particulier porté à la dimension frontalière du projet ;
- **du Conseil Régional de Lorraine et du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle**, l'enquête s'intéressant à l'utilisation des transports ferroviaires régionaux ainsi qu'aux transports collectifs départementaux ;
- **du syndicat des transports de l'agglomération de Longwy, et du Pays du Bassin de Briey**, en tant qu'autorités organisatrices de mobilité (AOM).

Le SCoT Nord 54 et la CCPHVA ont bénéficié également pour cette opération d'un accompagnement technique, avec **l'Agence d'Urbanisme AGAPE Lorraine Nord et le CEREMA de l'Est**, qui ont veillé au respect méthodologique et au suivi de l'enquête.

La réalisation de la collecte des données a été confiée au bureau d'études **TEST-LH2**.



Portrait des habitants et des ménages enquêtés

60% de la population entre 18 et 65 ans

Les personnes de moins de 11 ans ont été recensées mais pas interrogées. Elles représentent 13% de la population, soit 23 000 personnes.

21% de la population a moins de 18 ans. Cette part de la population est particulièrement intéressante en matière de mobilité car il s'agit de personnes jeunes, par conséquent pas autonomes dans leur mobilité et qui vont donc influencer les pratiques des parents (accompagnement).

9% de la population a plus de 75 ans. Il s'agit ici aussi d'une population souvent moins autonome (raisons physiques, pas le permis...) et donc plus dépendante vis-à-vis des services de transports en commun (TC) et de la famille ou amis que le reste de la population.

Près de 50% de personnes en activité

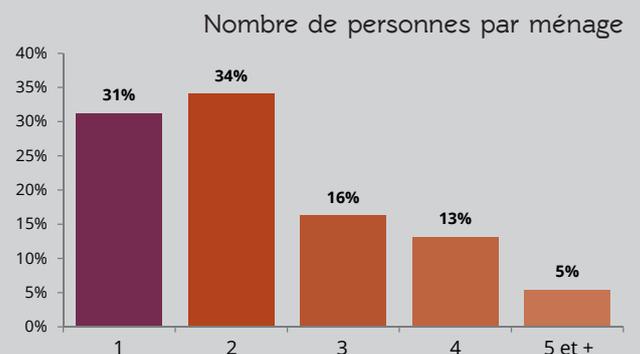
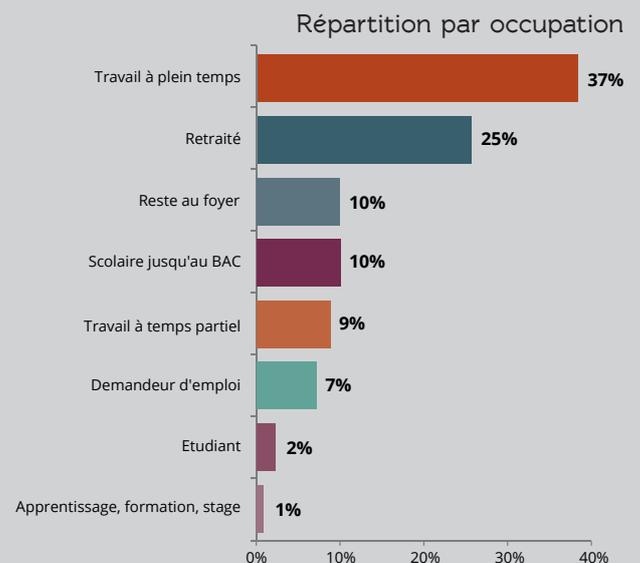
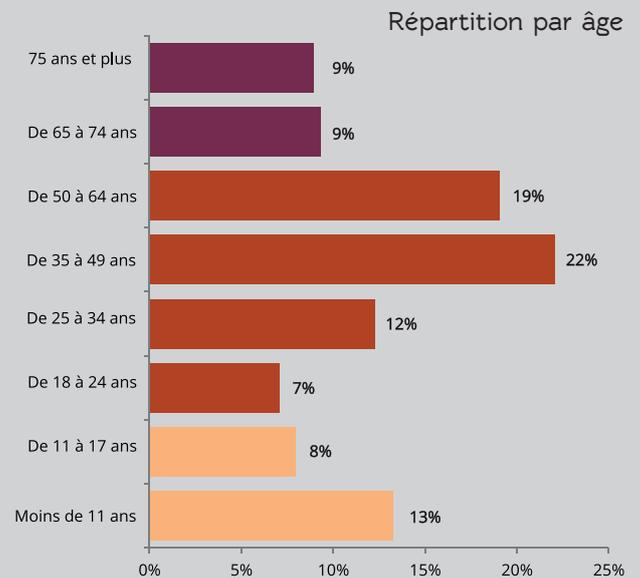
L'occupation des habitants va influencer leur mobilité. 45% des habitants enquêtés ont une activité professionnelle, ce qui entraîne pour eux des déplacements réguliers et contraints.

Les retraités forment la deuxième catégorie la plus représentée avec près d'une personne sur quatre.

2,3 personnes par ménage

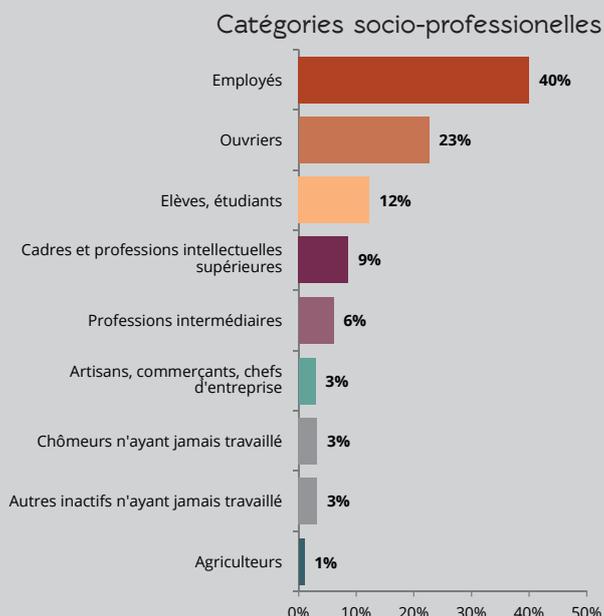
On compte en moyenne 2,3 personnes par ménage (identique à la moyenne régionale).

Seul 1/3 des ménages comptent moins de 2 personnes.



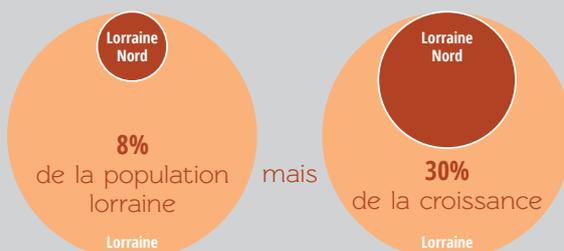
63% d'employés et d'ouvriers

Les employés sont la catégorie socioprofessionnelle la plus largement représentée dans la population avec 40%.



Le territoire en chiffres (RP 2011)

- 178 717 habitants, + 4 248 habitants depuis 2006
- 8% de la population lorraine mais 30% de la croissance démographique
- 70 945 actifs ayant un emploi
- 10 886 chômeurs
- 40 868 emplois (- 4% en 5 ans)
- Les frontaliers représentent 35% des actifs de Lorraine Nord et 60% sur la CC du Pays-Haut Val d'Alzette¹
- 25 082 frontaliers (+ 13% en 5 ans)

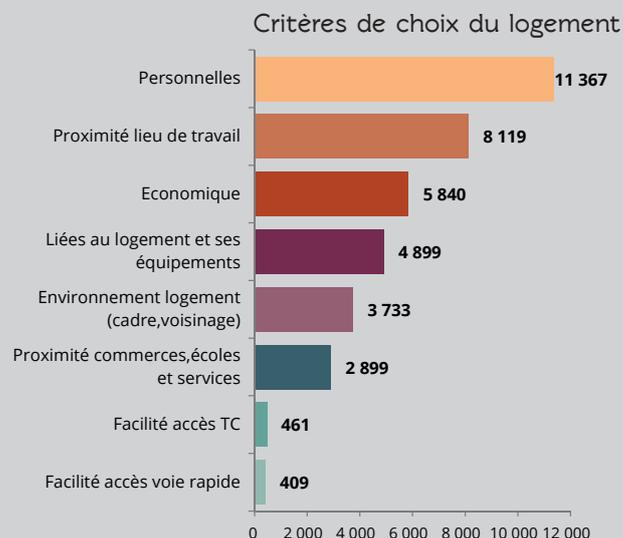


53% des ménages ont emménagé depuis 2000

40 400 ménages ont emménagé depuis 2000 (soit 53%). Hormis pour raisons personnelles, le premier critère de choix du logement est la proximité du lieu de travail. L'accès aux transports en commun ou à une voie rapide ne sont pas des critères de choix.

1 Représentativité de l'échantillon :

On note une parfaite représentation des frontaliers dans l'échantillon puisque 31% des actifs enquêtés travaillent au Luxembourg et 4% en Belgique ce qui correspond aux chiffres du recensement de l'INSEE.



L'équipement des ménages

76% des ménages connectés à internet et 86% qui ont une voiture

L'EDVM nous apprend que près d'un foyer sur deux dispose d'au moins un vélo. Par ailleurs, l'accès à internet concerne 76% des ménages, ce qui signifie l'information sur les transports via ce mode de communication peut s'avérer judicieux.

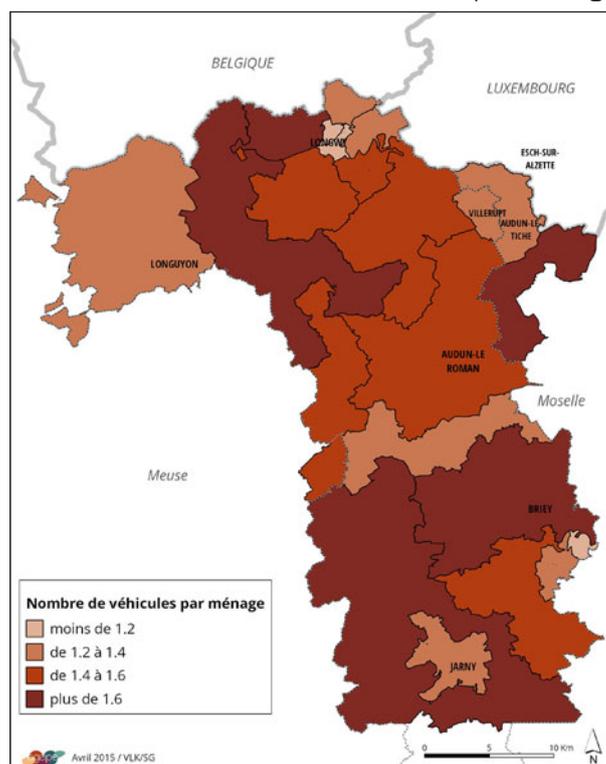


1,4 véhicule par ménages

En moyenne sur le territoire, le taux de motorisation est de 1,4 véhicule/ménage. Cependant, l'équipement des ménages en automobile est très variable d'un secteur de tirage à un autre. Les ménages résidant à Longwy et Joeuf sont les moins équipés (moins de 1,2 véhicule/ménage). Ceci peut s'expliquer par le caractère urbain du territoire qui rend peut pertinent l'achat d'un second véhicule.

A l'inverse, les ménages résidant dans le Jarnisy sont fortement équipés (1,7 véhicule/ménage), notamment en raison du caractère rural du territoire et de l'absence de modes alternatifs.

Nombre de véhicules par ménage



La composition du ménage influence le nombre de voiture possédée

42% des ménages ne possèdent qu'une seule voiture et 14% n'en possèdent pas du tout.

On voit bien apparaître l'effet « personne supplémentaire = voiture supplémentaire » entre les ménages de 1 et 2 personnes. L'absence de véhicules reste surtout le fait des ménages d'une seule personne (34%). On voit tout de même que près de 5% des ménages composés d'au moins 2 personnes n'ont pas de voiture.

14% des ménages n'ont pas de voiture

14% des ménages du territoire n'ont pas de voiture (quasi identique à la moyenne des autres EDVM : 13%), soit 10 700 ménages. Sur les 66 200 ménages qui ont une voiture, un peu plus de la moitié ont au moins deux véhicules.

Les ménages non motorisés se concentrent surtout sur Joeuf, Conflans, Jarny, Longwy-Haut et l'ancienne Communauté de Communes du Longuyonnais. Si pour les premières, la densité de population peut expliquer ces chiffres, le cas du Longuyonnais soulève de nombreuses questions. S'agit-il de personnes âgées, de personnes à faibles revenus, d'un choix, etc ? Questions auxquelles la suite de l'exploitation de l'enquête permettra d'apporter certaines réponses.

Quel que soit le territoire, au minimum 7% des ménages n'ont pas de véhicule.

18 000 personnes sans permis de conduire

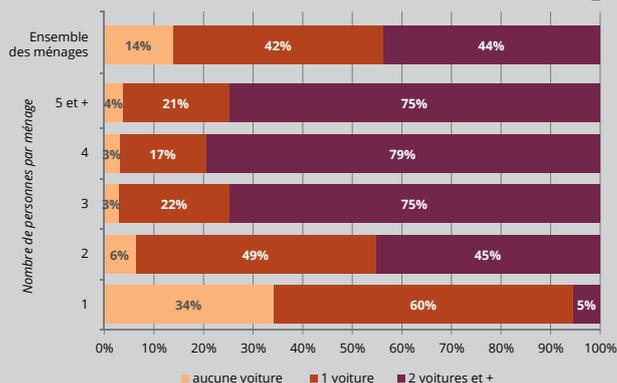
87% des personnes enquêtées de plus de 18 ans possèdent le permis de conduire. On compte ainsi près de 18 000 personnes de plus de 18 ans sans permis, essentiellement chez les personnes âgées.

Par ailleurs, 1 500 personnes sont en conduite accompagnée.

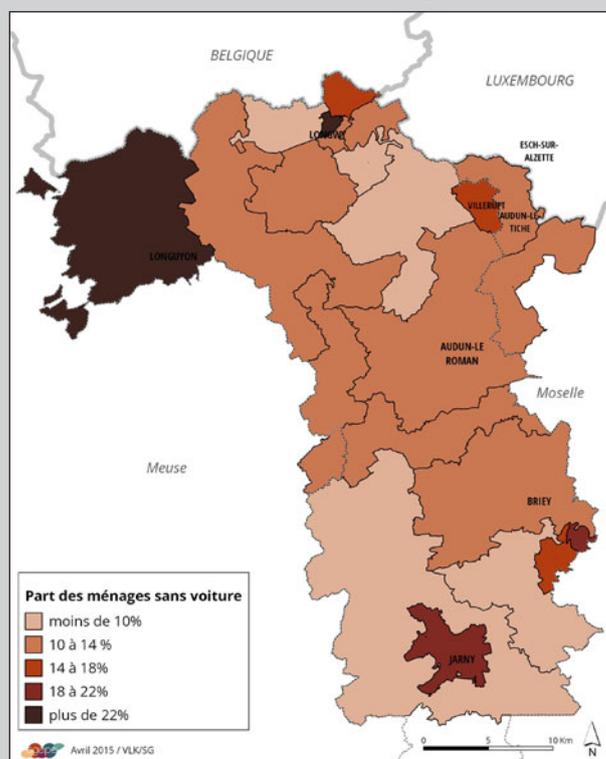
Sur l'ensemble des personnes qui n'ont pas le permis, 38% ont plus de 75 ans et 30% de 18 à 35 ans, ce qui peut compliquer, pour ces derniers, l'entrée dans la vie active.

Les femmes sont 4 fois plus nombreuses que les hommes à ne pas avoir le permis.

Possession de voitures selon la taille du ménage



Part des ménages sans voiture



Possession du permis de conduire



Détail de la mobilité de la population

Comment se déplacent les habitants ?

➔ **590 000 déplacements** sont effectués, chaque jour, par les habitants du territoire de 11 ans et plus.

En moyenne, ils réalisent **3,8 déplacements par jour**, tous modes et motifs de déplacements confondus.

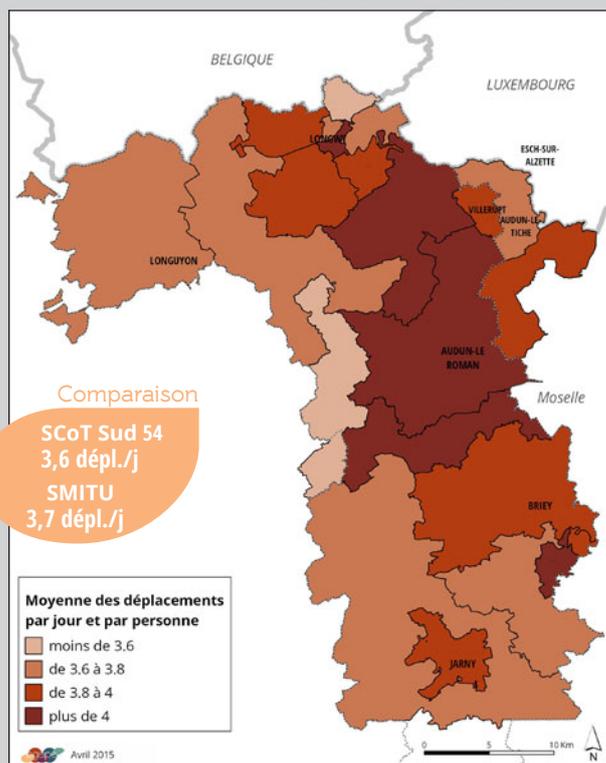
De manière générale, les mobilités les plus fortes sont enregistrées sur le sud du territoire (Pays du Bassin de Briey avec plus de 3,9 déplacements par jour). La Communauté de Communes du Pays Audunois enregistre même plus de 4,1 déplacements par jour et par habitant.

A contrario, les habitants de la Terre Lorraine du Longuyonnais sont ceux qui effectuent le moins de déplacements par personne (3,6).

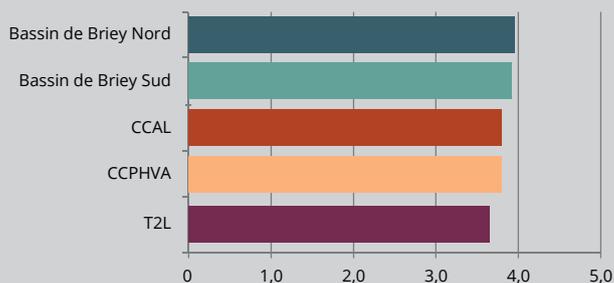
Une forte proportion d'immobiles

Cependant, l'enquête a montré que sur une journée, 13,8% de la population enquêtée n'a effectué aucun déplacement. La part des « immobiles » est plus forte sur le nord du territoire puisque ce chiffre dépasse 17% dans le secteur de tirage (DTIR) de Mont-Saint-Martin et même 19% sur celui regroupant Mexy et Haucourt-Moulaine, tous situés au sein de l'agglomération longovicienne.

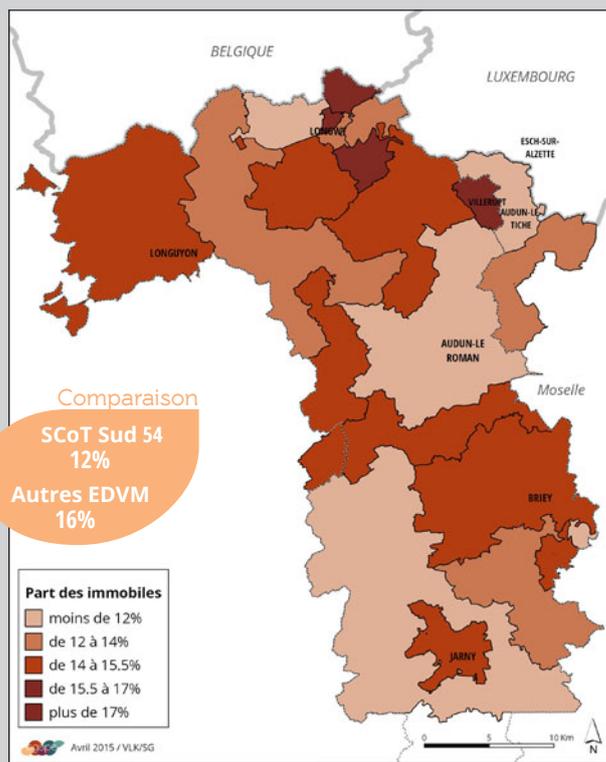
Moyenne des déplacements par jour et par personne



Moyenne des déplacements par personne par D5



Part des immobiles



Un lien entre l'immobilité et l'âge

L'âge est un paramètre fondamental pour expliquer l'absence de mobilité. En effet, 35% des plus de 65 ans ne se déplacent pas. Ce chiffre frôle même les 50% parmi la population de 75 ans et plus. Là où la part des personnes âgées est plus importante, la mobilité est plus faible.

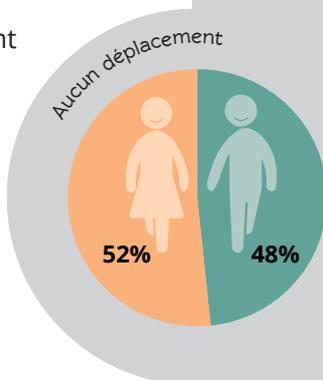
La mobilité varie avec l'âge. Les personnes les plus mobiles se situent dans les classes d'âge comprises entre 25 et 49 ans. Leur forte mobilité s'explique notamment par le fait qu'ils ont pour l'essentiel une activité professionnelle et qu'ils sont à l'âge où les activités familiales sont potentiellement les plus fortes (accompagnement des enfants...).

La mobilité s'accroît jusque 35 ans, reste stable jusque 50 ans, avant de décroître. Au-delà de 65 ans, la mobilité diminue fortement, puisqu'elle n'est plus que de 2,5 déplacements par jour, et descend même à 1,7 au-delà de 75 ans.

Les femmes se déplacent un peu moins que les hommes

Les « immobiles » sont majoritairement des femmes.

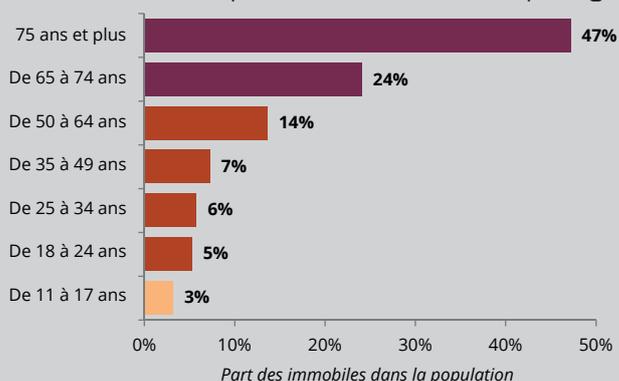
Le sexe a donc une légère influence sur la mobilité des résidents du territoire. Les hommes se déplacent plus, en raison d'un taux d'occupation plus élevé (26% des femmes enquêtées ont un emploi à temps plein contre 48% des hommes).



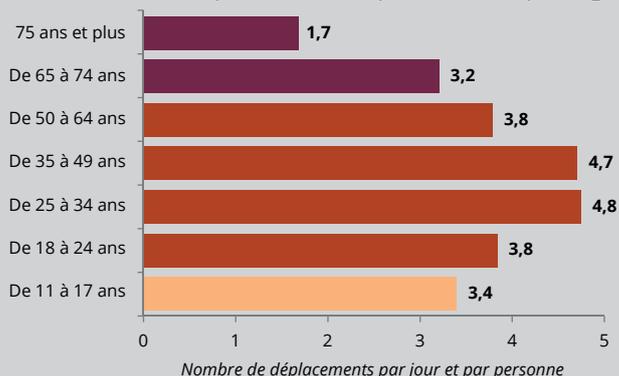
L'occupation principale explique aussi les différences de mobilité

28% des retraités ne se déplacent pas alors qu'on compte moins de 5% d'immobiles parmi les actifs et les scolaires.

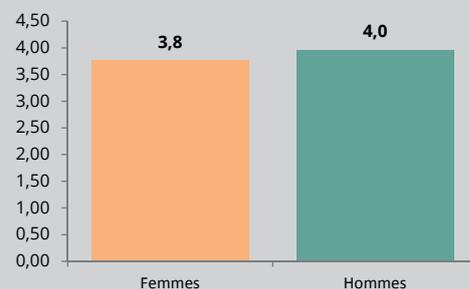
Répartition des immobiles par âge



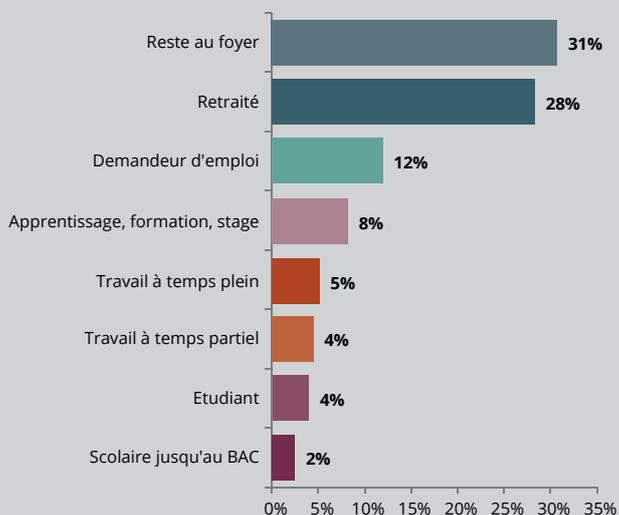
Moyenne des déplacements par âge



Nombre moyen de déplacements par sexe



Occupation des immobiles



Les actifs sont les plus mobiles, ils réalisent en moyenne plus de déplacements par jour que le reste de la population. Ceux qui ont un emploi à temps partiel (4,7) sont d'ailleurs plus mobiles que les actifs travaillant à temps plein (4,4) car ils ont en moyenne plus de temps à consacrer à des activités extra-professionnelles. Cependant, l'absence d'emploi n'est pas synonyme d'absence de mobilité.

En revanche, les retraités sont les moins mobiles (2,9 déplacements par jour).

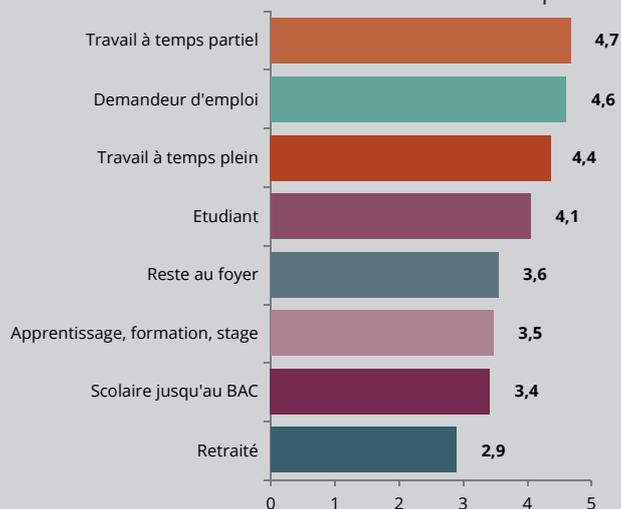
La composition du ménage a une forte influence sur la mobilité

Le nombre de déplacements par jour augmente en même temps que la composition du ménage. Cette donnée est à mettre en lien avec la présence d'enfants et le fait de devoir les accompagner (école, loisirs...).

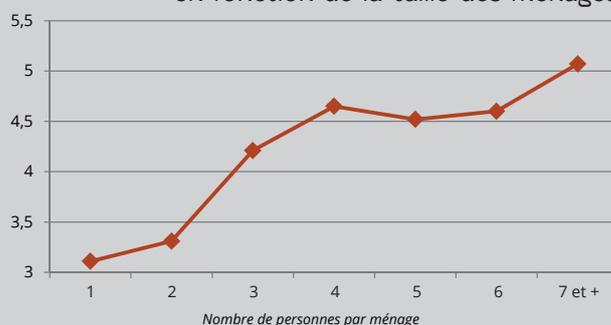
Une répartition modale qui fait la part belle à la voiture

Près de 70% des déplacements effectués par les habitants du territoire sont faits en voiture et ¼ à pied. Si la part de la voiture est plus élevée que sur la moyenne des EDVM (66%), la part de la marche est identique à celle observée dans les autres enquêtes (24%). La répartition modale se fait donc au détriment des transports en commun et des autres modes de transport.

Nombre moyen de déplacements selon l'occupation



Nombre moyen de déplacements en fonction de la taille des ménages

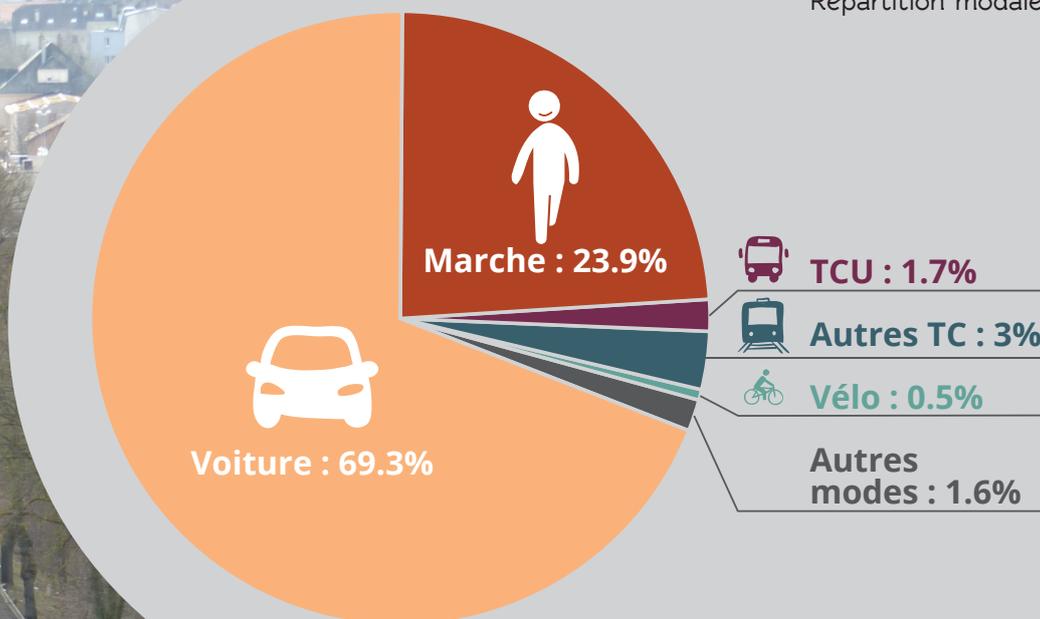


Nombre de personnes par ménage

Comparaison



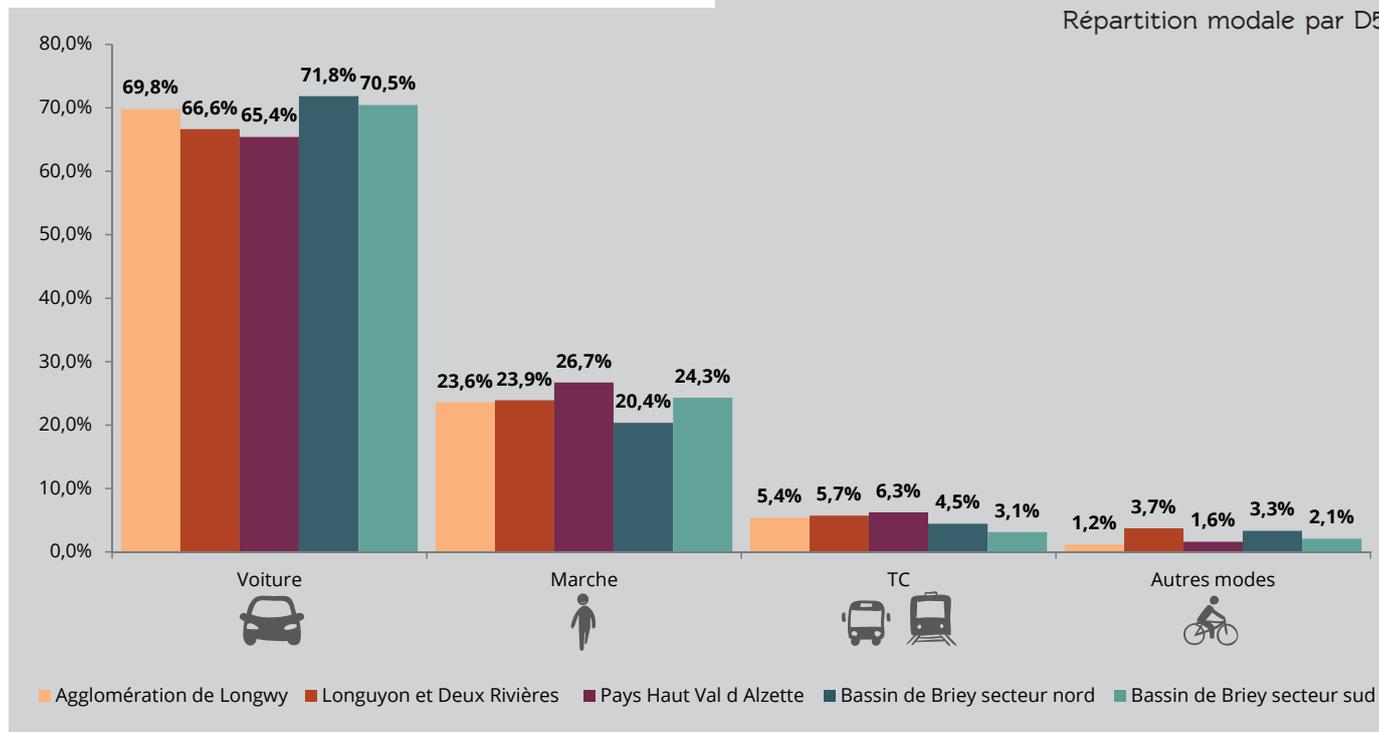
Répartition modale



La répartition modale entre les territoires est assez homogène. On note toutefois une légère surreprésentation de la voiture sur le Pays du Bassin de Briey (plus de 70%), alors que la CCPHVA est le territoire où les parts modales de la marche et des TC sont les plus fortes.

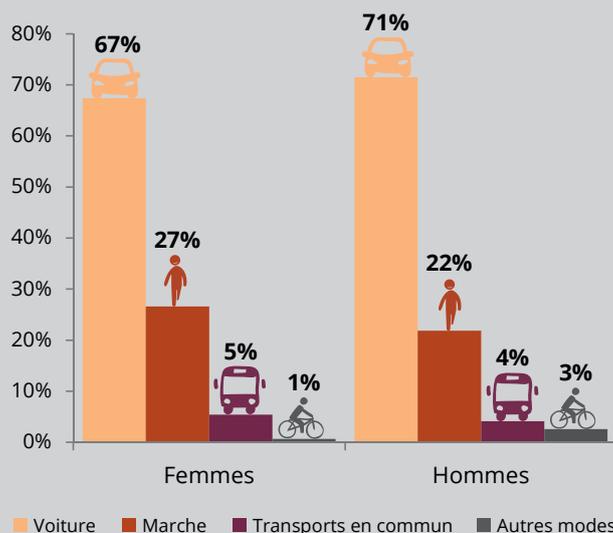
L'absence de gare, d'AOTU et de lignes transfrontalières expliquent la forte présence de l'automobile sur le Pays de Briey.

Répartition modale par D5



Les femmes pratiquent plus la marche et ont plus recours aux TC alors que les hommes utilisent d'avantage la voiture, mais dans l'ensemble, les pratiques restent assez semblables.

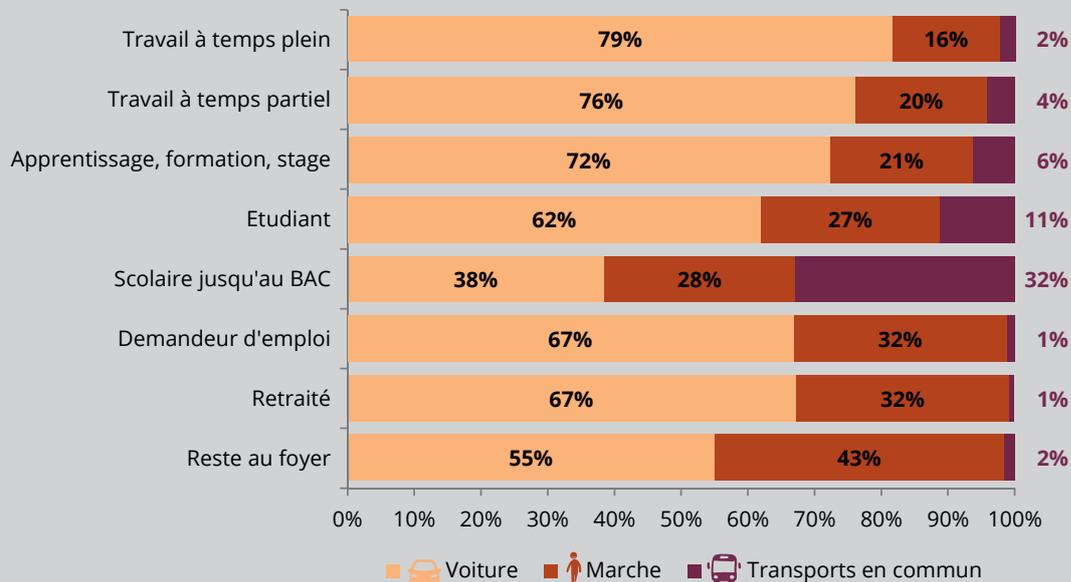
Répartition modale par sexe



Les scolaires et les étudiants représentent 63% de l'ensemble des usagers des TC. C'est dans ces deux catégories d'utilisateurs que la part modale des TC est la plus forte. Environ 1/3 des déplacements des scolaires et plus de 10% de ceux des étudiants sont réalisés en TC.

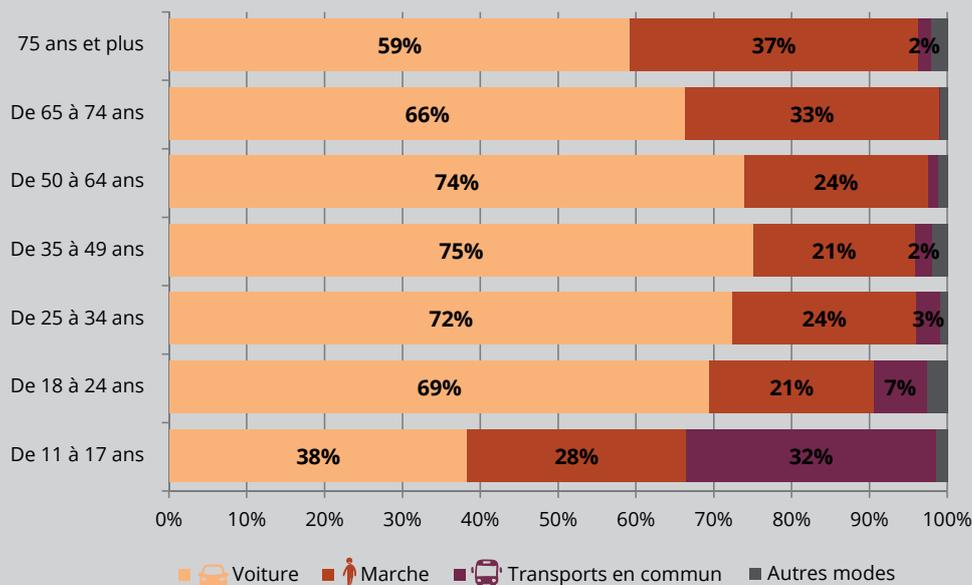
Les scolaires et les étudiants représentent **63 %** des usagers des TC.

Répartition modale par occupation



Les transports en commun sont très majoritairement utilisés par les moins de 25 ans. Au fil du temps, ce mode est progressivement délaissé au profit de la voiture. Puis, au-delà de 65 ans, la part de la voiture diminue légèrement pour favoriser un peu plus la marche.

Répartition modale par âge

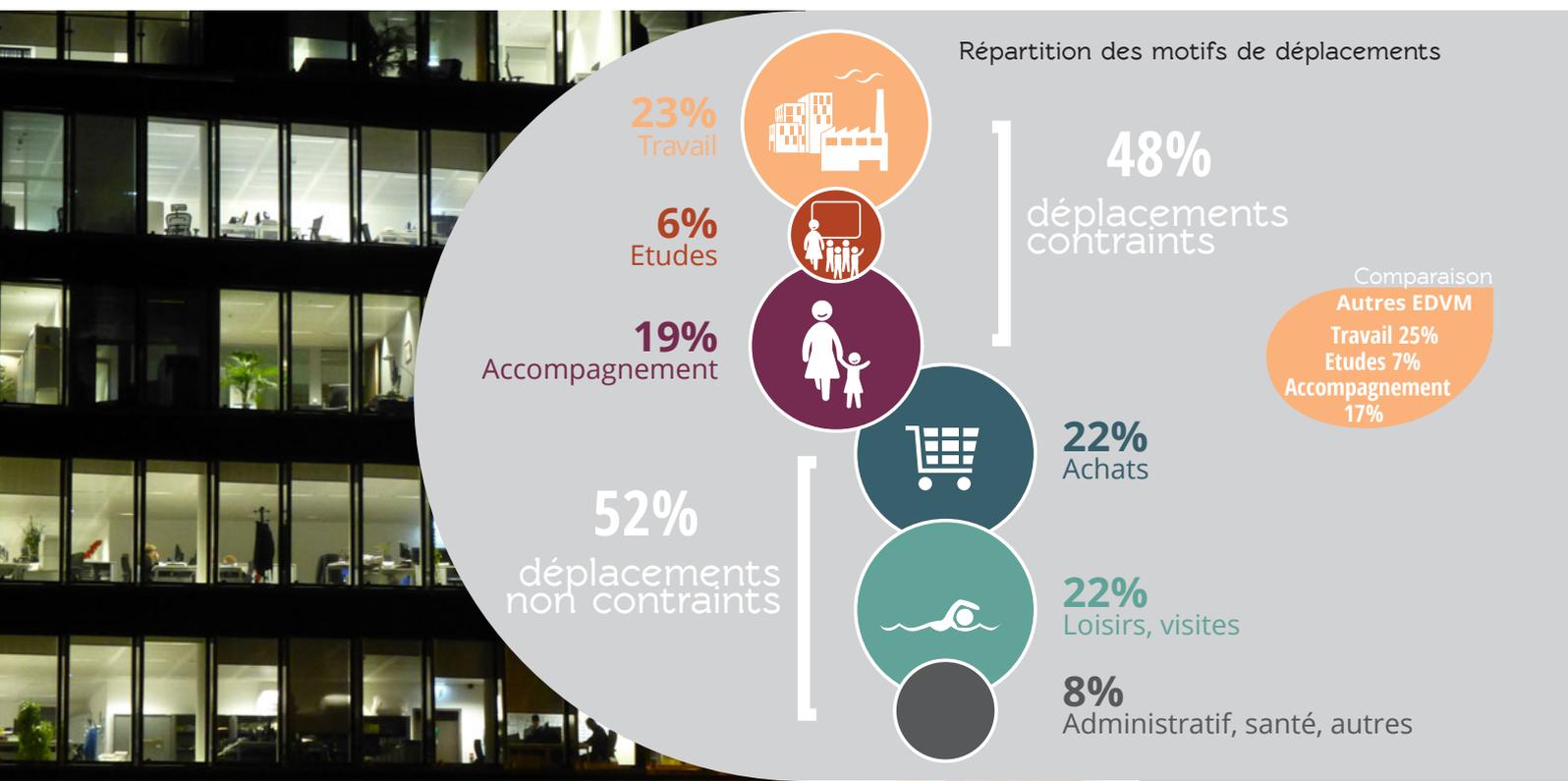


Pourquoi se déplacent-ils ?

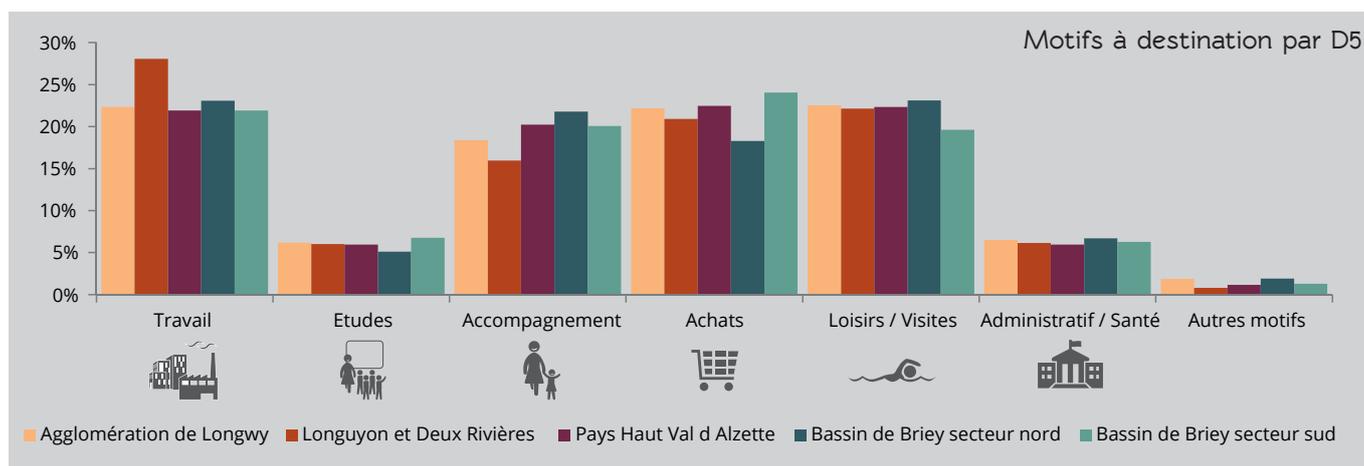
Une grande diversité de motifs de déplacements

Les déplacements contraints sont ceux ayant comme objet le travail, les études ou l'accompagnement. Ces motifs représentent un peu moins de la moitié de l'ensemble des déplacements (48%).

Le motif de déplacement pris ici en compte correspond au motif de destination. Il désigne l'activité à laquelle la personne se rend. Les déplacements vers le domicile ne sont pas pris en compte dans l'analyse. Ils représentent 39% des déplacements totaux.

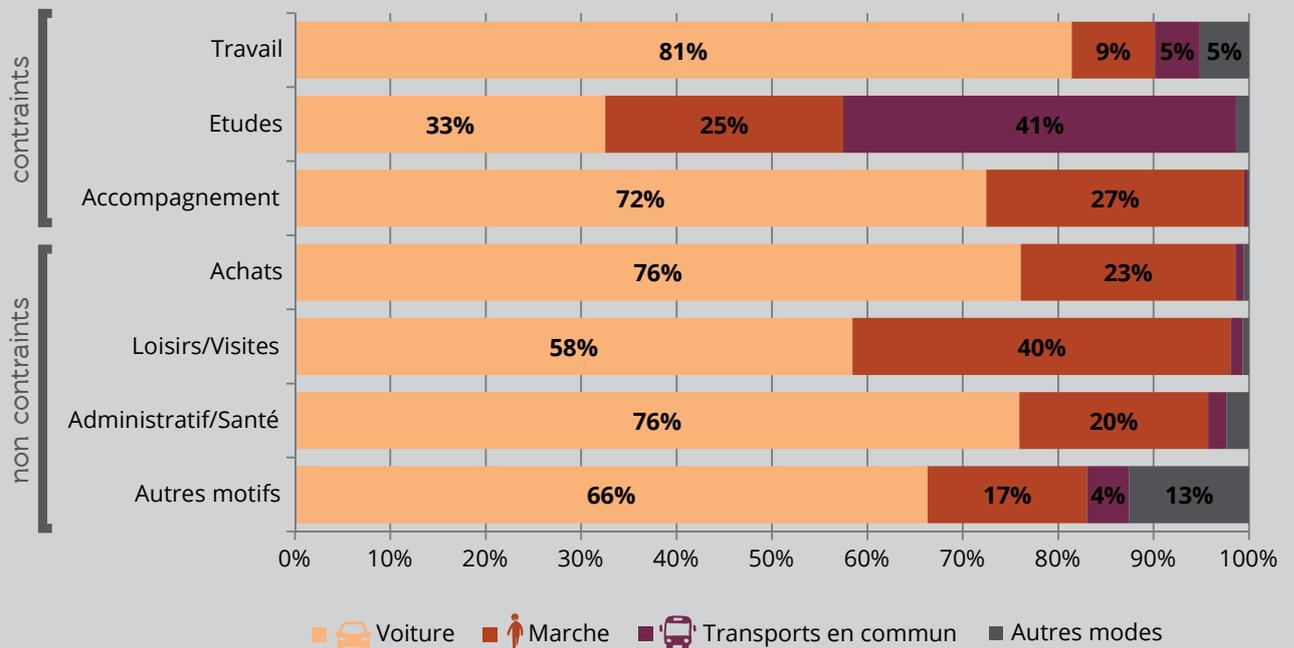


On note cependant des variations d'un secteur de tirage à l'autre. La part des motifs « travail » est par exemple de 28% dans le secteur de tirage (D5) de Longuyon et des Deux Rivières et celle des motifs « achats » de 18% sur le Nord du Bassin de Briey, ce qui diffère assez fortement des autres secteurs.



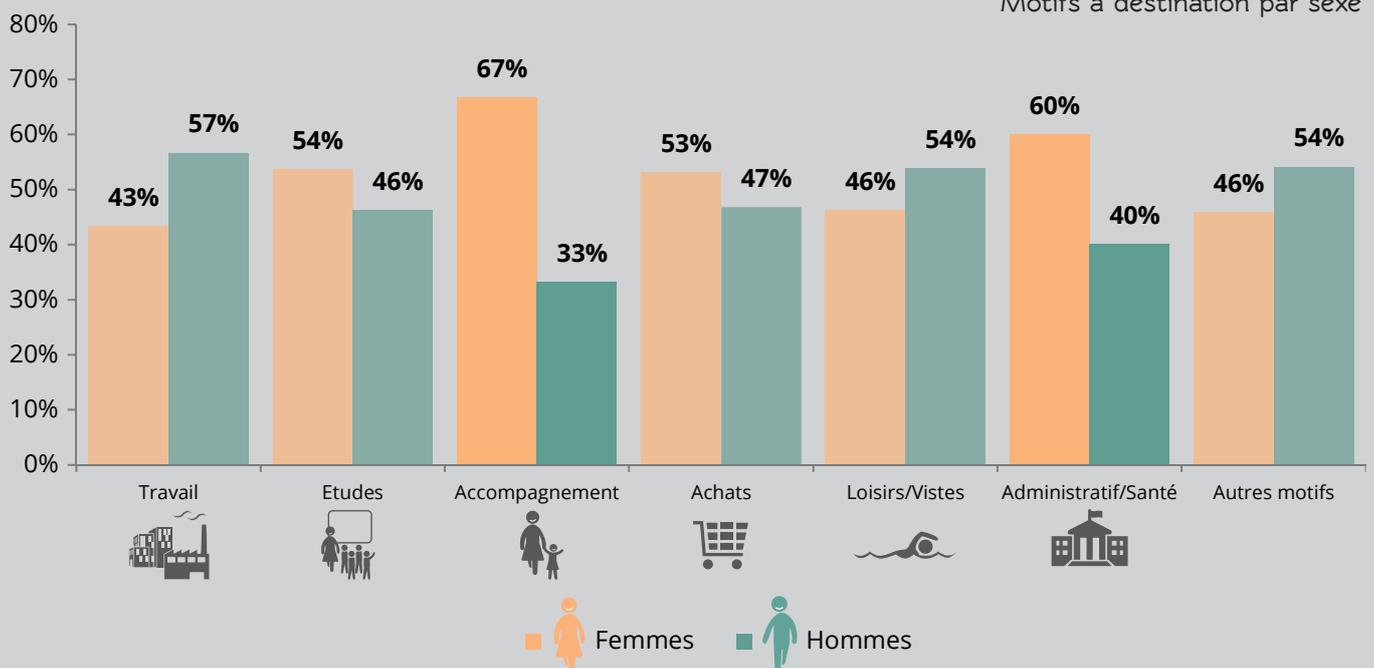
En dehors des motifs liés aux études où les transports en commun dominent, la voiture arrive largement en tête quel que soit le motif de déplacement. Les transports en commun sont quasiment absents de tous les motifs non contraints.

Motifs à destination par modes



Si les motifs varient peu entre hommes et femmes, il faut tout de même noter qu'environ 2/3 des déplacements d'accompagnement sont effectués par des femmes.

Motifs à destination par sexe



Les déplacements en lien avec le domicile

Les déplacements sont renseignés avec un motif à l'origine et un à la destination. Les motifs combinés correspondent à une association des activités réalisées à chaque extrémité du déplacement. C'est un regroupement simple pour classer les déplacements par motif et en avoir une lecture statistique facile. On rassemble donc tous les déplacements selon leur motif principal et le fait qu'ils soient liés au domicile. Tous les déplacements non rattachés au domicile, comme par exemple un déplacement partant du travail habituel pour se rendre sur un lieu d'achats, sont appelés déplacements secondaires.

Parmi les déplacements effectués, 77% ont le domicile comme point de départ ou d'arrivée. Le travail, les achats, l'accompagnement ou les visites génèrent un nombre de déplacements assez similaires au cours d'une journée.

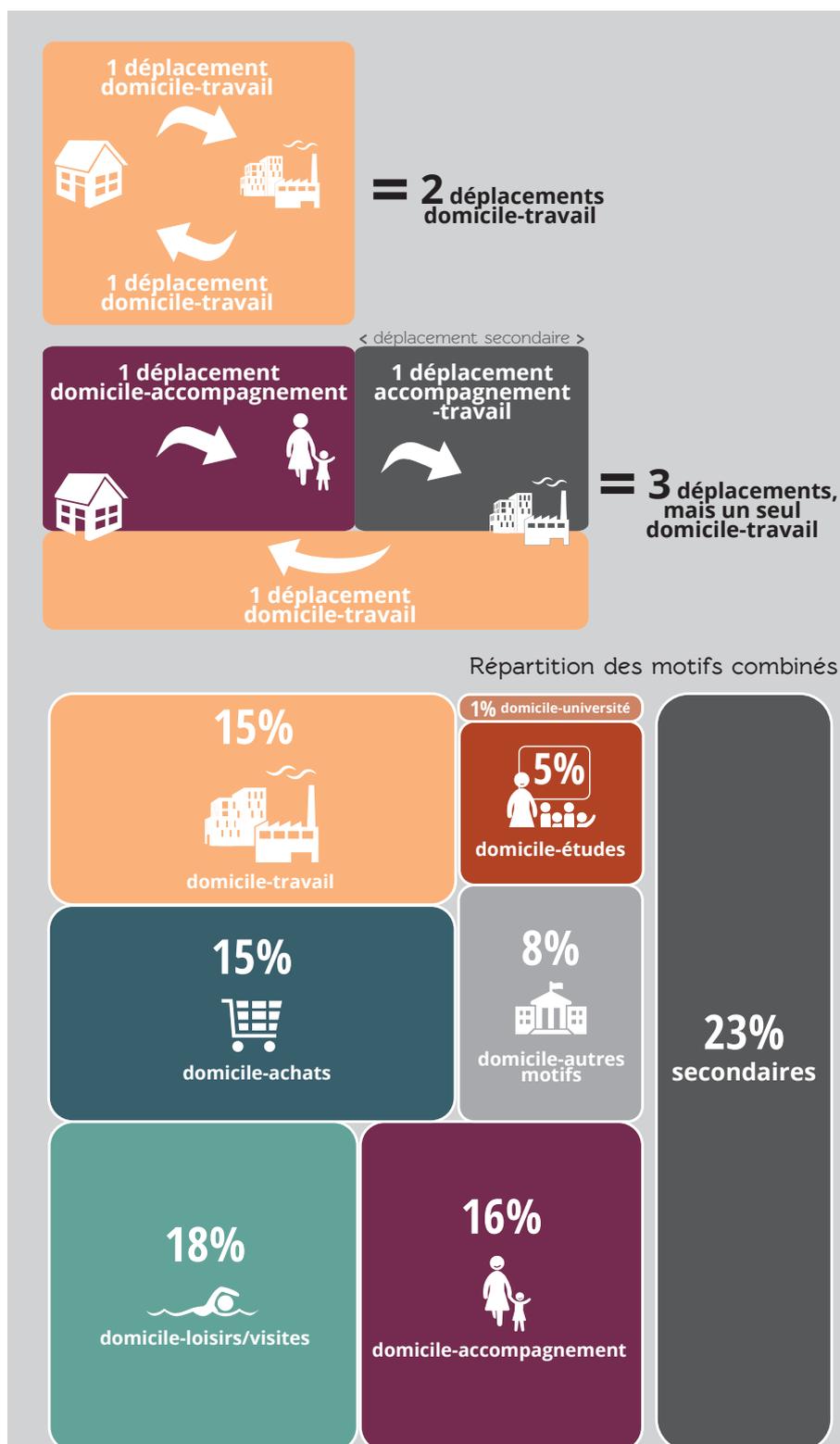
Les déplacements domicile-travail² représentent moins de 15% des motifs combinés.

Les déplacements secondaires consistent à enchaîner des déplacements sans retour au domicile. La part de ces déplacements entre deux lieux hors du domicile est de 23%, ce qui est proche de la moyenne française. Ces déplacements sont caractéristiques des territoires périurbains et ruraux où les déplacements s'effectuent en chaîne pour les rationaliser.

Toutefois, la part « limitée » des déplacements domicile-travail reste structurante pour la mobilité puisqu'il s'agit en général de trajets réalisés en heures de pointes, majoritairement en voiture et sur des distances plus grandes que les autres déplacements.

Comparaison
Autres EDVM
21% de déplacements secondaires

² Seuls les déplacements directs entre le domicile et le lieu de travail sont comptés ici. Une personne qui s'arrête pour déposer un enfant à l'école avant d'aller travailler n'est pas considérée comme faisant un trajet domicile-travail.



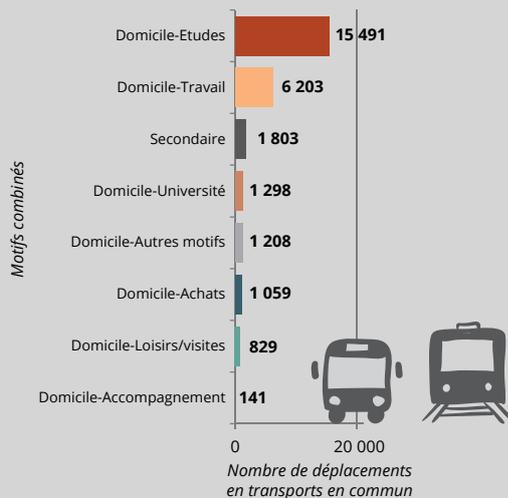
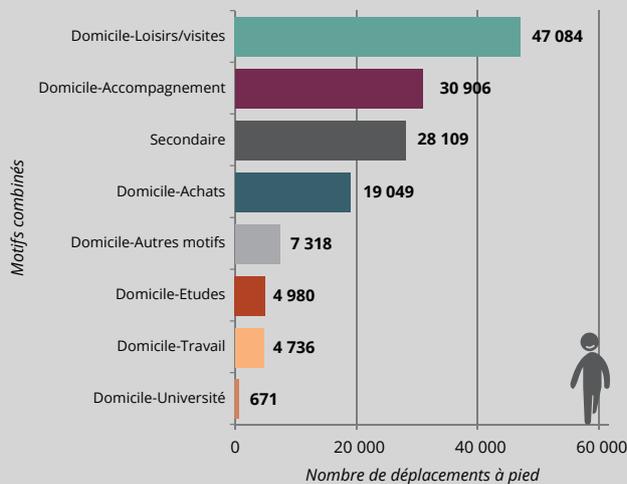
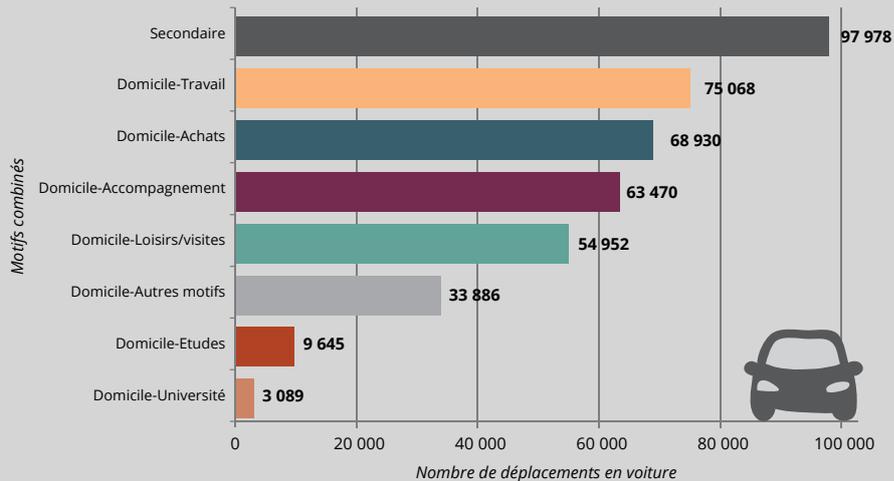
Si les volumes de déplacements sont assez proches entre certains motifs de déplacements, des différences importantes apparaissent dans l'utilisation des modes de transport.

Pour les déplacements domicile-travail la voiture domine largement (86%) car les distances sont souvent plus longues. Pour les trajets domicile-études les transports en commun sont privilégiés (plus de 50%). En ce qui concerne les achats et l'accompagnement, la voiture reste prédominante mais la marche est importante du fait qu'il s'agit de déplacements de proximité :

- l'accompagnement se fait pour 2/3 en voiture et 1/3 à pied,
- les achats pour 3/4 en voiture et 1/5 à pied.

Pour les visites et loisirs, la marche fait « presque » jeu égal avec la voiture.

Motifs combinés par modes et par volumes



Combien de temps passent-ils à se déplacer ?

Le temps réel de déplacement, voire les distances, sont difficiles à évaluer pour les motifs promenade, lèche-vitrine ou tournée professionnelle (difficulté à dissocier déplacement et activité) et pour les personnes qui sont sorties du périmètre de l'EDVM. De ce fait la méthodologie CERTU exclut habituellement toute personne ayant réalisé l'un de ces déplacements des calculs de budget-temps.



77 minutes

pour l'ensemble de la population enquêtée

77 minutes par jour sont consacrées aux déplacements

En moyenne, les habitants du territoire consacrent 77 minutes par jour aux déplacements. Ce chiffre est largement supérieur aux moyennes habituellement constatées dans d'autres enquêtes en France où il est d'environ une heure.

On constate que le budget-temps est plus important sur le nord du territoire. Cette donnée semble s'expliquer par le plus grand nombre de travailleurs transfrontaliers et leur temps de parcours plus longs pour se rendre au travail. Il démontre également le manque de fluidité des réseaux.

Ce calcul se base sur l'ensemble de la population enquêtée qui s'est déplacée et intègre même les « immobiles » dont les temps de déplacements sont nuls.

En réalisant ce même calcul uniquement sur les personnes qui se déplacent, le budget-temps s'élève à 90 minutes.

Comparaison

SCoT Sud 54
55 minutes

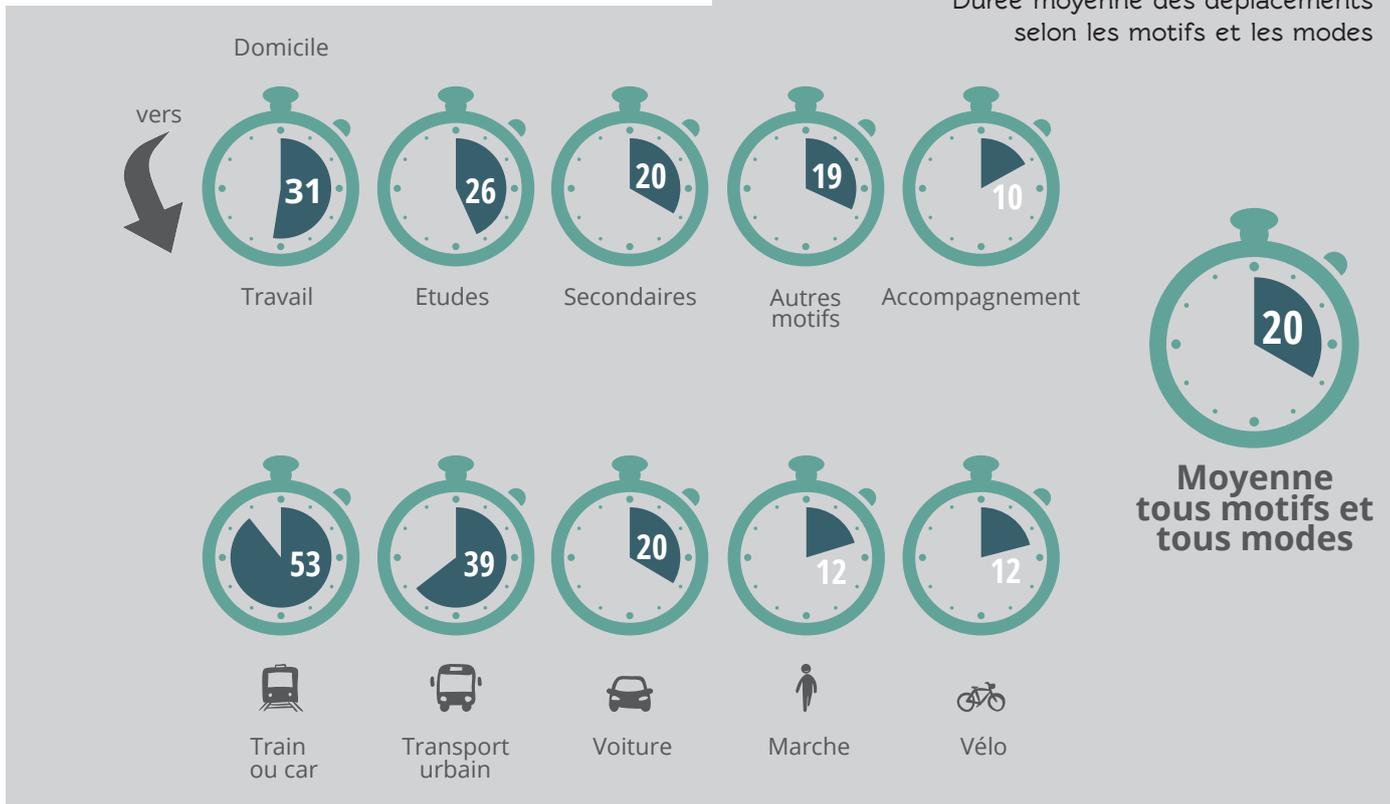
La durée moyenne d'un déplacement est de 20 minutes

Ce chiffre varie en fonction des modes et des motifs. Le travail est le motif qui occasionne les temps de déplacements les plus longs (31 minutes en moyenne). Les autres déplacements se font environ en 20 minutes exceptés ceux liés aux études (26 minutes).

Comparaison

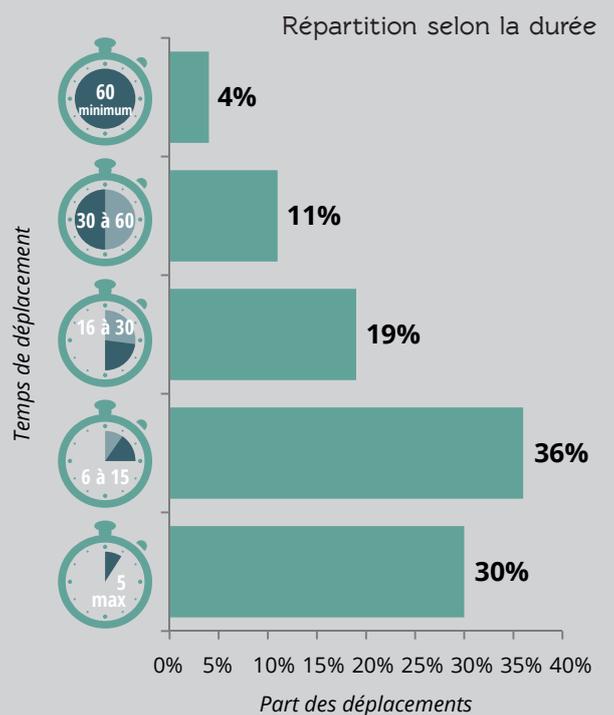
SCoT Sud 54
Domicile-travail 24 minutes

SCoT Sud 54 et SMITU
Moyenne tous motifs et tous modes 20 minutes

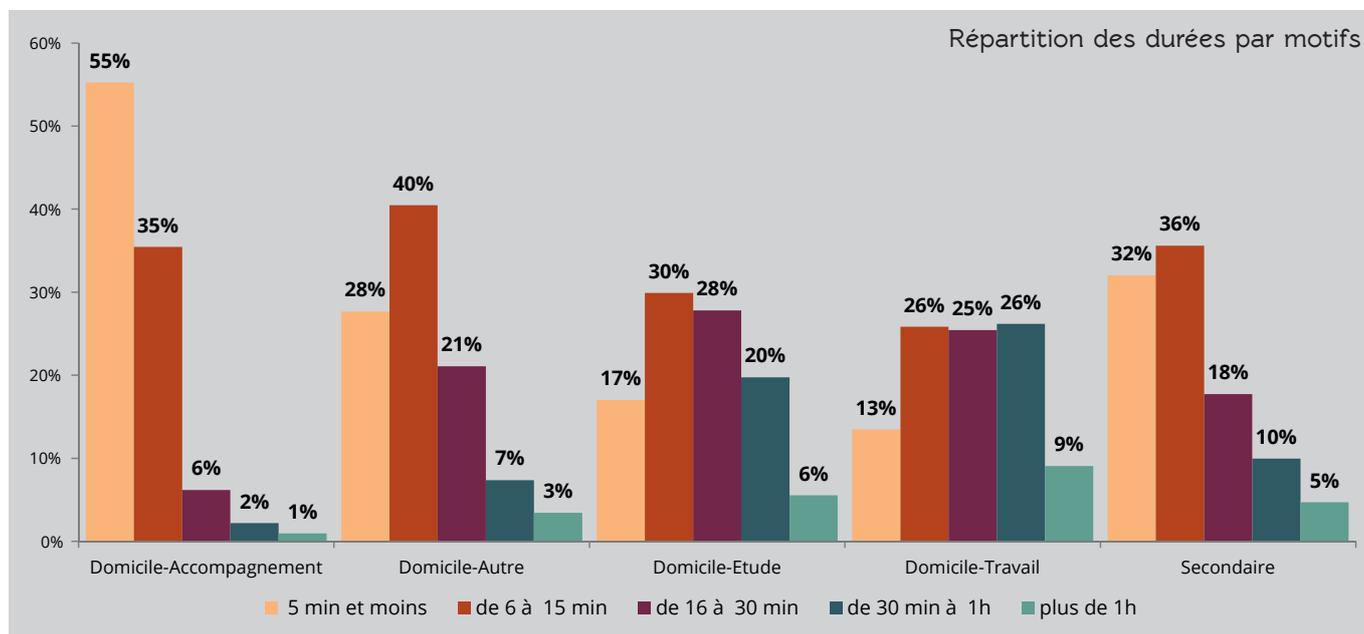


2/3 des déplacements durent moins de 15 minutes

Si dans 66% des cas les déplacements n'excèdent par un quart d'heure, ceux de plus d'une demi-heure ne représentent que 15% des déplacements.

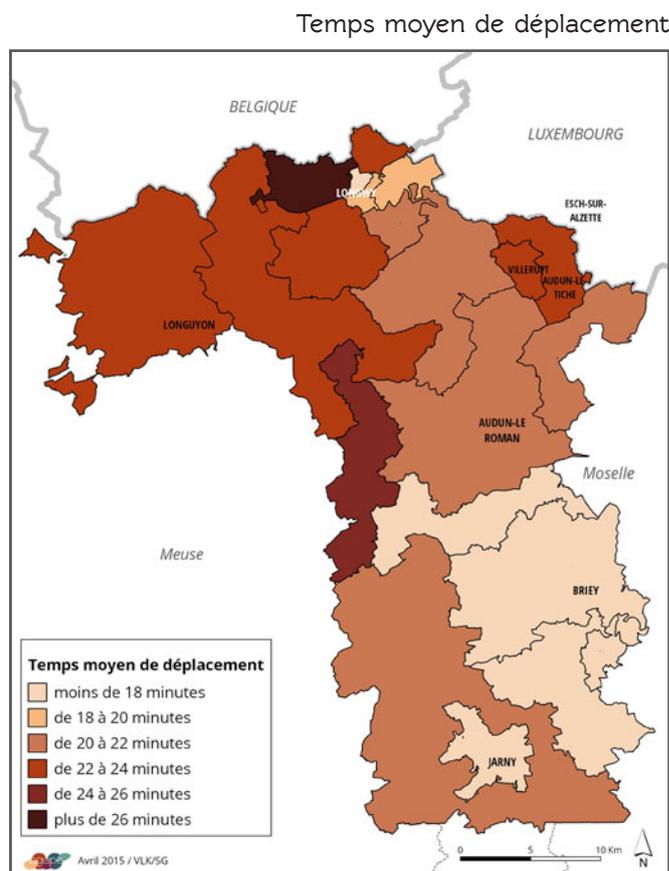


La durée de déplacement varie surtout en fonction des motifs. Plus de la moitié des déplacements pour accompagnement ont une durée inférieure à 5 minutes. En revanche, plus d'un déplacement sur trois pour motif « travail » dépassent 30 minutes.



On observe certaines différences territoriales dans les temps moyens de déplacements. Ainsi, les habitants de Gorcy ou de Cosnes-et-Romain ont des temps de déplacements en moyenne plus longs de 10 minutes que ceux de Conflans et de Jarny (26 minutes contre 16).

D'une manière générale, on observe que les temps de parcours les plus longs concernent les territoires les plus à l'Ouest, car les plus éloignés des principales zones d'emplois mosellanes et luxembourgeoises. Une distinction nord-sud s'opère aussi, avec des temps de trajet plus grands au nord en raison d'un nombre de déplacements frontaliers plus important pour les habitants de ces secteurs.



Quand se déplacent-ils ?

Des heures de pointes traditionnelles

Les deux heures de pointes « traditionnelles » se dégagent sur la journée, entre 7h et 9h et entre 16h et 18h30. On observe également des pics qui encadrent les heures de repas du midi. La pointe de fin de journée est la plus importante.

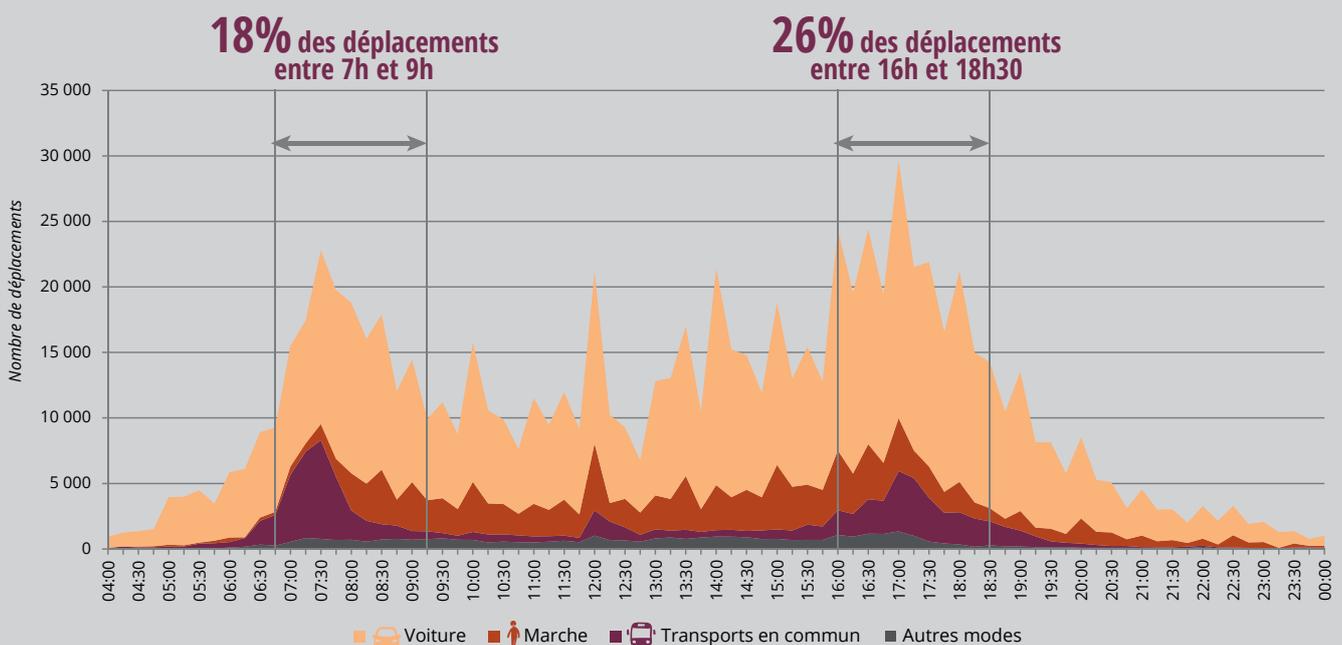
Les besoins de déplacements, sont faibles en début de matinée et en soirée puisque plus de 94% des déplacements ont lieu entre 6h30 et 19h30.

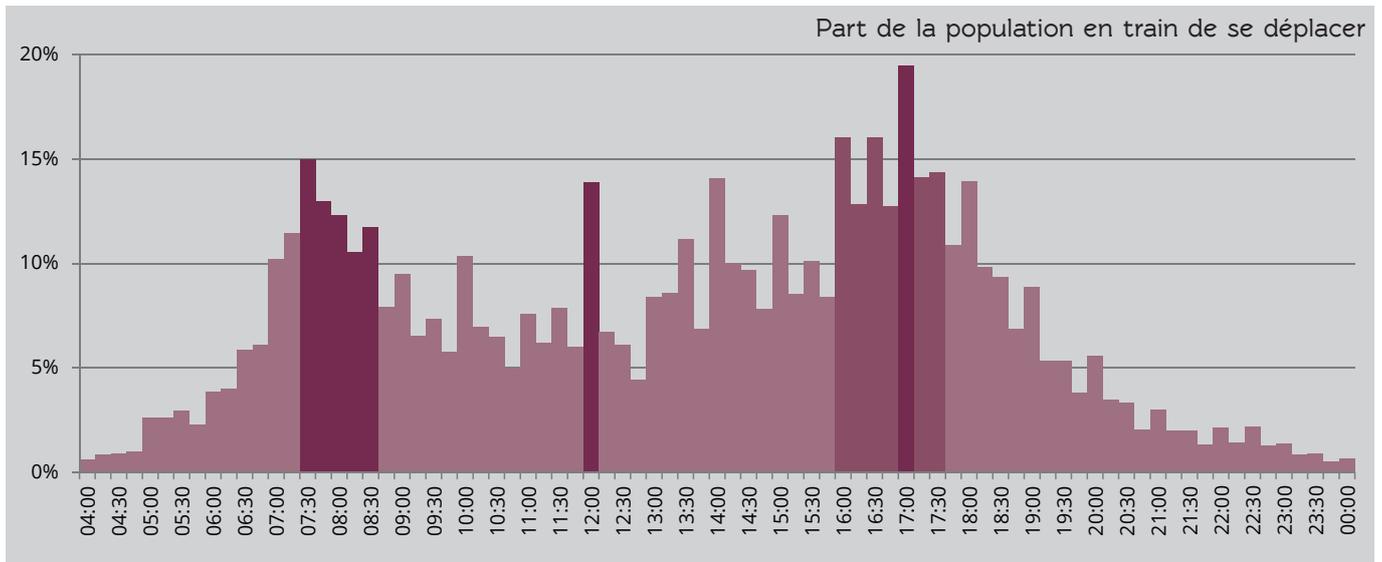
Des pointes de trafics se produisent quel que soit le mode de transport. Elles sont le symbole de l'importance des migrations pendulaires.

D'une manière générale, on constate que les pointes sont beaucoup plus marquées pour les TC. La pointe du matin est très condensée puisque près d'un tiers des déplacements effectués en TC se font entre 6h30 et 8h, alors que la pointe du soir s'étale sur une période beaucoup plus large. Près de 70% des déplacements en transports en commun sont effectués entre 6h30 et 8h30 et entre 16h et 19h.

C'est entre 17h et 17h15 que le taux de population en train de se déplacer est le plus fort (19%). La part de population en mouvement reste supérieure à 13% entre 16h et 17h45. Le matin, de 7h15 à 8h45, entre 11% et 15% de la population sont en train de se déplacer. Le midi, la pointe ne dure qu'un quart d'heure, entre midi et 12h15 avec 14% des personnes en mouvement.

Rythme des déplacements par modes



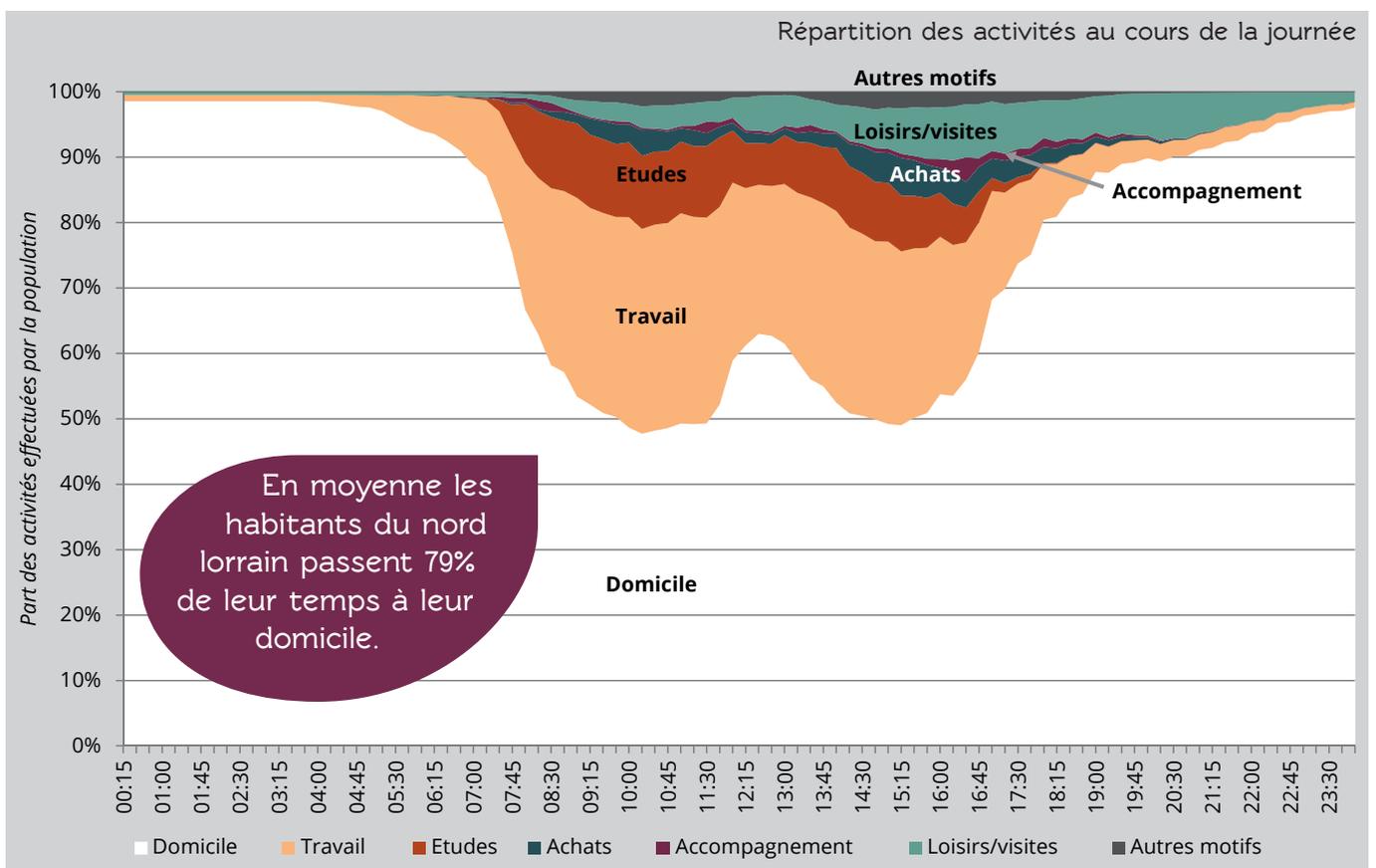


Les heures de pointes sont essentiellement la conséquence des activités à horaires fixes comme le travail ou les études. Seuls les déplacements pour motifs « loisirs/visites » ne sont pas concernés par le phénomène d'heure de pointe.

Dans le détail, on constate que selon les heures de la journée, la part de chaque activité varie fortement. Ainsi, la part du travail est la plus forte entre 8h45 et midi (supérieure à 25% des motifs) et celle des études entre 8h30 et midi (de 10% à 11%). Les achats

se concentrent surtout entre 15h et 16h, moment de la journée où ils occupent 5% de la population. Les visites et loisirs se font davantage entre 12h15 et 13h puis entre 14h15 et 22h où plus de 5% des personnes sont concernées.

On constate qu'à aucun moment de la journée, la population présente à son domicile n'est inférieure à 43% (entre 15h et 15h15). En revanche, entre 21h15 et 6h30, le taux de présence au domicile est supérieur à 90%.

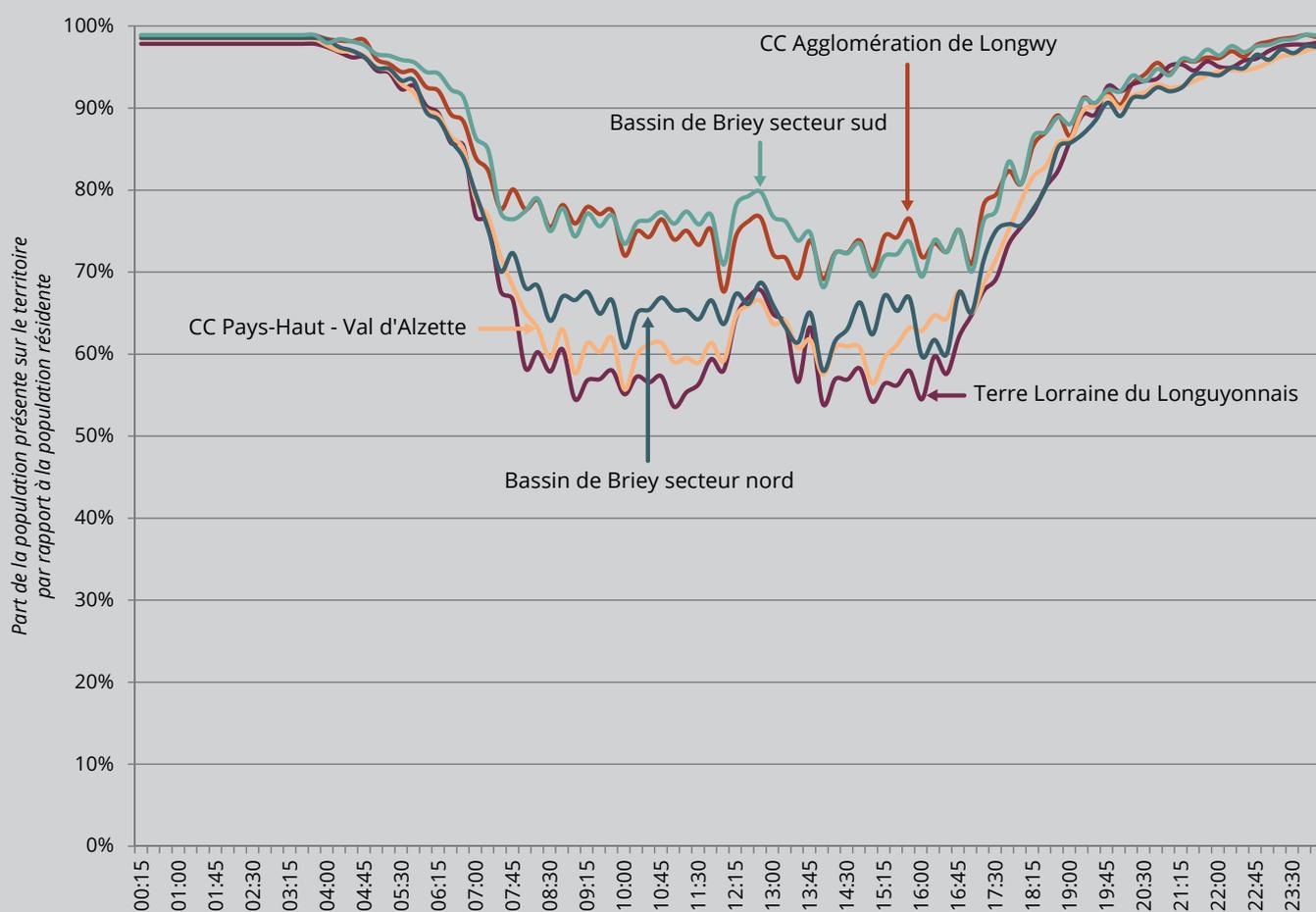


L'ensemble du territoire se vide au cours de la journée

La population présente sur le territoire varie au fil de la journée. On voit que quel que soit le secteur géographique, le nombre d'entrées est inférieur à celui des sorties. Ainsi, l'ensemble de la Lorraine Nord se vide au cours de la journée. Ce phénomène est très marqué sur la T2L, la CCPHVA et le nord du Bassin de Briey.

Les territoires les plus urbanisés sont ceux qui se vident le moins, à l'exception de la CCPHVA sur laquelle le fait transfrontalier occasionne un nombre de sorties du territoire important au cours de la journée.

Rythme de vie des territoires



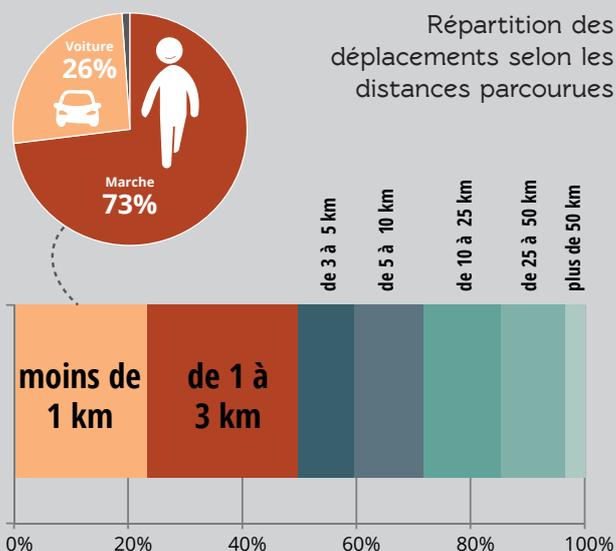
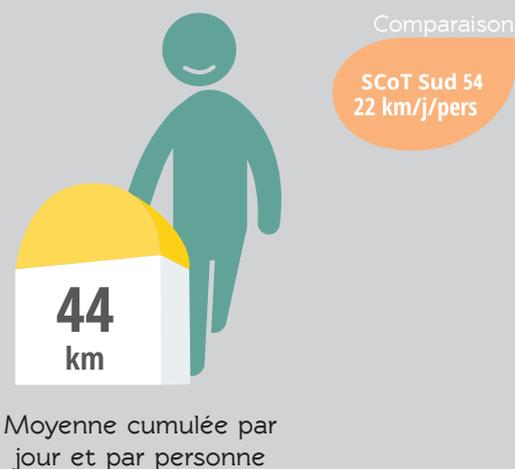
Sur quelle distance se déplacent-ils ?

44 km par jour et par personne

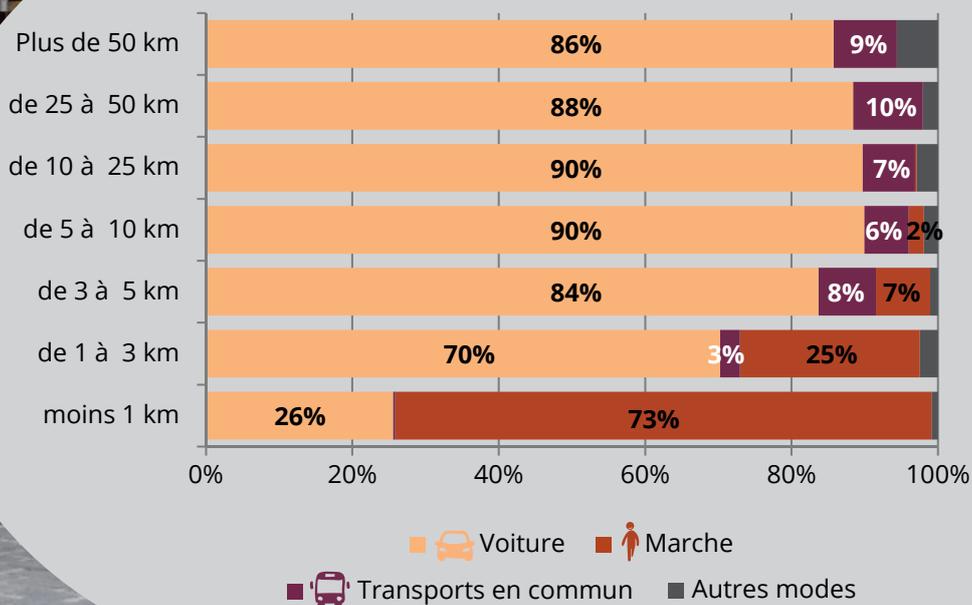
La population enquêtée parcourt chaque jour un total de 6,5 millions de km, soit une distance moyenne cumulée sur une journée d'environ 44 km par personne, ce qui représente plus du double des distances constatées dans les enquêtes sur d'autres territoires.

50% des déplacements font moins de 3 km

La moitié des déplacements font moins de 3 km. Un quart font même moins d'un kilomètre. Parmi ces déplacements de faible portée, une forte proportion est mécanisée. En effet, si 73% des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied, 26% le sont tout de même en voiture.



Modes de déplacements selon la distance

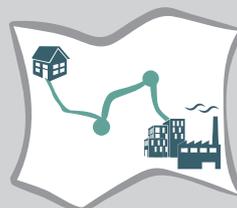


23 km pour aller travailler

La distance moyenne d'un déplacement est de 11 km par personne. Ces distances sont plus élevées sur l'ouest du territoire notamment en raison de l'attractivité de la Moselle et du Luxembourg qui oblige les habitants à parcourir de plus grandes distances pour aller travailler.

Le travail est le motif pour lequel les distances parcourues sont les plus grandes (23 km en moyenne par déplacement). Les autres déplacements se font sur des distances plus courtes, donc sur une aire géographique plus proche du domicile.

Moyenne d'un déplacement



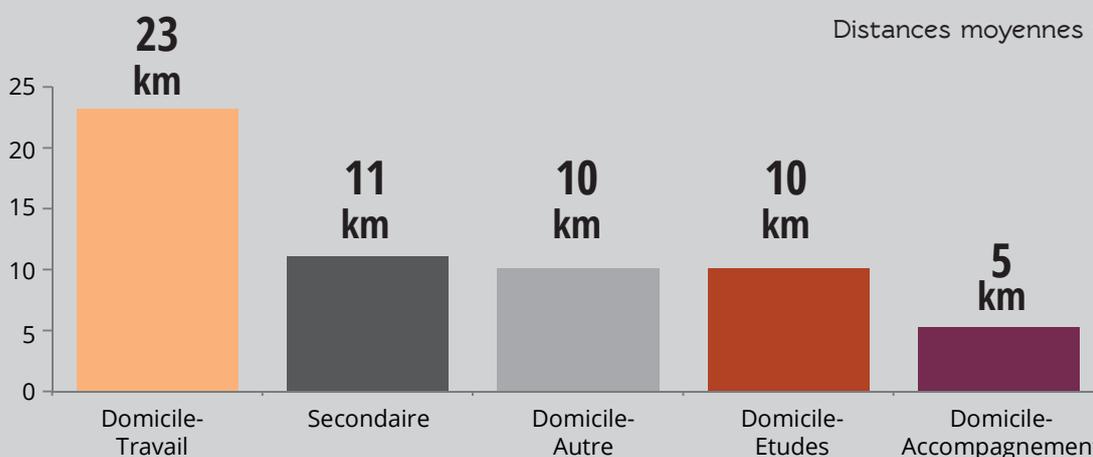
23 km

Moyenne d'un déplacement lié au travail

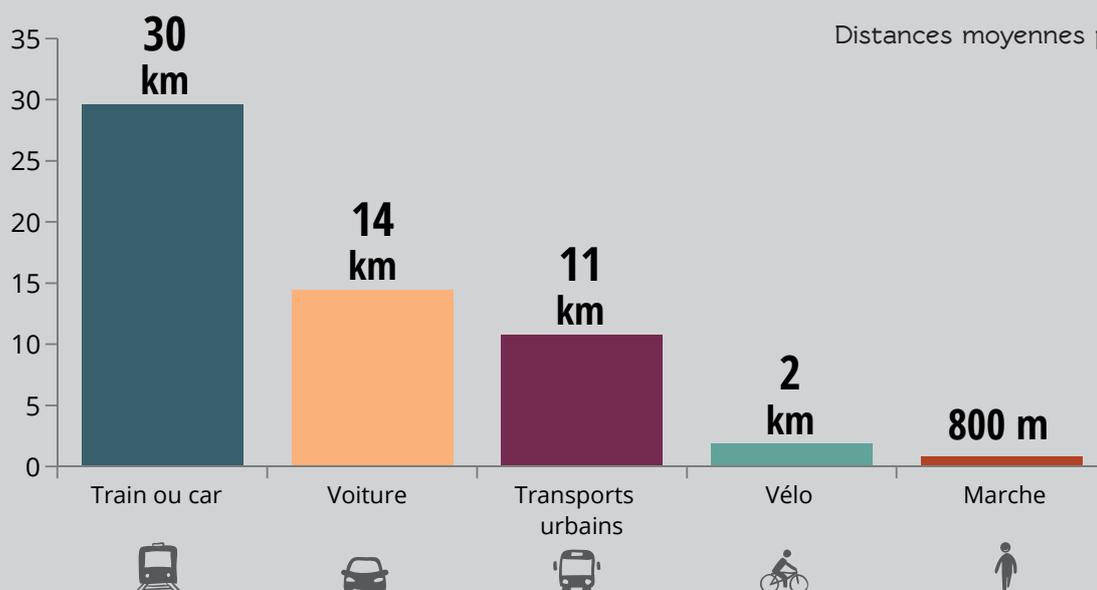
Comparaison

SCoT Sud 54
6 km
12 km (dom.-trav.)

Distances moyennes par motifs



Distances moyennes par modes



Où vont-ils ?

Des flux d'échanges et externes très nombreux

Sur les 587 000 déplacements réalisés chaque jour par les habitants :

- 71% sont des déplacements internes,
- 22% des déplacements d'échanges,
- 7% des déplacements intégralement réalisés en dehors du territoire.

Ces chiffres dénotent un assez fort degré de dépendance du territoire qui ne parvient pas à satisfaire les besoins de ses habitants.

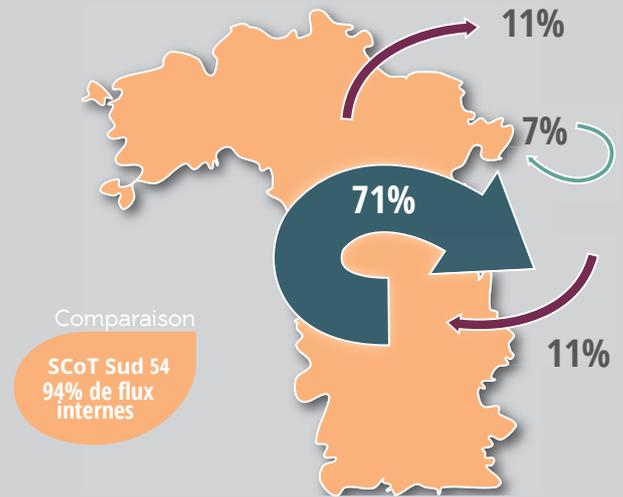
Des flux assez cloisonnés entre le nord et le sud

Les flux internes au territoire d'étude s'organisent essentiellement au sud autour des Communautés de Communes du Pays de Briey, du Jarnisy et de la Vallée de l'Orne, et au nord autour de celle de l'Agglomération de Longwy. Si les liens entre « l'extrême nord » et « l'extrême sud » apparaissent comme assez faibles, on note tout de même des liens intermédiaires assez significatifs entre la CCPA et la CCPHVA, par exemple, ou encore entre l'EPCI BL et la CCPB.

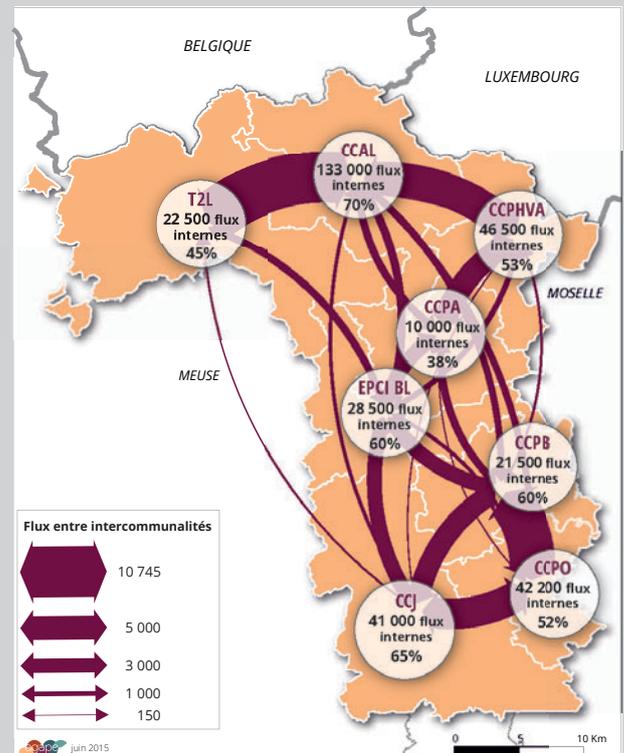
Une forte attractivité du Luxembourg et des agglomérations thionvilloise et messine

Plus de 50% des flux sortants partent vers l'étranger. Ainsi, le Luxembourg est la première destination, juste devant le reste de la Moselle. Les relations avec le reste de la Meurthe-et-Moselle sont très faibles.

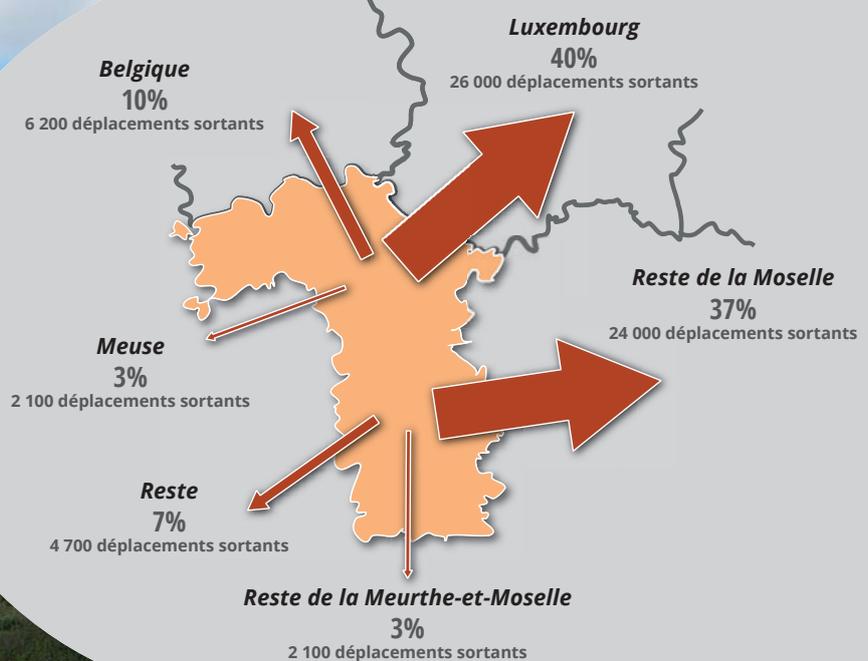
Répartition des flux d'échanges



Répartition des flux internes et entre intercommunalités



Répartition des flux sortants



Habitudes d'utilisation des différents modes de transport

Les usagers et usages de la voiture

© J.L. Sachet - Mont-Saint-Martin

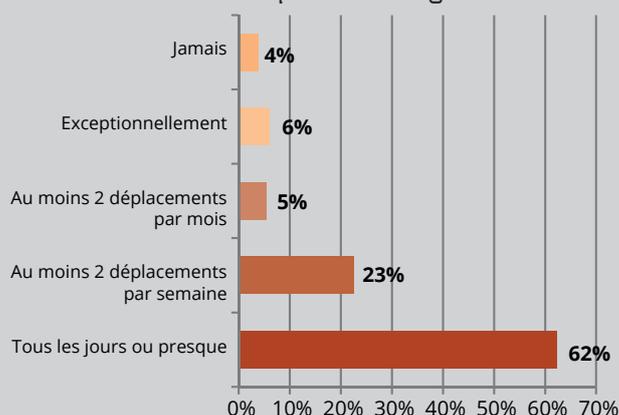


407 000 déplacements sont effectués, chaque jour, en **voiture** par les habitants du territoire, soit environ **69%** des déplacements totaux

94 900 usagers quotidiens de la voiture, soit 62% des 11 ans et plus

62% des personnes interrogées utilisent la voiture tous les jours de la semaine (comme conducteur et/ou passager) et 85% y ont recours plusieurs fois par semaine.

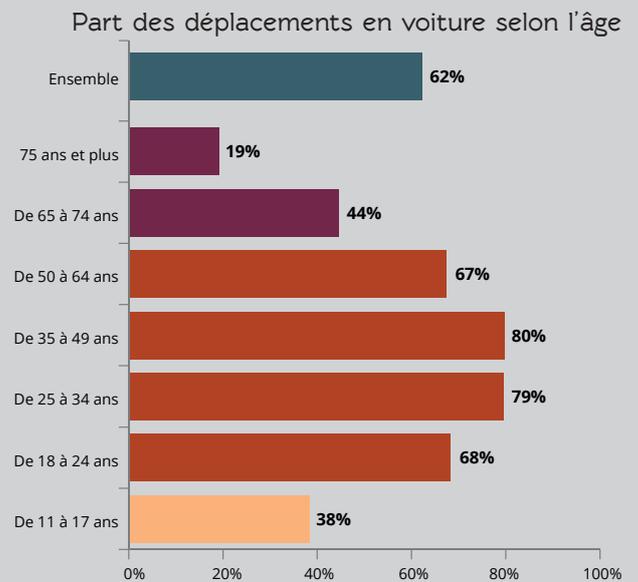
Fréquence d'usage de la voiture



Près de 80% des déplacements des 25-49 ans se font en voiture

Les personnes âgées de 18 à 64 ans sont celles qui utilisent le plus la voiture dans leurs déplacements quotidiens. Mais c'est entre 25 et 49 ans que l'on recense le plus fort recours à la voiture.

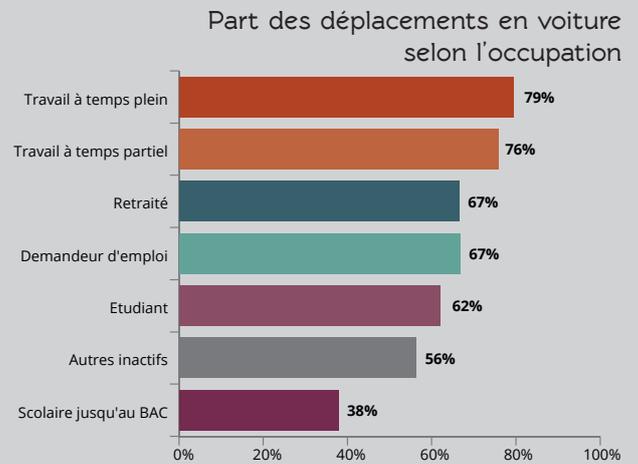
On remarque également que les 11-17 ans, bien que n'ayant pas le permis effectuent tout de même 38% de leurs déplacements en voiture.



Plus de 75% des déplacements des actifs sont réalisés en voiture

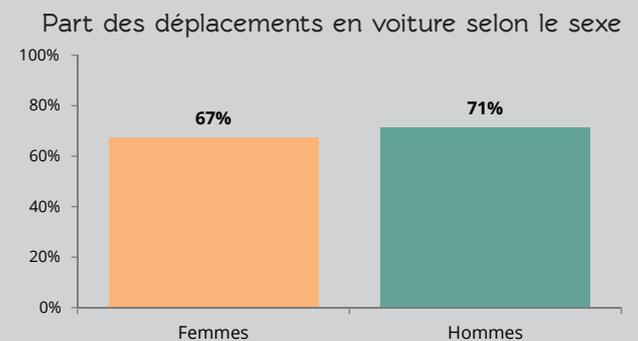
L'ensemble des travailleurs à temps plein et à temps partiel réalise près de 240 000 déplacements en voiture, soit 59% de l'ensemble des déplacements en voiture.

Plus de deux déplacements sur trois effectués par des retraités ou des demandeurs d'emploi sont effectués en voiture. Seuls les scolaires font moins de la moitié de leurs déplacements en voiture.



Des différences hommes/femmes peu marquées

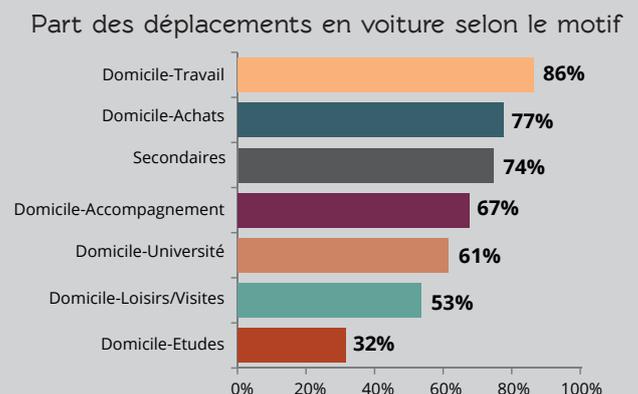
On constate peu de différence hommes/femmes même si les hommes effectuent une plus forte part de leurs déplacements en voiture (71% des déplacements contre 67% pour les femmes).



Moins d'un déplacement sur cinq en voiture est lié au travail

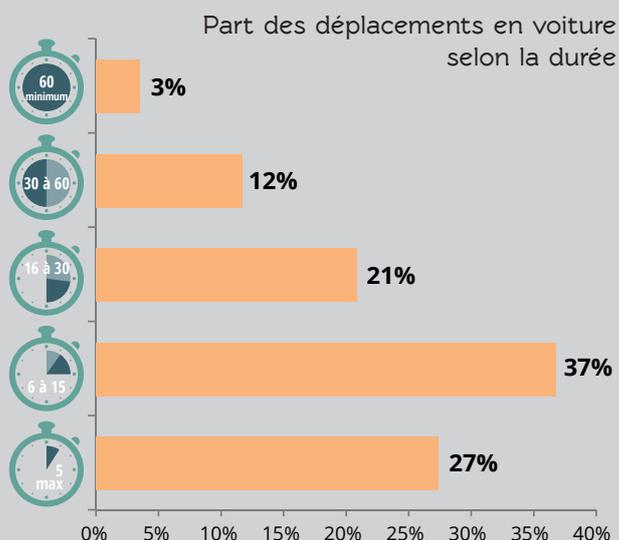
On voit clairement que la voiture est utilisée pour tous les motifs de déplacements, contrairement aux transports en commun par exemple. Hormis pour les « études », la part de la voiture dépasse les 50% quels que soient les motifs de déplacements.

La part des déplacements réalisés en voiture se monte même à plus de 85% pour le motif « travail ».



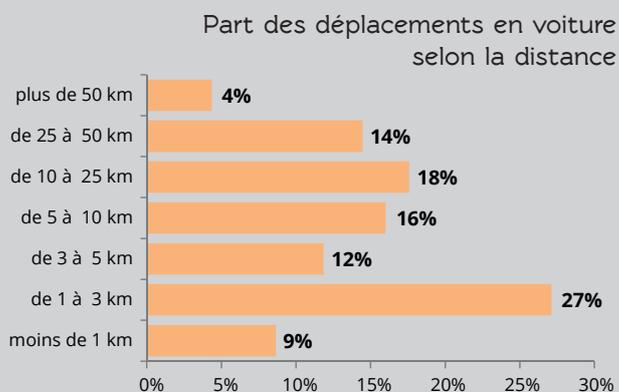
27% des déplacements en voiture durent moins de 5 minutes

Les temps de déplacement en voiture sont finalement assez courts puisque près de 2/3 d'entre eux ont une durée inférieure à 15 minutes.



36% des déplacements en voiture se font sur des distances inférieures à 3 km

Une majorité des déplacements effectués en voiture sont réalisés pour des trajets qui ont une portée d'environ 3 km.



1,5 personne par voiture

Le taux d'occupation des voitures tous motifs confondus est de 1,5. Mais ce taux varie en fonction des motifs. Le travail est notamment une activité pour laquelle le partage du véhicule est assez rare (1,18)

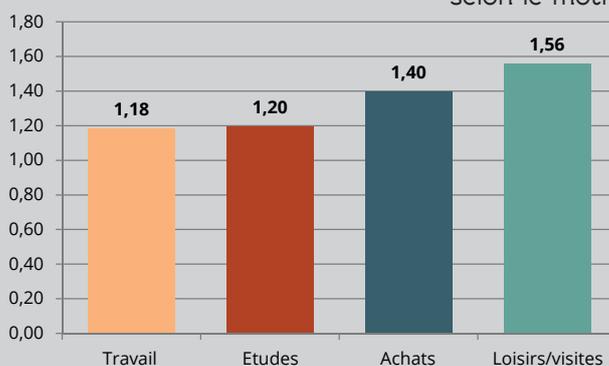
1,5 personnes par voiture



Comparaison

Autres EDVM
1,4 personnes par voiture

Taux moyen d'occupation des voitures selon le motif

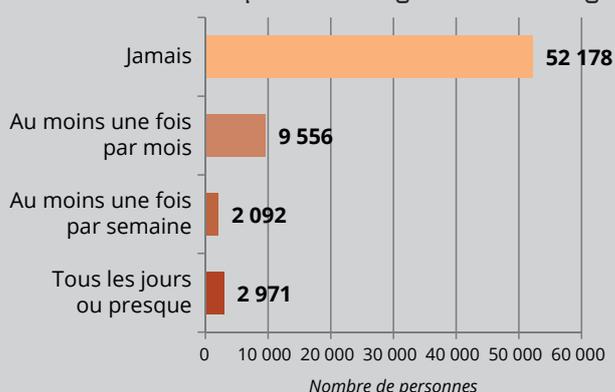


Un faible recours au covoiturage³

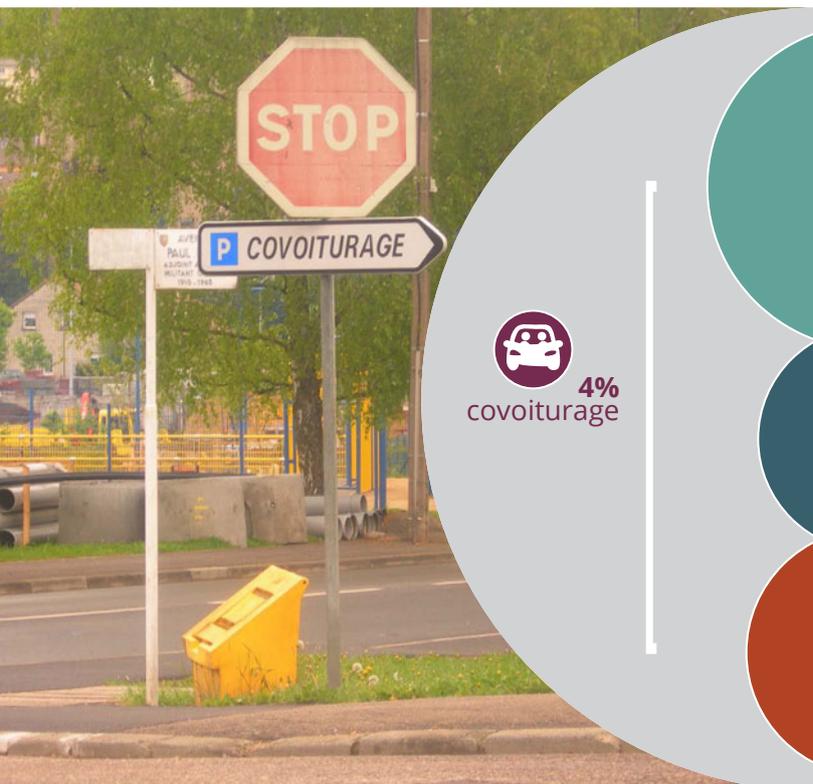
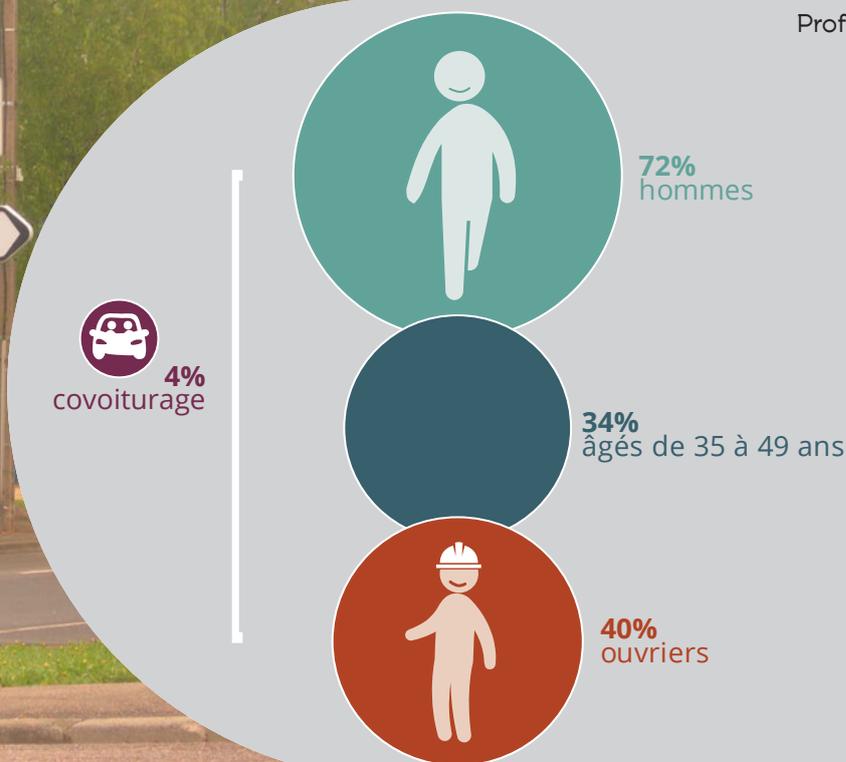
Moins de 3 000 personnes pratiquent quotidiennement le covoiturage

Le covoiturage quotidien est très minoritaire puisqu'il ne concerne que 2 970 personnes, soit 4% des actifs ou étudiants de plus de 18 ans. 78% des habitants, répondant à ces critères ne pratiquent jamais le covoiturage.

Fréquence d'usage du covoiturage



Profil des covoitureurs

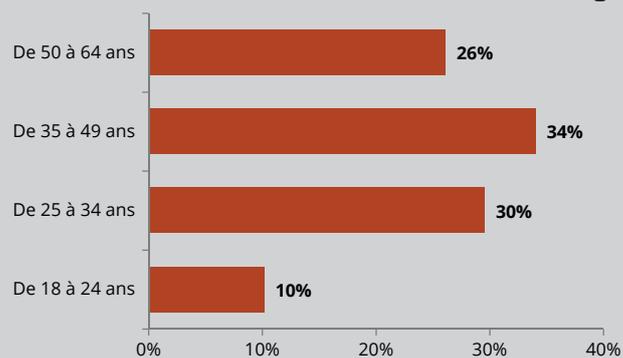


Le covoitureur « type » est un ouvrier de 35 à 49 ans

72% des usagers quotidiens du covoiturage sont des hommes.

On ne constate que très peu de différence du recours au covoiturage par rapport à l'âge. En revanche, parmi les actifs et étudiants de plus de 18 ans, proportionnellement, les 35-49 ans sont ceux qui ont le plus recours à ce mode de transport, 34% des covoitureurs quotidiens appartenant à cette tranche d'âge.

Part des covoitureurs selon l'âge



³ Ne sont pris en compte que les actifs, personnes en formation, étudiants et scolaires de plus de 18 ans.

Une majorité d'ouvriers parmi les covoitureurs

La population enquêtée fait apparaître 23% d'ouvriers. Cette catégorie socio-professionnelle est sur-représentée dans le covoiturage, puisque à elle seule elle représente 40% des usagers quotidiens.

L'EDVM ne permet malheureusement pas d'établir un lien direct avec les revenus de la population, mais il est fort possible que ce paramètre soit l'une des explications.

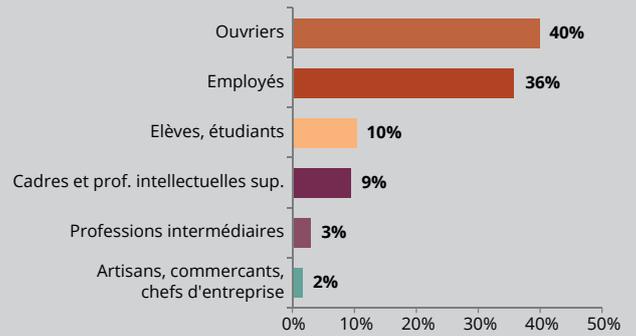
Peu de différences territoriales

On constate assez peu de différences territoriales dans la part des actifs et étudiants qui pratiquent le covoiturage. Cependant, c'est dans le secteur de Conflans et de Jarny que la pratique est la plus répandue (11% des personnes pratiquent le covoiturage tous les jours ou presque), alors que la pratique est nulle sur Homécourt et Auboué.

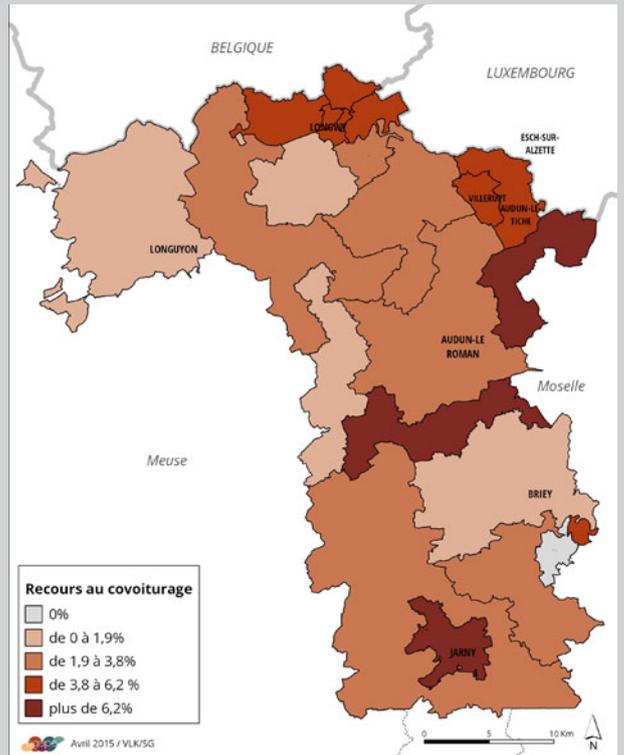
Des destinations de covoiturage très diffuses

Sans réelle surprise, les lieux vers lesquels se pratique le covoiturage sont très diffus. Ils sont le reflet des communes qui concentrent le plus d'emploi.

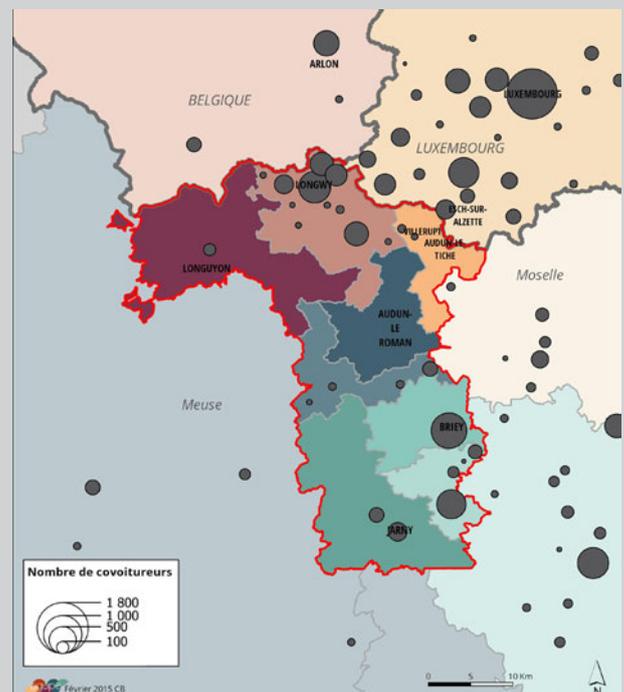
Part des covoitureurs selon les catégories socio-professionnelles



Recours au covoiturage



Lieux de travail ou d'études des covoitureurs



Les usagers des transports en commun



28 000 déplacements
sont effectués, chaque jour, en
transports en commun par les
habitants du territoire,
soit un peu moins de **5%** des déplacements
totaux

15 950 usagers quotidiens des TC, soit 10% des 11 ans et plus

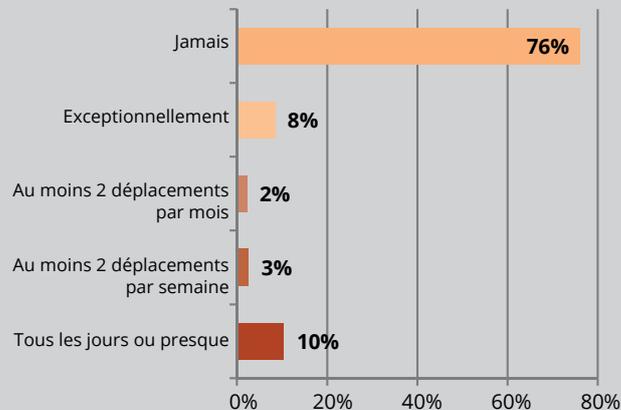
Seuls 10% des habitants utilisent quotidiennement les TC. Mais parmi les usagers, l'âge a une grande importance puisque 62% des 11-17 ans les utilisent quotidiennement.

A contrario, au-delà de 25 ans, plus de 80% des personnes interrogées n'utilisent jamais ce mode de transport.

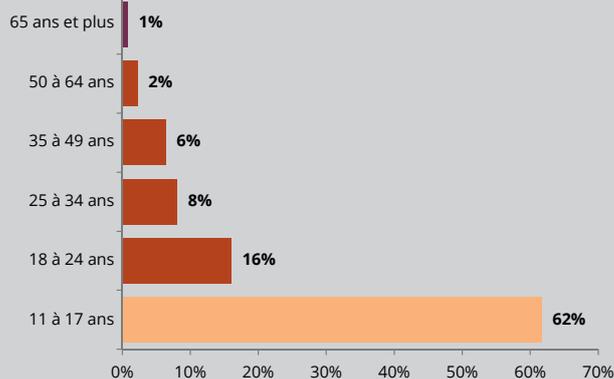
50% des usagers
réguliers des TC sont
des scolaires

Les possesseurs du permis de conduire ne sont que 4% à utiliser quotidiennement les TC, alors qu'un tiers de ceux qui ne l'ont pas les empruntent tous les jours.

Fréquence d'usage des transports en commun

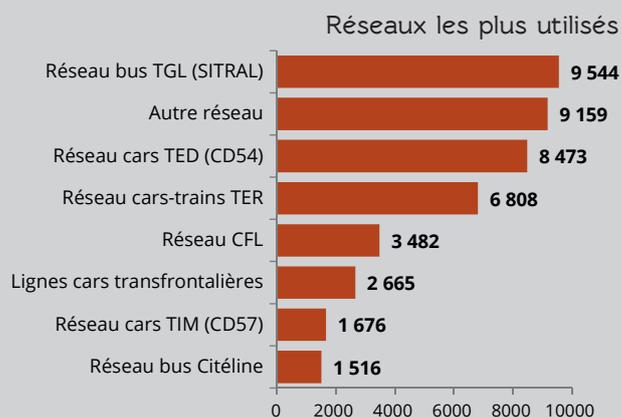


Part des déplacements selon l'âge



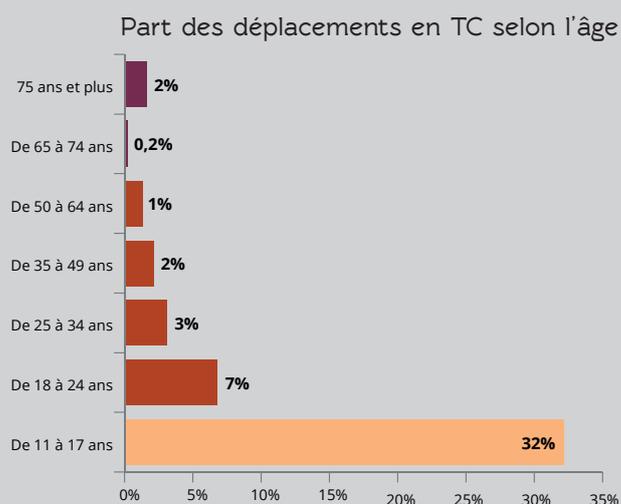
Une forte utilisation des réseaux de transport en commun en dehors du territoire

Parmi les réseaux de TC les plus souvent utilisés, le réseau de l'Agglomération du Grand Longwy est le plus cité (par 9 500 personnes), mais sont suivis de près dans le classement par les autres réseaux hors territoire (Luxembourg-Ville, Metz...) et les transports départementaux.



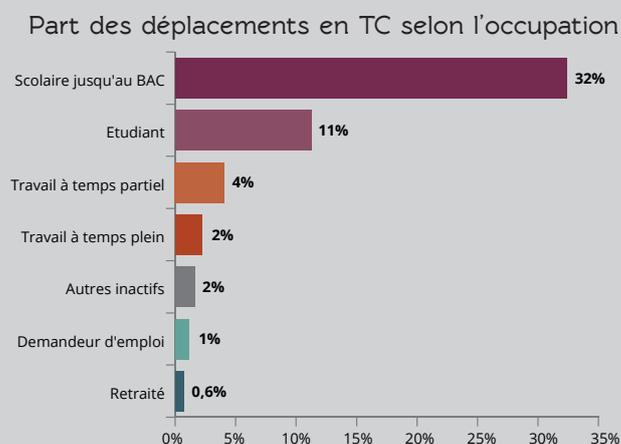
Les moins de 18 ans effectuent 1 déplacement sur 3 en TC

Si 1/3 des déplacements des mineurs de plus de 11 ans se font en TC, au-delà de 25 ans la part modale des TC chute très fortement et c'est moins de 3% des déplacements qui se font avec ce mode de transport.



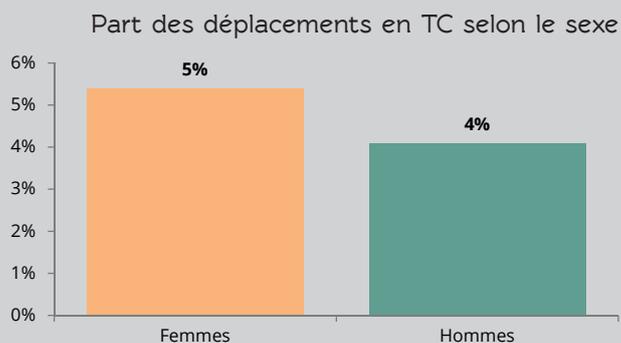
Moins de 3% des déplacements des actifs sont réalisés en TC

Sur les 28 000 déplacements effectués quotidiennement en TC, 3% sont réalisés par des actifs, 11% par des étudiants et 32% par des scolaires.



Des différences homme/femme minimales

On constate très peu de différences homme/femme. Ces dernières réalisent 16 600 déplacements en TC par jour contre 11 400 pour les hommes.



60% des déplacements en TC sont liés aux études

50% des déplacements pour les motifs « études » sont réalisés en transports en commun et un peu plus 25% pour le motif « université ». La surreprésentation des scolaires s'explique à la fois par la gratuité des transports scolaires et par l'absence d'autonomie de cette population.

En dehors de ces motifs liés à la scolarité, les transports en commun sont quasi absents.

La très grande majorité des déplacements en transports en commun est donc liée à des horaires fixes le matin et le soir, et à des motifs contraints.

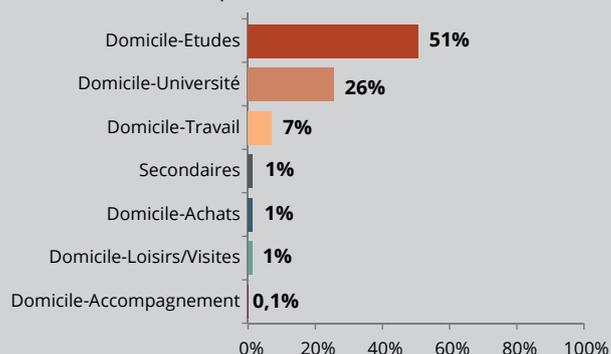
25% des déplacements en TC durent plus d'une heure

Les déplacements en TC se font très majoritairement sur une longue durée. 55% des déplacements dépassent 30 minutes.

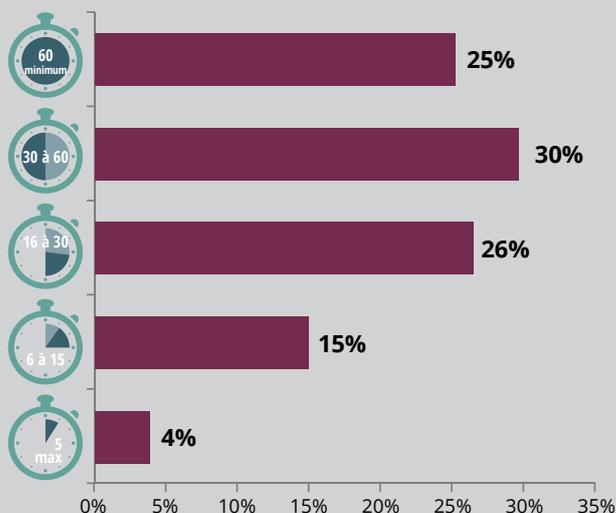
1 déplacement sur 2 en TC se fait sur une distance supérieure à 10 km

Les déplacements en TC se font sur des distances relativement longues puisque 30% se font sur des distances supérieures à 25 km.

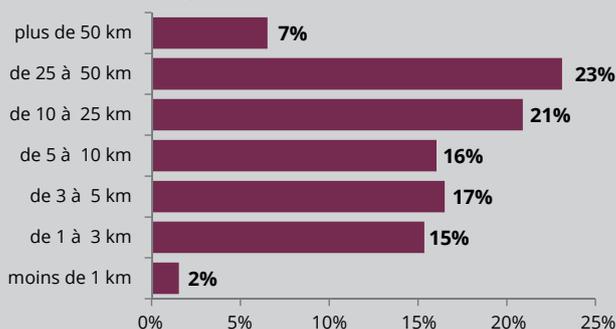
Part des déplacements en TC selon le motif



Part des déplacements en TC selon la durée



Part des déplacements en TC selon la distance

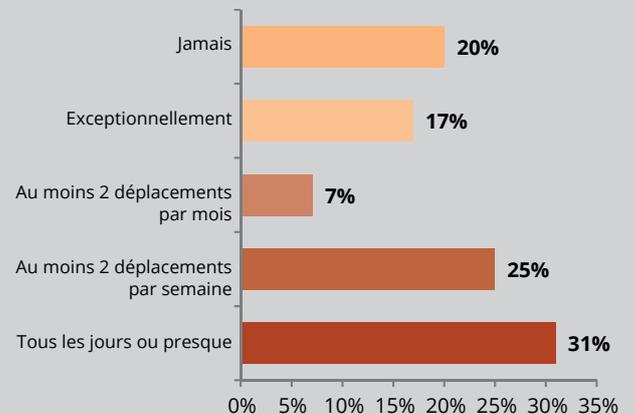


L'usage de la marche



140 200 déplacements
sont effectués, chaque jour, à pied par les
habitants du territoire,
soit environ **24%** des déplacements totaux

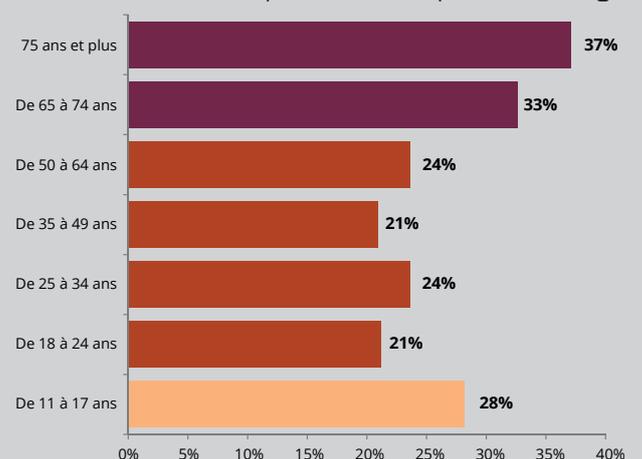
Fréquence d'usage de la marche



Plus d'un déplacement sur cinq réalisé à pied quel que soit l'âge

La pratique de la marche est assez importante quel que soit l'âge. On constate tout de même que sa pratique est particulièrement forte chez les mineurs (28%) et les personnes de plus de 65 ans (plus de 33%). Cette caractéristique peut en partie s'expliquer par le manque d'autonomie de ces tranches d'âge et par des déplacements de proximité plus nombreux.

Part des déplacements à pied selon l'âge



Plus d'un déplacement sur trois des inactifs sont réalisés à pied

Les actifs sont ceux qui réalisent le moins de déplacements à pied (moins de 20% de leurs déplacements). En revanche, plus d'un tiers des déplacements des demandeurs d'emplois, retraités et autres inactifs sont faits à pied.

Les femmes marchent plus que les hommes

82 100 déplacements sont réalisés par des femmes et 60 700 par des hommes.

1 déplacement sur 3 à pied est lié à des visites ou des loisirs

La marche est fortement liée aux motifs « loisirs/visites », ainsi qu'à « l'accompagnement ». Respectivement 46% et 33% des déplacements pour ces deux motifs sont réalisés à pied.

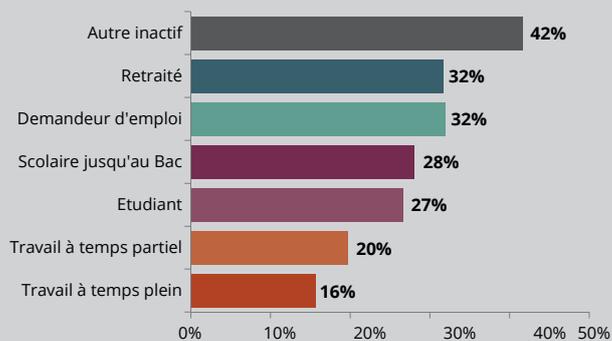
Près de la moitié des déplacements à pied durent moins de 5 minutes

La portée des déplacements à pied étant assez courte, près de la moitié des déplacements durent moins de 5 minutes et moins d'un déplacement sur cinq dépasse le quart d'heure.

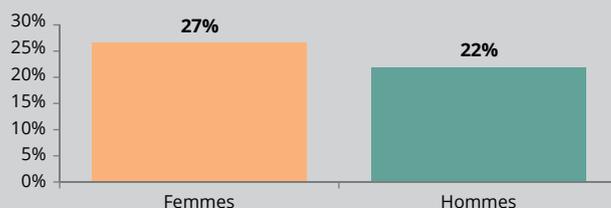
70% des déplacements à pied font moins d'un kilomètre

La quasi-totalité des déplacements à pied se font sur des distances inférieures à 3 km et 70% n'excèdent même pas 1 km.

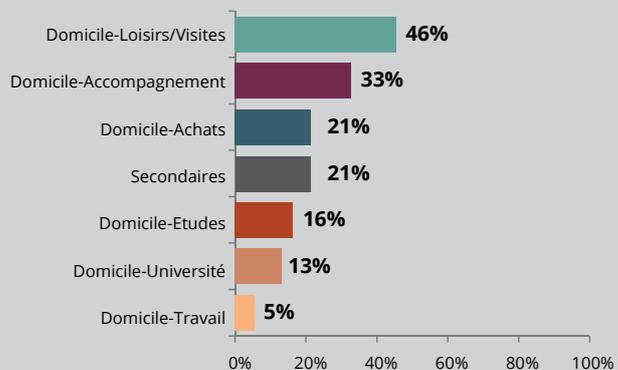
Part des déplacements à pied selon l'occupation



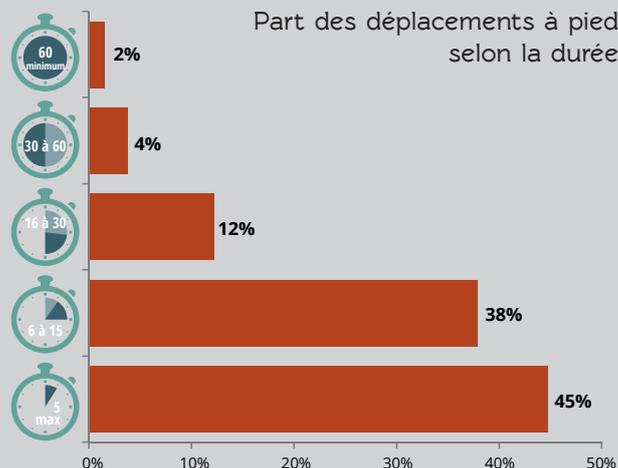
Part des déplacements à pied selon le sexe



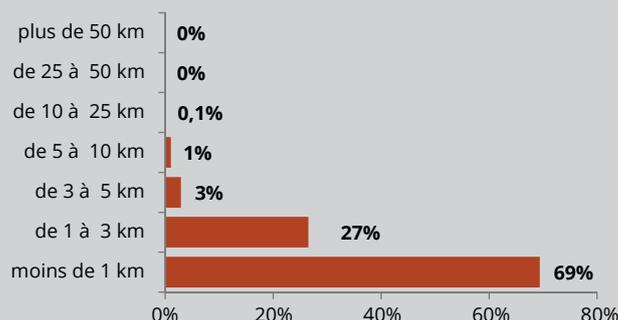
Part des déplacements à pied selon le motif



Part des déplacements à pied selon la durée



Part des déplacements à pied selon la distance



Périmètre EDVM

Périmètre EDVM - SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan et Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette

587 108 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

3,8 déplacements / jour / personne

13,8% d'immobiles

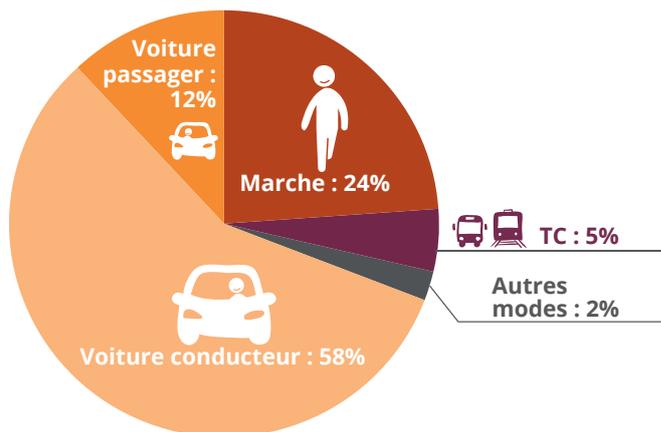
budget
distance

44
km/jour

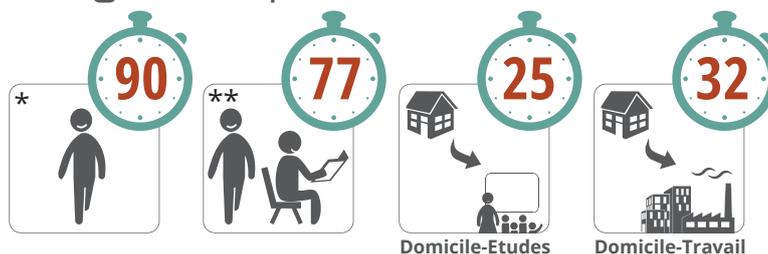
portrait du territoire

Population (INSEE)	Population enquêtée	Nombre de ménages enquêtés	Taille des ménages	Actifs travaillant dans l'EDVM	Véhicules par ménage (EDVM)
182 120	3 558	3 065	2,2 personnes	35,6%	1,4

modes de transport



budget temps (en minutes)

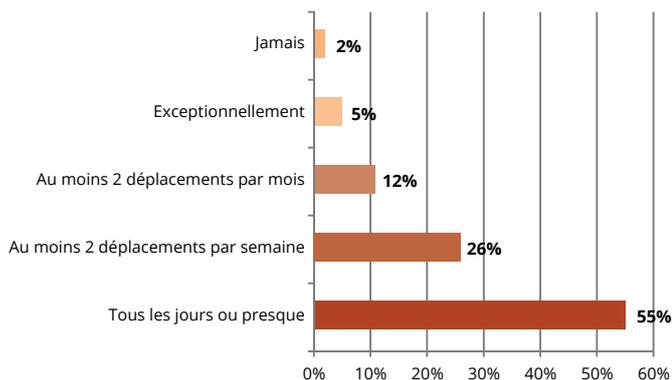


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

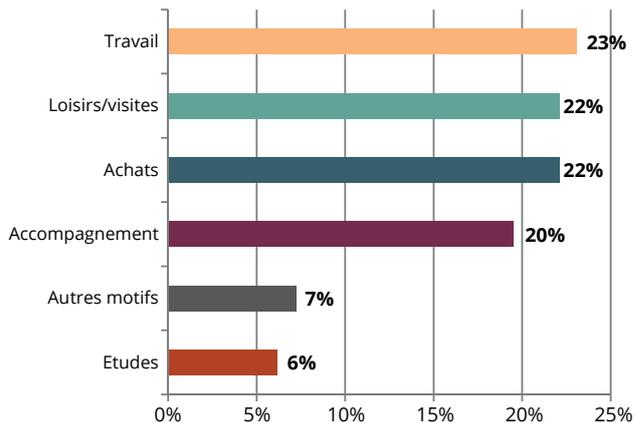
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



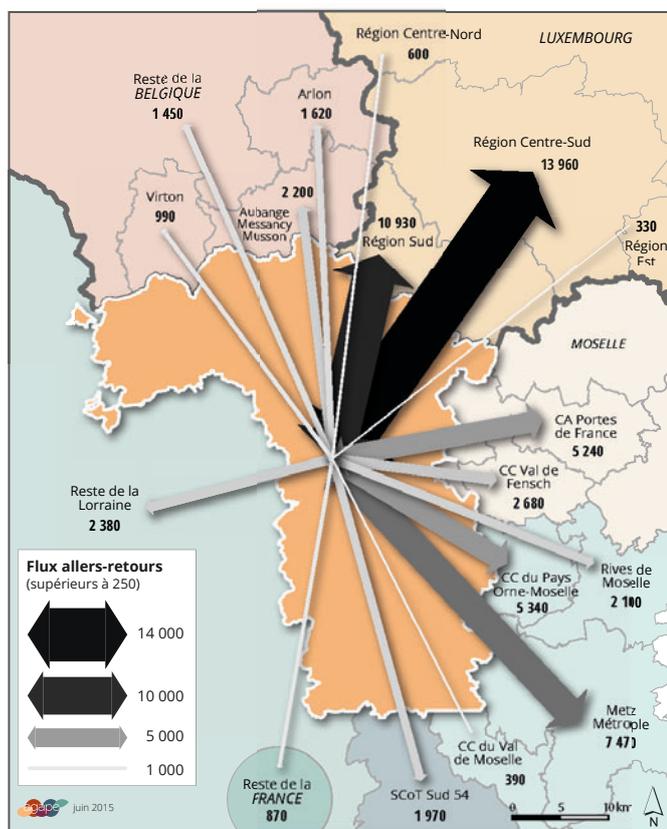
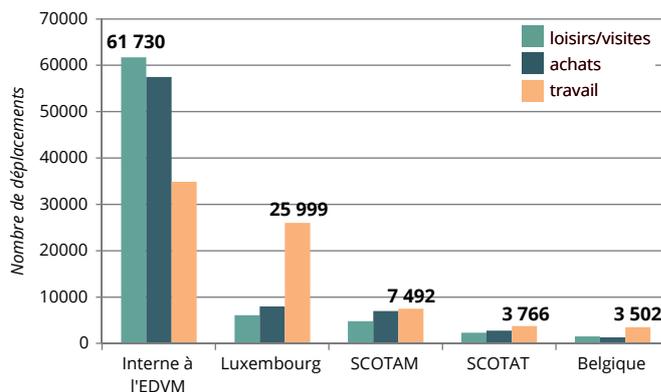
déplacements

Sur les quelques 65 500 allers-retours effectués quotidiennement entre le territoire et l'extérieur de celui-ci, une grande majorité se fait avec le Luxembourg et avec l'agglomération messine :

- Près de 25 000 A/R avec le Luxembourg, soit 8% du total des déplacements des résidents du périmètre de l'EDVM
- 7 500 A/R avec Metz Métropole
- 6 300 A/R avec la Belgique
- 5 300 A/R avec le Pays Orne-Moselle
- 5 200 A/R avec l'agglomération de Thionville
- 2 700 A/R avec le Val de Fensch

motifs de déplacements par destination

Les déplacements pour « loisirs/visites » et ceux pour « achats » restent très majoritairement au sein du périmètre de l'EDVM. C'est également en interne que l'on observe les déplacements pour le motif « travail » les plus nombreux. Cependant, on voit clairement apparaître le poids des déplacements des travailleurs transfrontaliers.



flux internes **71%**
418 000 déplacements

Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy

191 522 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

3,8 déplacements / jour / personne

14,6% d'immobiles

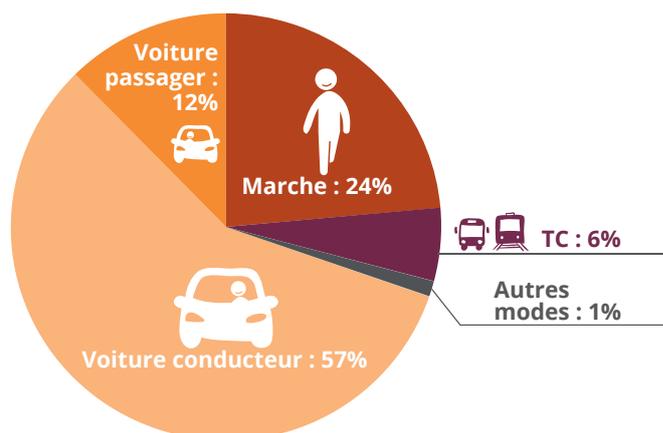
budget distance

40
km/jour

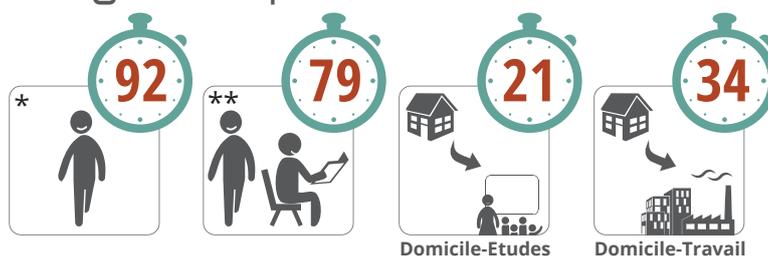
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)



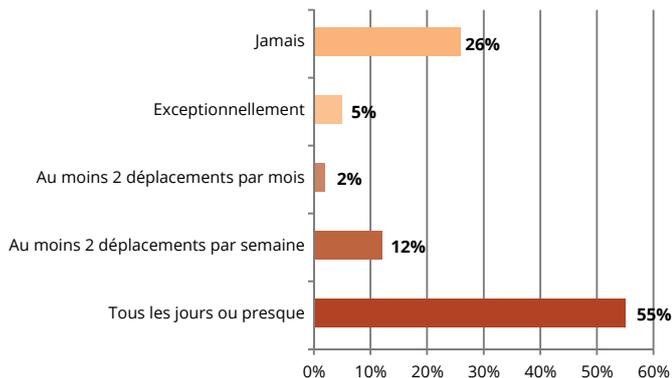
* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

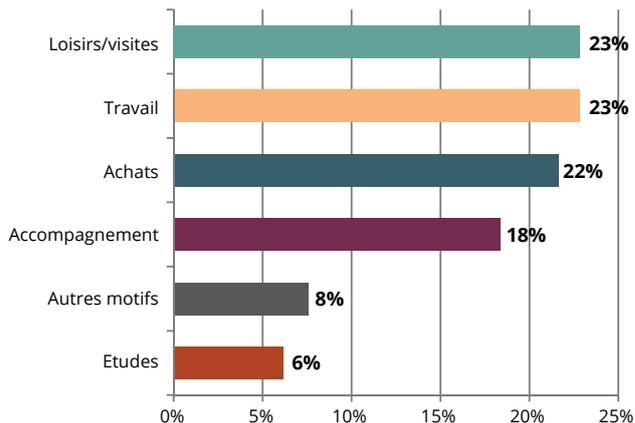
Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.



fréquence d'utilisation de la voiture



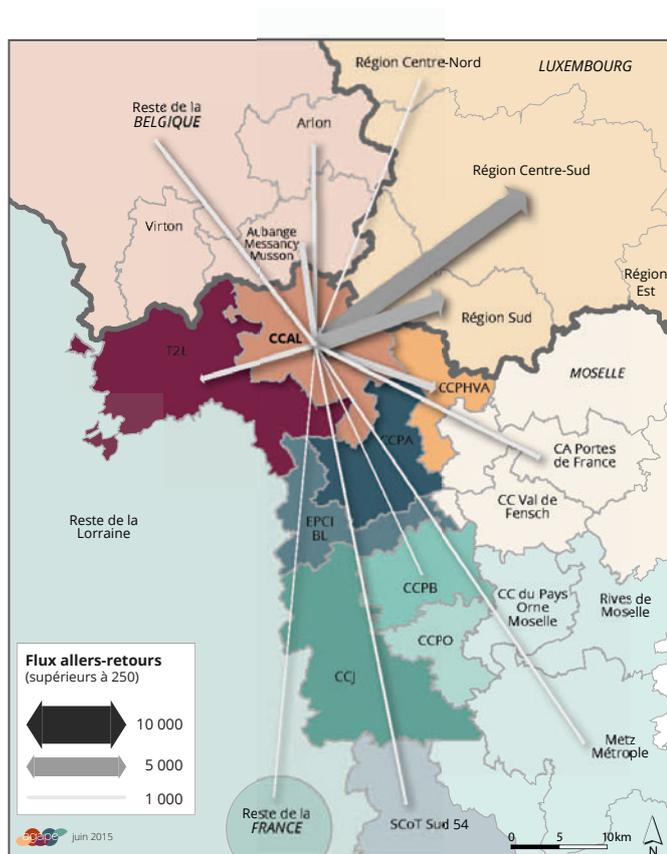
motifs de déplacements



déplacements

Une très forte part des flux d'échanges se font avec la Belgique et le Luxembourg :

- Plus de 11 000 A/R avec le Luxembourg, soit 12% des déplacements des résidents
- Plus de 3 500 A/R avec la Belgique
- 1 800 A/R avec la CCPHVA
- 1 200 avec la T2L

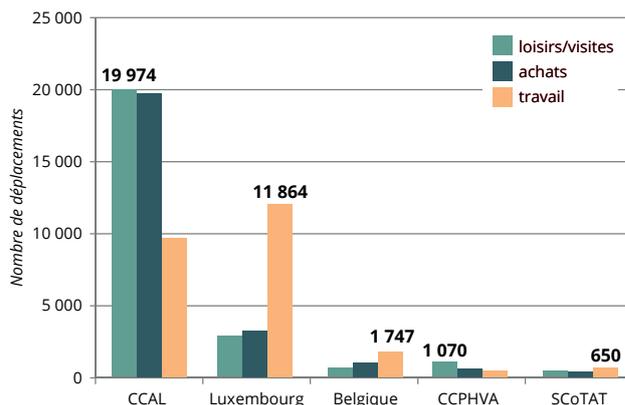


flux internes **70%**
133 000 déplacements

motifs de déplacements par destination

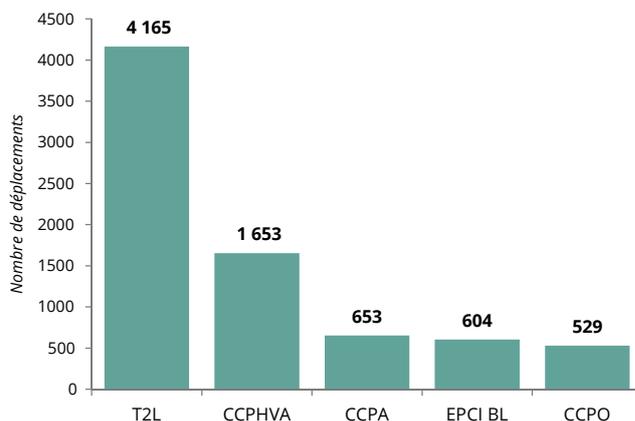
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent très majoritairement dans l'EPCI (59%).

Pour le motif « travail », on observe une prédominance des flux vers le Luxembourg et de très nombreux flux internes à l'EPCI.



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une forte attractivité de la CCAL sur les habitants de Terre Lorraine du Longuyonnais.



Communauté de Communes du Jarnisy

63 172 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

3,9 déplacements / jour / personne

13,3% d'immobiles

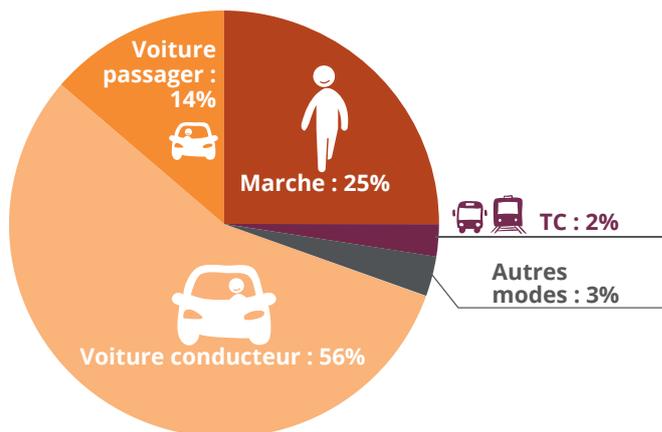
budget distance

42 km/jour

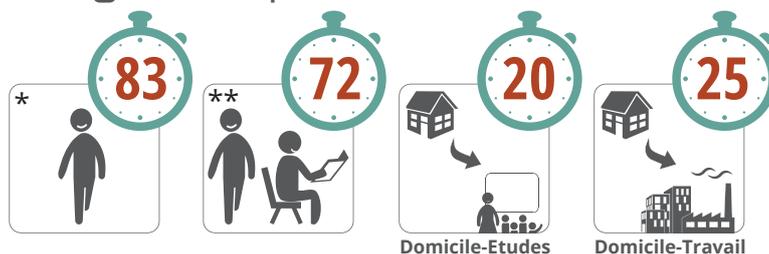
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

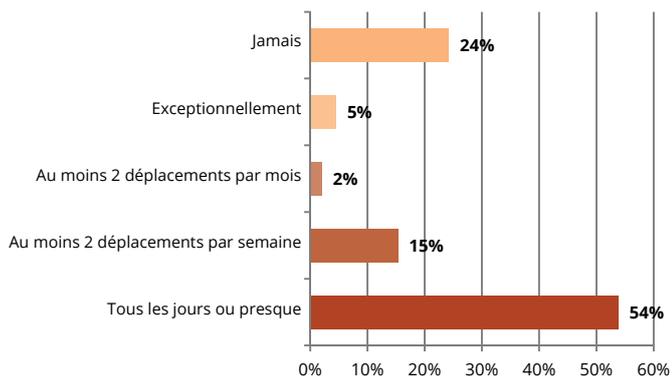


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

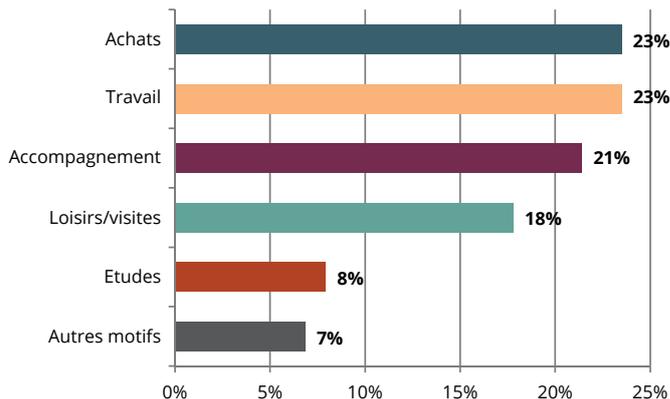
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



déplacements

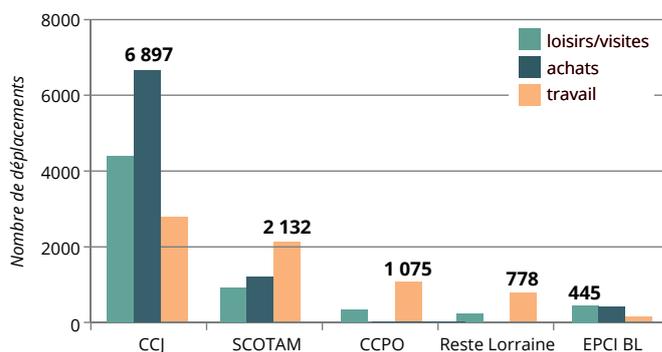
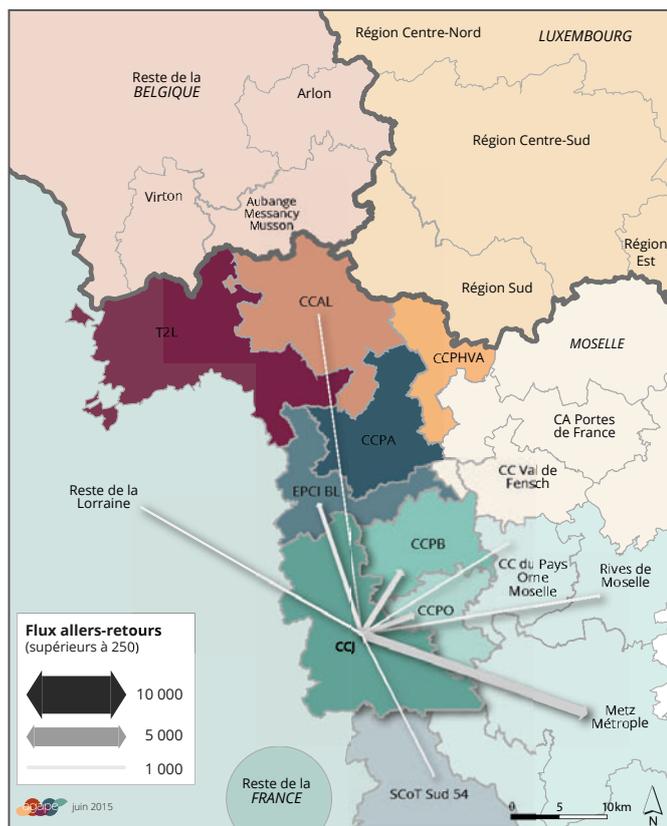
Une majorité des flux d'échanges se font avec le SCoTAM :

- 3400 A/R avec le SCoTAM, soit 11% des déplacements des résidents
- 1300 A/R avec la CCPB
- 1200 A/R avec la CCPO
- 1000 A/R avec l'EPCI BL
- 600 A/R avec la Meuse

motifs de déplacements par destination

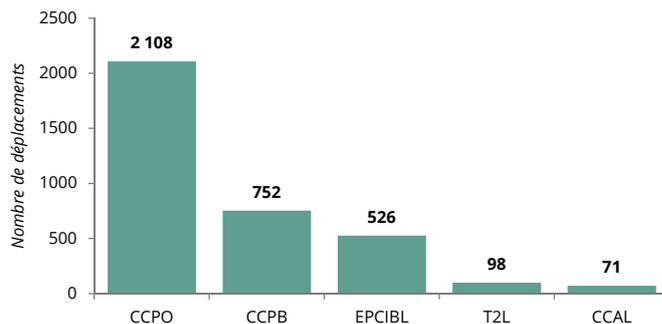
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent très majoritairement dans l'EPCI.

Pour le motif « travail », on observe que les flux se répartissent entre la CCJ (33%), l'agglomération messine (25%) et la CCPO (12%).



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une forte attractivité de la CCJ sur les habitants de la CCPO (57% des flux entrants).



flux internes **65%**
41 000 déplacements

Communauté de Communes du Pays Audunois

30 792 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

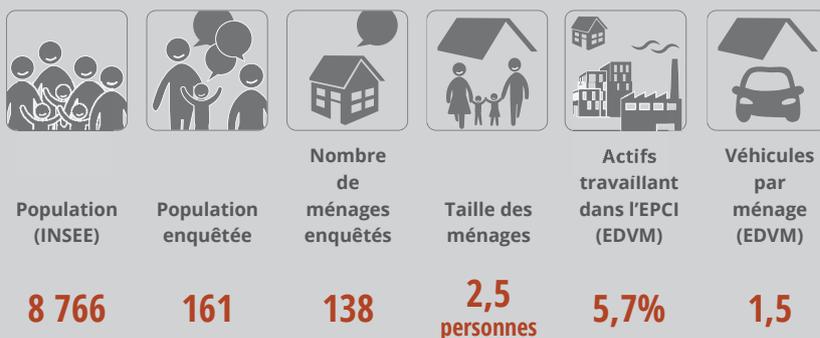
4,1 déplacements / jour / personne

8,9% d'immobiles

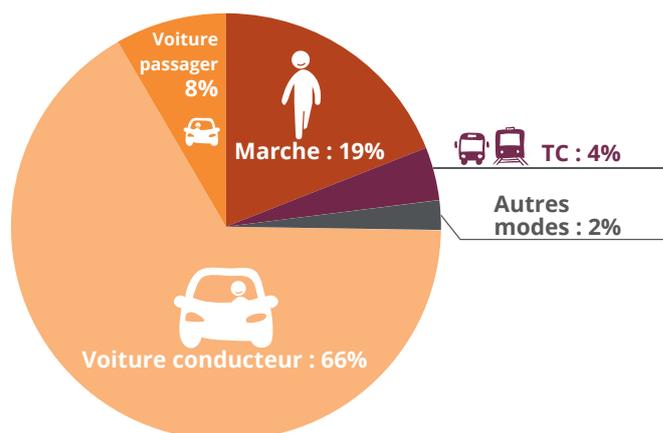
budget distance

58 km/jour

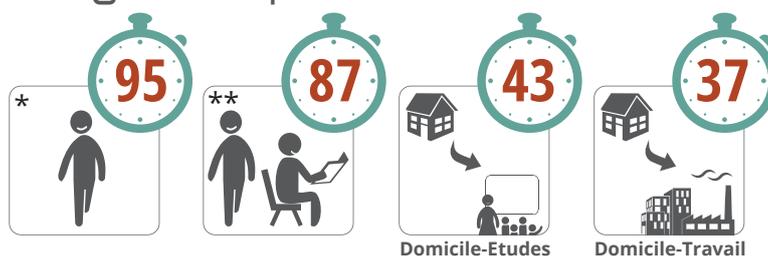
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

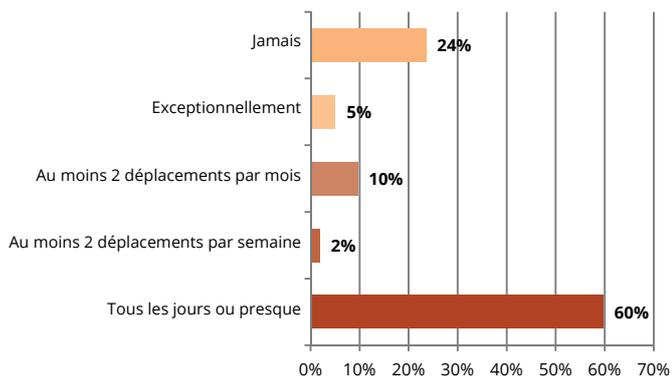


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

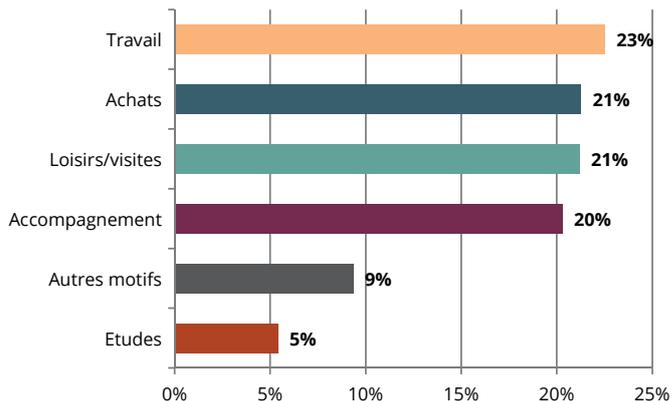
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



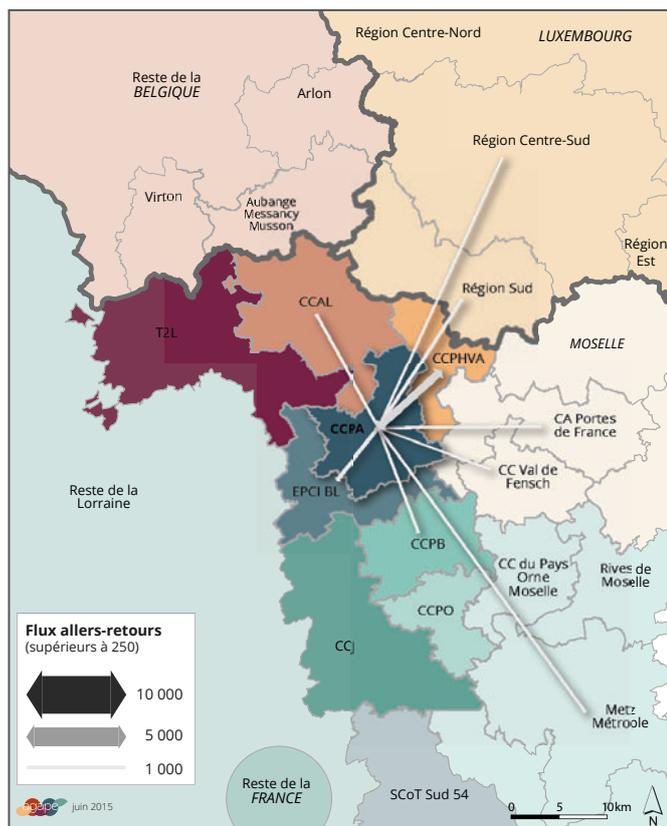
motifs de déplacements



déplacements

On observe une grande dispersion des flux échanges :

- 1 700 A/R avec la CCPHVA, soit 11% des déplacements des résidents)
- 1 300 A/R avec le Luxembourg
- 1 000 A/R avec le SCoTAT
- 900 A/R avec la EPCI BL
- 800 A/R avec le SCoTAM
- 600 A/R avec la CCAL et la CCPB

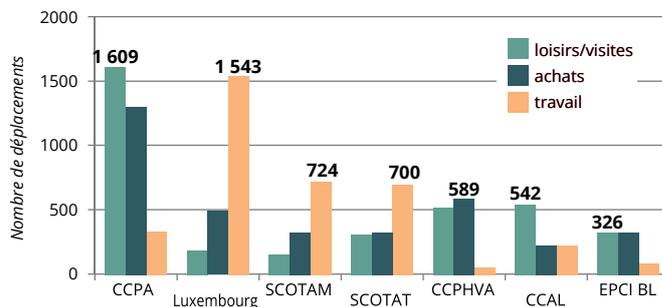


flux internes **38%**
10 000 déplacements

motifs de déplacements par destination

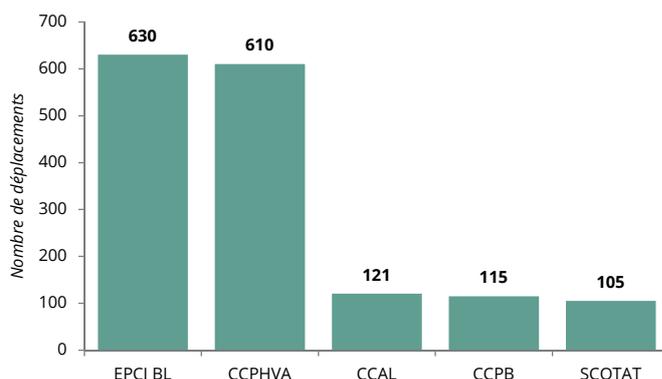
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent très majoritairement dans l'EPCI. Mais les flux pour motif « achats » prennent également la direction de la CCPHVA (15%), du Luxembourg (12%).

Pour le motif « travail », on observe que les flux partent essentiellement vers le Luxembourg (36%) et les agglomérations messine (17%) et thionvilloise (16%).



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une forte attractivité de la CCPA sur les habitants de l'EPCI du Bassin de Landres et de la CCPHVA.



Communauté de Communes du Pays de Briey

35 966 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

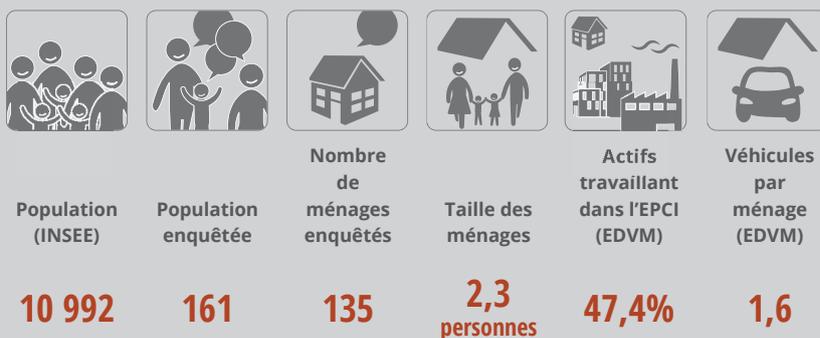
4,0 déplacements / jour / personne

14,2% d'immobiles

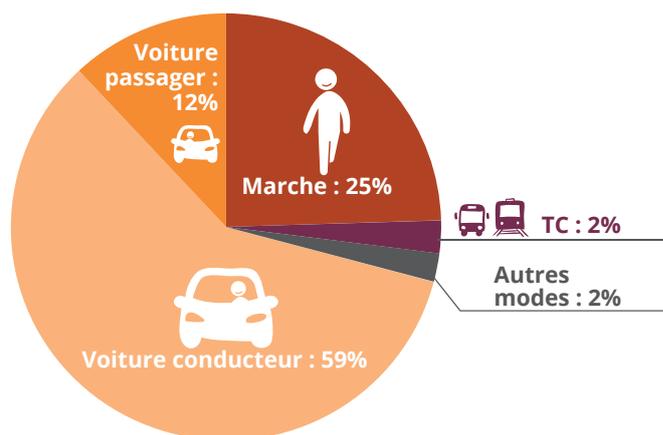
budget distance

51 km/jour

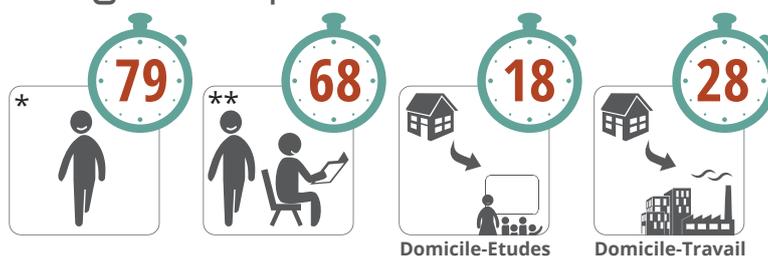
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

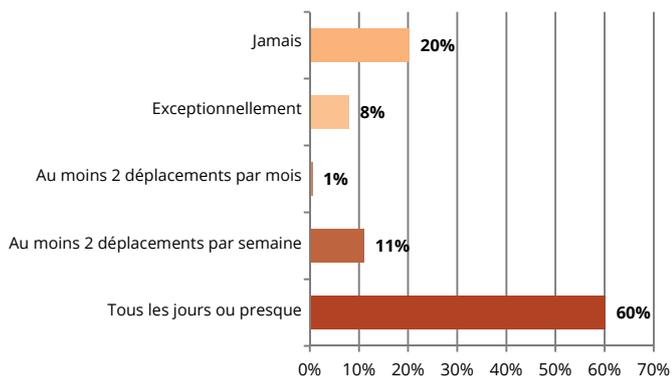


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

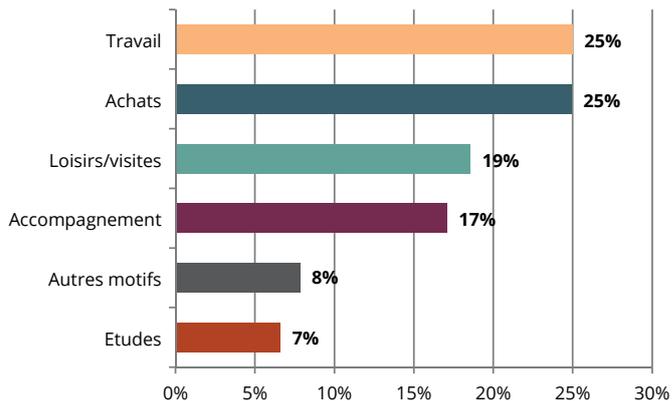
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



déplacements

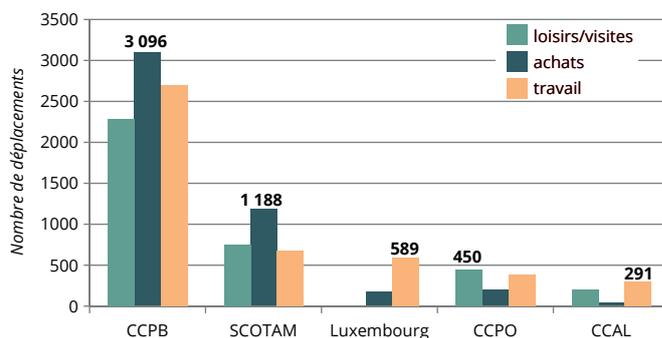
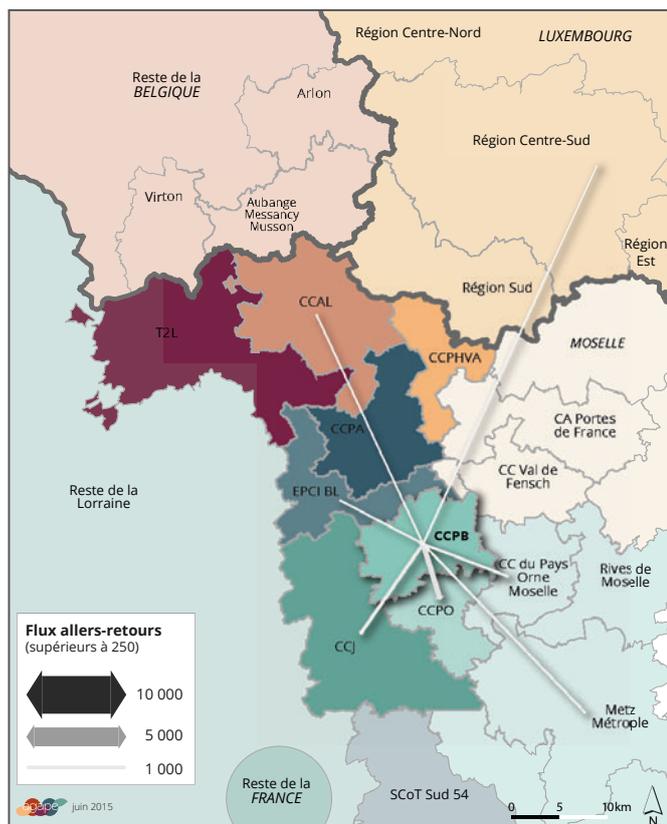
On observe des flux d'échanges importants avec le SCoTAM et la CCPO :

- 1 300 A/R avec le SCoTAM, soit 7% des déplacements des résidents
- 1 200 A/R avec la CCPO
- 700 A/R avec la CCJ
- 500 A/R avec le Luxembourg

motifs de déplacements par destination

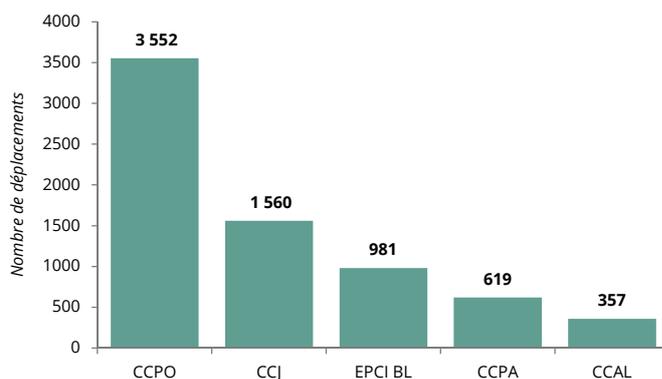
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent très majoritairement dans l'EPCI. Mais on constate une forte attractivité de l'agglomération messine (21% des flux) pour les motifs « achats ».

Pour le motif « travail », les déplacements se font essentiellement au sein de l'EPCI.



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une attractivité relativement forte de la CCPB sur les habitants de la CCPO.



flux internes **60%**
21 500 déplacements

Communauté de Communes du Pays-Haut - Val d'Alzette

88 163 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

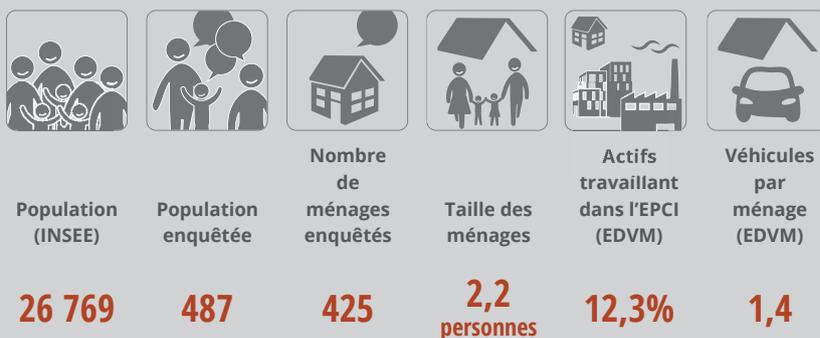
3,8 déplacements / jour / personne

13,4% d'immobiles

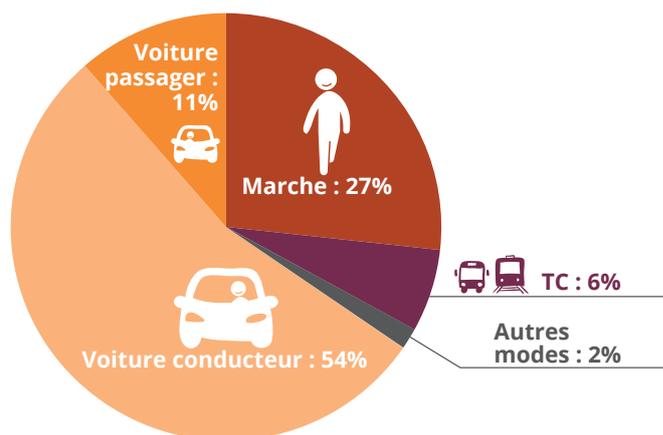
budget distance

39
km/jour

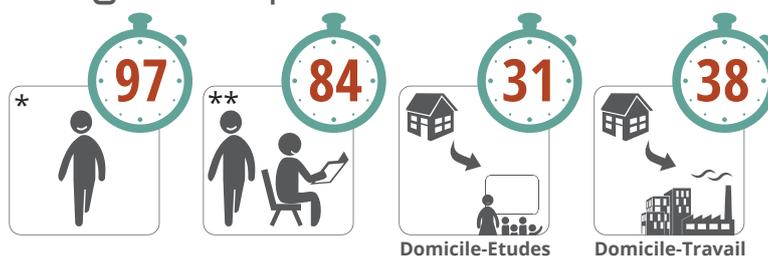
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

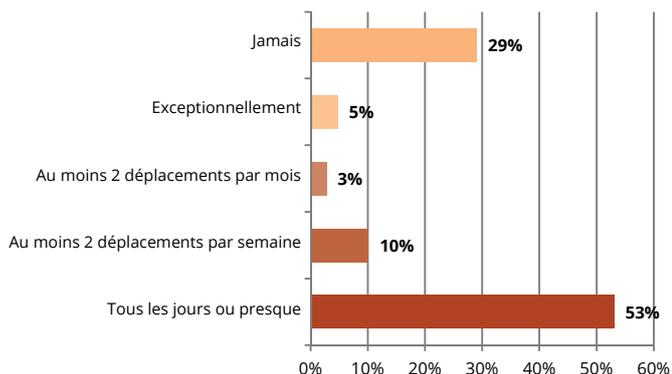


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

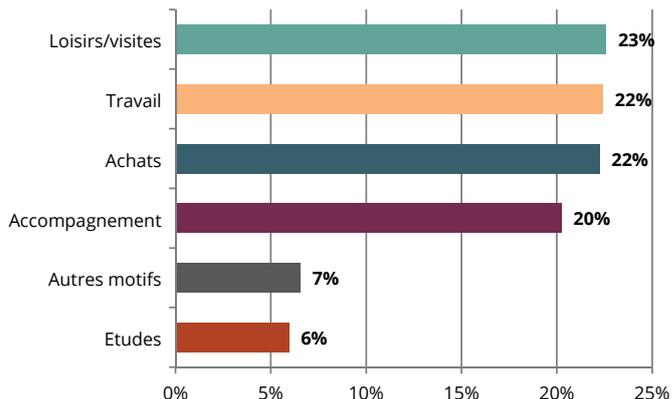
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



déplacements

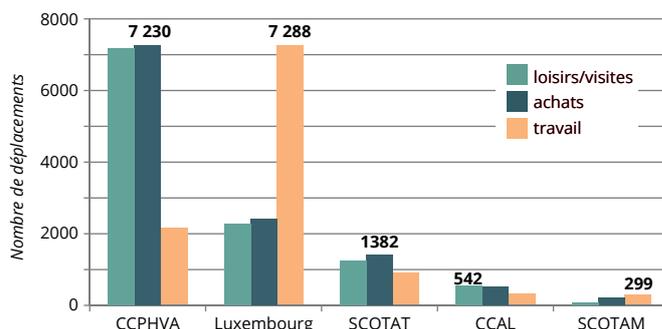
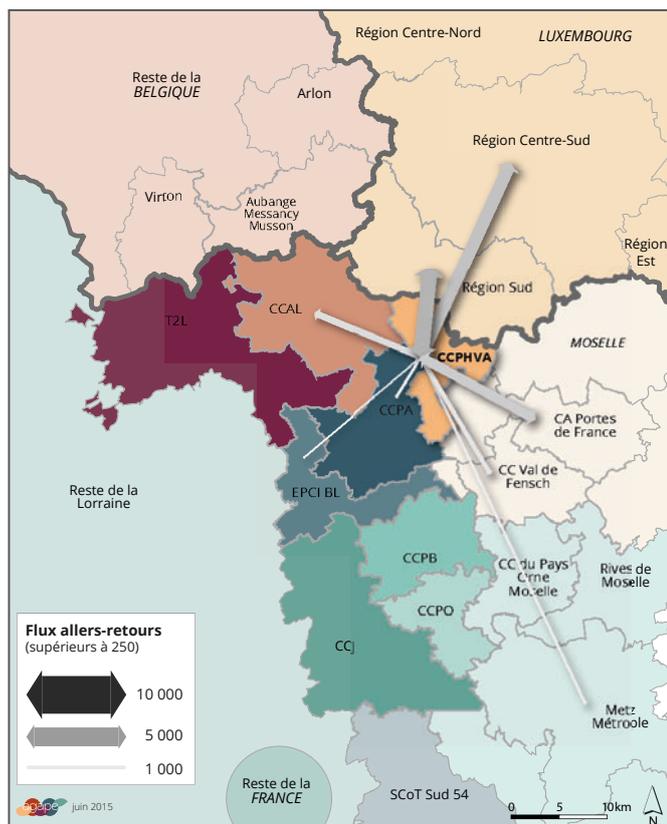
On observe des flux d'échanges qui se font très majoritairement avec le Luxembourg et le reste du SCoTAT :

- Plus de 8 000 A/R avec le Luxembourg, soit 19% des déplacements des résidents
- Environ 3 500 A/R avec le reste du SCoTAT
- 1 500 A/R avec la CCAL

motifs de déplacements par destination

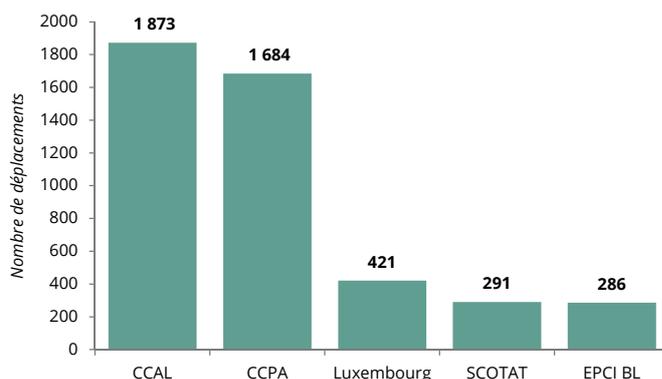
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent principalement dans l'EPCI. Mais on constate une forte attractivité du Luxembourg (20%) et de l'agglomération messine (12%).

Pour le motif « travail », les déplacements se font très majoritairement en direction du Luxembourg (plus de 60% des flux).



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une forte attractivité de la CCPHVA sur les habitants de la CCAL et la CCPA.



flux internes **53%**
46 500 déplacements

Communauté de Communes du Pays de l'Orne

80 919 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

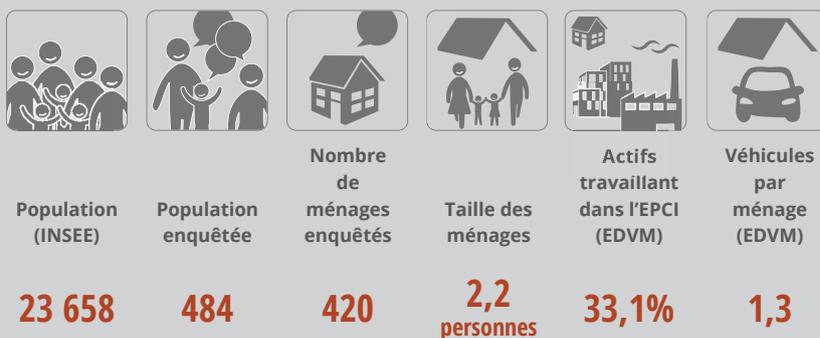
3,9 déplacements / jour / personne

13,2% d'immobiles

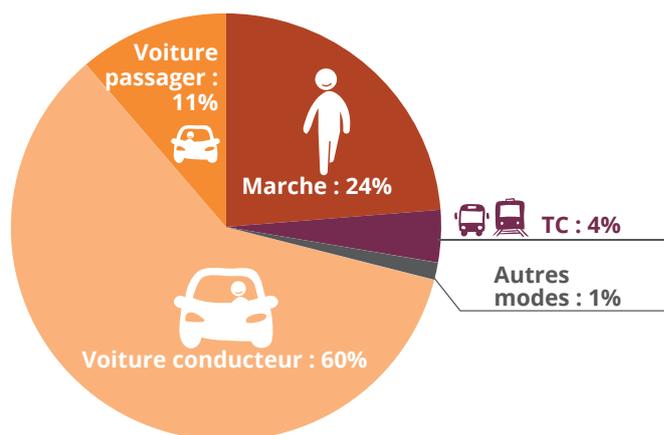
budget distance

40
km/jour

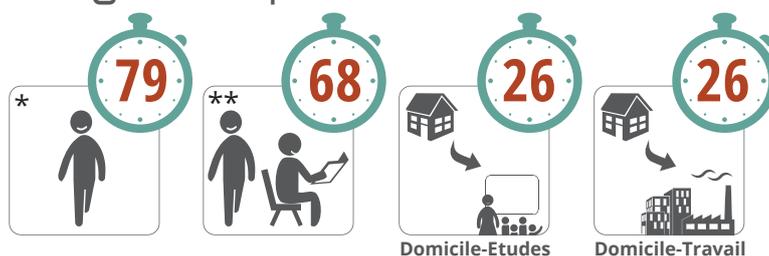
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

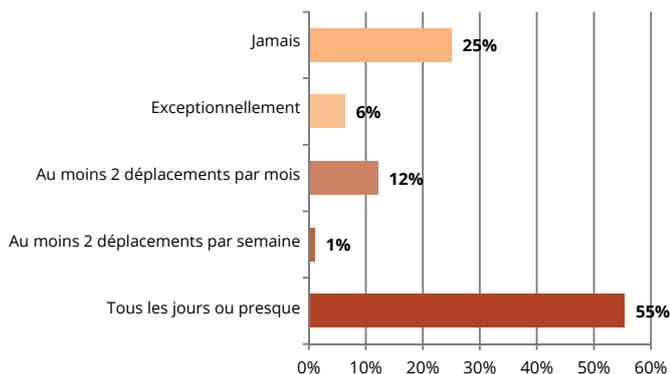


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

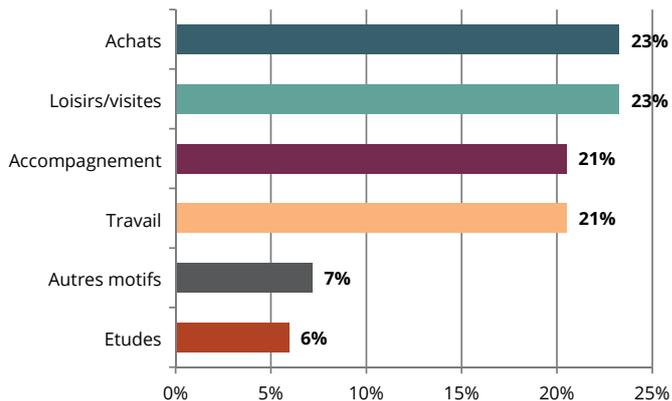
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



déplacements

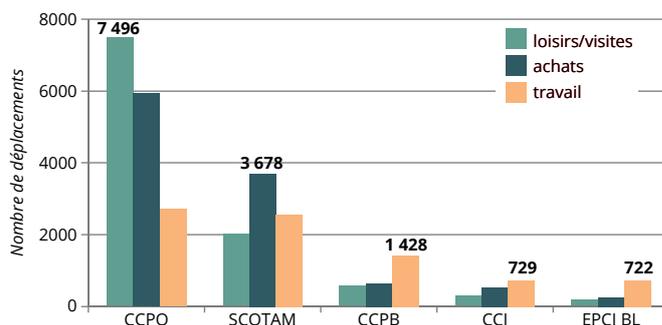
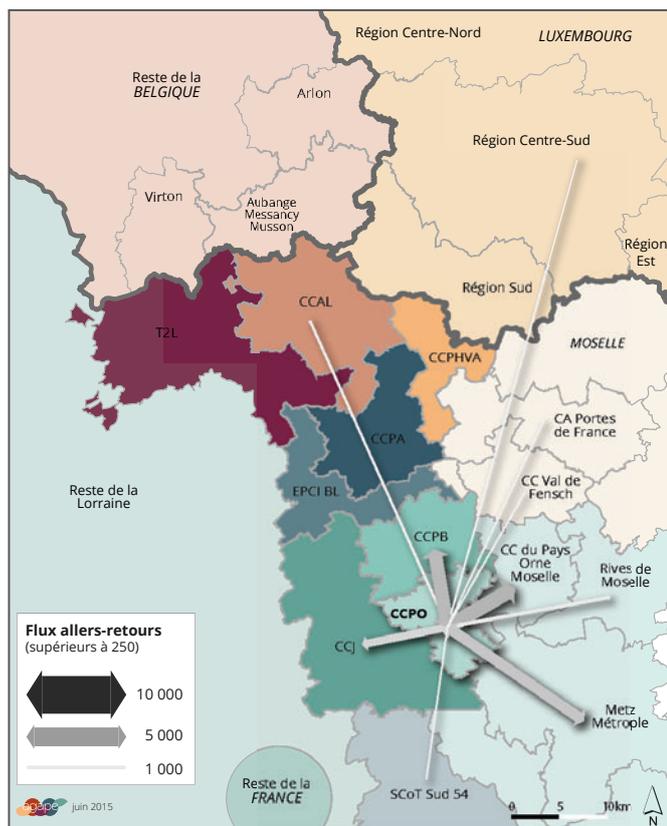
On observe des flux d'échanges très importants vers le SCoTAM et la CCPB :

- 7 400 A/R avec le SCoTAM, soit 18% des déplacements des résidents
- 3 400 A/R avec la CCPB
- 1 900 A/R avec la CCJ
- 800 A/R avec le Luxembourg
- 700 A/R avec le SCoTAT

motifs de déplacements par destination

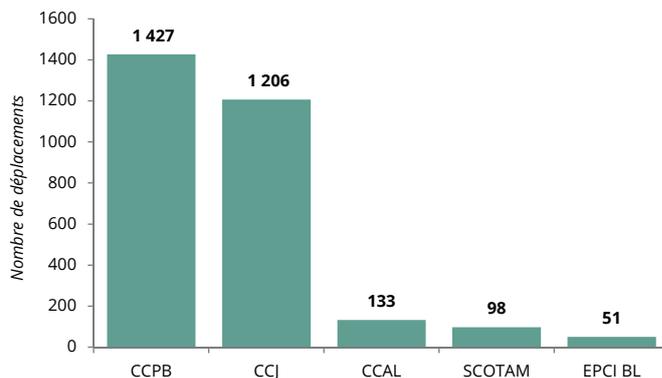
Les déplacements pour les « loisirs/visites » et les « achats » restent très majoritairement dans l'EPCI mais on constate qu'ils partent aussi en direction de l'agglomération messine (respectivement 18% et 32%).

Pour le motif « travail », les déplacements se répartissent entre la CCPO (27%), l'agglomération messine (26%) et la CCPB (14%).



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une très forte attractivité de la CCPO sur les habitants de la CCPB (48% des flux entrants) et de la CCJ (40%).



flux internes **52%**
42 200 déplacements

T2L

Terre Lorraine du Longuyonnais

49 417 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

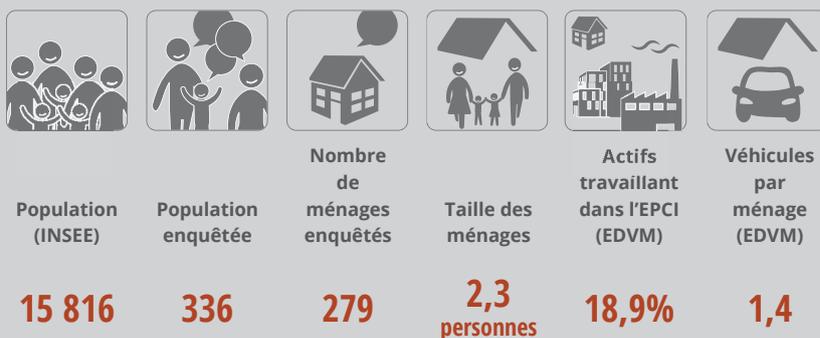
3,7 déplacements / jour / personne

14,1% d'immobiles

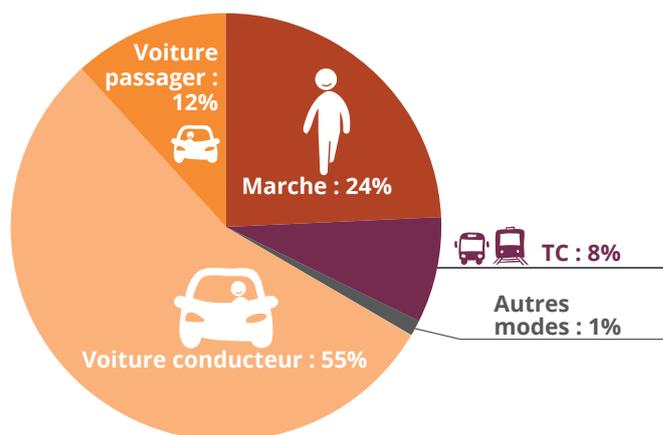
budget
distance

62
km/jour

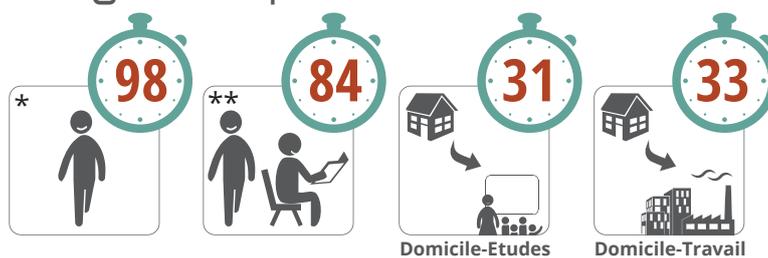
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

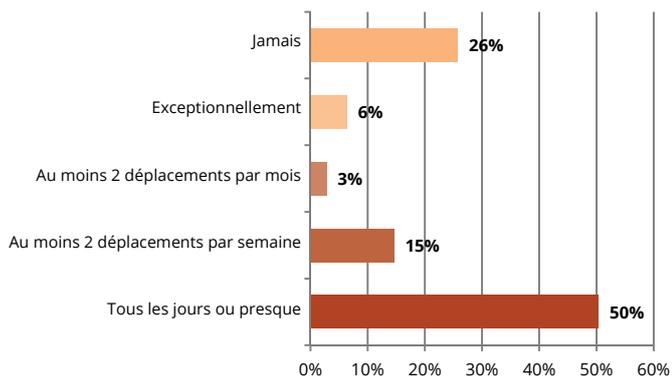


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

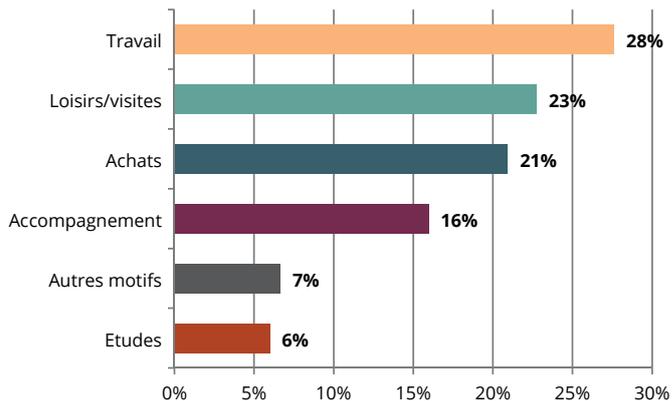
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



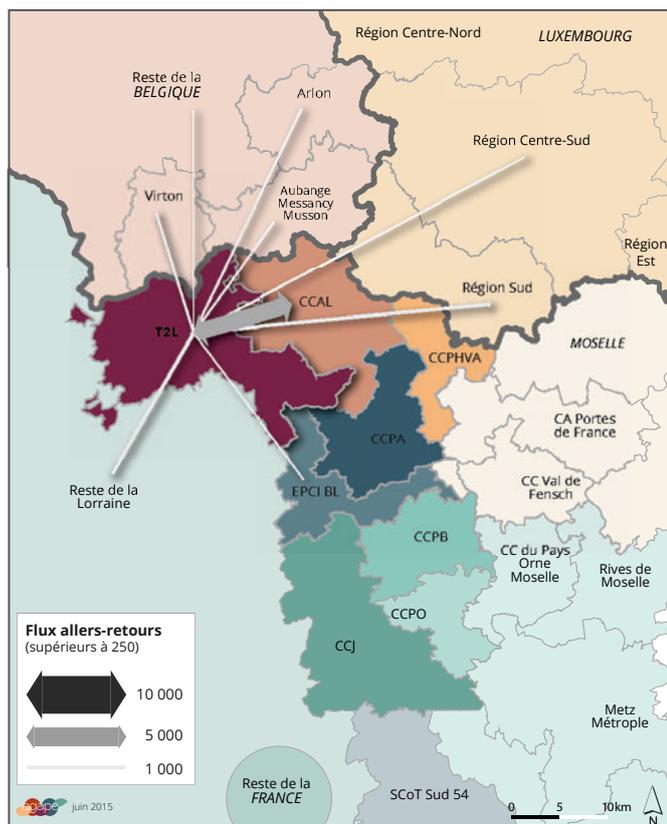
motifs de déplacements



déplacements

On observe des flux d'échanges essentiellement avec la CCAL :

- Environ 4 200 A/R avec la CCAL, soit 17% des déplacements des résidents
- 1 700 A/R avec la Belgique
- 1 500 A/R avec le Luxembourg
- 800 A/R avec le reste de la Lorraine.

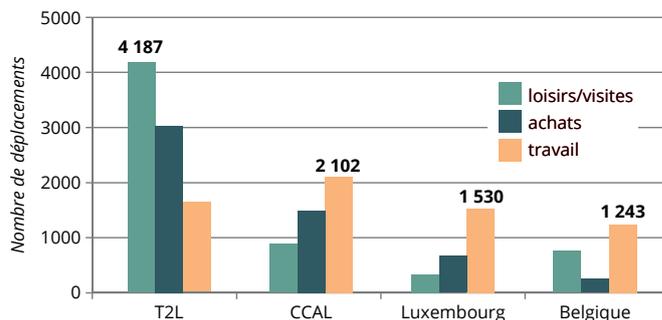


flux internes **45%**
22 500 déplacements

motifs de déplacements par destination

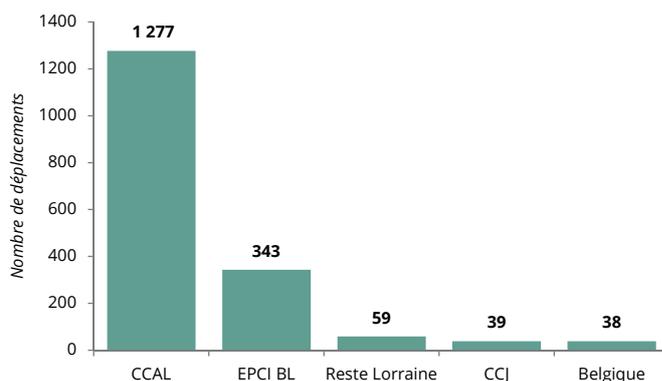
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent principalement dans l'EPCI. Mais on constate une forte attractivité de la CCAL (24%).

Pour le motif « travail », les déplacements connaissent une forte dispersion entre la CCAL (25%), l'EPCI elle-même (20%), le Luxembourg (18%) et la Belgique (15%).



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents viennent très majoritairement de la CCAL (70%) et dans une moindre mesure de l'EPCI du Bassin de Landres (19%).



EPCI
BL

Etablissement Public de Coopération Intercommunale du Bassin de Landres

47 158 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

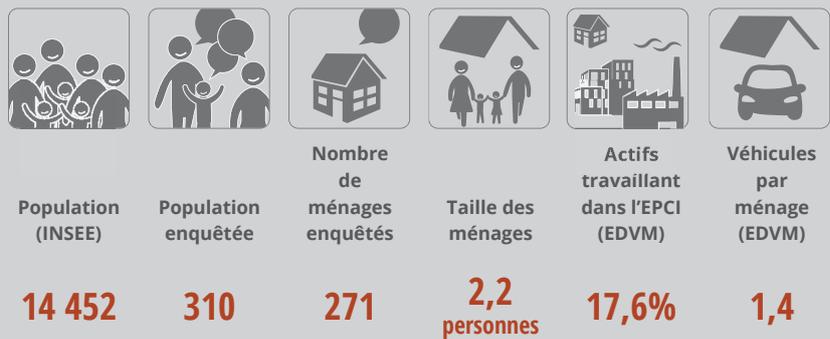
3,8 déplacements / jour / personne

15,2% d'immobiles

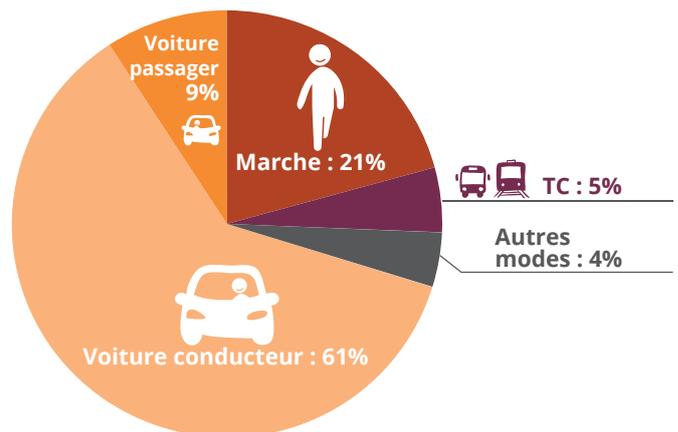
budget
distance

42
km/jour

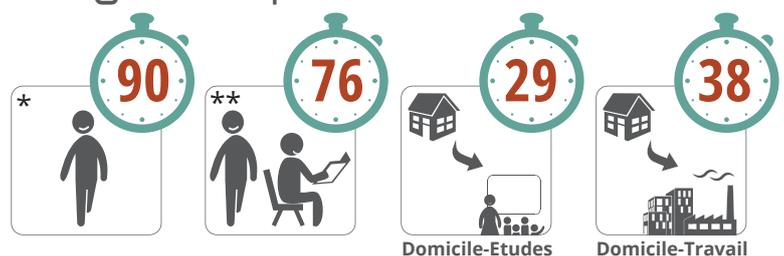
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)



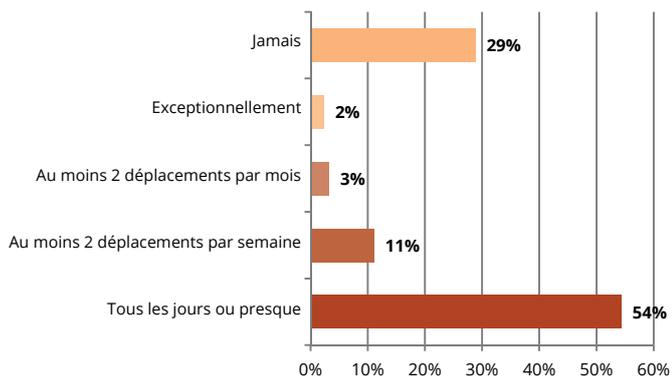
* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

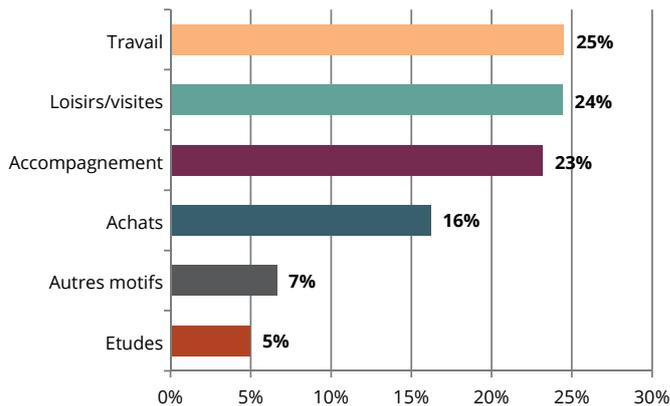
Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fiche territoriale

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



déplacements

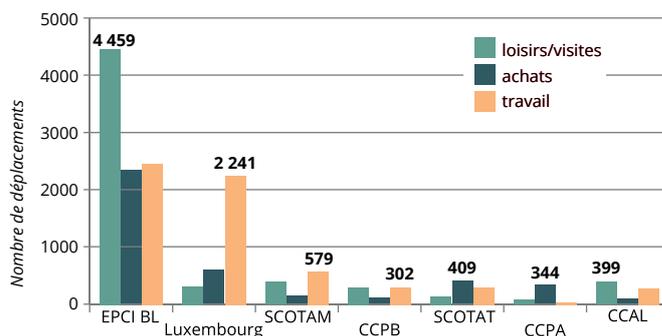
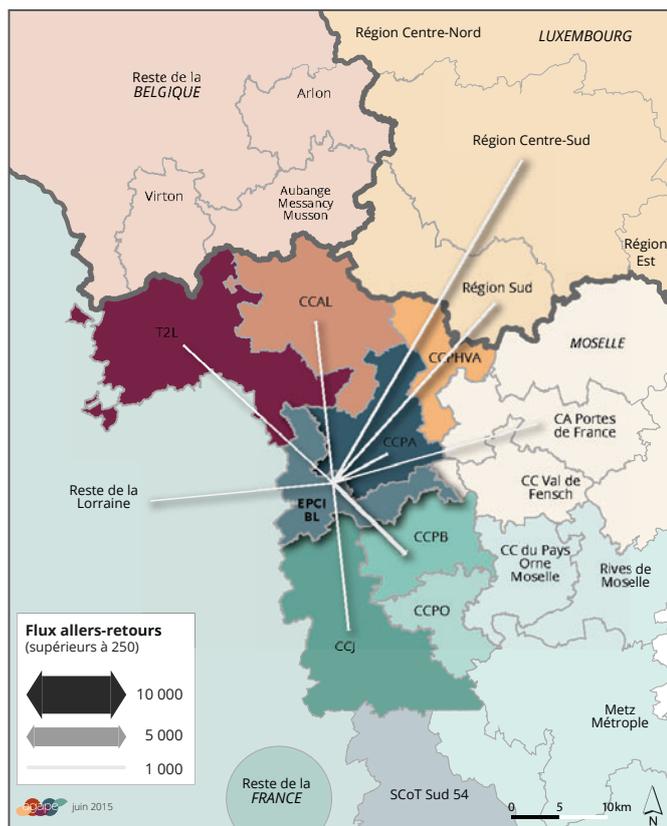
On observe une grande diversité des flux d'échanges :

- Plus de 1 300 A/R avec le Luxembourg, soit 6% des déplacements des résidents
- 1 000 A/R avec la CCPB
- 600 A/R avec le SCoTAT, le SCoTAM et la CCPA
- Un peu moins de 500 A/R avec la CCAL et la CCJ

motifs de déplacements par destination

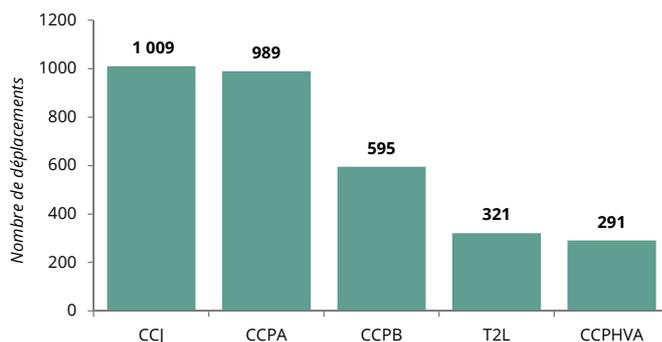
Les déplacements pour les « loisirs/visites », ainsi que pour les « achats » restent majoritairement dans l'EPCI. Mais on constate des flux vers le Luxembourg assez importants (13%).

Pour le motif « travail », les déplacements se répartissent essentiellement entre l'EPCI (34%), le Luxembourg (32%) et l'agglomération messine (8%).



attractivité du territoire

Les flux entrants sur le territoire réalisés par les non-résidents montrent une forte attractivité sur la CCJ et la CCPA (27% des flux entrants chacun).



flux internes **60%**
28 500 déplacements

Résidents du périmètre du

Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy

211 757 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

3,8 déplacements / jour / personne

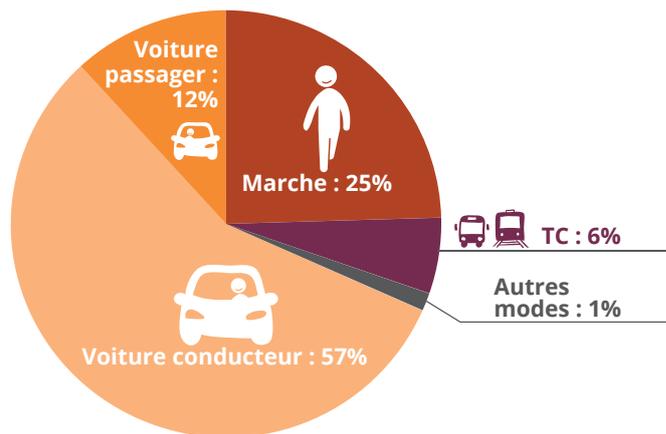
15,2% d'immobiles

budget distance
38
km/jour

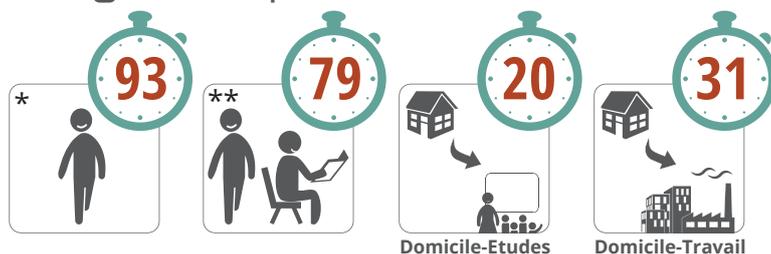
portrait du territoire

Population (INSEE)	Population enquêtée	Nombre de ménages enquêtés	Taille des ménages	Actifs travaillant dans l'EPCI (EDVM)	Véhicules par ménage (EDVM)
65 117	1 294	13 711	2,1 personnes	37,2%	1,2

modes de transport



budget temps (en minutes)



* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées
 ** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées
 Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.



Résidents du périmètre du Syndicat Mixte de Transports du Pays du Bassin de Briey

258 007 déplacements / jour
réalisés par les habitants (de plus de 11 ans)

3,9 déplacements / jour / personne

13,3% d'immobiles

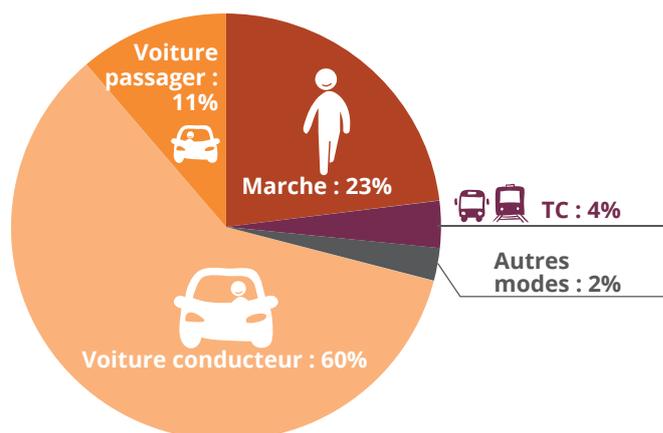
budget
distance

44
km/jour

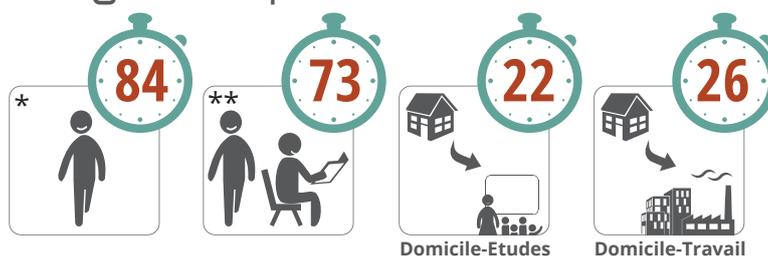
portrait du territoire



modes de transport



budget temps (en minutes)

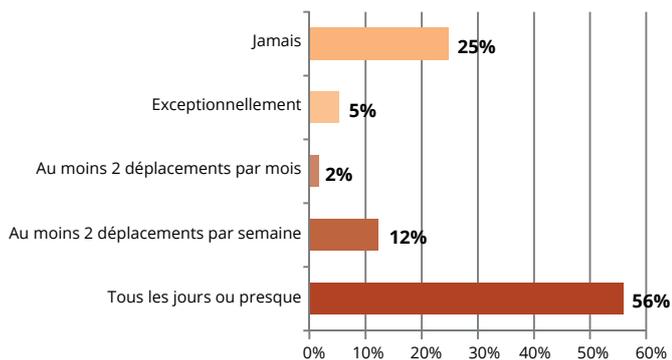


* Moyenne uniquement sur l'ensemble des personnes qui se sont déplacées

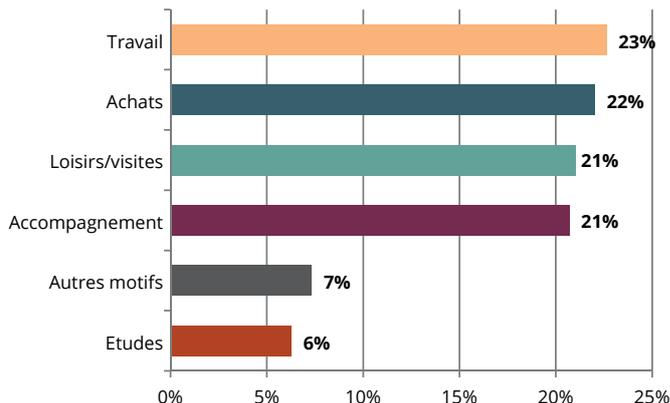
** Moyenne sur l'ensemble des personnes enquêtées même celles qui ne se sont pas déplacées

Note : Les calculs des temps et distances effectués ici prennent en compte l'ensemble des personnes et des déplacements, à l'exception des tournées professionnelles et des promenades.

fréquence d'utilisation de la voiture



motifs de déplacements



déplacements

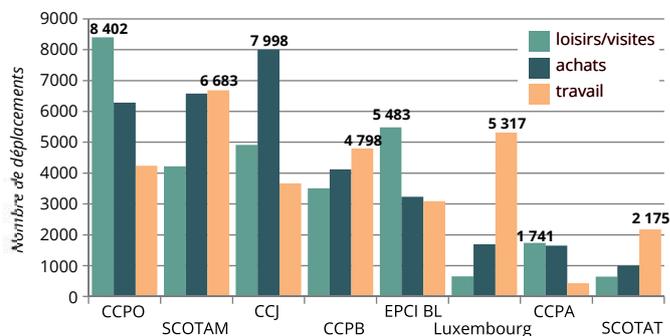
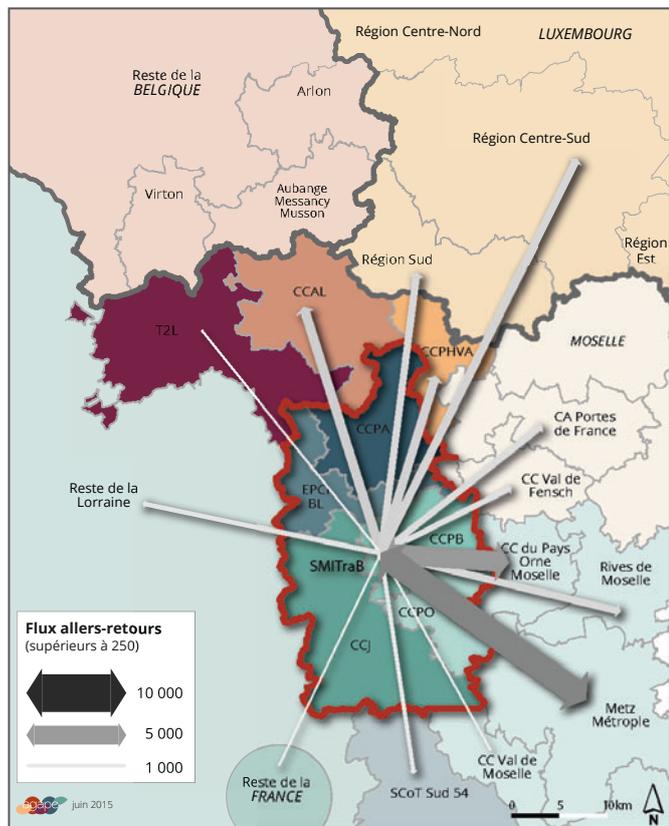
On observe qu'une très forte part des flux d'échanges prend la direction du SCoTAM :

- Plus de 13 900 A/R avec le SCoTAM, soit 16% des déplacements des résidents
- 4 200 A/R avec le Luxembourg
- 3 200 A/R avec le SCoTAT
- 2 300 A/R avec la CCAL
- 2 100 A/R avec la CCPHVA
- 1 200 avec la Meuse
- 900 avec le SCoT Sud 54

motifs de déplacements par destination

Les déplacements pour les « loisirs/visites », se font très majoritairement au sein du périmètre du SMITRAB (73%), bien que part aille en direction du SCoTAM (13%). Il en va de même pour les déplacements pour motif « achats » (67% internes au SMITRAB et 19% vers le SCoTAM).

Pour le motif « travail », les déplacements se répartissent essentiellement entre le périmètre du SMITRAB (45%), le SCoTAM (19%) et le Luxembourg (15%).



flux internes **69%**
177 700 déplacements

Le transfrontalier



32 889 déplacements transfrontaliers* / jour

61% pour le motif travail

88% en voiture

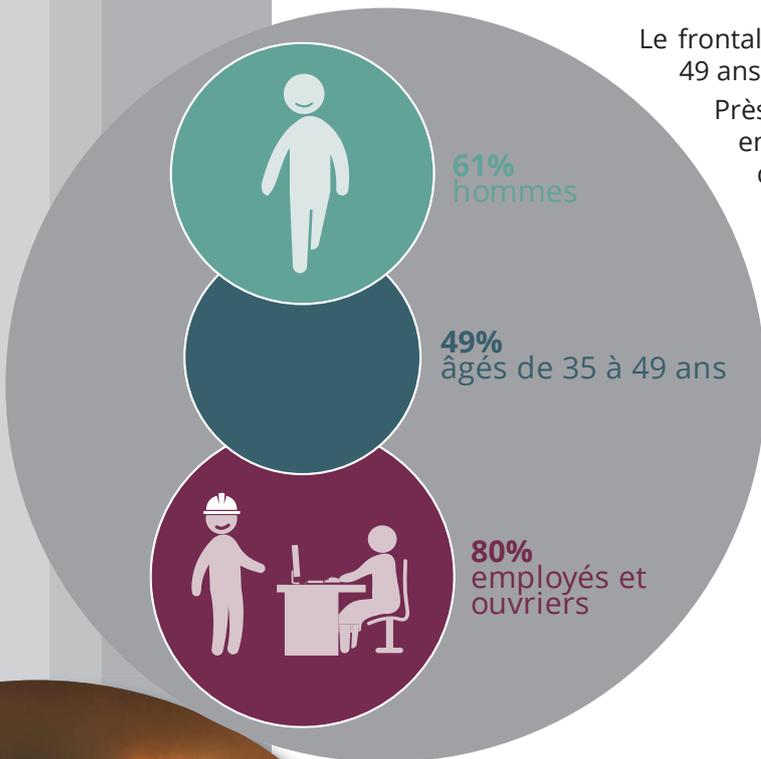
* Déplacements depuis la France vers les pays frontaliers

** Personnes actives déclarant un lieu de travail en Belgique ou au Luxembourg

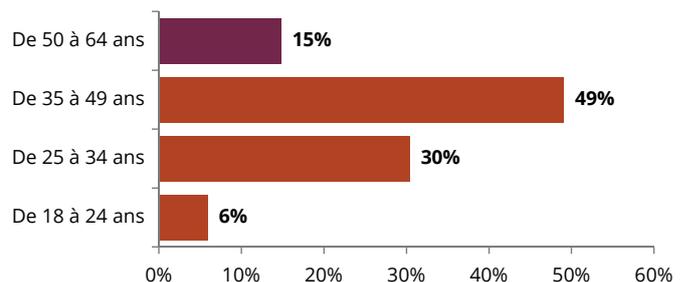
Profil des travailleurs transfrontaliers**

Le frontalier « type » est un homme de 35 à 49 ans qui est employé ou ouvrier.

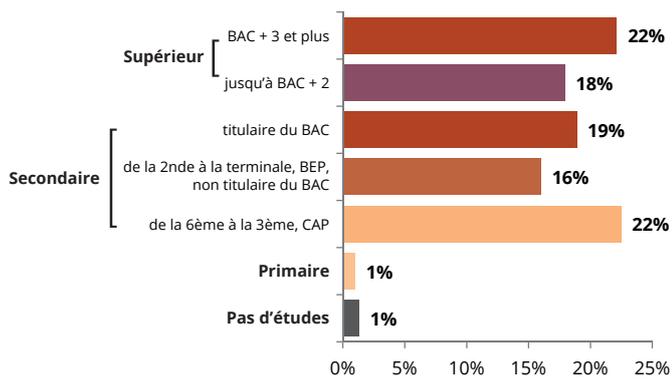
Près de la moitié des frontaliers ont entre 35 et 49 ans. On constate qu'au-delà de 50 ans, leur part diminue fortement (15%).



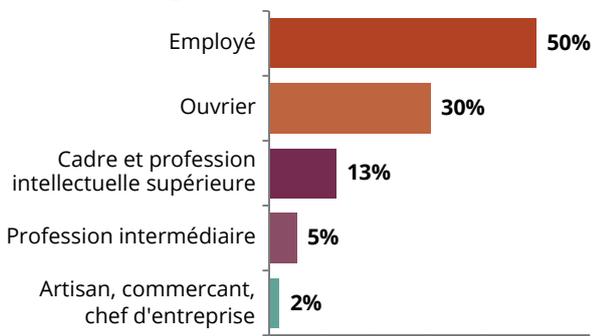
Part des travailleurs transfrontaliers selon l'âge



Part des travailleurs transfrontaliers selon le niveau d'étude

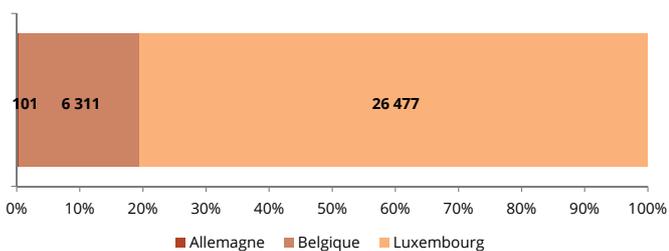


Part des travailleurs transfrontaliers selon les catégories socio-professionnelles



Plus de 80% des déplacements transfrontaliers vers le Luxembourg

Ce sont près de 26 500 déplacements par jour qui prennent la direction du Luxembourg. Les autres flux quotidiens partent vers la Belgique (6 300).

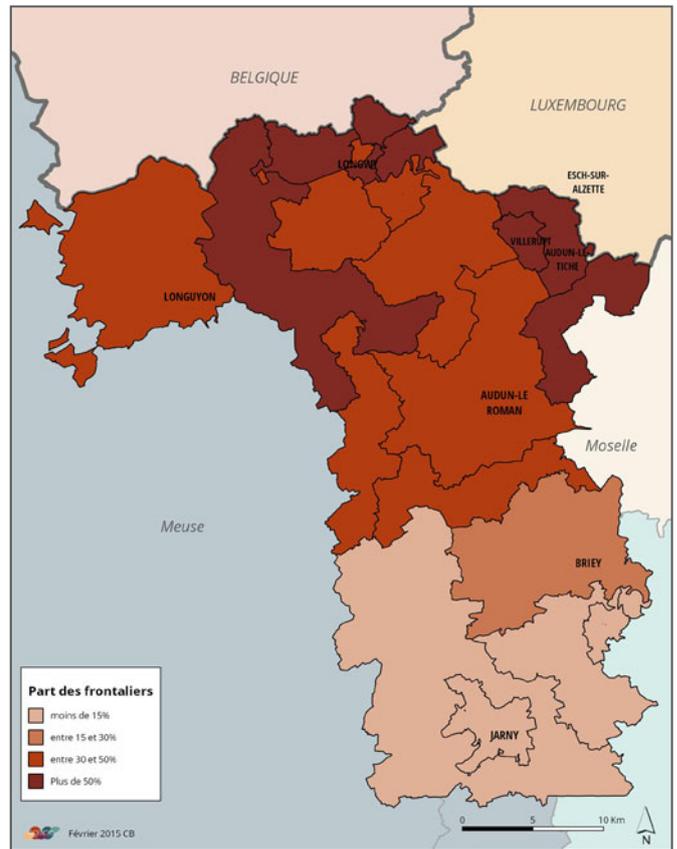


Cette répartition des flux n'est somme toute pas étonnante puisque près de 35% des actifs du territoire déclarent un lieu de travail au Luxembourg, contre un peu moins de 5% en Belgique.

Part des actifs travaillant au Luxembourg **	Part des actifs travaillant en Belgique **
34,5%	4,7%

Ces travailleurs frontaliers se concentrent en grande partie sur la frange nord du périmètre de l'étude et sur l'ensemble de la CPHVA, soit à moins de 25km des frontières.

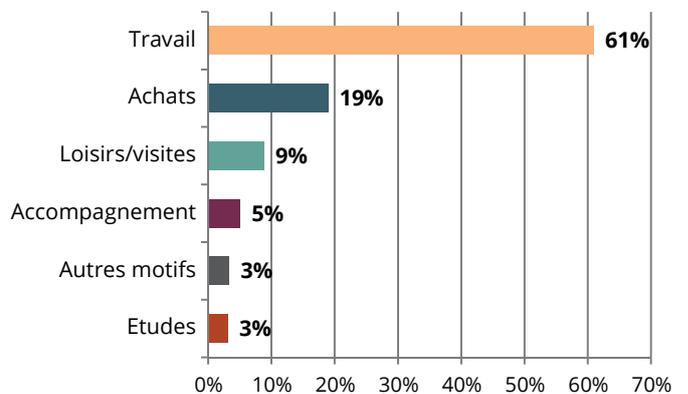
Part des frontaliers selon le secteur de résidence



Les déplacements transfrontaliers*

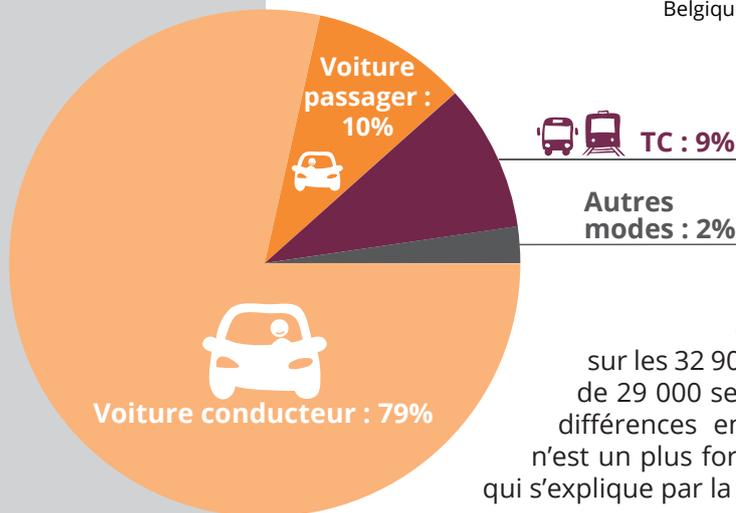
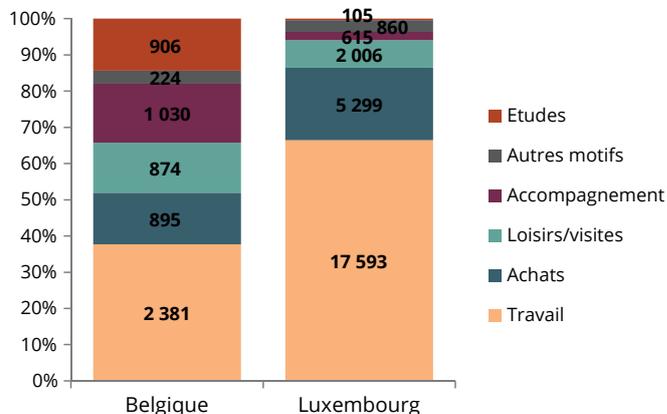
Près de 2/3 des flux qui franchissent les frontières sont liés au travail.

Part des déplacements transfrontaliers selon le motif



On note de fortes différences entre les motifs à destination de la Belgique ou du Luxembourg. Ainsi, on ne compte que 38% de déplacements liés au travail vers la Belgique, contre 67% vers le Luxembourg. Au total, c'est donc 17 600 déplacements pour travail qui se font quotidiennement vers le Luxembourg et 2 400 vers la Belgique.

Motifs vers la Belgique et le Luxembourg (en nombre)



Près de 90% des déplacements en voiture

La voiture a le quasi-monopole des modes de transport pour les déplacements transfrontaliers. Ainsi, sur les 32 900 déplacements transfrontaliers, près de 29 000 se font en voiture. On note très peu de différences entre Belgique et Luxembourg, si ce n'est un plus fort recours aux TC vers le Luxembourg qui s'explique par la présence de lignes dédiées.

Des distances et des temps de parcours plus longs que la moyenne

Un déplacement transfrontalier est le double en temps et le triple en distance d'un déplacement « moyen ».



42 minutes



Travailleur transfrontalier**



118 minutes / jour



Des budgets temps et distance très élevés

Les budgets temps et distances des travailleurs frontaliers représentent 41 minutes et 33 km de plus que pour l'ensemble de la population.

Destinations des déplacements transfrontaliers¹

Les flux en direction du Luxembourg se répartissent d'une manière assez équitable entre la Région Centre-Sud (Luxembourg-Ville) et la Région Sud (Esch, Petange). Quotidiennement, on compte environ 11 000 déplacements en direction de chacune de ces régions. La CCAL (9 740) et la CCPHVA (6 870) sont les deux EPCI qui émettent les flux les plus importants vers le Luxembourg.

En direction de la Belgique, on observe quelques 6 300 déplacements quotidiens dont 2 800 proviennent de la CCAL.

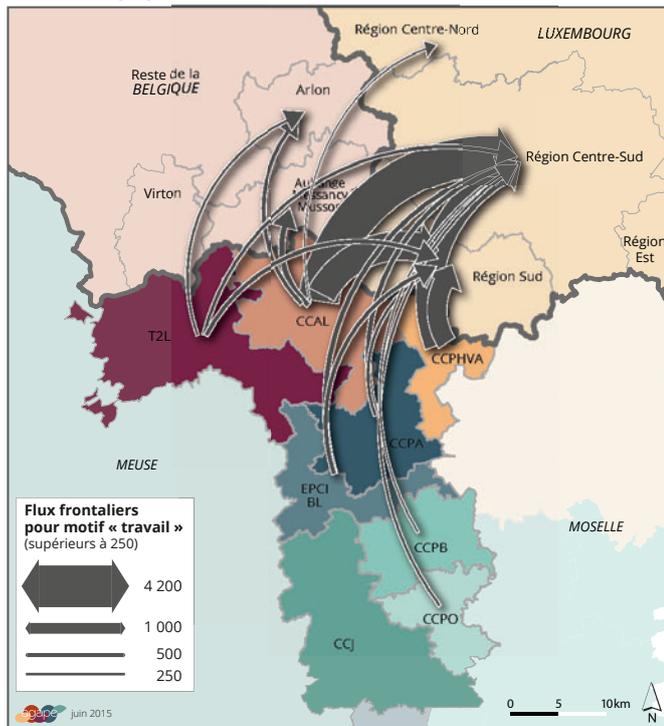
Principales origines-destinations des flux transfrontaliers

	Virton	Aubange Messancy Musson	Arlon	Région Centre-Sud	Région Sud
CCAL		1 570	1 010	5 180	4 550
CCPA				610	750
CCPHVA				3 820	3 050
EPCI BL				680	540
T2L	560	520	510	520	850

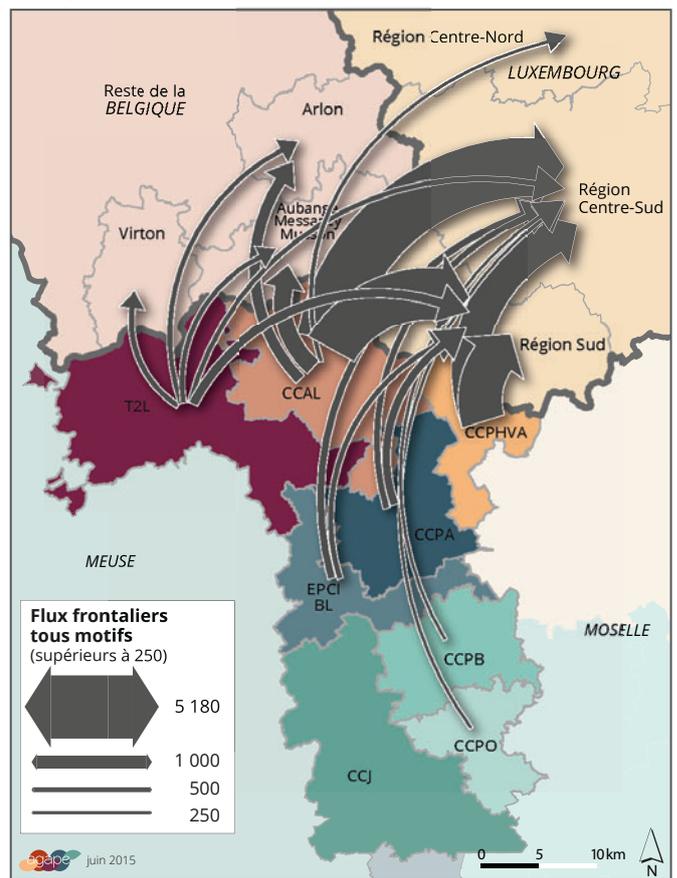
flux < 500

Déplacements pour motifs «travail»

Parmi l'ensemble de ces flux, 19 400 ont pour motif le « travail ». En direction du Luxembourg, on observe sensiblement la même répartition avec une légère prépondérance des flux en direction de la Région Centre-Sud (9 500 déplacements, contre 7 000 vers la Région Sud). Moins de 2 000 prennent la direction de la Belgique.

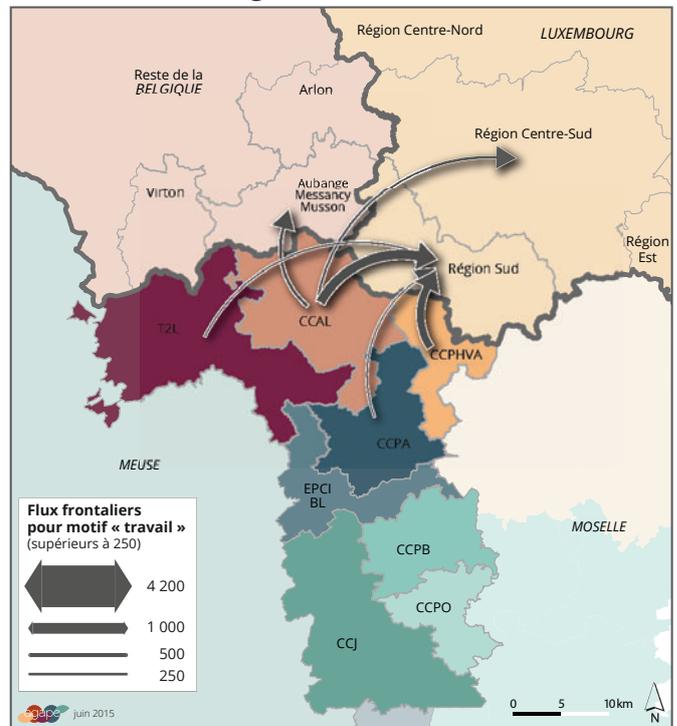


Déplacement des frontaliers (>= 250 flux)



Déplacements pour motifs «achats»

4 000 déplacements transfrontaliers ont pour motifs les achats, dont près de 2/3 se dirige vers la Région Sud du Luxembourg.



¹ 1 012 destinations indéterminées en Belgique et 3 161 au Luxembourg n'ont pas été prises en compte dans les calculs ou les cartes.

Concernant les autres motifs, on observe 1 900 déplacements pour « visites et loisirs », dont 70% vers le Luxembourg et 1 000 flux pour études qui ne concernent que la Belgique.

L'intermodalité



8 672 déplacements intermodaux / jour

1,4% des déplacements totaux

5 023 personnes

Les déplacements intermodaux désignent ici les déplacements qui nécessitent au moins deux modes de transports mécanisés.

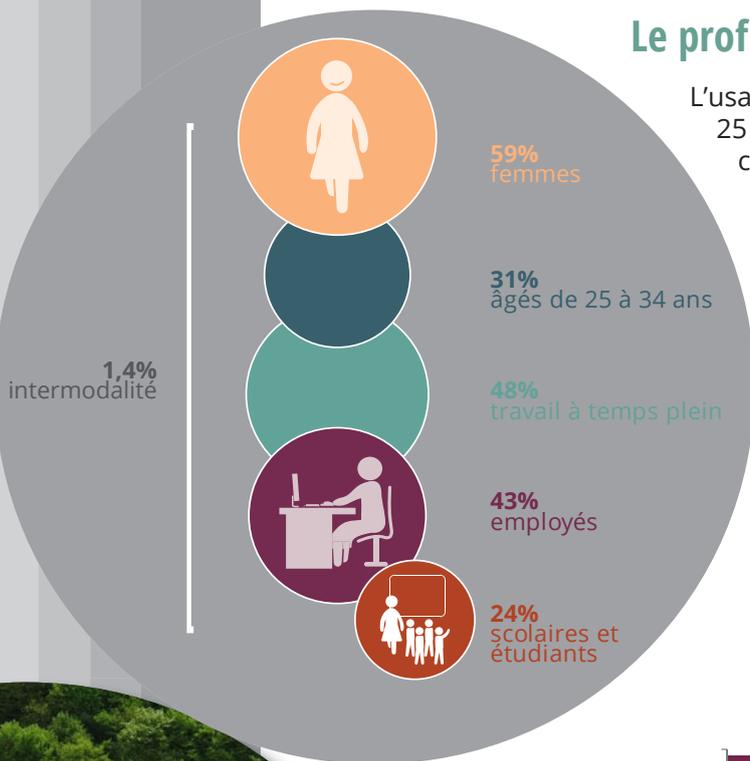
Comparaison
SCoT Sud 54 et SMITU
2%

Le faible recours à l'intermodalité s'explique en grande partie par la contrainte des ruptures de charge, les temps d'attente et le manque d'informations sur les correspondances possibles entre les différents réseaux de transport.

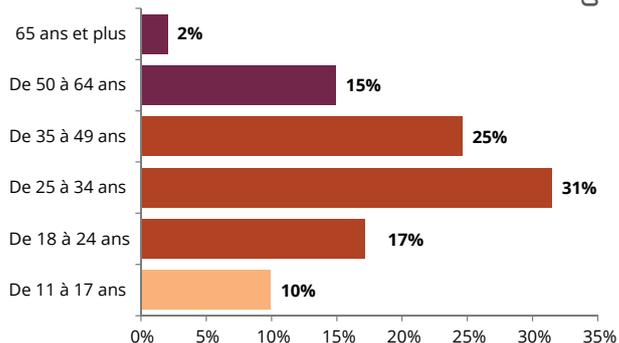
Le profil des « intermodaux »

L'utilisateur « type » est une femme, âgée de 25 à 34 ans, qui travaille à temps plein comme employée.

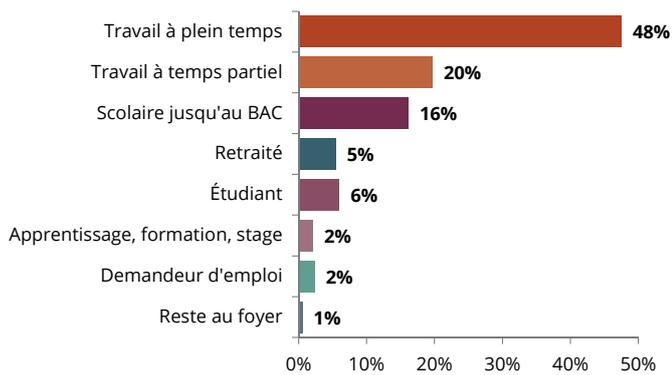
On remarque tout de même qu'environ un quart des personnes qui ont recours à l'intermodalité sont des scolaires ou des étudiants.



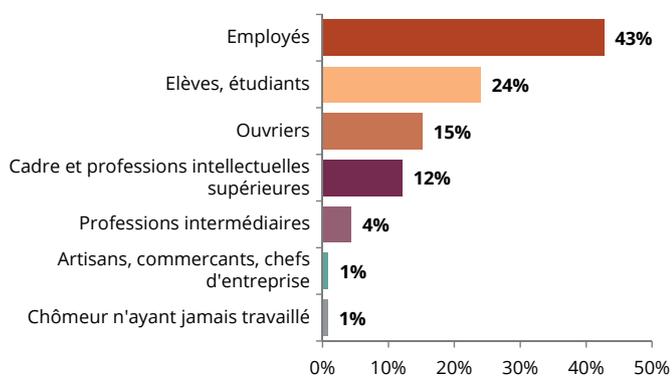
Part des «intermodaux» selon l'âge



Part des «intermodaux» selon l'occupation



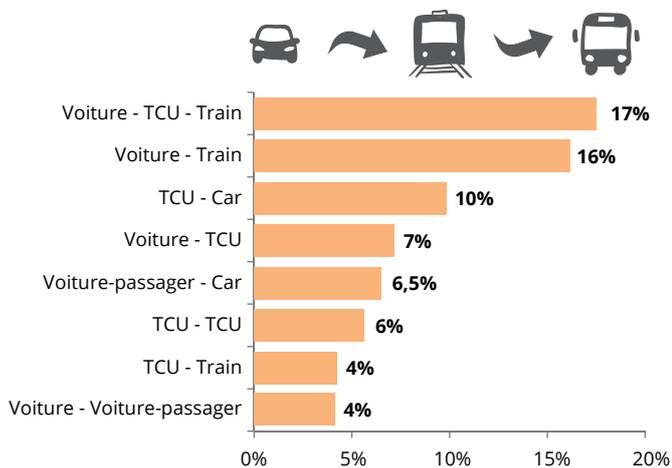
Part des «intermodaux» selon les catégories socio-professionnelles



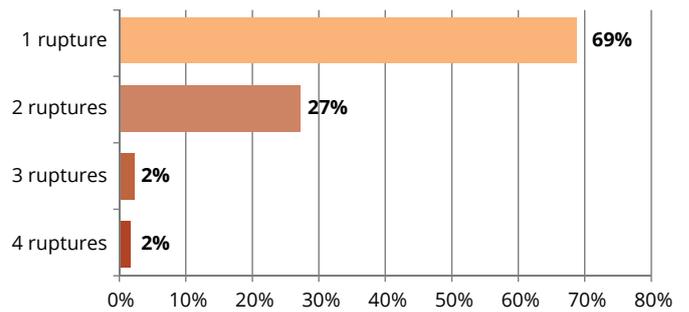
75% des déplacements intermodaux se font avec une voiture

Dans plus de 75% des cas, le déplacement intermodal comprend au moins une partie en voiture, soit en tant que passager, soit en tant que conducteur. La combinaison la plus rencontrée est celle Voiture - Transports en Commun Urbains - Train (17%). Cependant, près de 70% des trajets intermodaux ne comportent qu'une seule rupture de charge.

Part des déplacements intermodaux selon les combinaisons modales



Part des déplacements intermodaux selon le nombre de ruptures de charges

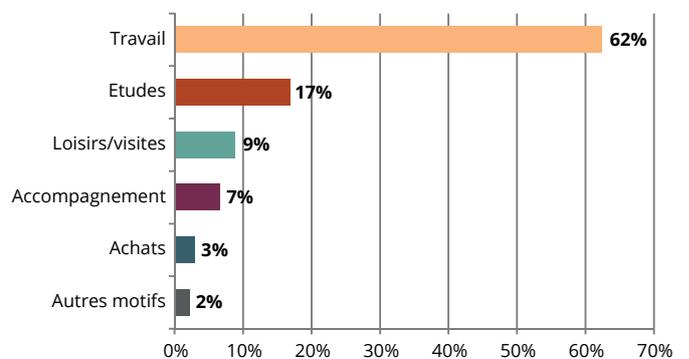


Une prédominance des trajets liés au travail

On constate qu'une très large majorité des déplacements intermodaux sont réalisés pour aller travailler ou sur un lieu d'études.

On note donc une prédominance du recours à l'intermodalité pour les déplacements transfrontaliers. En effet, plus de 45% des déplacements intermodaux se font en empruntant au moins un train des CFL et/ou un bus transfrontalier sur une partie du trajet. Cette situation n'est pas surprenante quand on sait que plus de 60% des motifs des déplacements intermodaux sont liés au travail.

Part des déplacements intermodaux selon les motifs



Les « lieux de l'intermodalité »

Les lieux où se pratiquent la majeure partie des changements de modes sont assez peu nombreux. Ainsi, 42% de l'intermodalité se fait à Luxembourg-Ville et à la gare de Longwy.

Lieu de la rupture de charge	Nombre de changements de modes	Part sur l'ensemble des ruptures de charge
Luxembourg-Ville	2 282	23%
Gare de Longwy	1 930	19%
Gare d'Audun-le-Tiche	791	8%
Pétange	429	4%
Centre-Ville de Metz	315	3%

distance moyenne
48
km



77
minutes

Des temps et des distances très longs

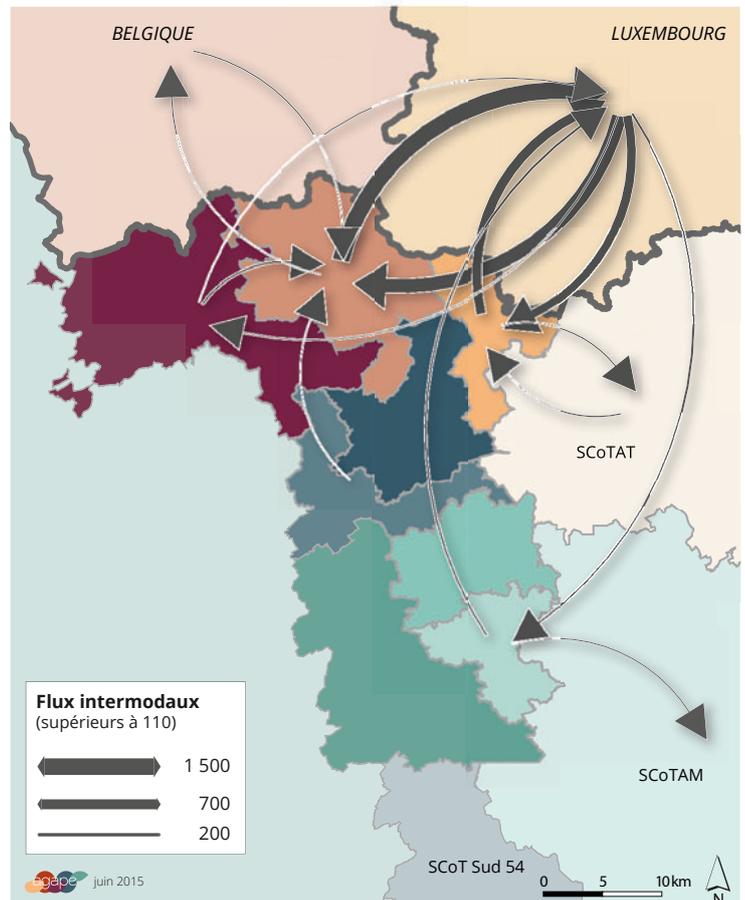
Les distances effectuées lors d'un trajet intermodal sont plus de quatre fois supérieures aux distances moyennes (48 km contre 11 km). Les temps de déplacements intermodaux sont également près de quatre fois supérieurs à la moyenne (77 min contre 20 min).

Le Luxembourg comme principale destination des déplacements intermodaux

On constate que le Luxembourg est la principale destination des trajets intermodaux. Sur l'ensemble des trajets intermodaux, on compte ainsi environ 1/3 des déplacements qui se font avec le Luxembourg.

	Nombre de déplacements intermodaux	Part des déplacements intermodaux par rapport à l'ensemble des déplacements
Luxembourg	2 800	6,6%
SCoTAT	180	1,5%
SCoTAM	165	0,7%

Principaux flux intermodaux



Lexique

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

CCAL : Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy

CCJ : Communauté de Communes du Jarnisy

CCPA : Communauté de Communes du Pays Audunois

CCPB : Communauté de Communes du Pays de Briey

CCPHVA : Communauté de Communes du Pays-Haut - Val d'Alzette

CCPO : Communauté de Communes du Pays de l'Orne

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, anciennement CERTU)

Déplacement : action de se rendre d'un lieu (origine) à un lieu de (destination) pour y réaliser une activité (motif) en utilisant un ou plusieurs modes de transport.

Déplacements secondaires : concernent les déplacements dont l'origine et la destination ne sont pas le domicile.

Flux : nombre de déplacements entre un lieu et un autre.

Flux d'échange : nombre de déplacements ayant une origine ou une destination dans le territoire étudié et l'autre extrémité dans un autre territoire.

Flux externe : nombre de déplacements ayant une origine et une destination dans un autre territoire que celui étudié.

Flux interne : nombre de déplacements ayant une origine et une destination à l'intérieur d'un territoire étudié.

EPCI BL : Etablissement Public de Coopération Intercommunale du Bassin de Landres

Mode de déplacement : moyen de transport (marche, vélo, voiture comme conducteur ou passager, autobus, autocar, train, moto...)

Mode de déplacement principal : la méthodologie CERTU amène à ne retenir qu'un seul mode de déplacement pour calculer les parts modales. Le mode retenu est celui qui est prioritaire (cf. tableau des hiérarchies des modes CERTU) ajouter tableau

Motif : activité telle que travailler, être à son domicile, faire des achats, accompagner quelqu'un...

Motif combiné : regroupement des motifs « origine » et « destination », par exemple domicile-travail, domicile-achats...

Redressement des données : l'enquête étant un sondage, les résultats sont obtenus avec une incertitude liée à l'échantillon de personnes enquêtées.

SITRAL : Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy

SMITraB : Syndicat Mixte de Transports du Pays du Bassin de Briey

SMITU : Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch

T2L : Terre Lorraine du Longuyonnais

TC : Transports en commun

TCU : Transports en Commun Urbains

Chiffres-clés par territoire

	Périmètre EDVM	CCAL	CCJ	CCPA	CCPB	CCPHVA	CCPO	T2L	EPCI BL	
Nombre de déplacements/jour	587 108	191 522	63 172	30 792	35 966	88 163	80 919	49 417	47 158	
Nombre de déplacements/jour/personne	3,9	3,8	3,9	4,1	4,0	3,8	3,9	3,7	3,8	
Part des immobiliés	13,8%	14,6%	13,3%	8,9%	14,2%	13,4%	13,2%	14,1%	15,2%	
Nombre véhicules/ménage	1,4	1,4	1,4	1,5	1,6	1,4	1,3	1,4	1,4	
Budget-temps (min)	77	79	72	87	68	84	68	84	76	
Budget-distance (km)	44	40	42	58	51	39	40	62	42	
Répartition modale	Part Voiture conducteur	58%	57%	56%	66%	59%	54%	60%	55%	61%
	Part Voiture passager	12%	12%	14%	8%	12%	11%	11%	12%	9%
	Part Marche	24%	24%	25%	19%	25%	27%	24%	24%	21%
	Part Transports en commun	5%	6%	2%	4%	2%	6%	4%	8%	5%
	Part Autres modes	2%	1%	3%	2%	2%	2%	1%	1%	4%
Part des motifs de déplacements	Travail	23%	23%	23%	23%	25%	22%	21%	28%	25%
	Achats	22%	22%	23%	21%	25%	22%	23%	21%	16%
	Loisirs/visites	22%	23%	18%	21%	19%	23%	23%	23%	24%
	Accompagnement	19%	18%	21%	20%	17%	20%	21%	16%	23%
	Etudes	6%	6%	8%	5%	7%	6%	6%	6%	5%
	Autres motifs	8%	8%	7%	9%	8%	7%	7%	7%	7%
Déplacements internes au territoire	En volume	418 000	133 000	41 000	10 000	21 500	46 500	42 200	22 500	28 500
	En part	71%	70%	65%	38%	60%	53%	52%	45%	60%
	Part des ménages sans voiture	14,0%	12,8%	16,3%	12,5%	11,8%	14,0%	14,9%	17,5%	12,9%
	Part des motifs secondaires	22,6%	22,6%	22,1%	22,8%	26,0%	21,9%	21,4%	22,8%	23,1%

AGAPE

agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine-Nord
Espace Jean Monnet - Eurobase 2 - Pôle Européen de Développement
F-54810 LONGLAVILLE

tél : (+33) 03 55 26 00 10 - fax : (+33) 03 55 26 00 33

www.agape-ped.org - agape@agape-ped.org

Directeur et responsable de la rédaction : Aurélien BISCAUT

Rédaction : Stéphane GODEFROY

Infographie et cartographie : Virginie LANG-KAREVSKI

Bases de données et cartographie : Christophe BREDEL

www.scotnord54.org

www.ccphva.com

www.agape-ped.org