VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC²
Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats - Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM)

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 mai 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 ouvrables, 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.

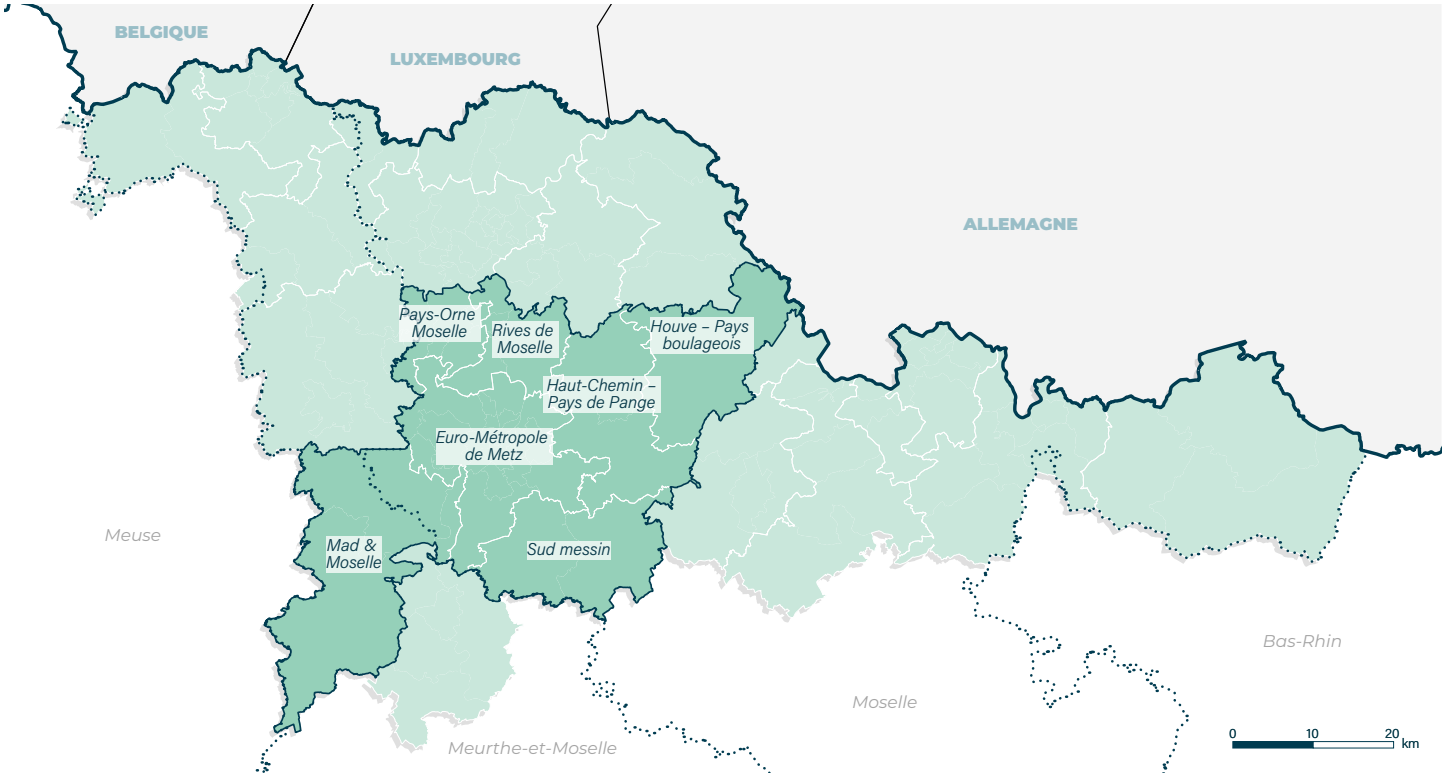
Ce présent fascicule constitue une synthèse des principaux résultats de l'enquête à l'échelle du SCoTAM.

7 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales comprises dans le périmètre global de l'enquête (Département, SCoT, Bassin de mobilité, etc.)

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 périmètre du SCoTAM recouvre 7 EPCI (Euro-Métropole de Metz, Rives de Moselle, Pays Orne Moselle, Mad et Moselle, Sud Messin, Haut Chemin-Pays de Pange, Houve-Pays Boulageois). Ce périmètre d'étude est un sous-découpage du périmètre d'enquête, lequel s'étend sur 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).



Ce fascicule concerne les déplacements des résidents du SCoTAM.

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

7 130
personnes de 5 ans et plus enquêtées

4 887
ménages enquêtés

25 037
déplacements décrits

représentatifs de

380 200
résidents de 5 ans et plus sur le périmètre du SCoTAM

188 700
ménages

1 361 200
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

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

1h13 (1h12) MIN
de budget-temps* par jour et par personne

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

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

11 % (12 %)
d'immobiles
C'est-à-dire de personnes ne s'étant **pas déplacées** la veille de l'enquête

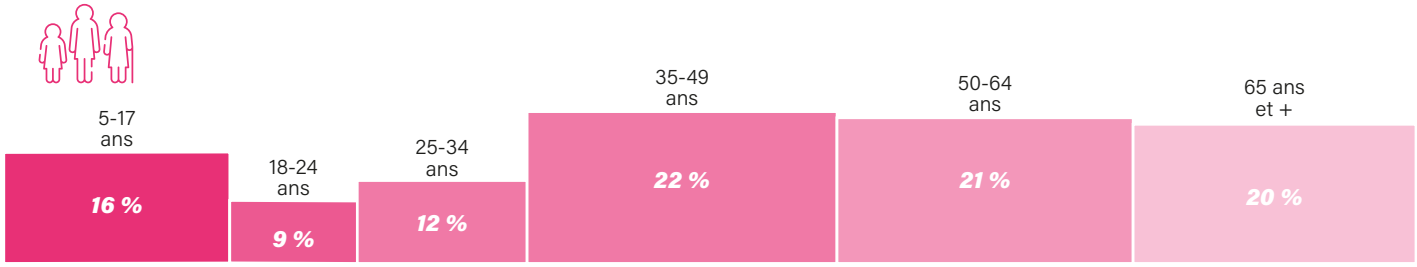
3,6 (3,6)
déplacements par jour et par personne
- 57 % en voiture
  33 % à pied
- 25 % déplacements pour les loisirs/visites
- 22 % pour le travail

(XX) = résultat pour le Nord lorrain

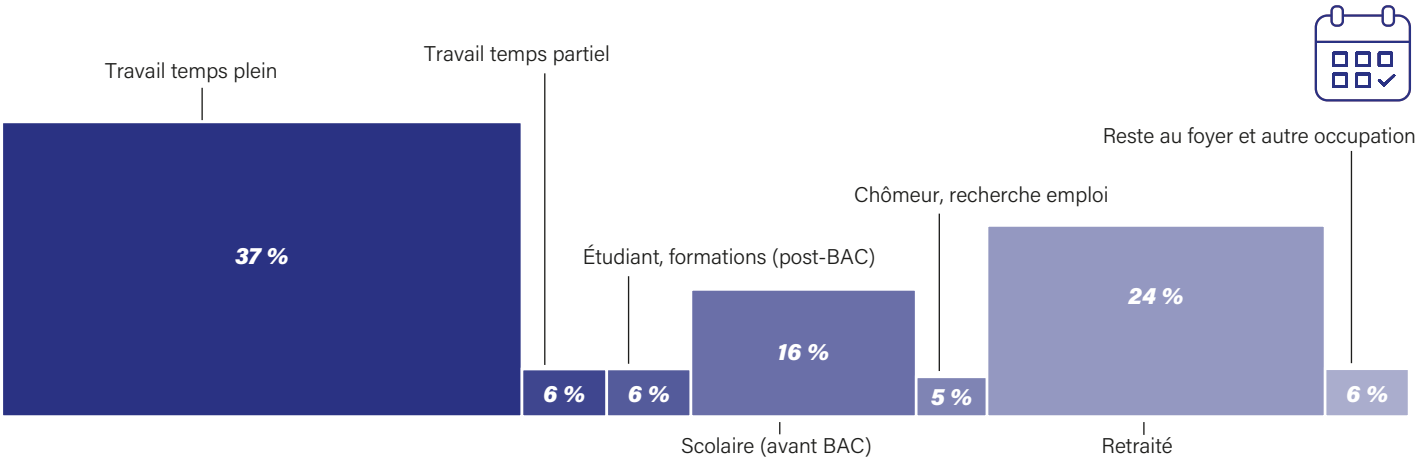
**Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.13-14*

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.*

La répartition de la population du SCoTAM par âge et par occupation est très similaire à celle observée sur le périmètre global de l'EMC² Nord Lorraine.

Les actifs occupés (travailleurs à temps plein et à temps partiel) **sont majoritaires** dans le SCoTAM (43 %). Si la part de la population active occupée évolue autour de cette moyenne dans l'ensemble des EPCI, elle varie néanmoins entre des taux plus faibles (42 % d'actifs occupés dans l'Euro-Métropole de Metz**), et des taux plus élevés (49 % d'actifs dans les CC du Sud Messin et Haut Chemin-Pays de Pange).

Environ **1 personne sur 4 est retraitée** dans le SCoTAM. Cette proportion présente son taux le plus bas, avec 20 % dans la CC du Sud Messin, en relation notamment avec la forte part d'actifs occupés dans ce territoire. À l'inverse, la part des retraités est la plus forte dans la CC Haut Chemin-Pays de Pange, avec 26 %, à comparer avec une plus faible part de personnes restant au foyer (2 %) que la moyenne du SCoTAM.

***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), métropole).*

Quid du télétravail ?

14 % des actifs déclarent pratiquer le télétravail un ou plusieurs jours par semaine, 76 % n'en font jamais.

Un jour moyen de semaine, seuls 4 % (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.

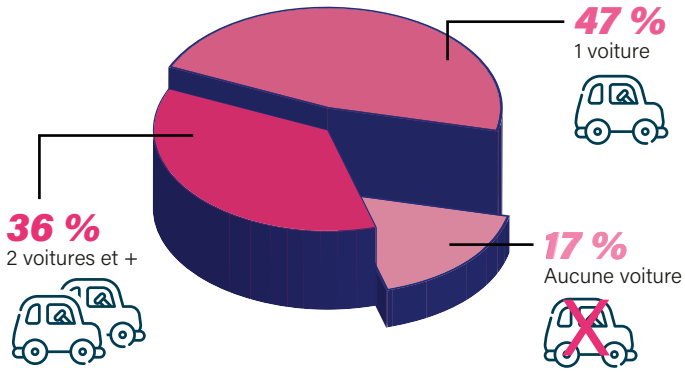
Les ménages qui ont un ratio élevé d'équipement moyen en voiture résident dans les CC Haut Chemin-Pays de Pange (1,9 voiture à disposition par ménage), du Sud Messin (1,8), Houve-Pays Boulageois (1,7) ou Mad et Moselle (1,6). À l'inverse, les ménages moins pourvus en voiture habitent dans l'Euro-Métropole de Metz (1,1) ou, dans une moindre mesure, dans les CC Rives de Moselle (1,4) et Pays Orne Moselle (1,5).



- **1,3** (1,4) voiture à disposition par ménage (en moyenne) dont **4 %** (3 %) de voitures électriques et **4 %** de véhicules de fonction
- **1,6** voiture à disposition chez les ménages de cadres*
- **1,2** ouvriers
- **1,1** employés
- **0,4** autre inactif n'ayant jamais travaillé

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

Taux de motorisation des ménages



Près de 8 ménages sur 10 disposent d'une ou plusieurs voitures. Reste 17 % de ménages qui ne sont pas motorisés, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne établie à l'échelle Nord Lorraine (14 %). Des disparités sont perceptibles entre les 7 EPCI du SCoTAM. Ainsi, si 22 % des ménages de l'Euro-Métropole de Metz ne disposent d'aucun véhicule, ils ne sont que 2 % des résidents de la CC Haut Chemin-Pays de Pange et 5 % des résidents de la CC du Sud messin.

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 également fortement entre les territoires. La moyenne de vélo à disposition par ménage est plus élevée que la moyenne du SCoTAM dans les CC Haut Chemin-Pays de Pange (1,7 vélo), Sud Messin (1,6), Houve-Pays Boulageois (1,5), Rives de Moselle (1,4) et Mad et Moselle (1,4). Le taux d'équipement en cycle des ménages est moyen dans la CC Pays Orne Moselle (1,1) et il est le plus faible pour les résidents de l'Euro-Métropole de Metz (0,9).

Près d'1 ménage sur 2 est équipé de vélo, dans des proportions similaires à l'échelle Nord Lorraine.



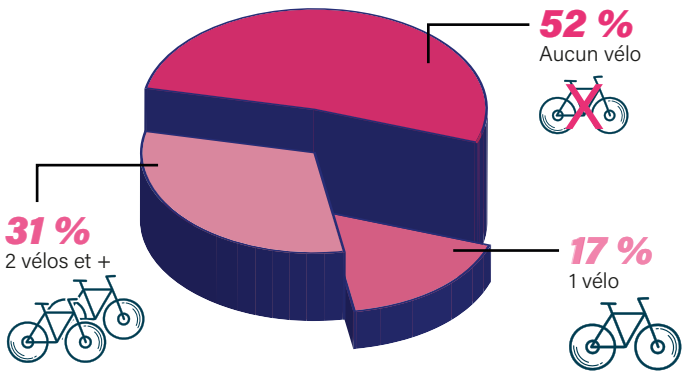
- **1,1** (1,1) vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont **9 %** (10 %) de vélo à assistance électrique (VAE)
- **1,6** vélo à disposition chez les ménages de cadres*
- **0,9** employés
- **0,8** ouvriers
- **0,3** autre inactif n'ayant jamais travaillé

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

Là encore, des disparités existent si l'on met en perspective les territoires du SCoTAM. Ainsi, si 57 % des ménages de l'Euro-Métropole de Metz ne disposent pas de vélo, ils ne sont que 35 % dans la CC Haut Chemin-Pays de Pange et 38 % dans la CC du Sud Messin à ne pas disposer 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.

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

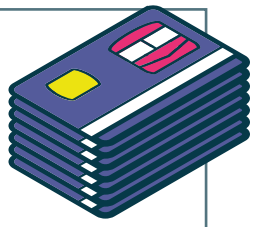


84 % (86 %) des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)*
**hors les 2 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

49 % des 17-24 ans, contre 88 % chez les 25 ans et plus

Plus de 96 % des personnes en âge de conduire possèdent le permis de conduire dans la CC Haut Chemin-Pays de Pange. Elles sont moins de 80 % dans l'Euro-Métropole de Metz.

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



21 % (16 %) des personnes de plus de 5 ans

38 % chez les moins de 25 ans, contre 15 % des 25 ans et plus

---

42 % des scolaires et étudiants
18 % cadres
13 % ouvriers

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

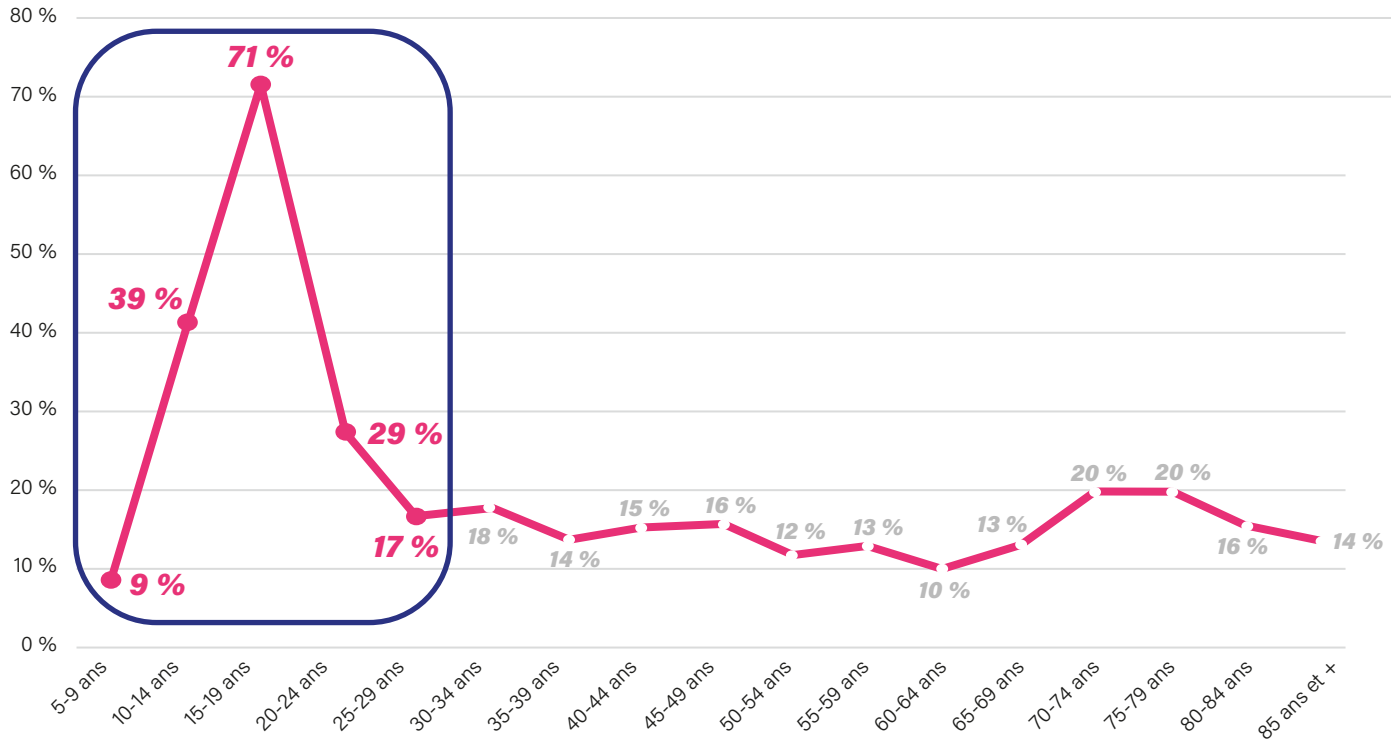
L'entrée au collège (aux alentours de la 10e année) constitue le point de rupture dans la possession d'un abonnement de transports collectifs (1 enfant sur 2 est concerné). Cela ne cesse de croître jusqu'à concerner plus de 2 adolescents sur 3 entre 15 et 19 ans, ce qui correspond à peu près aux années de lycée. S'observe ensuite un repli important, avec un taux d'abonnement de 21 % pour les personnes de 20 à 24 ans. Les taux pour les résidents du SCoTAM sont élevés par rapport au reste de l'EMC², en relation avec la densité de l'offre existante sur le territoire.

Le taux de possession d'un abonnement TC oscille entre 9 % pour les résidents de la CC Houve-Pays Boulageois et 28 % pour la population de l'Euro-Métropole de Metz. Ces données sont tout à fait différentes si l'on ne prends en compte que les personnes de moins de 18 ans. Dans ce cas, 36 % des moins de 18 ans de la CC Houve-Pays Boulageois possèdent un abonnement aux transports collectifs, en lien avec l'offre dédiée en transport scolaire, et environ 38 % pour Eurométropole de Metz.

FOCUS TRANSFRONTALIER

27 % **(13 %)** des travailleurs frontaliers disposent d'un abonnement TC.

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

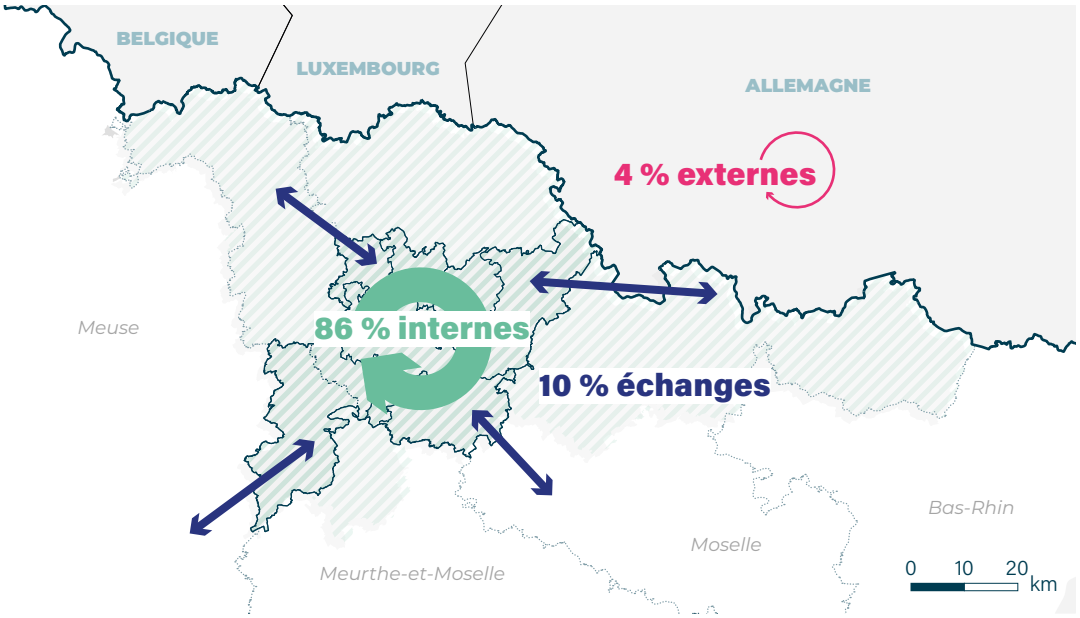


LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

9 déplacements sur 10 sont effectués au sein du périmètre du SCoTAM, dans des proportions équivalentes au Nord lorrain.

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.



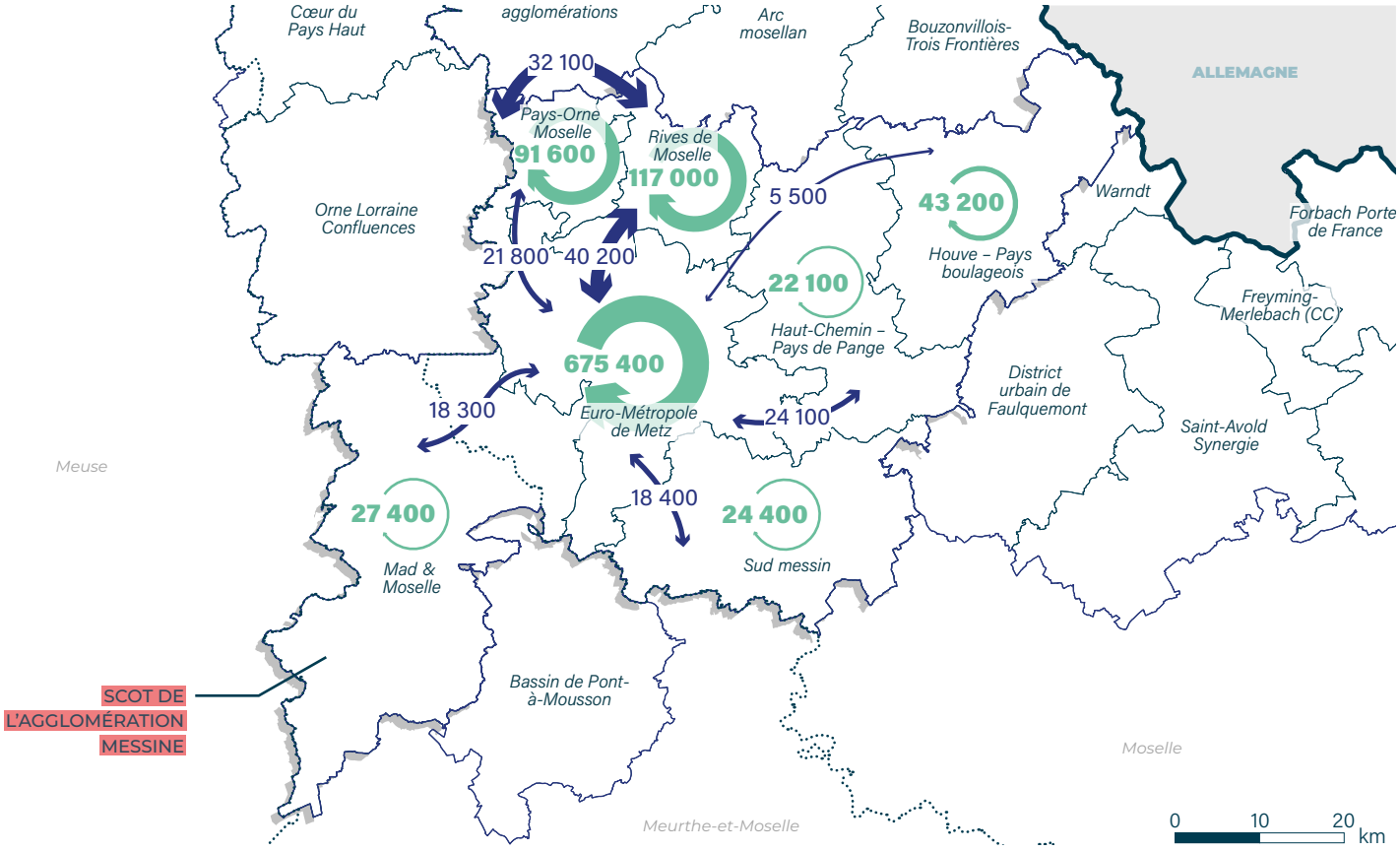
Des flux internes majoritaires et des échanges tournés vers le sillon mosellan

Les flux internes représentent environ 1 174 000 déplacements quotidiens. Ils reflètent le poids démographique de chaque territoire, mais également leur rayonnement (attractivité économique, commerciale, servicielle, etc.).

Les flux internes à chaque EPCI (CC Rives de Moselle, CC Mad et Moselle, CC du Sud Messin, etc.) sont majoritaires, attestant ainsi de l'importance des déplacements de proximité.

Pour autant, trois EPCI du SCoTAM connaissent des échanges particulièrement intenses : Euro-Métropole de Metz, CC Rives de Moselle, CC Pays Orne Moselle.

À l'inverse, les échanges entre les CC de la Houve-Pays Boulageois, Mad et Moselle ou bien entre le Pays Orne Moselle et le Sud Messin sont tout à fait négligeables (moins d'une centaine de déplacements, hors Euro-Métropole de Metz). Les flux d'échanges entre EPCI les plus significatifs ont été représentés.



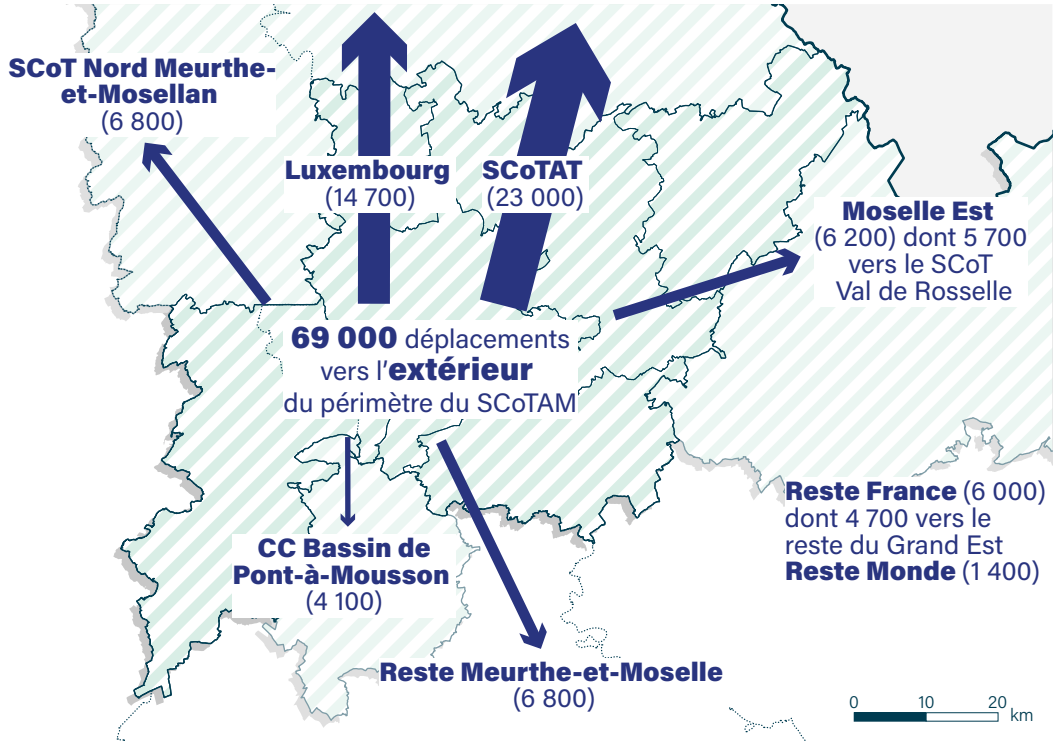
Un territoire d'abord tourné vers la Moselle

Les **69 000 flux sortants** du périmètre vers les territoires extérieurs se répartissent ainsi :

- 33 % vers le territoire du SCoTAT (Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise)
- 26 % vers la Meurthe-et-Moselle
- 21 % vers le Luxembourg
- 8 % vers le SCoT du Val de Rosselle

Près de 1 déplacement sortant sur 2 du SCoTAM est à destination du reste du département mosellan (45 %).

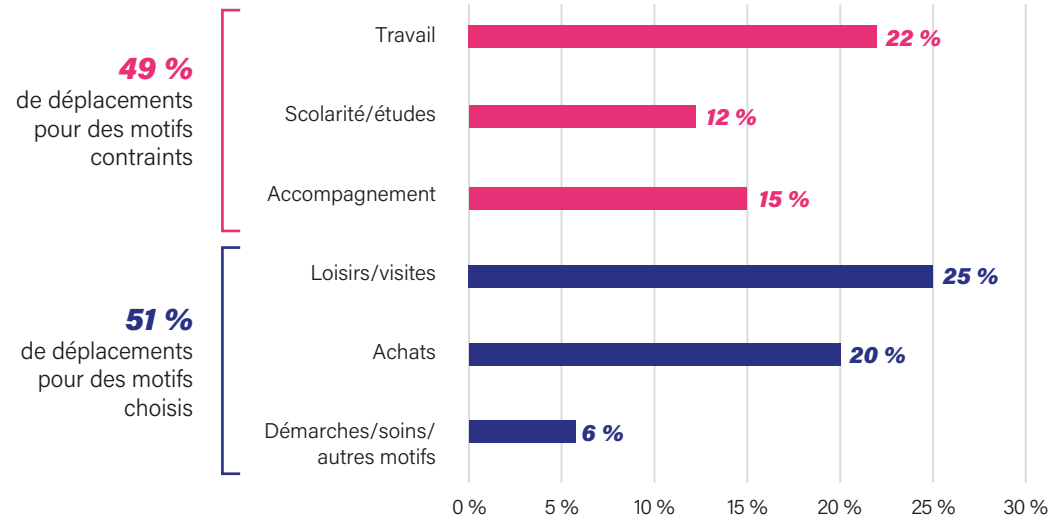
Les flux sortants vers un pays étranger sont majoritairement tournés vers le Luxembourg, puisque seulement 1 % des déplacements prennent la direction de l'Allemagne, contre 21 % en direction du Grand-duché.



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

Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif



1 déplacement sur 4 est motivé par les loisirs/visites (inclus les activités culturelles et associatives, le sport, les visites à des proches, les promenades, etc.). Le travail se place en deuxième position des motifs de déplacements quotidiens (22 %), 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.). Ainsi, le motif travail est surreprésenté pour les résidents des secteurs de Haut Chemin-Pays de Pange (31 %) alors que celui-ci ne représente que 21 % des déplacements de l'Euro-Métropole de Metz.

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

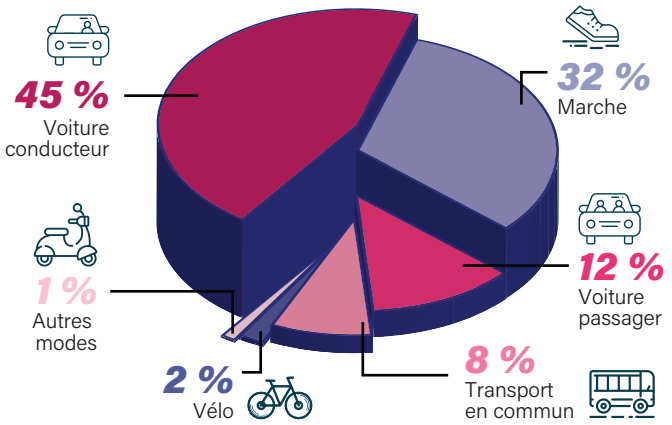
87 % (**71 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du SCoTAM sont réalisés pour un motif travail, 7 % (**14 %**) pour des achats.

EPCI/MOTIF	Travail	Scolarité/ études	Accompagnement	Loisirs/ visites	Achats	Démarches/soins/ autres motifs
Euro-Métropole de Metz	**21 %**	13 %	14 %	26 %	**20 %**	5 %
Haut Chemin-Pays de Pange	**31 %**	12 %	**11 %**	27 %	15 %	**4 %**
Houve-Pays Boulageois	22 %	11 %	13 %	**28 %**	18 %	**8 %**
Mad et Moselle	24 %	**10 %**	15 %	24 %	**20 %**	7 %
Pays Orne Moselle	22 %	11 %	**18 %**	25 %	18 %	7 %
Rives de Moselle	22 %	12 %	17 %	**23 %**	**20 %**	6 %
Sud Messin	23 %	**16 %**	15 %	25 %	15 %	6 %

Répartition des déplacements par motif et par EPCI

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

72 % (**85 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du SCoTAM sont réalisés en voiture, 28 % (**14 %**) en TC.

Près de 3 déplacements sur 5 (57 %) effectués par les habitants du territoire sont réalisés en voiture (45 % comme conducteurs et 12 % comme passagers).

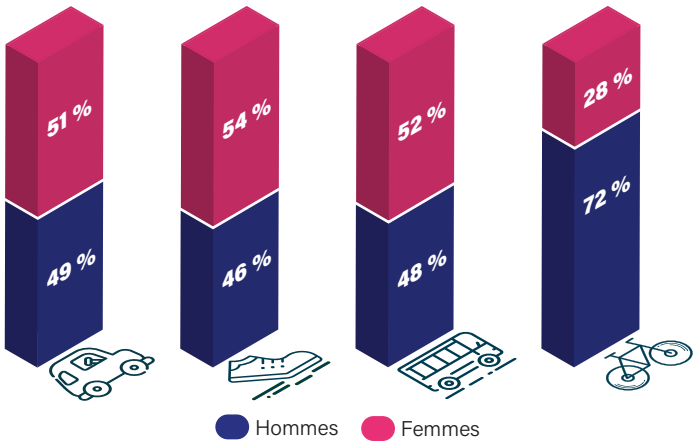
La part de la voiture (conducteur et passager) effleure les 70 % pour la CC du Sud Messin et la CC Pays Orne Moselle, et affiche son taux le plus bas (50 %) pour les résidents de l'Euro-Métropole de Metz.

2e mode de déplacement, la marche concerne 1/3 des déplacements quotidiens. Cette part augmente pour l'Euro-Métropole de Metz (37 %), mais concerne moins d'1 déplacement sur 4 dans la CC du Sud Messin.

La part du vélo est inférieure à 1 % des déplacements partout dans le SCoTAM, à l'exception des secteurs de l'Euro-Métropole de Metz et de Rives de Moselle, où cette part vaut 2 %. Cette très faible proportion de l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens constitue un enjeu majeur de politique de mobilité et d'aménagement afin de rendre ce mode crédible pour un usage utilitaire.

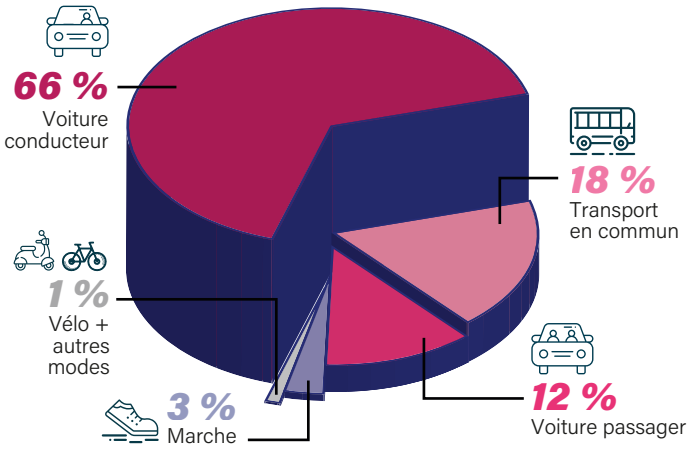
Une marche sous-estimée
= Seuls les déplacements entièrement réalisés à pied sont pris en compte. La marche pour se rendre à un arrêt de transport ou à une place de stationnement n'est pas comptabilisée dans la répartition modale.

Répartition modale par genre



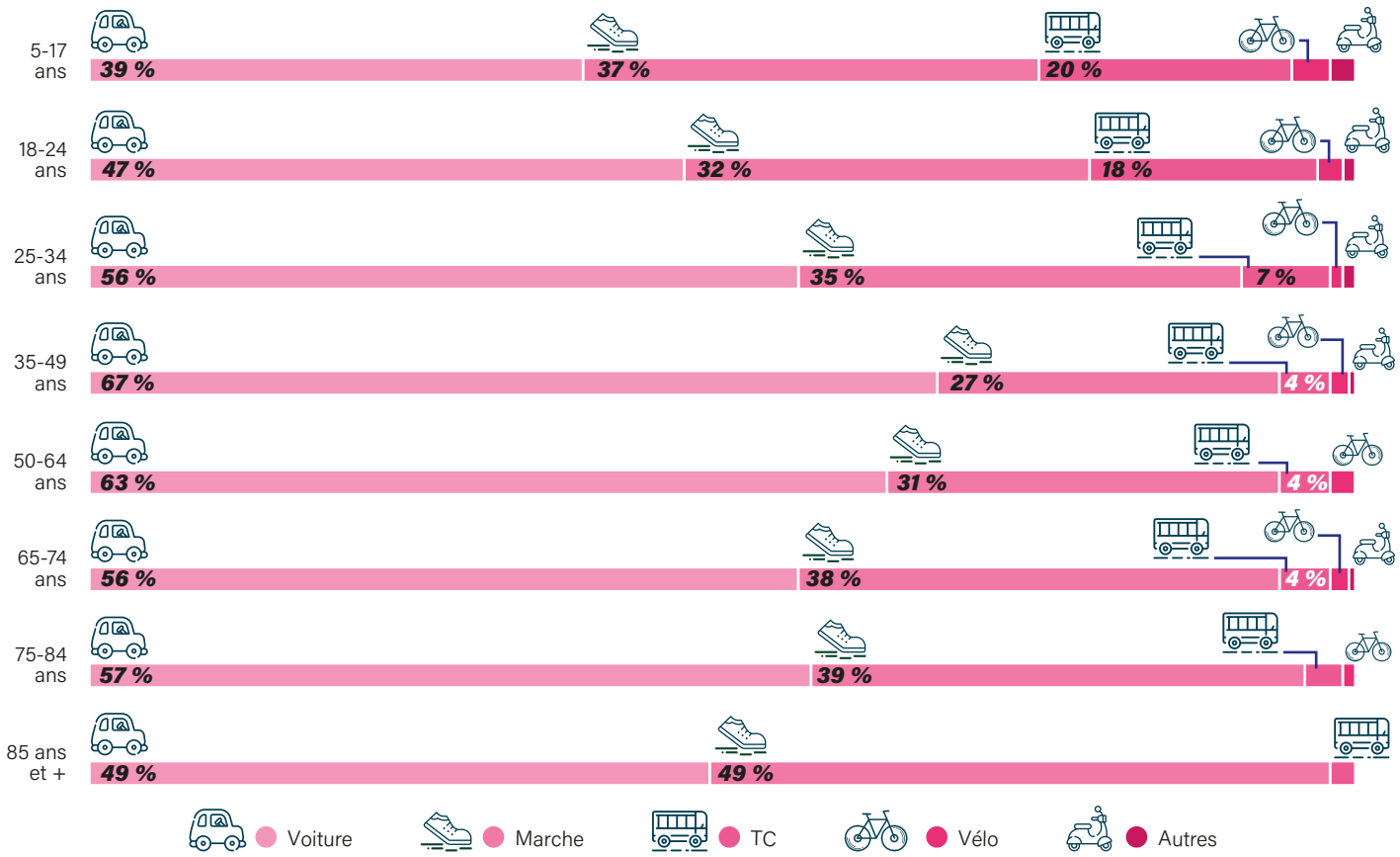
Les femmes réalisent, proportionnellement, davantage de déplacements à pied que les hommes. En revanche, les déplacements réalisés à vélos sont effectués, et ce de manière écrasante, principalement par les hommes.

Parts modales kilométriques



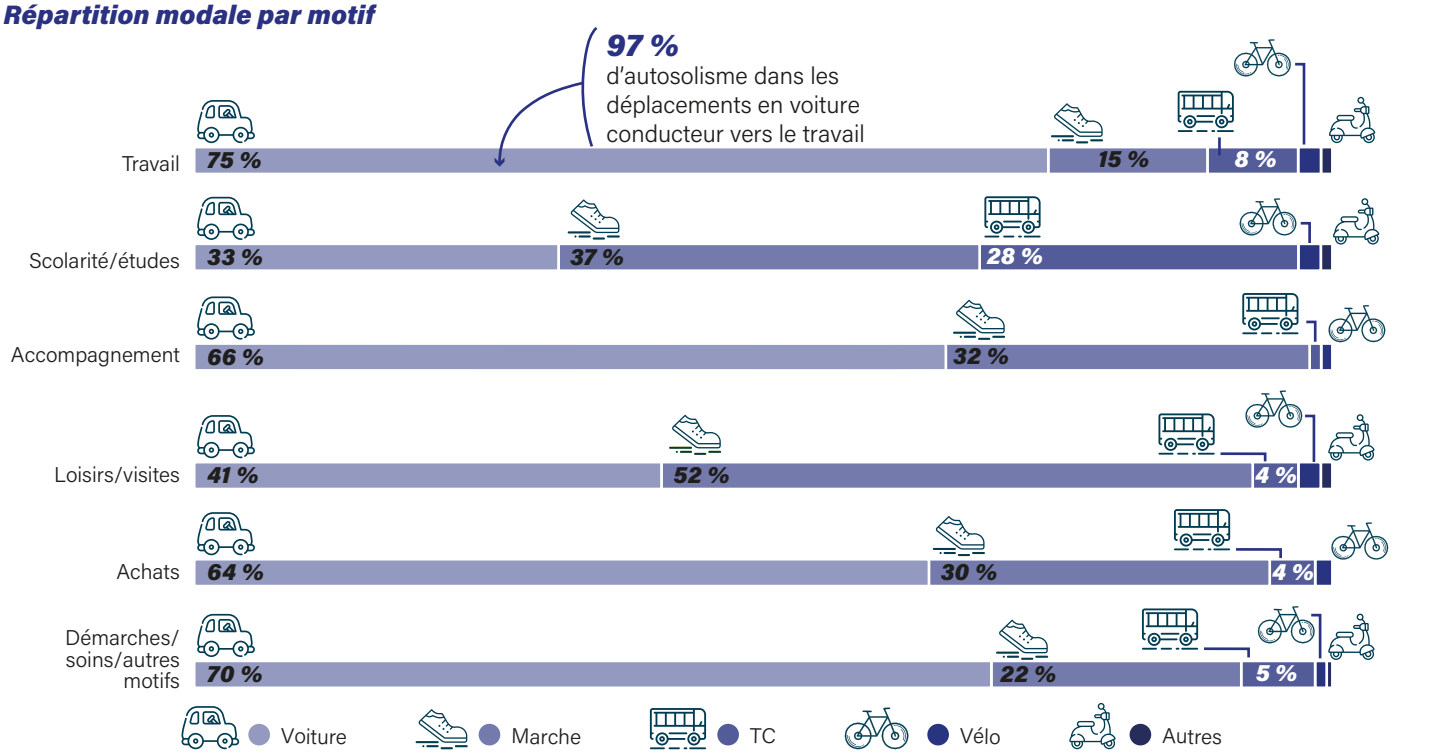
En termes de distances parcourues, la voiture est utilisée pour effectuer 78 % des kilomètres parcourus, les transports collectifs 18 %. L'inclusion de la notion de kilomètres parcourus rend davantage compte du poids de l'automobile dans les mobilités quotidiennes.

Parts modales selon l'âge



Les transports collectifs sont le plus fortement utilisés par les moins de 25 ans. Au fil de l'âge, ce mode décline au profit de la voiture. La part de la marche augmente également avec l'âge pour atteindre 49 % chez les plus de 85 ans.

Répartition modale par motif



L'usage de la voiture prédomine pour les déplacements liés au travail, à l'accompagnement (inclus la dépose ou la reprise d'une personne à une activité, à un autre mode de transport), aux démarches et aux achats. La part des transports collectifs est la plus forte pour accéder à son lieu d'étude, tandis que plus de la moitié (52 %) des déplacements liés aux loisirs/visites sont réalisés à pied. La marche est également fortement présente dans le cadre des déplacements liés aux démarches ou aux soins (22 %) et pour les achats (30 %).

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

1,3 nombre moyen d'occupants par voiture

74 % des déplacements sont réalisés seul

27 % des passagers de voiture se rendent sur leur lieu de scolarité, de l'école maternelle à l'université

72 % des cyclistes sont des hommes

Le motif loisirs/visites est prépondérant (34 %) pour les déplacements à vélo, avant le vélotaf* (29 %)

**vélotaf = fait d'utiliser son vélo comme moyen de transport pour ses déplacements domicile-travail*

60 % en bus urbains, 38 % en cars régionaux et en trains interurbains (dont 12 % de trains)

46 % des déplacements en TC sont liés à des motifs scolaires

52 % des déplacements TC sont réalisés par des femmes

40 % des déplacements à pied sont des déplacements de loisirs, seuls **10 %** concernent le travail

54 % sont réalisés par des femmes

EPCI/MODE	Voiture	Marche	TC	Vélo	Autre mode
Haut Chemin-Pays de Pange	65 %	28 %	7 %	1 %	-
Houve-Pays Boulageois	66 %	29 %	4 %	1 %	1 %
Mad et Moselle	66 %	29 %	5 %	-	-
Euro-Métropole de Metz	50 %	37 %	10 %	2 %	1 %
Pays Orne Moselle	69 %	26 %	4 %	1 %	1 %
Rives de Moselle	63 %	28 %	6 %	2 %	1 %
Sud Messin	69 %	23 %	6 %	1 %	1 %

Répartition des déplacements par motif et par EPCI

LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE

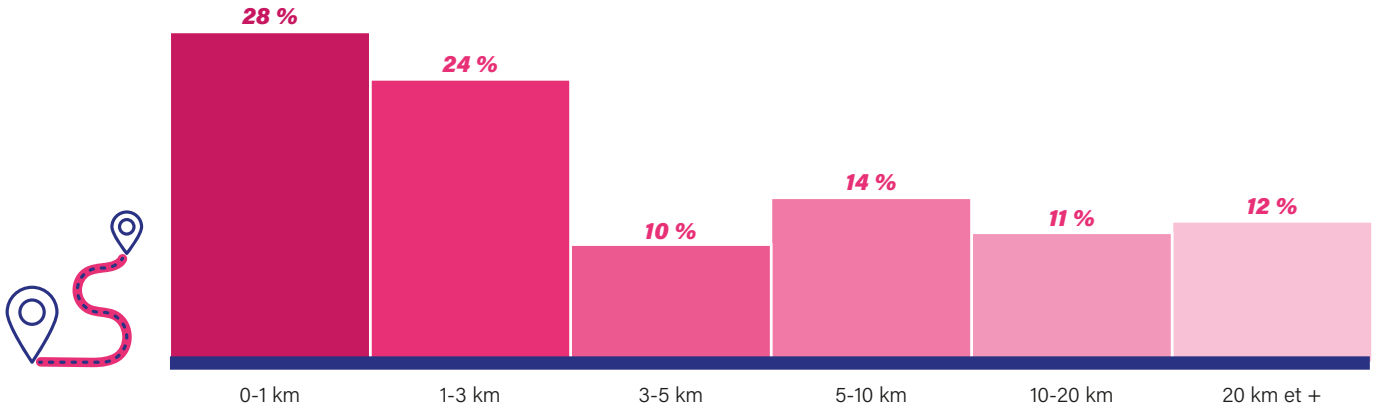
2 % des déplacements des résidents sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage)

LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

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

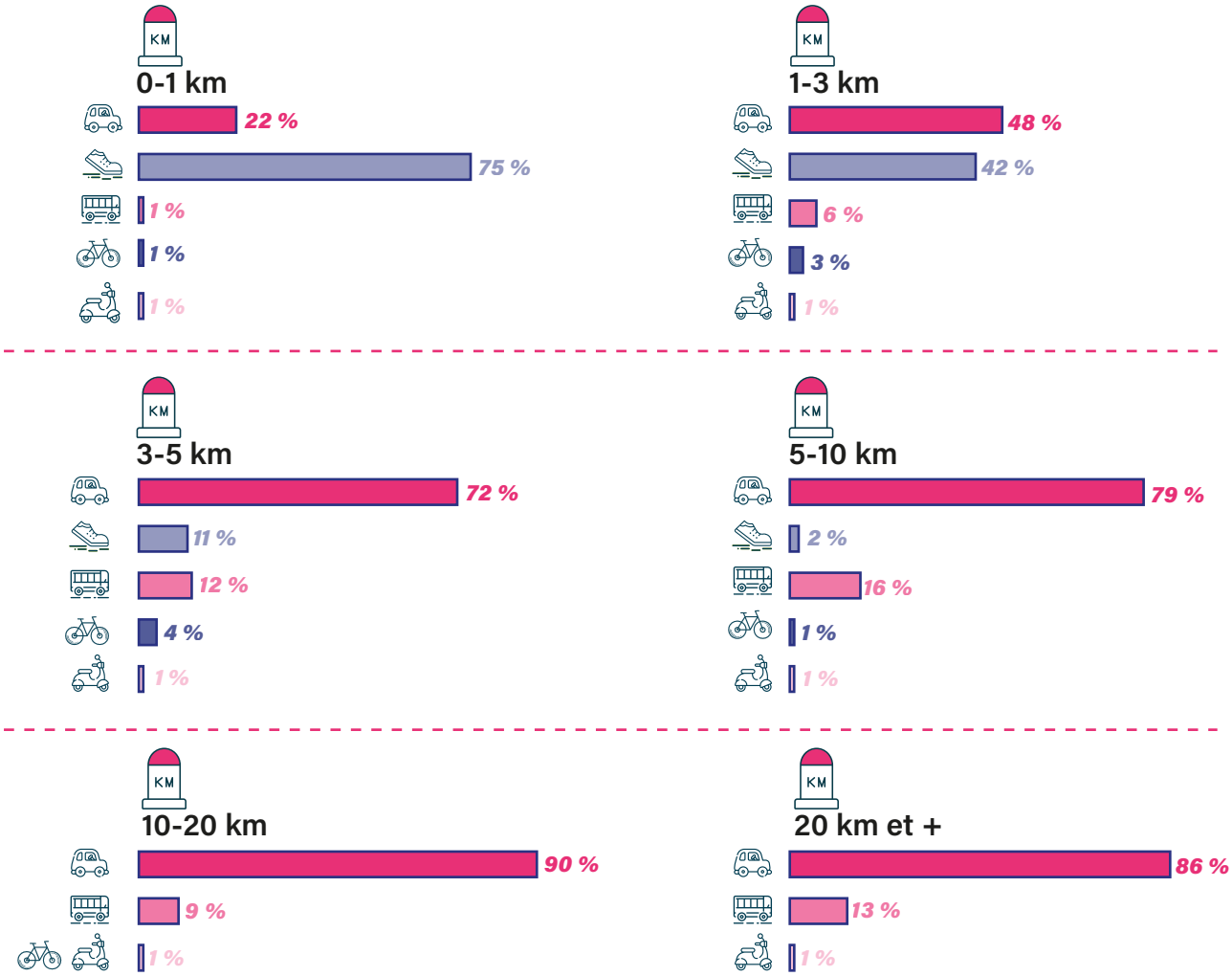
Distance et durée des déplacements

Répartition des déplacements par classe de distance



1 déplacement sur 2 est inférieur à 3 km. La part des déplacements courts est plus forte dans la CC Pays Orne Moselle, la CC Rives de Moselle et de l'Euro-Métropole de Metz. Quant aux déplacements longs du quotidien (supérieurs à 20 km), ils concernent 1 déplacement sur 10 en moyenne. Ils peuvent toutefois représenter davantage comme pour les territoires du Sud Messin (20 %) et de Mad et Moselle (19 %).

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 prévaut pour les déplacements les plus courts. En effet, 3 déplacements sur 4 de moins d'1 km sont effectués à pied. La marche pour des déplacements quotidiens s'efface au-delà de 5 km.

Focus déplacements courts (<1 km)

26 % pour les loisirs/visites (85 % à pied)

22 % pour l'accompagnement (65 % à pied)

20 % pour des achats (75 % à pied)

17 % pour le motif scolarité/études (90 % à pied)

La voiture tient déjà une place importante dans les déplacements de moins d'1 km (un peu moins de 1 déplacement sur 5), avant de s'imposer au-delà (3 déplacements sur 4 à partir de 5 km).

Les transports collectifs ont une part plus importante pour les trajets compris entre 5 et 10 km (16 %) et ceux supérieurs à 20 km (13 %).

La part modale du vélo est la plus élevée entre 3 et 5 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'autres déterminants sont à prendre en compte tels que la présence et la qualité des aménagements, l'insécurité réelle ou ressentie, etc.

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

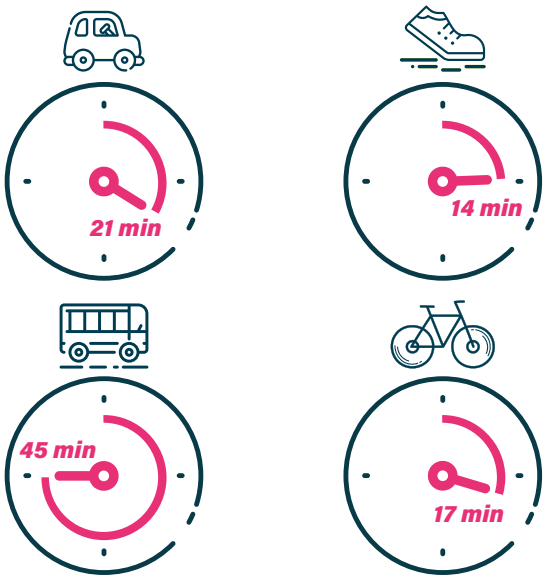
Les **choix modaux** des individus sont soumis à de nombreux déterminants et dépendances : temps de parcours, coût financier, disponibilité d'offres alternatives à l'automobile, environnement urbain, âge, modes de vie, habitudes, trajet inclus dans un parcours (boucle), objets à transporter, stationnement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

Distance et durée moyenne d'un déplacement

La distance et la durée moyennes varient en fonction des modes : de 14 min et 900 m pour la marche à 45 min et 24 km pour les transports en commun, soit un temps moyen doublé par rapport à un déplacement en voiture.

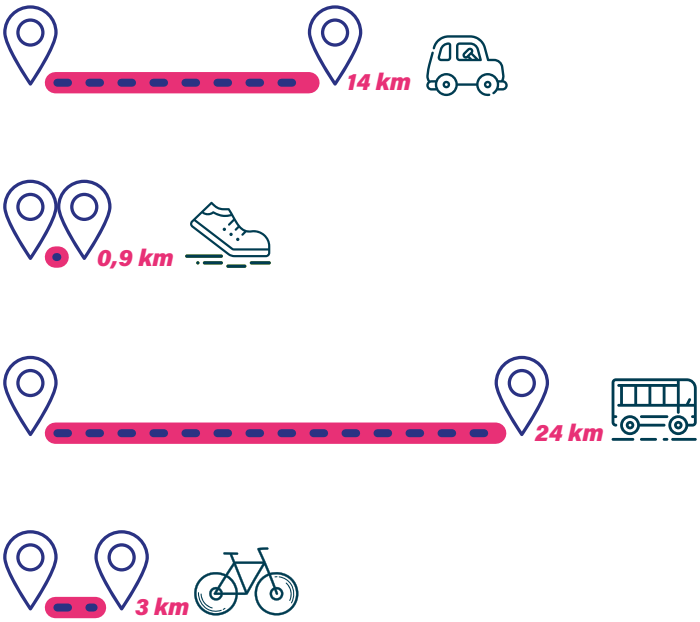
10 km | 20 min
Distance et temps moyen d'un déplacement du quotidien

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 1h13 par jour à ses déplacements quotidiens et parcourt une distance de 37 km, en comptant l'ensemble des personnes enquêtées (y compris les non mobiles). Ces données croissent légèrement (41 km et 1h22) 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

37 km | 1h13 min
Budget-distance et budget-temps moyen par jour et par résident du SCoTAM (inclusion des immobiles)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

113 km | 2h26 min de budget-distance et budget-temps

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

19 km | 29 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail (lieu habituel)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

67 km | 1h05 min de distance et de durée moyenne d'un déplacement domicile-travail

6 km | 17 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile–études (lieu habituel)

Exceptés les déplacements vers le lieu de travail, les distances parcourues excèdent rarement les 10 km.

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

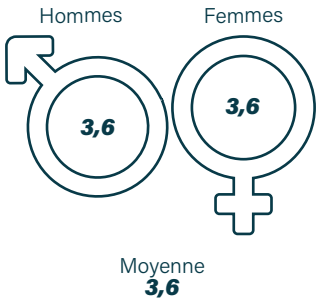
Pour la mobilité quotidienne, une différence genrée se perçoit dans les comportements singuliers de mobilité, avec davantage de femmes en situation d'hypermobilité et d'immobilité.

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

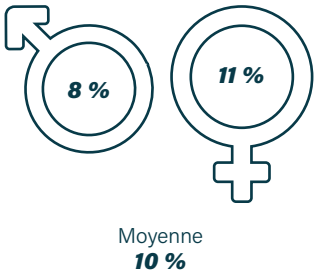
Une personne est considérée comme **immobile** si elle n'a effectué aucun déplacement la veille de l'enquête.

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.

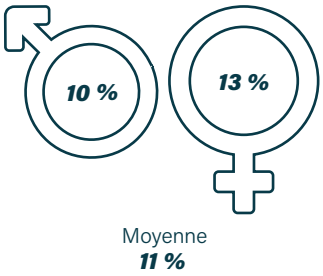
Mobilité moyenne selon le genre



Hypermobiles



Non mobiles



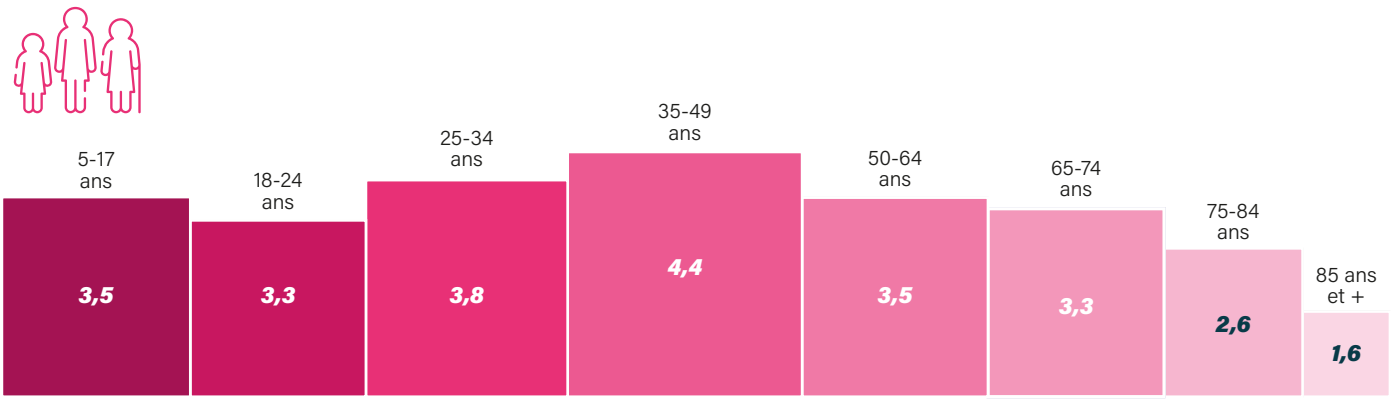
Près d'1 personne sur 10 ne s'est pas déplacée hors de son domicile la veille de l'enquête, et est donc considérée comme immobile. Les CC du Sud Messin, Pays Orne Moselle et Houve-Pays Boulageois ont un taux d'immobile élevé dans leur population (plus de 14 % des résidents) tandis que ce taux n'est que de 8 % dans Mad et Moselle.

À l'inverse, **l'hypermobilité concerne également près d'1 personne sur 10** dans le SCoTAM. Cette part est la plus forte pour la CC Rives de Moselle (12 % des résidents). Elle est la plus faible pour la CC du Sud Messin, dont seuls 6 % des résidents effectuent au moins 7 déplacements sur un jour quotidien.

Selon l'âge

Les 35-49 ans sont les personnes qui effectuent le plus de déplacements quotidiens (4,4 déplacements par jour en moyenne). À l'inverse, les plus de 85 ans sont ceux qui se déplacent le moins (1,6 déplacement par jour), ce qui illustre l'impact du vieillissement sur la mobilité des personnes.

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 occupés est la plus importante, les travailleurs à temps partiel se déplacent davantage, sur un jour moyen, que les travailleurs à temps plein. Notons que 78 % des travailleurs à temps partiel sont des femmes, qui, bien souvent, cumulent leur emploi **avec une part de travail de soins non rémunérée** (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.).

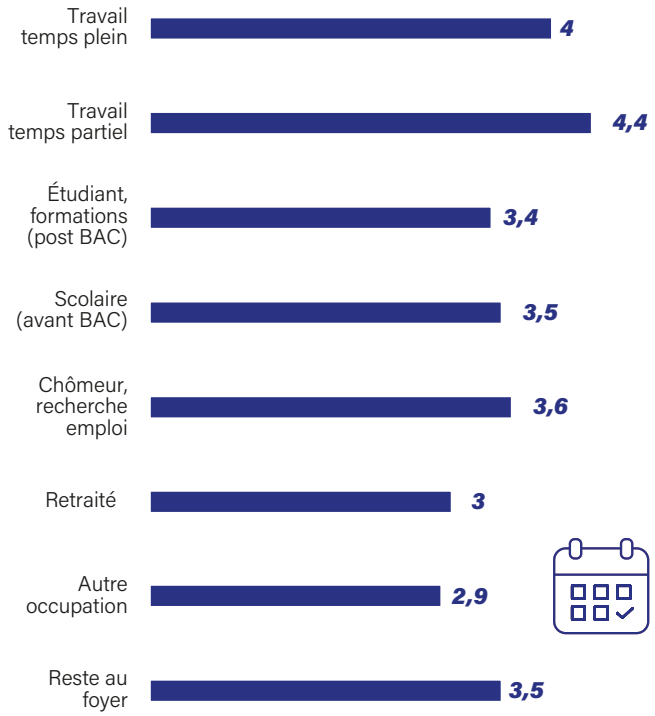
Parmi les actifs, les cadres et professions intermédiaires sont ceux qui se déplacent le plus (plus de 3,9 déplacements quotidiens en moyenne).

Les demandeurs d'emploi sont presque aussi mobiles que les actifs à temps plein. Les retraités, les personnes restant au foyer et les étudiants sont ceux qui réalisent le moins de déplacements.

Effet du télétravail ?

Avec une mobilité quotidienne de 3,2, les actifs effectivement en télétravail à leur domicile se déplacent moins que la moyenne des actifs à temps plein (4,0) ou à temps partiel (4,4).

Mobilité selon l'occupation principale

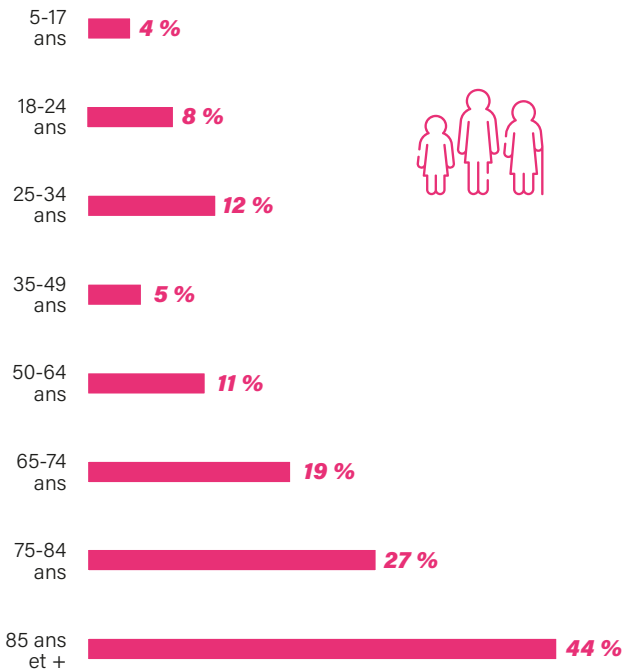


Focus sur les immobiles

L'âge est un facteur crucial pour expliquer l'absence de mobilité au quotidien. Si 19 % des personnes de 65-74 ans sont immobiles, elles sont 44 % au-delà de 85 ans.

11 % (12 %) d'immobiles au sein de la population résidente du SCoTAM

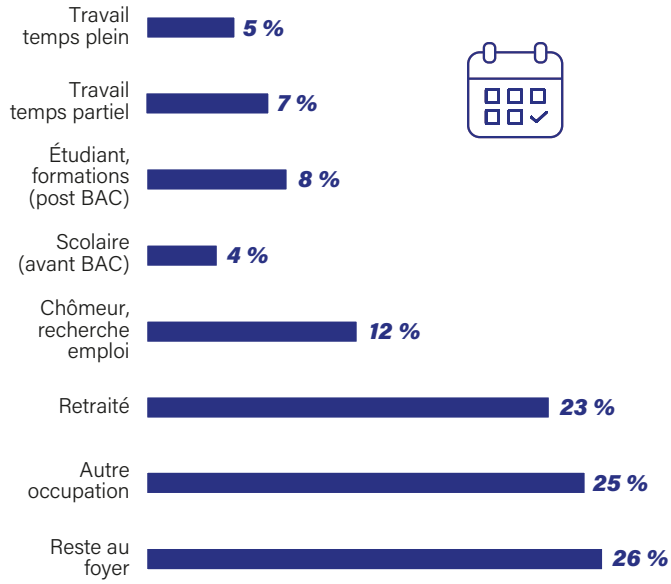
Proportion d'immobiles par âge



L'occupation des personnes influe également sur la mobilité quotidienne : 25 % des personnes restant au foyer, de manière délibérée ou non, sont considérées comme immobiles par cette enquête. Les 23 % de personnes retraitées immobiles confirment de profonds changements dans la mobilité quotidienne à partir de la fin de la vie active.

18 % (24 %) des personnes en âge de conduire, **mais n'ayant pas le permis** de conduire sont immobiles un jour moyen de semaine dans le SCoTAM

Proportion d'immobiles selon l'occupation principale



Ce qu'il faut retenir !

Les résultats de l'enquête EMC² constituent une ressource pour la conception de politiques de mobilités adaptées au Nord lorrain. Les indicateurs sont construits à partir d'un échantillon réduit de résidents, une donnée à prendre en compte dans l'interprétation des résultats.

L'EMC² offre une photographie des pratiques de mobilité des résidents du SCoT de l'Agglomération Messine et met en lumière plusieurs enseignements structurants. La **dépendance à l'automobile** constitue le fait majeur : près de 60 % des déplacements sont réalisés en voiture. Les déplacements longs du quotidien sont très largement dominés par l'automobile. Ce constat s'explique notamment par un équipement automobile élevé (1,3 voiture par ménage en moyenne) et une offre alternative encore insuffisamment compétitive. La marche représente 1/3 des déplacements, ce qui confirme la place incontournable de ce mode dans les mobilités quotidiennes, à intégrer pleinement aux politiques de mobilité et d'aménagement. Avec plus de la moitié des déplacements quotidiens inférieurs à 3 km, le potentiel de report modal vers les modes actifs est considérable. Le **fait transfrontalier** marque le SCoTAM : 22 % des flux sortants sont orientés vers les pays frontaliers, dont la très large majorité vers le Luxembourg, principalement pour motif travail, avec presque 1/3 des déplacements réalisés en TC.

Les inégalités de mobilité méritent attention : les jeunes, les personnes sans emploi et les plus âgés présentent des **profils de mobilité contraints ou réduits, révélant des enjeux d'accessibilité et d'inclusion à prendre en compte dans les politiques publiques**. Enfin, le **télétravail**, encore marginal (4 % des actifs un jour moyen), et le vélo faiblement pratiqué (1 % de la part modale) et ce malgré un très fort potentiel sur les courtes distances, représentent des marges de progression à accompagner pour engager une transition vers des mobilités plus durables et décarbonées.

Dans la même collection



- **1 publication sur la méthodologie et le glossaire de l'EMC²**
- **1 publication synthétique EMC² du Nord lorrain**
- **7 publications territoriales :**
  - Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg
  - Bassin de mobilité Moselle Est-Sarre
  - Département de la Moselle (fusion avec données EMC² Alsace-Moselle Sud)
  - SCoT Nord 54
  - SCoT de l'agglomération thionvilloise
  - 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 — Syndicat mixte du SCoTAM — SCOT Agglomération Thionvilloise — Bassin de Pont-à-Mousson Communauté de Communes — SCoTNord54 Syndicat mixte