VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC² Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats - Bassin de mobilité Moselle Est-Sarre

Septembre 2026



L'ENQUÊTE MOBILITÉ EMC² NORD LORRAINE

Présentation

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

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

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

Méthodologie

Retrouvez la publication détaillant la méthodologie de l'EMC² du Nord lorrain, ainsi qu'un glossaire en scannant le QR code.

La population enquêtée

Entre septembre 2024 et avril 2025, près de 21 100 personnes résidentes du périmètre ont été interrogées. Sont exclues de cet échantillon les enfants de moins de 5 ans, les personnes vivant hors d'un ménage (communautés de vie : Ehpad, résidences étudiantes, prison, etc.), ainsi que les personnes présentes dans le territoire sans y résider.

Les modalités d'enquête

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

Cette publication constitue une synthèse des principaux résultats à l'échelle du bassin de mobilité* Moselle Est-Sarre.
7 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales comprises dans le périmètre global de l'enquête (synthèse globale, Département, SCoT, etc.)

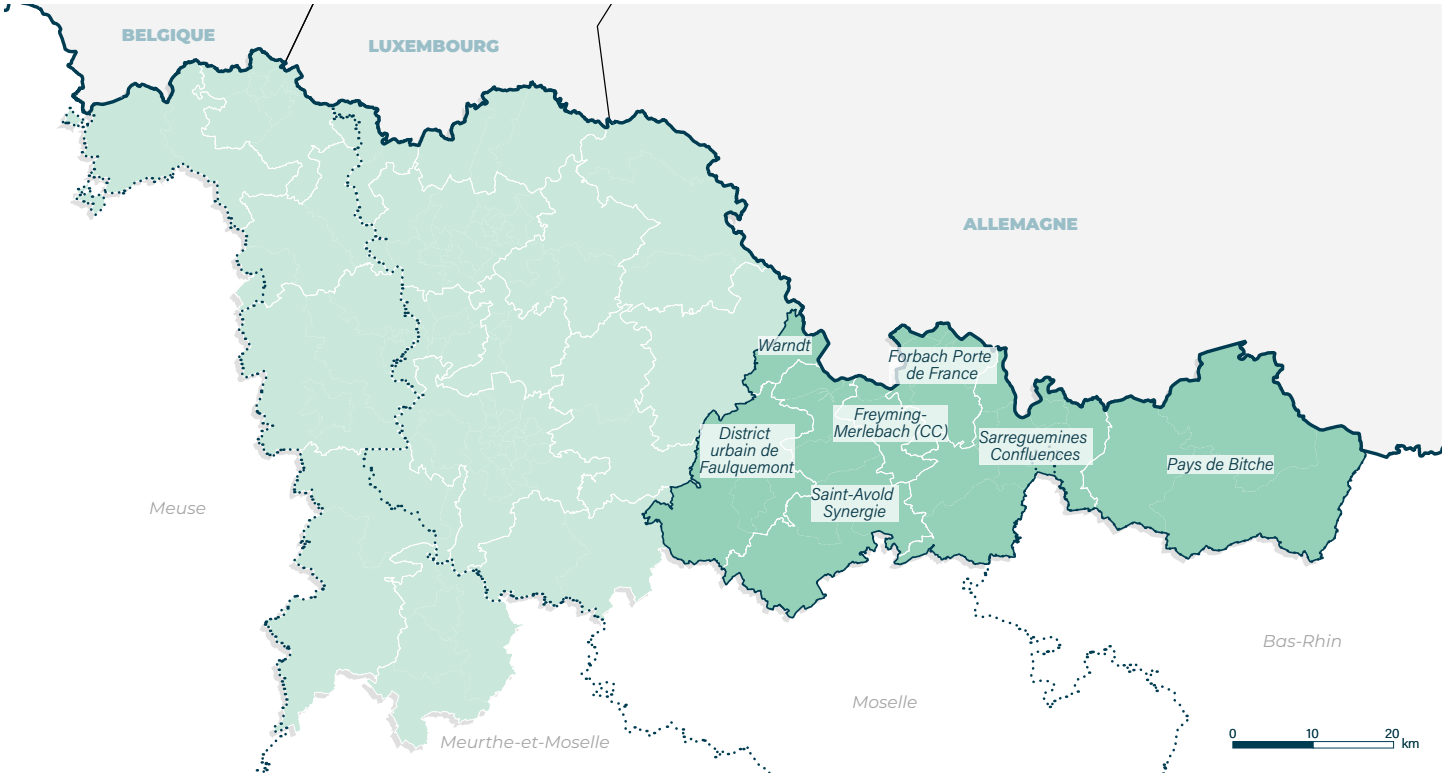
Les **bassins de mobilité correspondent à des périmètres de coordination des politiques de mobilités entre la Région et les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). Parmi les 11 bassins de mobilités de la Région Grand Est, 2 sont entièrement couverts par le périmètre de l'enquête EMC² : le bassin Metz–Thionville-Longwy-Luxembourg et celui de Moselle-est–Sarre.*

** Il existe une marge d'erreur dans les résultats. Il convient donc d'être prudent dans l'analyse, notamment pour les comparaisons entre les territoires.*

*Dans l'ensemble de la publication, les indicateurs et nombres (**surlignés en bleu**) font référence aux résultats obtenus pour l'ensemble du périmètre de l'EMC² Nord Lorraine. Ils sont indiqués à titre de comparaison.*

Le périmètre d'enquête

Le bassin de mobilité Moselle Est-Sarre recouvre 7 EPCI (CC du District Urbain de Faulquemont, CA Saint-Avold Synergie, CC de Freyming-Merlebach, CA de Forbach Porte de France, CA Sarreguemines Confluences et la CC du Pays de Bitche). Ce périmètre d'étude est un sous-découpage du périmètre d'enquête, lequel s'étend dans le nord de l'ancienne région Lorraine afin de couvrir une grande partie du département de la Moselle (57) et le nord de la Meurthe-et-Moselle (54).



L'enquête porte sur les déplacements des habitants du bassin de mobilité Moselle Est-Sarre.

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

Chiffres clés

4 936
personnes de 5 ans et plus enquêtées

4 039
ménages enquêtés

16 821
déplacements décrits

représentatifs de

279 000
résidents de 5 ans et plus dans le périmètre du bassin de mobilité

132 600
ménages

976 000
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

19 (20) MIN
Durée moyenne d'un déplacement tous motifs et modes confondus

1h07 (1h12) MIN
de budget-temps* par jour et par personne

12 (11) KM
Distance moyenne d'un déplacement tous motifs et modes confondus

41 (38) KM
de budget-distance* par jour et par personne

15 % (12 %) d'immobiles
C'est-à-dire de personnes ne s'étant **pas déplacées** la veille de l'enquête

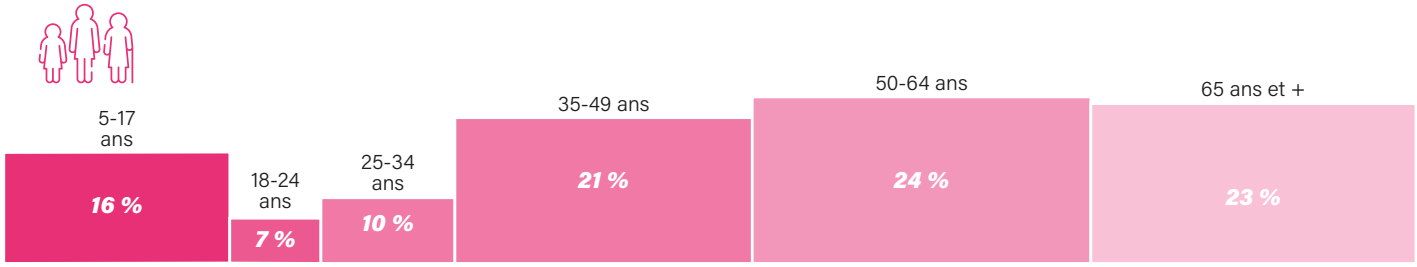
3,5 (3,6) déplacements par jour et par personne
- 68 % en voiture
  25 % à pied
- 24 % déplacements pour les loisirs/visites
- 22 % pour le travail

(XX) = résultat pour le Nord lorrain

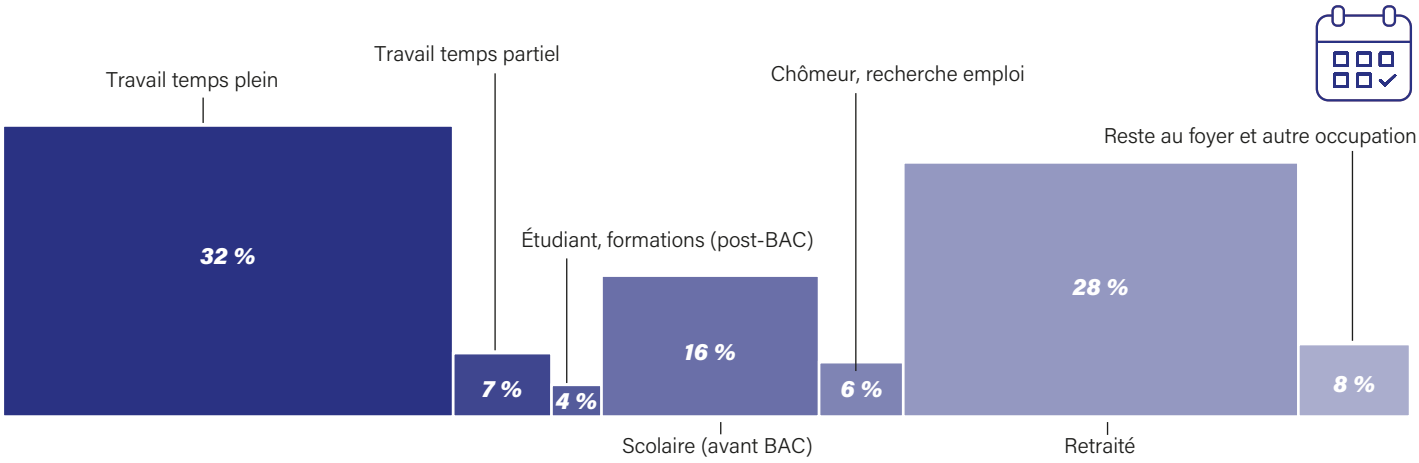
**Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.13-14*

PROFIL DES RÉSIDENTS ENQUÊTÉS DU PÉRIMÈTRE

*Classes d'âge de la population de 5 ans et plus**



*Occupation principale de la population de 5 ans et plus**



**Les répartitions par âge et occupation concernent la population enquêtée (les résidents de ménages ordinaires - pour plus d'informations se référer au fascicule méthodologie) et peuvent diverger des autres sources de données statistiques.*

Les actifs occupés sont majoritaires dans le territoire enquêté (39 %). Cette moyenne masque de fortes disparités entre les territoires couverts par le périmètre du bassin de mobilité. En effet, si environ 44 % de la population est active dans la CC du Pays de Bitche**, 33 % des résidents de la CC de Freyming-Merlebach sont considérés comme actifs occupés.

Plus de 28 % des personnes sont retraitées dans ce périmètre, ce qui est supérieur à la moyenne du territoire enquêté global (environ 25 %). La part des retraités atteint les 30 % dans les CC du Warndt et du Pays de Bitche.

***les territoires cités dans ce fascicule correspondent au périmètre de l'EPCI (Établissement public de coopération intercommunal, c'est-à-dire des communautés de communes (CC), communautés d'agglomérations (CA), district urbain (DU), métropole).*

Quid du télétravail ?

7 % des actifs déclarent pratiquer le télétravail un ou plusieurs jours par semaine, 84 % n'en font jamais.

Un jour moyen de semaine, seuls 2 % (3 %) des actifs sont effectivement en télétravail.

Le télétravail = activité professionnelle à distance du lieu de travail habituel.

L'EMC² s'appuyant sur un jour moyen de semaine, les « pics » de télétravail du mercredi ou du vendredi sont lissés.

Des ménages très motorisés

Nombre de voitures par ménage = voitures possédées par le ménage et les véhicules mis à disposition, totale ou limitée, à au moins une personne du ménage.

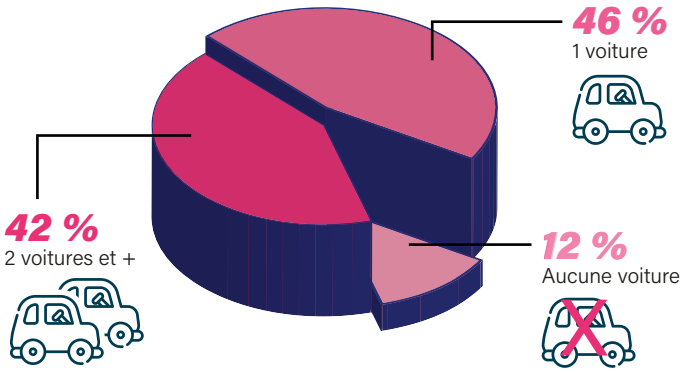
Les ménages qui ont un ratio élevé d'équipement moyen en voiture résident dans la CC du District Urbain de Faulquemont ou dans la CC du Pays de Bitche (plus de 1,5 voiture à disposition par ménage). A l'inverse, les ménages moins pourvus en voiture habitent dans le Warndt ou dans le territoire de l'agglomération de Forbach Porte de France (avec 1,3 voiture à disposition par ménage).



- **1,4** (1,4) voiture à disposition par ménage (en moyenne) dont **3 %** (3 %) de voitures électriques
- **1,7** voiture à disposition chez les ménages de cadres*
- **1,4** ouvriers
- **1,3** employés
- **0,8** autres inactifs n'ayant jamais travaillé

**selon la Catégorie socio professionnelle (CSP) de la personne de référence du ménage.*

Taux de motorisation des ménages



Près de 9 ménages sur 10 disposent d'au moins une voiture. 12 % ne sont pas motorisés, avec de fortes différences entre les territoires : 15 % des ménages de la CA de Forbach Porte de France ne disposent d'aucun véhicule motorisé contre seuls 5 % des ménages de la CC du Pays de Bitche.

Un ménage motorisé possède un ou plusieurs véhicules motorisés (c'est-à-dire des voitures individuelles).

Qu'en est-il du vélo ?

L'équipement en vélo varie fortement entre les territoires : si la moyenne de vélo à disposition par ménage est la plus élevée dans la CA Sarreguemines Confluences (1,3 vélo à disposition par ménage) et dans la CC du Pays de Bitche (1,5), elle chute pour la CC de Freyming-Merlebach et dans la CC du Warndt (moins de 0,8). La part de vélos spéciaux (électrique, cargo) est supérieure en Moselle Est par rapport à l'échelle globale.

Plus de la moitié des ménages ne dispose pas de vélo. Ces chiffres sont proches des résultats globaux. Là encore, des disparités existent si l'on met en perspective les territoires du bassin de mobilité.

Ainsi, 63 % des ménages du Warndt ne disposent pas de vélo, tandis que 36 % de ménages de la CC du Pays de Bitche ne sont pas équipés de vélo.

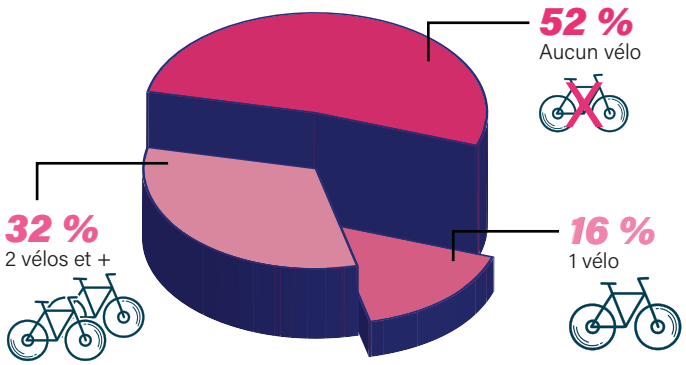
Nombre de vélos par ménage = vélos en état de fonctionnement et utilisables sur la voie publique. Tous les vélos sont concernés, y compris ceux qui n'appartiennent pas au ménage et qu'il peut utiliser librement, ainsi que les vélos taille enfant.



- **1,1** (1,1) vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont **14 %** (10 %) de vélo à assistance électrique (VAE)
- **1,6** vélo à disposition chez les ménages de cadres*
- **0,9** employés
- **0,9** ouvriers
- **0,3** autres inactifs n'ayant jamais travaillé

**selon la CSP de la personne de référence du ménage.*

Taux d'équipement des ménages en vélo



Un permis de conduire plus convoité qu'un abonnement de transport collectif

> Personnes disposant d'un permis de conduire

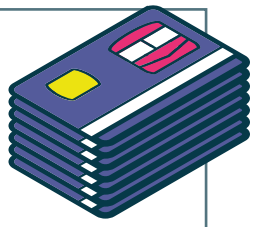


87 % (86 %) des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)*
**hors les 2 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

58 % des 17-24 ans, contre 90 % chez les 25 ans et plus

Si plus de 95 % des personnes en âge de conduire possèdent le permis de conduire dans la CC du Pays de Bitche, elles sont 82 % dans l'agglomération de Forbach Porte de France.

> Personnes disposant d'un abonnement Transport collectif urbain et/ou interurbain (TC)



12 % (16 %) des personnes de plus de 5 ans

36 % chez les moins de 25 ans, contre 5 % des 25 ans et plus

39 % des scolaires et étudiants
15 % cadres
13 % autres inactifs n'ayant jamais travaillé
9 % ouvriers

À l'inverse de la possession du permis de conduire qui croît mécaniquement avec l'âge, la possession d'un abonnement aux transports collectifs est plus forte chez les jeunes mais décline après 18 ans.

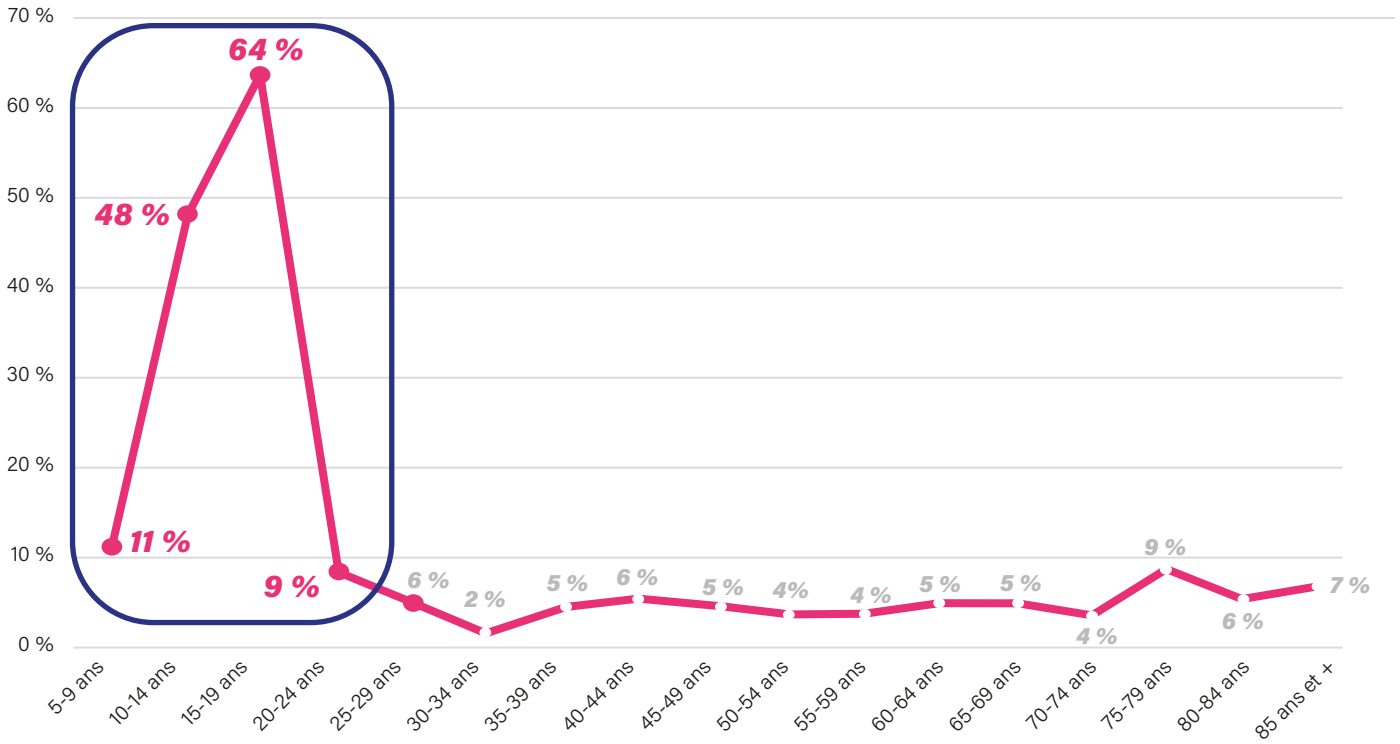
Presque 1 adolescent (10-19 ans) sur 2 dispose d'un abonnement à un réseau de transport en commun. Ce taux d'abonnement chute ensuite pour ne concerner 9 % des personnes de 20 à 24 ans et 6 % des 25 à 29 ans. Ces taux sont en lien avec l'offre de transport scolaire.

Les taux de possession d'un abonnement TC sont de 6 % pour les résidents de la CC du Warndt, et atteint, au plus haut, les 14 % pour la population des agglomérations de Saint-Avold Synergie et de Sarreguemines Confluences. Les taux sont tout à fait différents si l'on considère les personnes de moins de 18 ans. Dans ce cas, 60 % des moins de 18 ans de la CC du Pays de Bitche possèdent un abonnement aux transports collectifs. Ils sont environ 50 % sur les secteurs de la CA de Saint-Avold Synergie, la CC de Freyming-Merlebach et la CC du DU de Faulquemont.

FOCUS TRANSFRONTALIER

2 % **(13 %)** des travailleurs frontaliers disposent d'un abonnement TC.

Évolution de la possession d'un abonnement aux transports collectifs selon l'âge

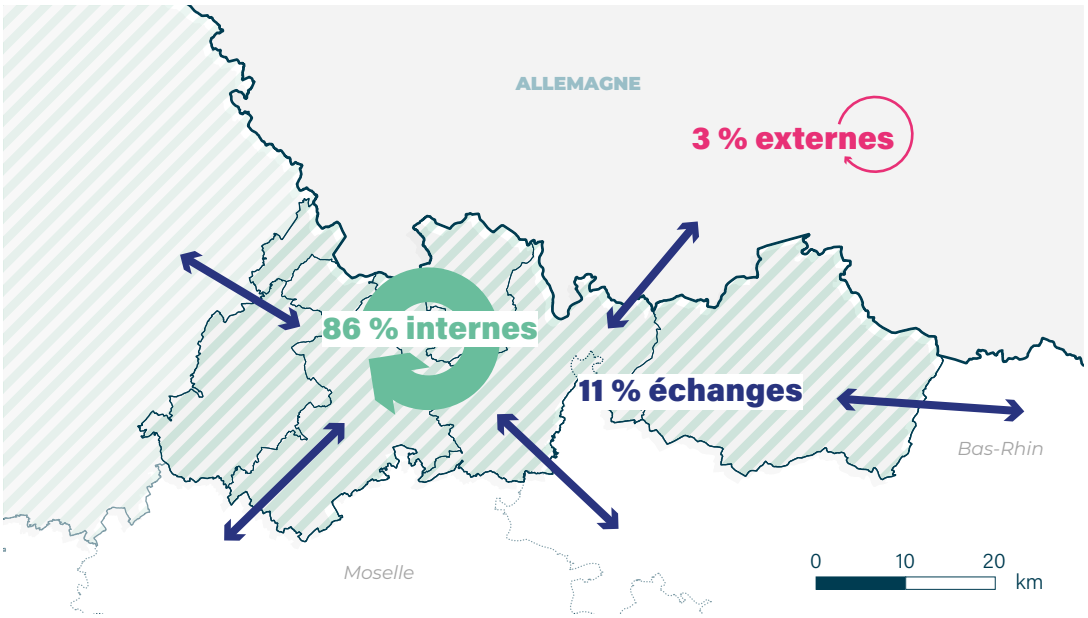


LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

Près de 9 déplacements sur 10 sont effectués au sein du périmètre de la Moselle Est-Sarre, témoignant de la prégnance des déplacements de proximité par rapport à des déplacements plus lointains.

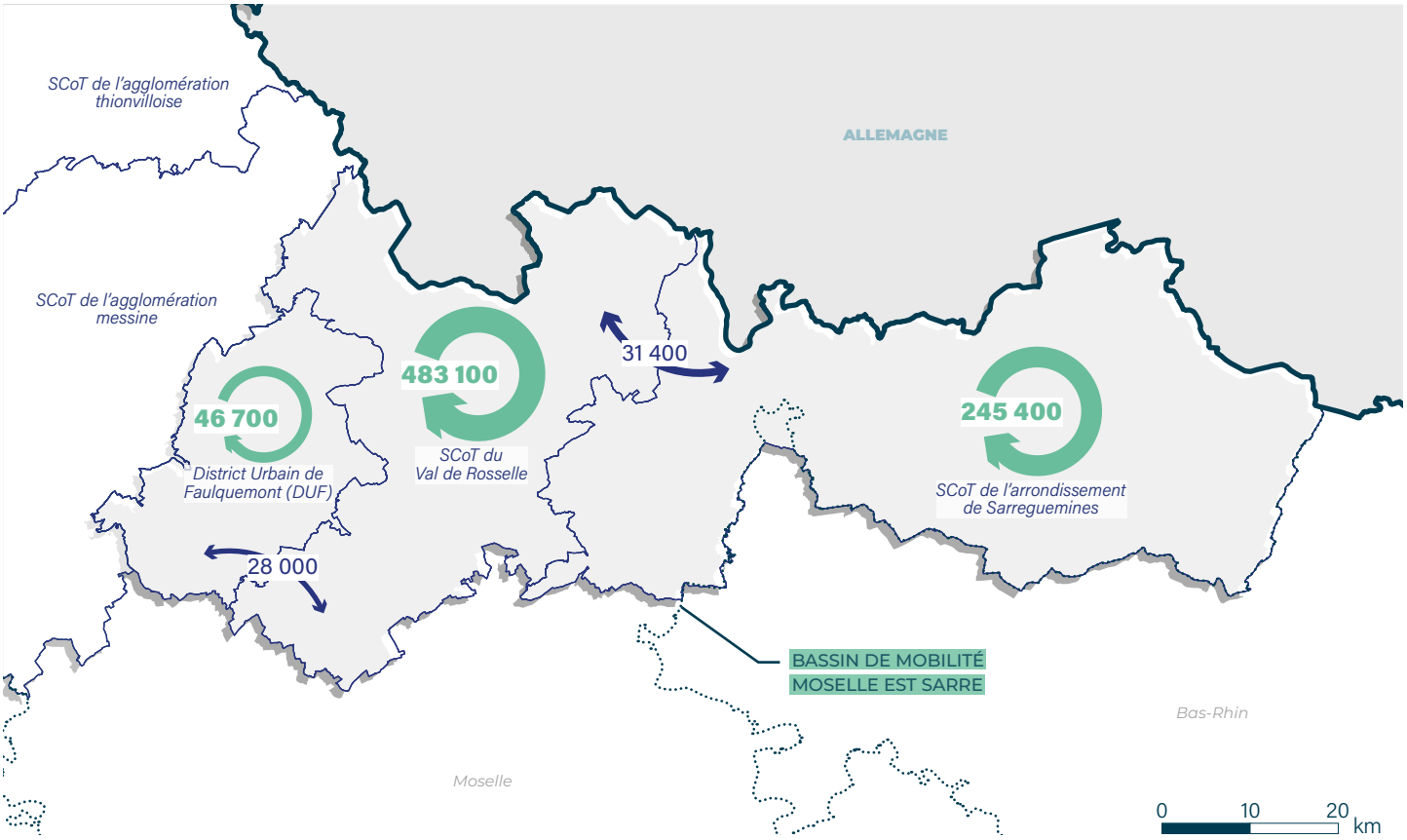
Un **flux** est dit **interne** quand l'origine et la destination sont localisées dans les limites du territoire enquêté. Il est dit d'**échange** quand l'origine **ou** la destination est en dehors du périmètre. Un flux dit **externe** se déroule intégralement **hors** du périmètre concerné.



Le poids du Val de Rosselle dans les déplacements de l'est mosellan

Les flux internes représentent environ 835 000 déplacements quotidiens. Ils reflètent le poids démographique de chaque territoire, mais également leur rayonnement (attractivité économique, commerciale, servicielle, etc.). Les déplacements internes à chaque territoire, à savoir le Syndicat mixte de l'arrondissement de Sarreguemines (SMAS), le Syndicat mixte du Val de Rosselle (SCoT du Val de Rosselle) et la CC du District Urbain de Faulquemont (DUF), sont majoritaires.

En ce qui concerne les flux d'échanges, ceux entre le SCoT du Val de Rosselle et ses 2 voisins immédiats (le DUF et le SMAS) prédominent (position, caractéristiques territoriales) tandis que les échanges quotidiens entre le SCoT de Sarreguemines et le DUF sont trop faibles pour être représentés.

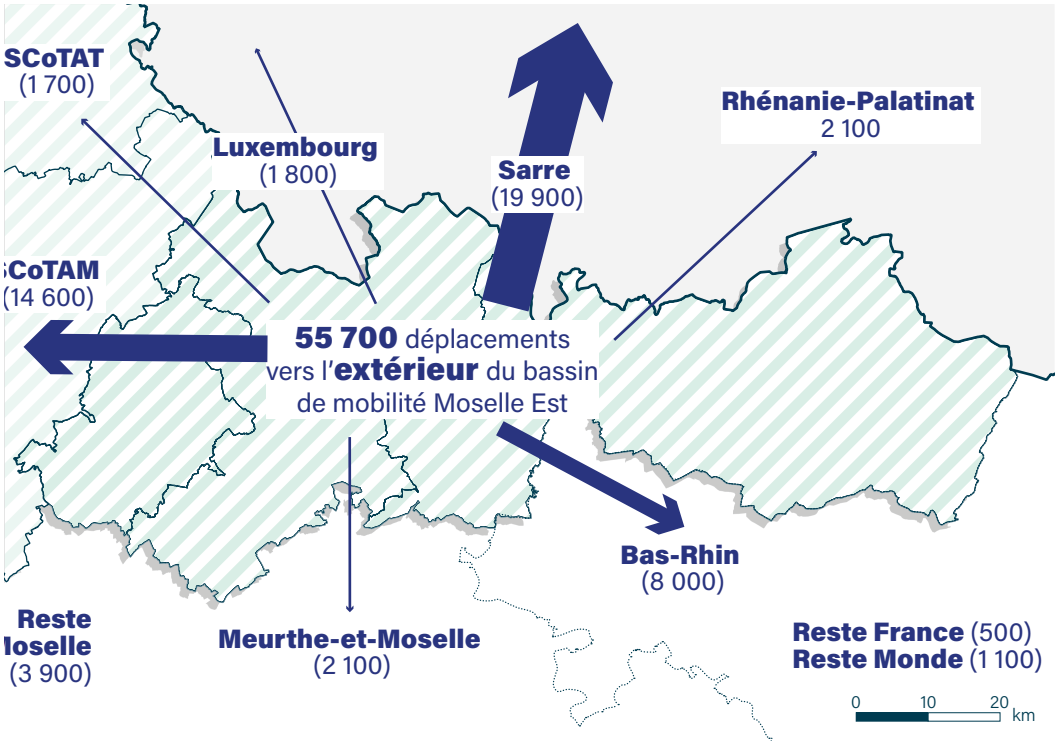


Un territoire d'abord tourné vers la Moselle et l'Allemagne

Les flux sortants du périmètre Est mosellan vers les territoires extérieurs se répartissent ainsi :

- 46 % vers le reste du Département de la Moselle, dont ¾ vont vers le territoire du Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM)
- 31 % vers la Sarre
- 12 % vers le Bas-Rhin
- 3 % vers la Rhénanie Palatinat
- 3 % vers le Luxembourg

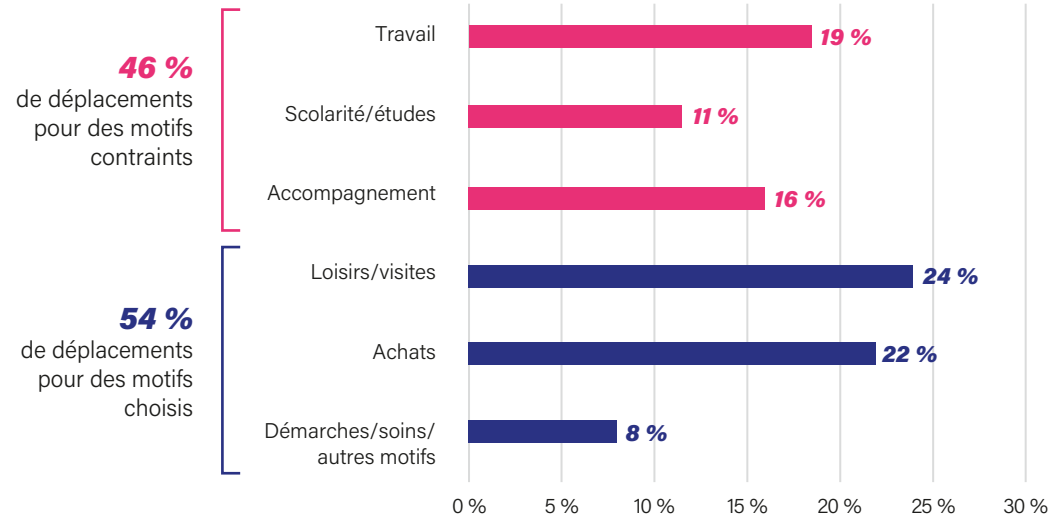
34% des flux sortants prennent la direction de l'Allemagne, témoignant de l'intensité des échanges entre l'Est mosellan et les länder voisins de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat. Le fait transfrontalier augmente à 37 % si l'on y ajoute les flux vers le Grand-Duché de Luxembourg.



NB : un aller implique souvent un retour vers le territoire de résidence.

Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif



¼ des déplacements est motivé par les loisirs/visites, ce qui inclut les activités culturelles et associatives, le sport, les visites à des proches, les promenades, etc. Les achats arrivent en 2e position des motifs de déplacements quotidiens (22 %), avant le travail (19 %).

Cette répartition entre les 3 raisons principales de déplacements diffère pour le bassin Est mosellan par rapport à l'échelle Nord Lorraine. Le motif travail arrive en effet en 2e position (21 % des déplacements) avant les achats (20 %).

Si cette répartition est globalement analogue entre les différents territoires du périmètre d'enquête, certaines singularités peuvent caractériser ceux-ci (en lien avec leur offre territoriale, leur organisation, etc.). On constate notamment une sur-représentation du motif travail pour les résidents des secteurs de la CC du Pays de Bitche et de la CC du DU de Faulquemont (23 %) alors que celui-ci représente 14 % des déplacements des résidents de la CC de Freyming-Merlebach.

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 intégrés dans l'analyse. Ils représentent 40 % des déplacements totaux.

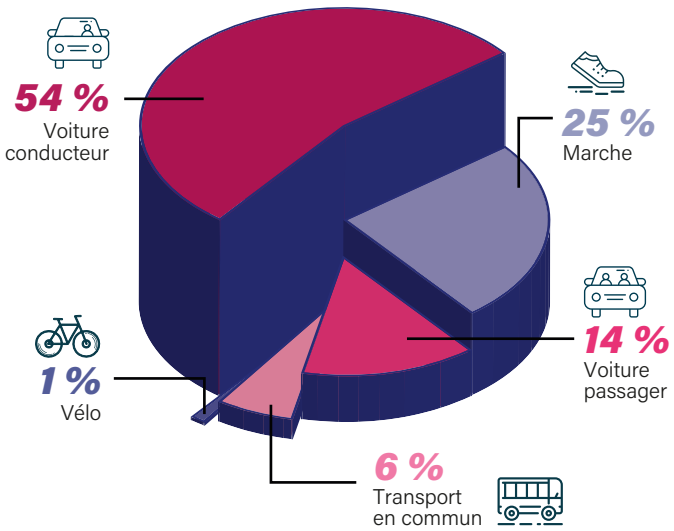
Un déplacement est **contraint** si la personne qui l'effectue n'a pas d'autres choix que de le réaliser, et, de plus, à un moment prédéterminé. Il s'agit donc des déplacements liés au travail, à l'école et à l'accompagnement d'une autre personne. À l'inverse, les autres motifs ne sont pas contraints, la personne ayant la possibilité d'en choisir le moment (achats, prise de RDV pour des soins) ou d'y renoncer.

FOCUS TRANSFRONTALIER

47 % (**71 %**) des déplacements transfrontaliers sont réalisés pour un motif travail, 33 % (**14 %**) pour des achats.

Les modes de déplacements

Répartition modale

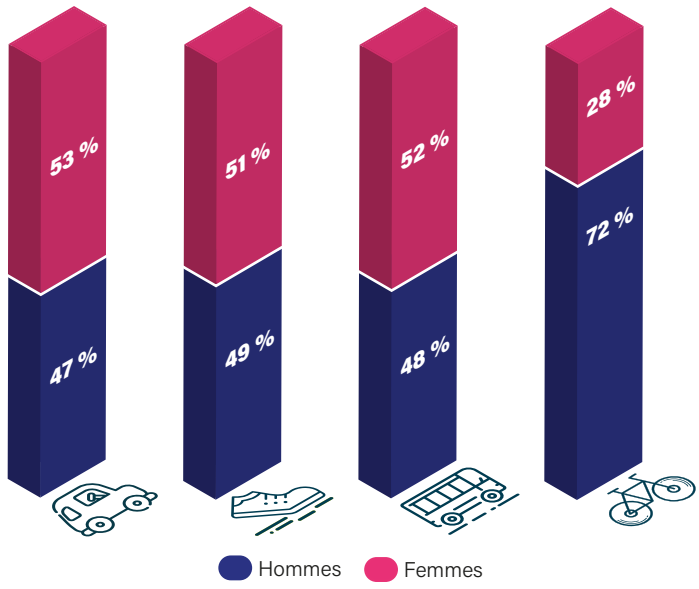


**Les autres modes correspondent essentiellement aux petits engins de déplacement électriques (trottinette, segway), aux 2-3 roues motorisées, trottinettes mécaniques, etc.*

FOCUS TRANSFRONTALIER

94 % (**85 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du bassin de mobilité Moselle Est-Sarre sont réalisés en voiture, 3 % (**14 %**) en TC.

Répartition modale par genre



Les femmes réalisent davantage de déplacements en transport collectifs, tandis que les hommes sont surreprésentés pour ce qui est de l'utilisation du vélo.

Plus de 2 déplacements sur 3 effectués par les habitants du territoire sont réalisés en voiture (54 % comme conducteurs et 14 % comme passagers). La part modale voiture du bassin de mobilité Moselle Est-Sarre (68 %) est supérieure à celle du Nord lorrain (62 % des déplacements réalisés en voiture).

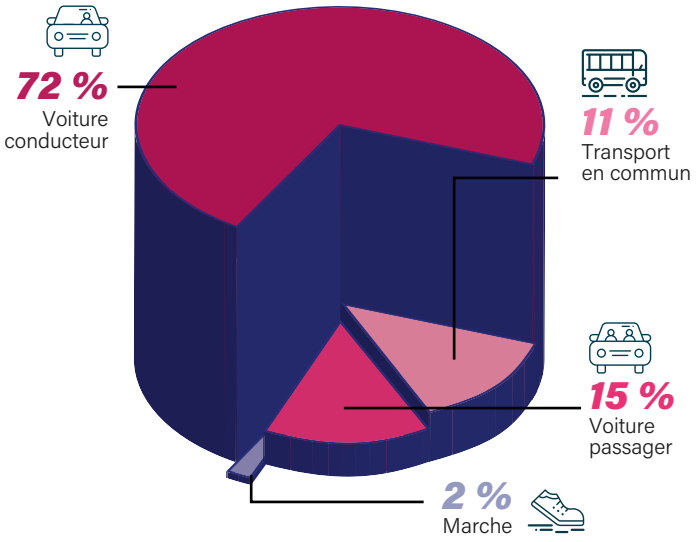
La part de la voiture (conducteur et passager) dépasse les 70 % pour de nombreux secteurs (CC du Pays de Bitche, DU de Faulquemont, CC du Warndt, CC de Freyming-Merlebach), et affiche son taux le plus bas (63 %) sur l'agglomération de Saint-Avold Synergie.

2e mode de déplacement, la marche concerne ¼ des déplacements quotidiens. La marche atteint les 28 % dans les agglomérations de Forbach Porte de France, Saint-Avold Synergie mais elle est inférieure à 21 % sur les secteurs de la CC de Freyming-Merlebach et du DU de Faulquemont.

La part du vélo est inférieure à 1 % partout, à l'exception de la CA de Sarreguemines Confluences et la CC du Warndt (2 %).

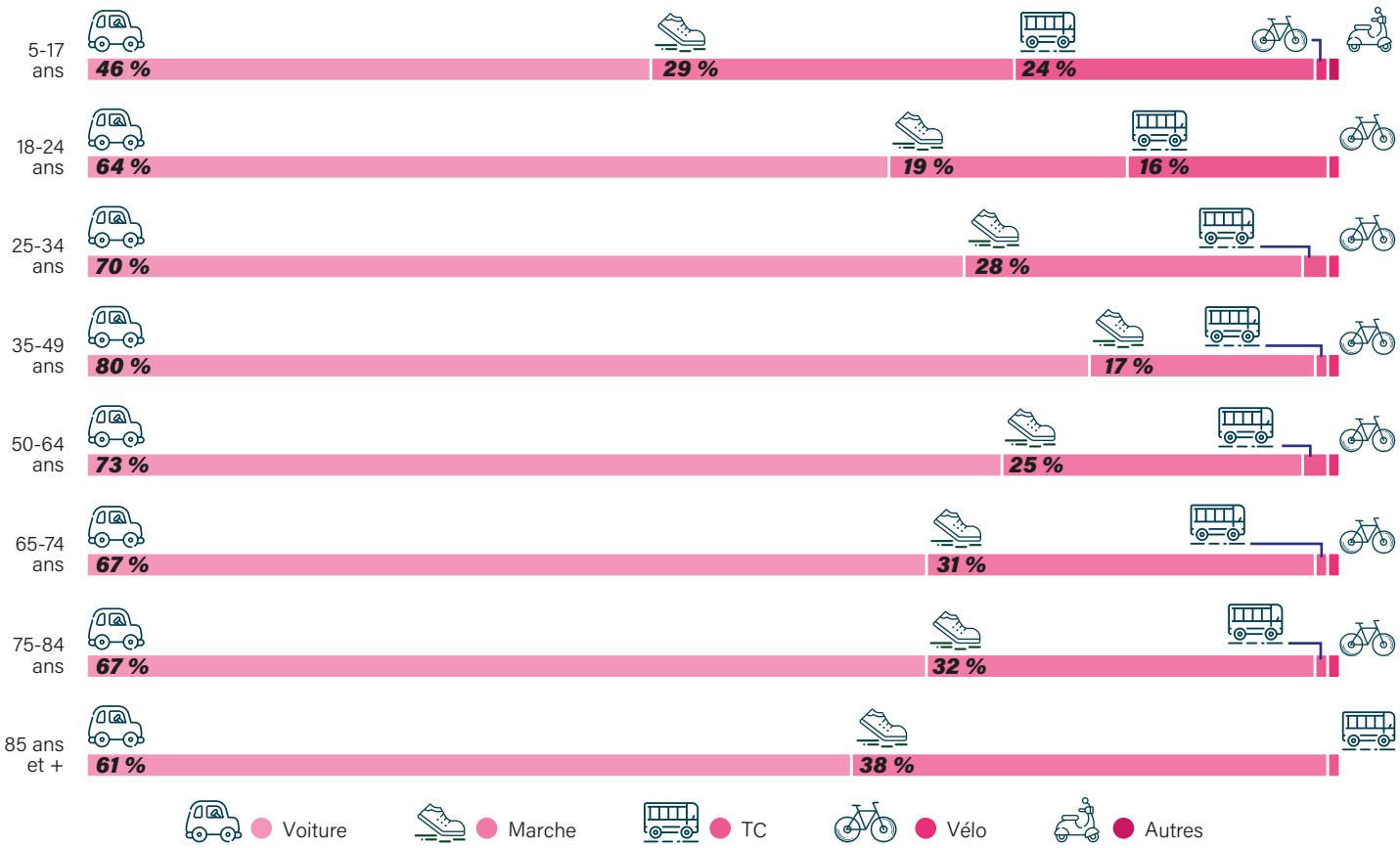
Une marche sous-estimée
= Seuls les déplacements entièrement réalisés à pied sont pris en compte. La marche pour se rendre à un arrêt de transport ou à une place de stationnement n'est pas comptabilisée dans la répartition modale.

Parts modales kilométriques



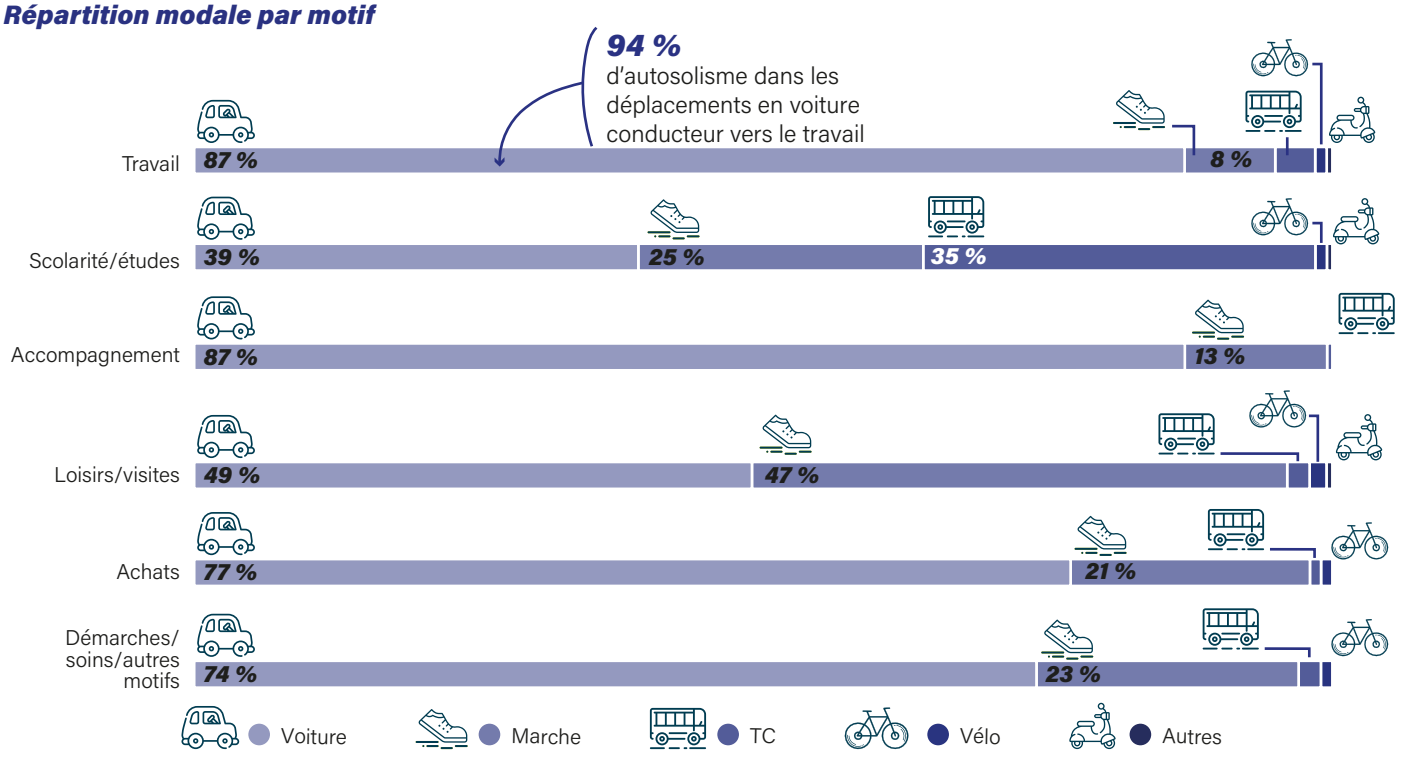
En termes de distances parcourues, la voiture est utilisée pour effectuer 87 % des kilomètres parcourus, les transports collectifs 10 %. L'inclusion de la notion de kilomètres parcourus rend davantage compte du poids de l'automobile dans les mobilités quotidiennes.

Parts modales selon l'âge



Les transports collectifs sont le plus fortement utilisés par les moins de 25 ans. Au fil de l'âge, la part des modes non motorisés et/ou collectifs (TC et marche majoritairement) décline au profit de la voiture individuelle. On observe un retour de la marche en relation avec le vieillissement qui atteind 38 % chez les plus de 85 ans.

Répartition modale par motif



L'usage de la voiture prédomine fortement pour les déplacements liés au travail, à l'accompagnement (ce qui inclut la dépose ou la reprise d'une personne à une activité, à un autre mode de transport), aux achats et aux démarches et soins. La répartition modale des déplacements liés à l'accès à son lieu de scolarité ou d'études est la plus équilibrée entre la voiture, la marche et les transports collectifs. Presque la moitié des déplacements liés aux loisirs/visites sont réalisés à pied.

Les pratiques modales (déplacements en voiture, TC, vélo et à pied)

1,4 nombre moyen d'occupants par voiture

7/10 des déplacements sont réalisés seul

27 % des passagers de voiture se déplacent vers leur lieu de scolarité, de la garderie à l'Université

62 % en cars et trains interurbains (dont 6% de trains), le reste en bus urbain

75 % des déplacements en TC sont liés à des motifs scolaires

52 % des déplacements TC sont réalisés par des femmes

3/4 des cyclistes sont des hommes

Le motif loisirs/visites vient en premier **(38 %)** pour les déplacements à vélo, ensuite le travail **(20 %)**

47 % des déplacements à pied sont des déplacements de loisirs, seuls **7 %** concernent le travail

51 % sont réalisés par des femmes

LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE

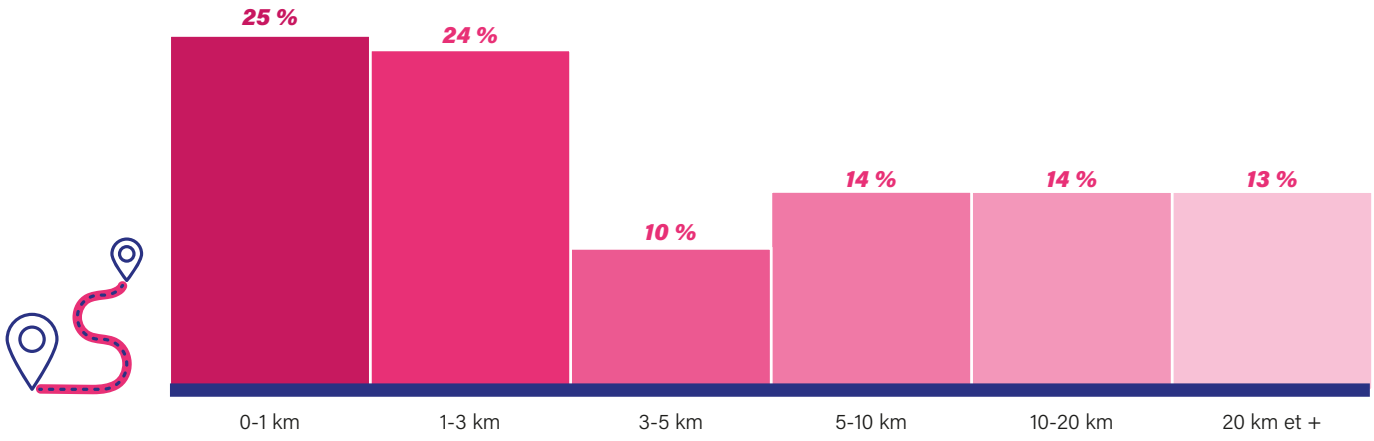
2 % des déplacements des résidents sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage)

LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

1 % des déplacements quotidiens combinent plusieurs modes de déplacement (voiture + train, vélo + train, etc.)

Distance et durée des déplacements

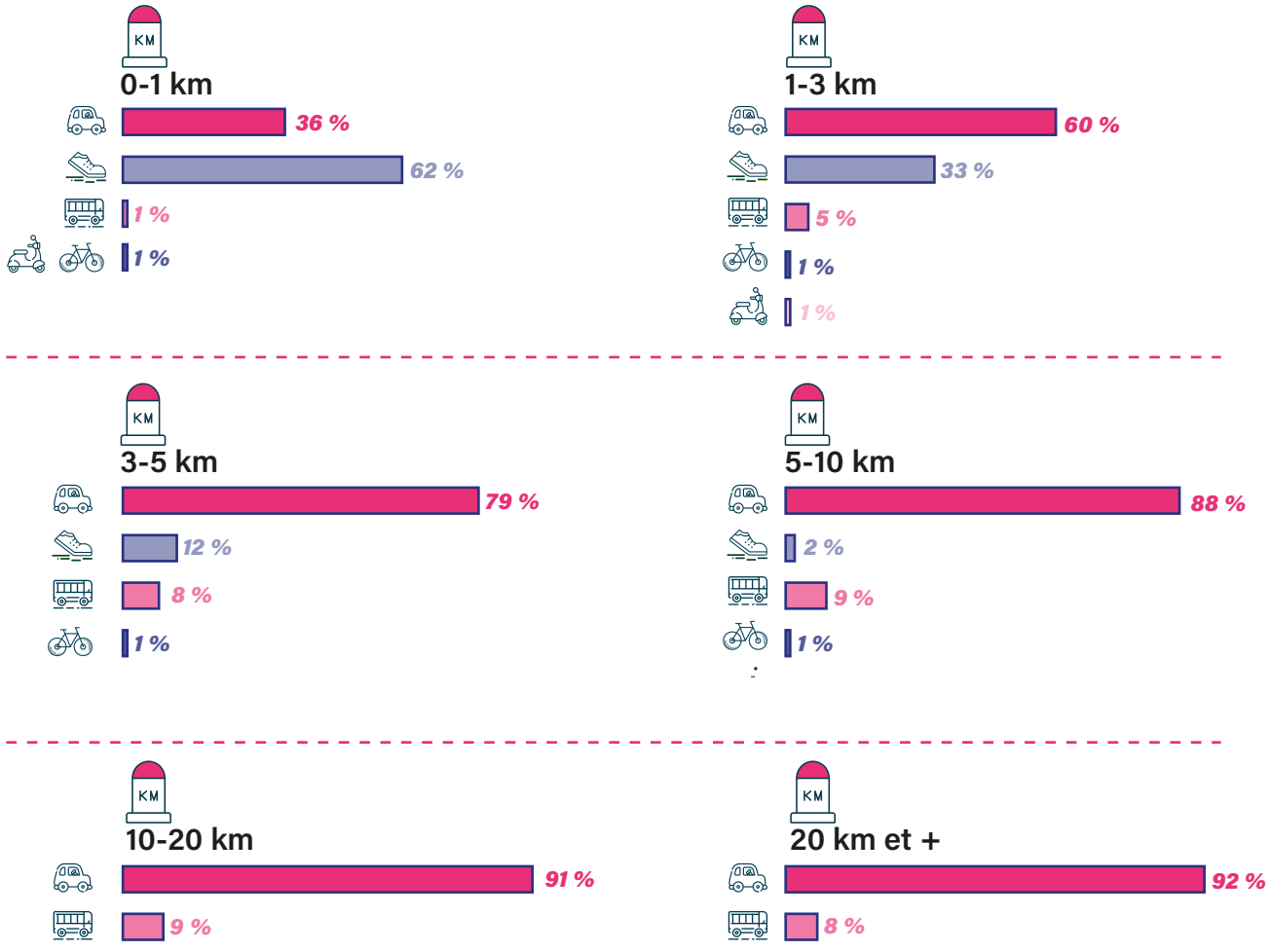
Répartition des déplacements par classe de distance



Près de la moitié des déplacements sont inférieurs à 3 km. Cette part des déplacements courts est plus forte pour les agglomérations de Forbach Porte de France et de Saint-Avold Synergie.

Quant aux déplacements longs du quotidien (supérieurs à 20 km), ils représentent moins d'1 déplacement sur 6.

Parts modales selon les classes de distance



Les parts modales varient selon les classes de distance, notamment en relation avec le domaine de pertinence de chaque mode.

La pratique de la marche domine les déplacements les plus courts. En effet, près de 2 déplacements sur 3 de moins d'1 km sont effectués à pied. La marche pour des déplacements quotidiens disparaît au-delà de 5 km.

Focus déplacements longs (>20 km)

45 % liés au travail (95 % en voiture)

15 % pour les loisirs/visites (96 % en voiture)

12 % pour les achats (97 % en voiture)

9 % pour la scolarité/études (52 % en voiture)

La voiture tient déjà une place importante dans les déplacements de moins d'1 km (un peu moins d'1/3 des déplacements), avant de s'imposer au-delà (près de 9 déplacements sur 10 à partir de 5 km).

Les transports collectifs ont une part plus importante pour les trajets de 5 à 10 km.

La part modale du vélo évolue peu selon les classes de distance et disparaît après 10 km. Or le domaine de pertinence du vélo, notamment du vélo électrique, s'étend au-delà de ce seuil. Il convient de souligner que la distance à parcourir seule ne suffit pas pour comprendre les pratiques des modes, d'où la combinaison avec d'autres déterminants tels que la présence et la qualité des aménagements, l'insécurité réelle ou ressentie, etc.

Chaque mode a un domaine de pertinence dépendant notamment des distances à parcourir. Celui-ci peut être augmenté par l'intermodalité.

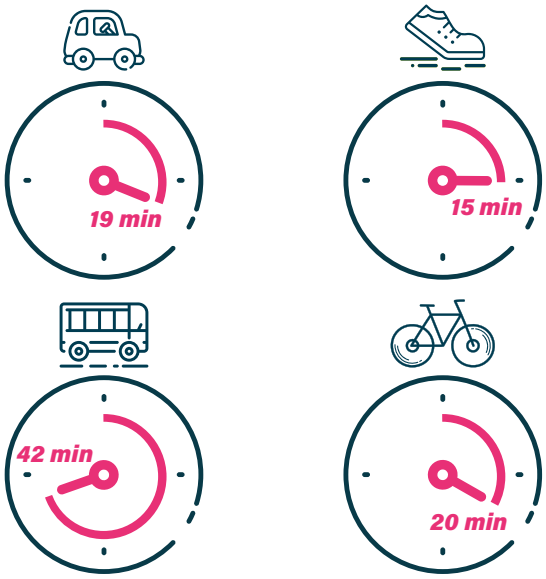
Les **choix modaux** des individus sont soumis à de nombreux déterminants et dépendances : temps de parcours, coût financier, disponibilité d'offres alternatives à l'automobile, environnement urbain, âge, modes de vie, habitudes, trajet inclus dans un parcours (boucle), objets à transporter, stationnement à destination, etc.

Distance et durée moyenne d'un déplacement

La distance et la durée moyennes varient en fonction des modes : de 15 min et 1 km pour la marche à 42 min et 22 km pour les transports en commun.

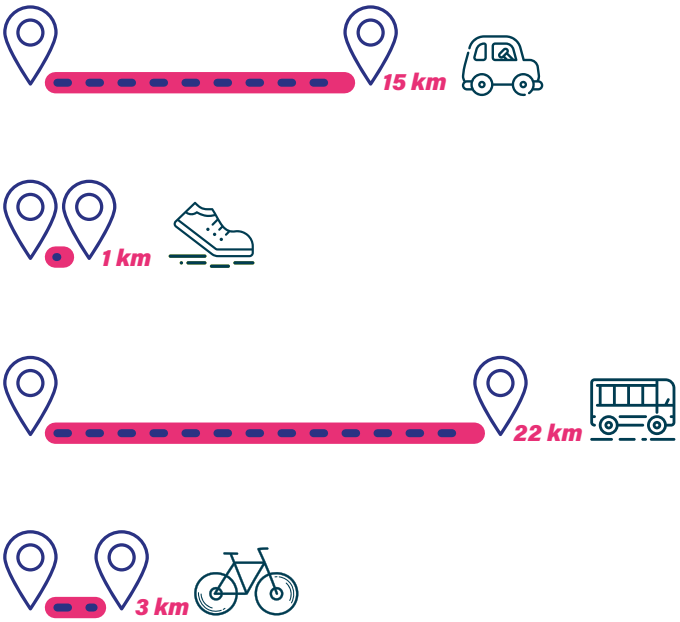
12 km | 19 min
Distance et temps moyen d'un déplacement du quotidien

Durée moyenne d'un déplacement selon le mode de transport (en min)



**Les temps de trajet sont des estimations déclaratives de la part des enquêtés*

Distance moyenne d'un déplacement selon le mode de transport (en km)



Distance et durée moyenne par résident sur une journée

Un individu consacre en moyenne 1h07 par jour à ses déplacements quotidiens et parcourt une distance de 41 km en comptant l'ensemble des personnes enquêtées (y compris les non mobiles). Ces données enflent légèrement (48 km et 1h19) en ne prenant en compte que les personnes s'étant effectivement déplacées.

Budget-temps = nombre de minutes qu'une personne consacre par jour à ses déplacements

Budget-distance = nombre de kilomètres qu'une personne consacre par jour à ses déplacements

41 km | 1h07 min
Budget-distance et budget-temps moyen par jour et par personne sur le périmètre (inclusion des immobiles)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

99 km | 1h32 min : budget-distance et budget-temps

Dissociation du lieu de vie et lieu de travail et d'études

20 km | 23 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail (lieu habituel de travail)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

44 km | 33 min de distance et de durée moyenne d'un déplacement domicile-travail

8 km | 19 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile–scolarité/études (lieu habituel d'études)

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

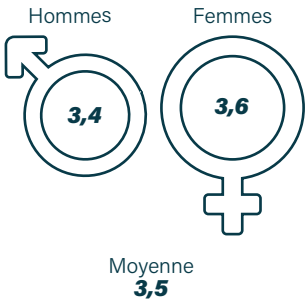
Les femmes sont plus représentées dans les cas singuliers de mobilité (hypermobilité et immobilité).

La **mobilité moyenne** correspond au nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Une personne est considérée comme **immobile** si elle n'a effectué aucun déplacement la veille de l'enquête.

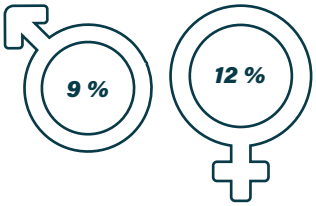
Une personne est considérée comme **hypermobile** si elle a effectué 7 déplacements ou plus la veille de l'enquête. Ce seuil correspond au double du nombre de déplacement moyen quotidien.

Mobilité moyenne selon le genre



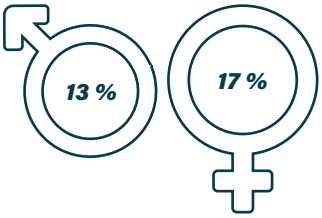
Moyenne
3,5

Hypermobiles



Moyenne
11 %

Non mobiles



Moyenne
14 %

Plus d'1 personne sur 10 ne s'est pas déplacée hors de son domicile la veille de l'enquête, et est donc considérée comme immobile. Les secteurs de l'agglomération de Forbach Porte de France et de la CC du Warndt ont un taux d'immobiles élevé dans leur population (plus de 17 % des résidents) tandis que le taux d'immobiles est inférieur à 12 % dans l'agglomération de Saint-Avold Synergie.

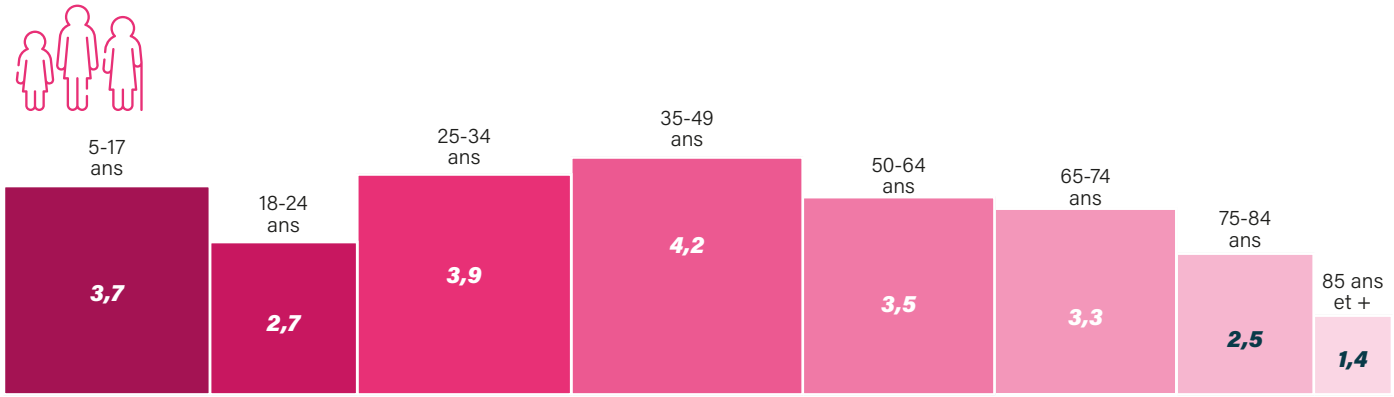
De l'autre côté du spectre de la mobilité, 11 % des résidents sont dans une situation d'hypermobilité. Cette part est légèrement plus forte pour les secteurs des agglomérations de Forbach Porte de France et du DU de Faulquemont (12 %). Pour le périmètre du bassin de mobilité Moselle Est–Sarre, la part de personnes ayant effectué 7 déplacements et plus est la plus faible pour la CC du Pays de Bitche et la CC du Warndt avec environ 9 % d'hypermobiles.

Selon l'âge

Les 35-49 ans sont les personnes qui effectuent le plus de déplacements quotidiens (4,2 déplacements par jour en moyenne). À l'inverse, les 18-24 ans sont ceux qui en font le moins (2,7), et ce chiffre est également inférieur à la moyenne du territoire Nord lorrain (3,1) pour cette classe d'âge.

Le second groupe le moins mobile est représenté par les plus âgés. Parmi ces derniers, se cachent des disparités directement liées à l'âge. En effet, la mobilité quotidienne régresse au-delà de 85 ans (moins de 1,4 déplacement par jour).

Mobilité selon l'âge



Selon l'occupation

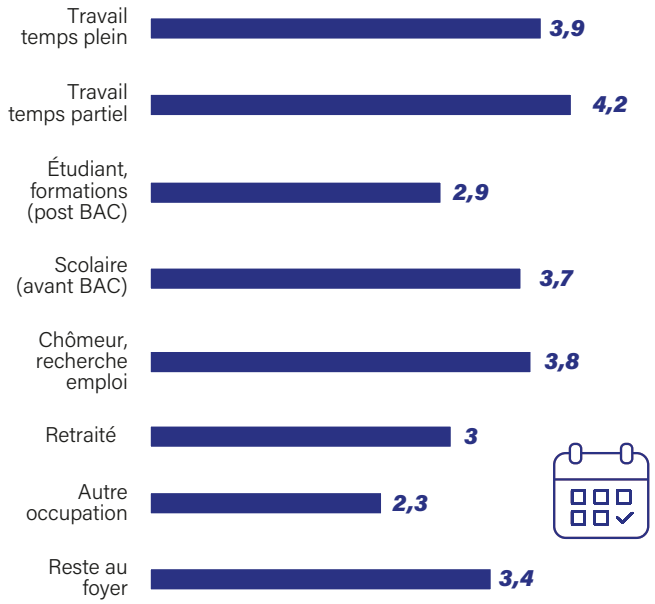
La mobilité quotidienne varie également en fonction d'autres déterminants tels que l'occupation principale de la personne ou sa catégorie socio-professionnelle. Ainsi, la mobilité des actifs est la plus importante, les travailleurs à temps partiel se déplaçant davantage au cours d'un jour moyen que les travailleurs à temps plein. Notons que 86 % des travailleurs à temps partiel sont des femmes, qui cumulent fréquemment leur emploi avec une part de travail de soins non rémunéré (part de travail domestique qui augmente indirectement les revenus du foyer, sans que les personnes qui l'effectuent ne bénéficient de rémunération : achats, garde et dépose des enfants et proches dépendants, démarches, etc.).

Parmi les actifs, les cadres et professions intermédiaires sont ceux qui se déplacent le plus (plus de 3,9 déplacements quotidiens en moyenne). Les demandeurs d'emploi sont presque aussi mobiles que les actifs à temps plein. Les personnes ayant une autre occupation, les retraités et les étudiants sont celles qui réalisent le moins de déplacements.

Effet du télétravail ?

Avec une mobilité quotidienne de 2,9, les actifs effectivement en télétravail à leur domicile se déplacent moins que la moyenne des actifs à temps plein (3,9).

Mobilité selon l'occupation principale



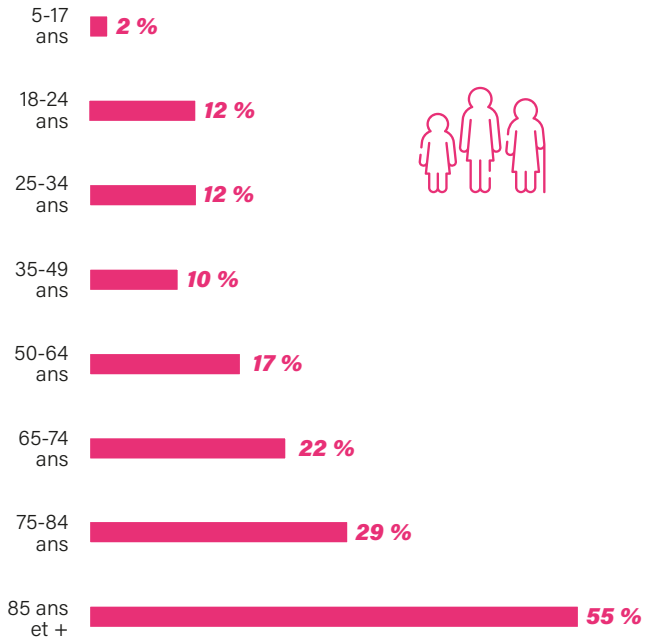
NB : la catégorie « autre occupation » correspond principalement aux personnes pour lesquelles ne pas avoir d'activité n'est pas un choix, notamment en raison d'un handicap.

Focus sur les immobiles

L'avancement dans l'âge est un facteur crucial pour expliquer l'absence de mobilité au quotidien. Si 22 % des 65-74 ans sont immobiles, elles sont 55 % des personnes âgées de 85 ans et plus. Ces taux d'immobilité sont en moyenne plus élevés en Moselle Est-Sarre que pour l'ensemble du territoire Nord lorrain.

15 % (12 %) d'immobiles au sein de la population résidente du bassin de mobilité Moselle Est-Sarre

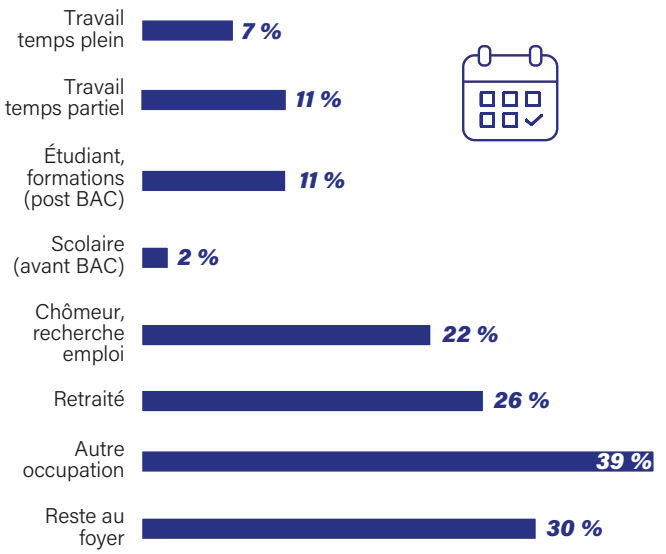
Proportion d'immobiles par âge



L'occupation des personnes influe directement sur la mobilité quotidienne puisque sur les personnes restant au foyer, une grande part sont considérées comme immobiles dans cette enquête qu'elles soient à domicile de manière délibérée (30 %) ou non (39 %). 22 % des personnes en recherche d'emploi sont immobiles sur un jour moyen de semaine, contre 7 % des actifs à temps plein. Le chiffre de 26 % des retraités immobiles confirme que l'âge constitue un frein à la mobilité.

35 % (24 %) des personnes en âge de conduire, **mais n'ayant pas le permis** de conduire sont immobiles un jour moyen de semaine

Proportion d'immobiles selon l'occupation principale



Ce qu'il faut retenir !

L'EMC² est une photographie des habitudes de déplacement des résidents du Nord lorrain, appuyant à la conception de politiques de mobilités durables et adaptées au territoire.

Au cœur de la photographie réalisée pour le Bassin de mobilité Moselle Est-Sarre, s'impose la **dépendance à l'automobile** : 68 % des déplacements sont réalisés en voiture et 88 % des ménages sont motorisés. L'usage du véhicule individuel reste structurant dans l'ensemble du périmètre, d'autant plus dans les espaces ruraux et périurbains où l'offre alternative demeure limitée. Pourtant, l'enquête révèle que **25 % des déplacements sont réalisés à pied**, confirmant la marche comme un mode incontournable du quotidien, à intégrer pleinement aux politiques de mobilité et d'aménagement. Avec environ **50 % des déplacements inférieurs à 3 km**, le potentiel de report modal vers les modes actifs vient s'y ajouter, offrant des leviers concrets pour faire évoluer les pratiques pour les courtes distances, là où les transports collectifs restent marginaux et le vélo encore peu utilisé.

Le territoire se distingue également par son **fort caractère transfrontalier avec l'Allemagne** : 34 % des flux sortants se dirigent vers le pays voisin. Ces mobilités appellent des réponses coordonnées à l'échelle transfrontalière, avec un renforcement des alternatives durables à la voiture.

Ces enjeux, qui s'inscrivent dans des dynamiques plus globales de **décarbonation des mobilités et d'évolution des modes de vie**, appellent des stratégies ambitieuses : développement des infrastructures cyclables, renforcement des transports collectifs interurbains, développement du télétravail et une attention particulière portée aux **populations les plus vulnérables** — personnes âgées, sans permis de conduire, inactives — davantage exposées à l'immobilité et à l'isolement, dans un territoire marqué par de fortes inégalités territoriales.

Dans la même collection



- **1 publication sur la méthodologie et le glossaire de l'EMC²**
- **1 publication synthétique EMC² du Nord lorrain**
- **7 publications territoriales :**
  - Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg
  - Département de la Moselle (fusion avec données EMC² Alsace-Moselle Sud)
  - SCoT Nord 54
  - SCoT de l'agglomération thionvilloise
  - SCoT de l'aggomération messine
  - CC du Bassin de Pont-à-Mousson
- **1 publication thématique sur les déplacements transfrontaliers**

Certifiée, suivie et mise en valeur par

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

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

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