VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC²
Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Synthèse des principaux résultats - échelle globale

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.



EMC²
Enquête Mobilité Certifiée Cerema

L'enquête a été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Grand Est, en partenariat avec l'État français, 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.

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

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

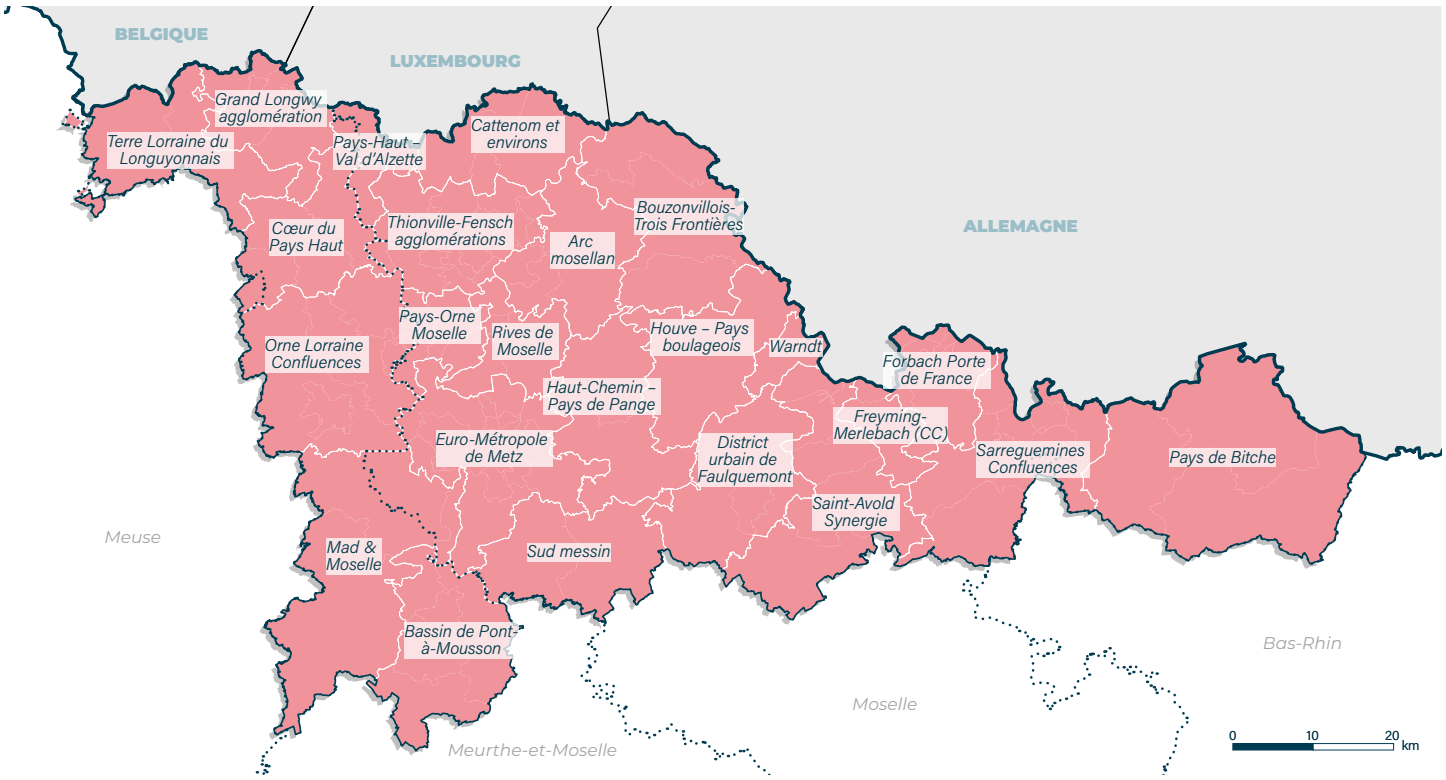
L'enquête repose sur une méthode mixte avec un recueil en face à face (au domicile des ménages tirés au sort) ou par téléphone. Elle couvre les déplacements des jours ouvrés, du lundi au vendredi. Elle exclut donc les jours de week-end, mais également les jours fériés, vacances scolaires et jours de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

Cette publication constitue une synthèse des résultats à l'échelle globale de l'EMC² Nord Lorraine.
7 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales composant ce périmètre (bassin de mobilité, département, SCoT, etc.)

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

Le périmètre d'enquête

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



L'enquête porte sur les déplacements des résidents de ce périmètre Nord lorrain.

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

21 110
personnes de 5 ans et plus enquêtées

15 578
ménages enquêtés

73 184
déplacements décrits

représentatifs de

1 093 300
résidents de 5 ans et plus sur le périmètre de l'EMC² Nord Lorraine

528 000
ménages

3 892 700
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

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

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

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

38 KM
de budget-distance* par jour et par personne

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

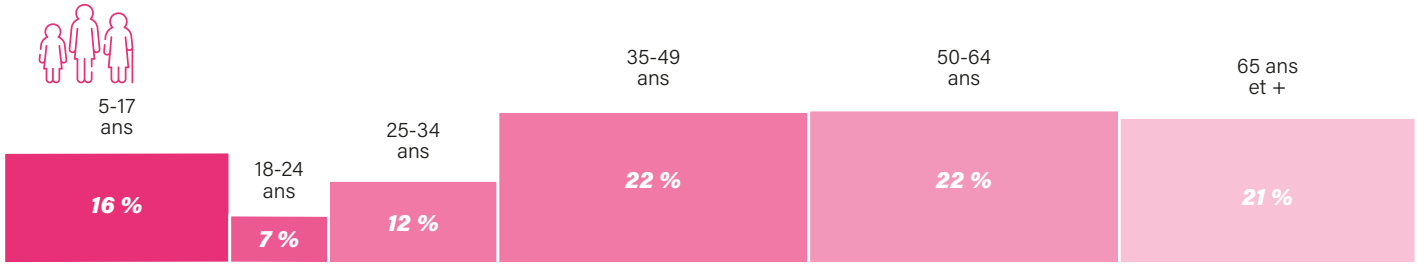
3,6 déplacements par jour et par personne

- 62 % en voiture
  29 % à pied
- 25 % déplacements pour les loisirs/visites
- 21 % pour le travail

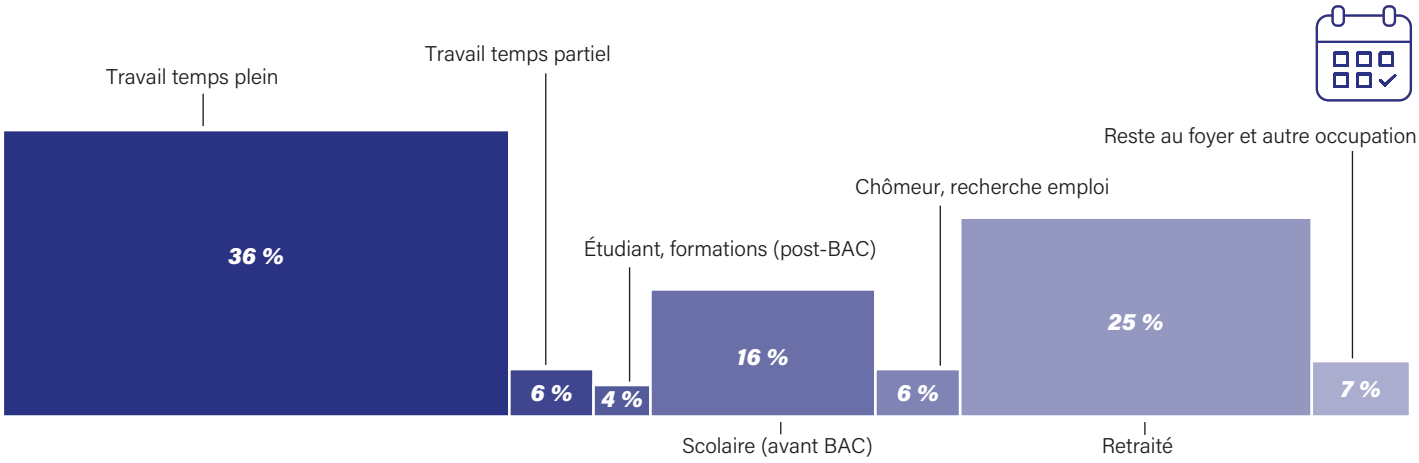
Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.13-14

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 population active occupée (travailleurs à temps plein et à temps partiel) **est majoritaire** pour le Nord lorrain (42 %). Si la part de la population active occupée évolue autour de cette moyenne dans l'ensemble des territoires, elle varie néanmoins entre des taux plus faibles (moins de 37 % d'actifs sur les territoires de la CC de Freyming-Merlebach** et de Forbach Porte de France) à des taux plus élevés (46 % d'actifs pour la CC Mad et Moselle et jusqu'à 52 % d'actifs pour la CC de Cattenom et Environs).

1 personne sur 4 est retraitée sur l'ensemble du périmètre. Cette part monte à 30 % pour la CC du Warndt et la CC du Pays de Bitche et à l'inverse passe sous le seuil des 20 % pour les CC du Sud Messin, de Cattenom et Environs ou du Pays Haut Val d'Alzette.

***Les territoires cités dans ce fascicule correspondent au périmètre de l'EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunal, c'est-à-dire des communautés de communes (CC), communautés d'agglomérations (CA), métropole).*

Quid du télétravail ?

11 % des actifs déclarent pratiquer le télétravail un ou plusieurs jours par semaine, 78 % n'en font jamais.

Un jour moyen de semaine, seuls 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.

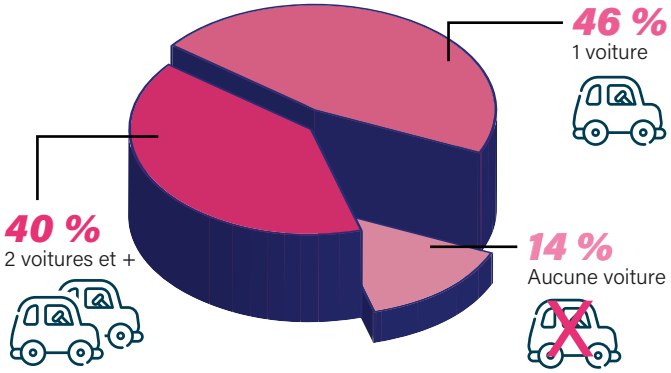
L'équipement moyen des ménages masque de fortes disparités territoriales. Les territoires les plus équipés en voiture (avec un taux moyen supérieur à 1,7 voiture par ménage) sont les CC de l'Arc mosellan, Bouzonvillois-Trois Frontières, du Sud Messin et Haut Chemin-Pays de Pange. À l'inverse, les secteurs avec un taux d'équipement moyen en voiture plus faible sont Thionville Fensch Agglomération (1,3) et l'Euro-Métropole de Metz (1,1).



- **1,4** voiture à disposition par ménage (en moyenne) dont **3 %** de voitures électriques
- **1,7** voiture à disposition chez les ménages de cadres*
- **1,3** ouvriers
- **1,2** employés
- **0,6** autre inactif n'ayant jamais travaillé

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

Taux de motorisation des ménages



86 % des ménages disposent d'au moins une voiture, et 14 % ne sont pas motorisés, avec de fortes différences entre les territoires : 22 % des ménages résidant dans l'Euro-Métropole de Metz ne disposent pas de véhicules, contre moins de 6 % des ménages domiciliés dans les CC Haut Chemin-Pays de Pange, Bouzonvillois-Trois Frontières, de Cattenom et Environs et 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 ?

À l'instar des voitures à disposition, la moyenne d'équipement en vélo cache d'importants contrastes avec des secteurs moins équipés comme la CC du Warndt, la CC de Freyming-Merlebach et le Grand Longwy Agglomération (moins de 0,9 vélo par ménage). L'équipement en vélo est le plus élevé dans les CC du Pays de Bitche, de Cattenom et Environs, du Sud Messin ou la CC Houve-Pays Boulageois (plus de 1,5 vélo par ménage).



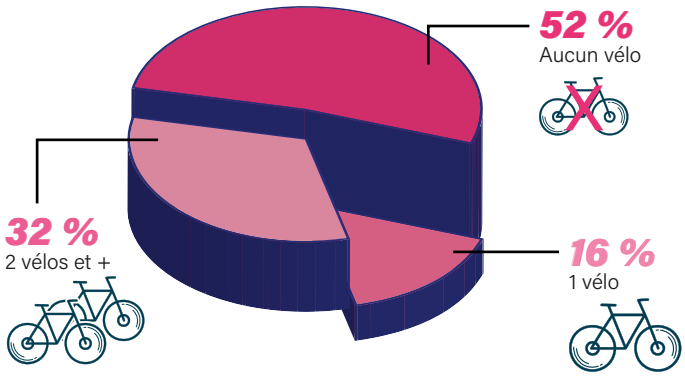
- **1,1** vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont **10 %** de vélos à assistance électrique (VAE)
- **1,7** vélo à disposition chez les ménages de cadres*
- **0,9** employés
- **0,9** ouvriers
- **0,3** autre inactif n'ayant jamais travaillé

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

Plus d'un ménage sur deux ne dispose pas de vélo, et la proportion de ménages sans vélo est la plus forte pour les secteurs de la CC de Freyming-Merlebach, la CC du Warndt et le Grand Longwy Agglomération, déjà cités ci-dessus pour leur faible taux d'équipement en 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

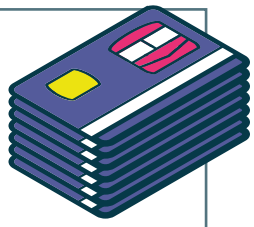


86 % des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)*
**hors les 2 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

54 % 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 dans les CC du Pays de Bitche et Haut Chemin-Pays de Pange, elles sont environ 80 % dans la métropole messine.

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



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

36 % chez les moins de 25 ans, contre 10 % des 25 ans et plus

---

39 % des scolaires et étudiants
13 % cadres
12 % chômeurs
8 % ouvriers
3 % artisans

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

Entre 10 et 14 ans, 1 enfant sur 2 dispose d'un abonnement à un réseau de transport en commun. Cela monte jusqu'à concerner plus de 2 adolescents sur 3 entre 15 à 19 ans. Cela est en relation avec le développement de l'offre en transport scolaire pour l'enseignement secondaire. Ce taux d'abonnement chute ensuite pour concerner 21 % des personnes entre 20 et 24 ans.

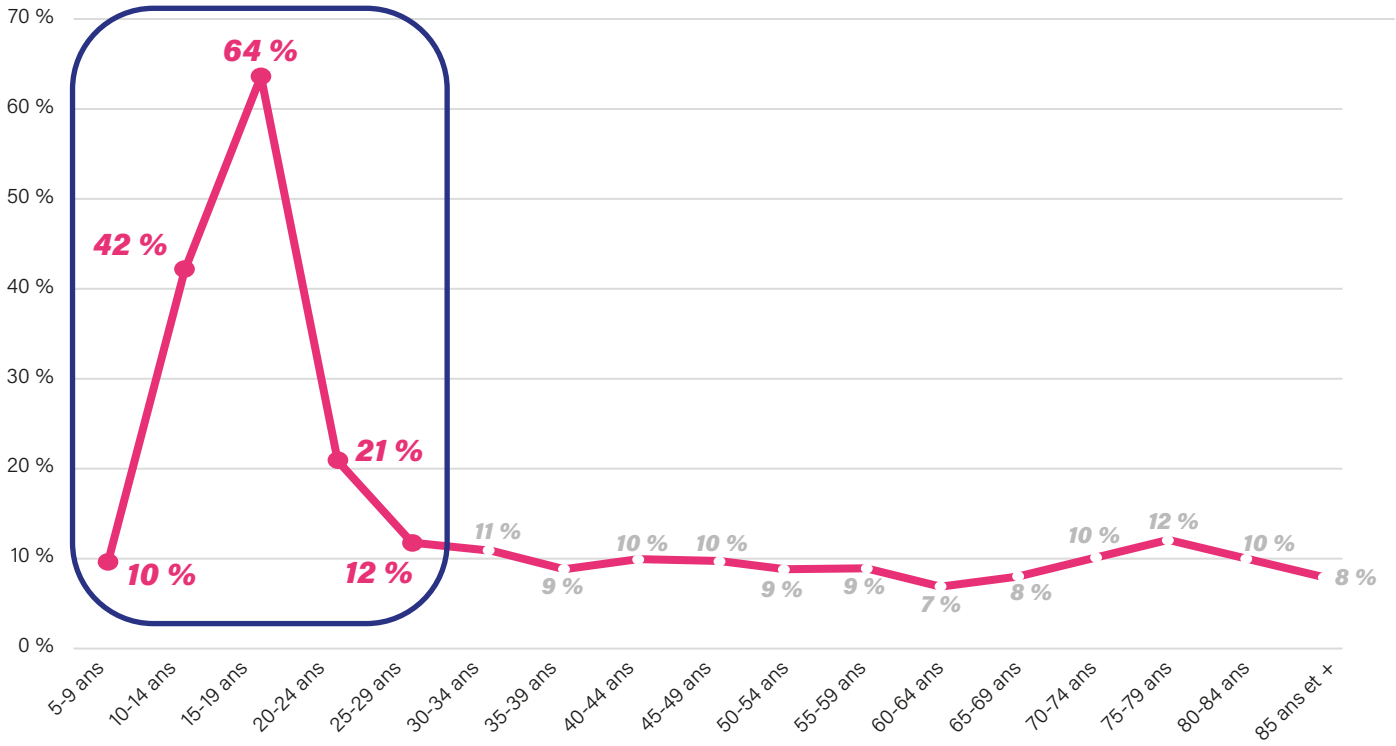
Le territoire enquêté présente de forts contrastes, tant au niveau de la possession du permis de conduire qu'au niveau des abonnements TC, les anciens usagers de TC se reportant en majorité sur la voiture.

Les taux de possession d'un abonnement TC sont faibles (moins de 10 % des résidents) pour les CC Houve-Pays Boulageois, du Pays Haut Val Alzette et du Warndt. Ces taux dépassent la moyenne du périmètre (soit 16 %) uniquement pour la métropole messine où 28 % des résidents disposent d'un abonnement TC.

FOCUS TRANSFRONTALIER

13 % des travailleurs frontaliers disposent d'un abonnement TC.

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

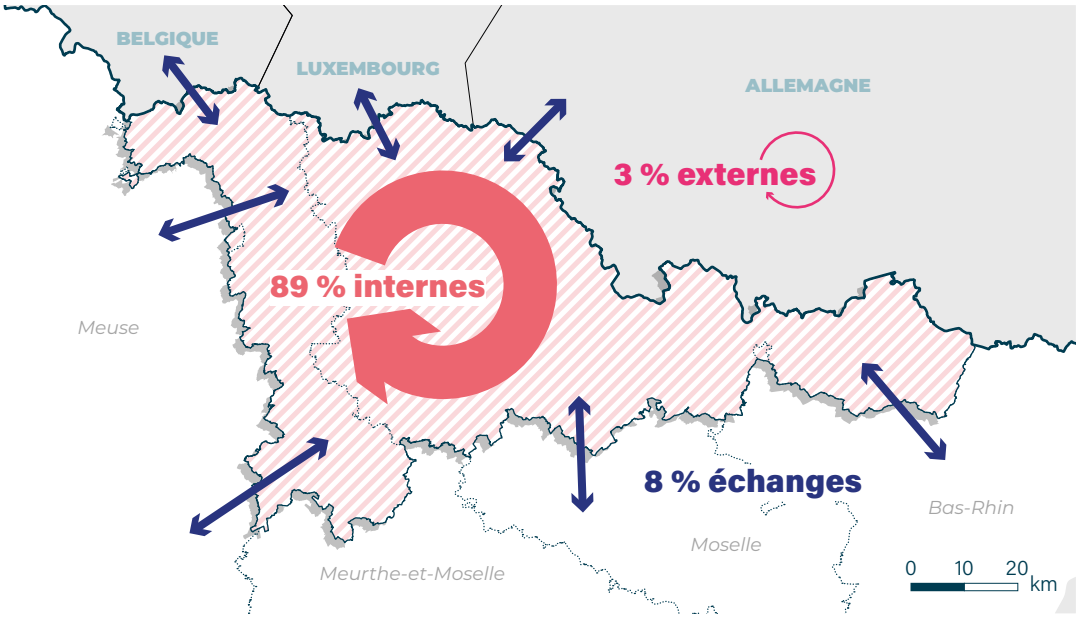


LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

9 déplacements sur 10 sont effectués au sein du périmètre de l'EMC² Nord Lorraine.

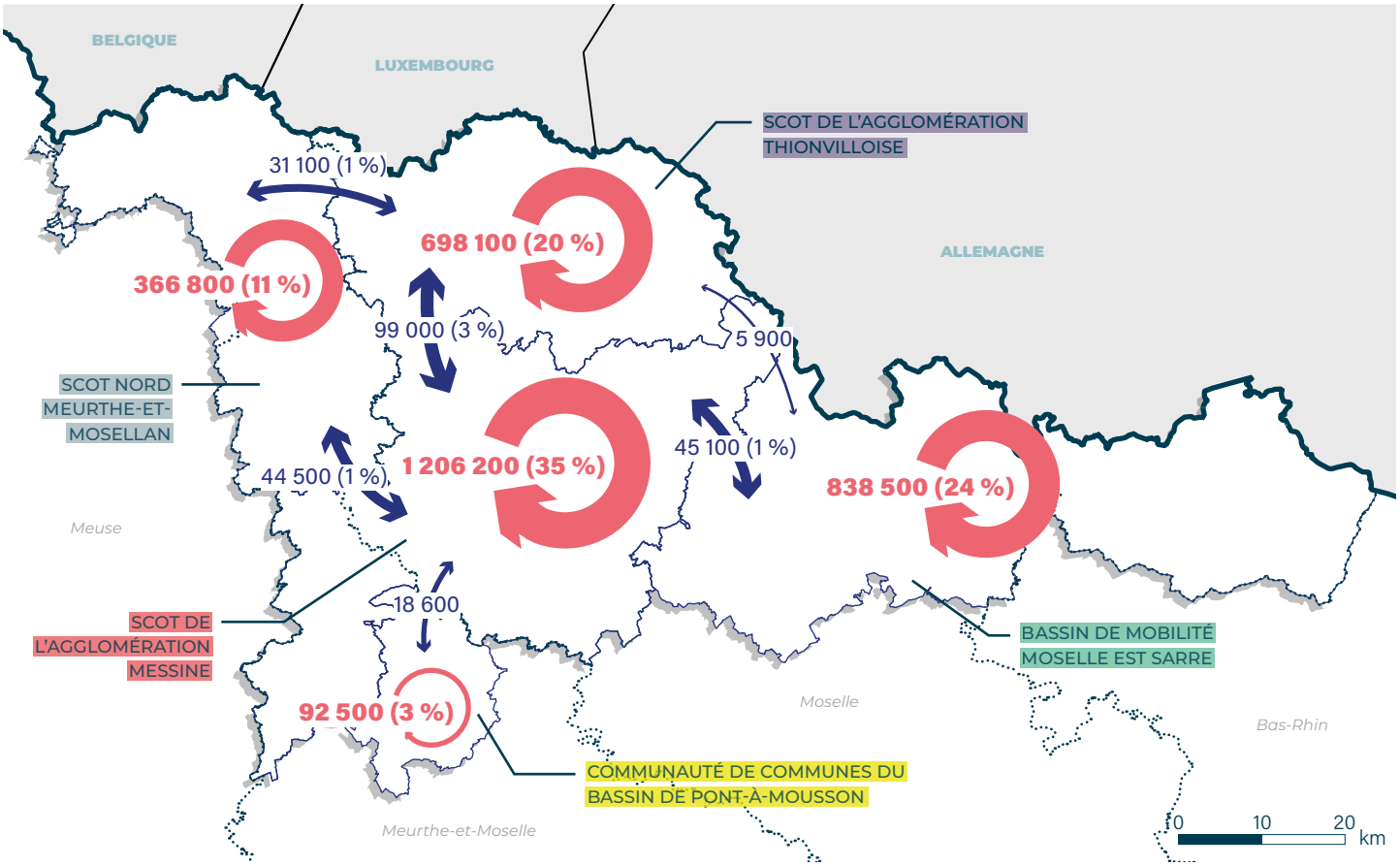
Un **flux** est dit **interne** quand l'origine et la destination sont localisées dans les limites du territoire enquêté. Il est dit d'**échange** quand l'origine **ou** la destination est en dehors du périmètre. Un flux dit **externe** se déroule intégralement **hors** du périmètre concerné.



Une majorité de déplacements à proximité du domicile

Les flux internes représentent environ 3 450 000 déplacements quotidiens. Ils reflètent le poids démographique de chaque territoire, mais également leur rayonnement (attractivité économique, commerciale, servicielle, etc.).

Si les flux internes de proximité sont largement majoritaires, ceux d'échanges entre les grandes aires géographiques mettent clairement en exergue le secteur messin, dont le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM) est au cœur de mouvements significatifs avec les autres espaces de l'enquête : près de 100 000 déplacements quotidiens avec le SCoTAT (Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise), environ 45 000 avec le SCoT Nord 54 ou la Moselle Est. Les échanges entre les SCoT Nord et de SCoTAT sont également significatifs (31 000 déplacements quotidiens).



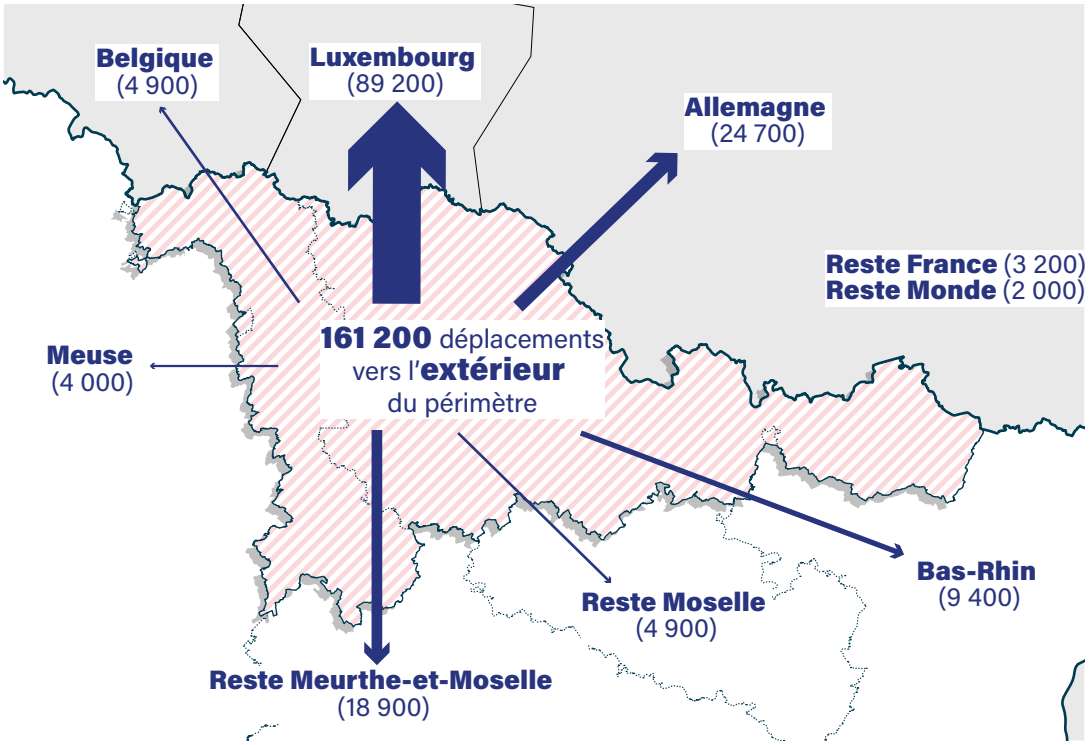
Un territoire marqué par le fait transfrontalier

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

- 55 % vers le Luxembourg
- 15 % vers l'Allemagne
- 12 % vers la Meurthe-et-Moselle (dont 9 % vers la Métropole du Grand Nancy)
- 6 % vers le Bas-Rhin
- 3 % vers la Belgique

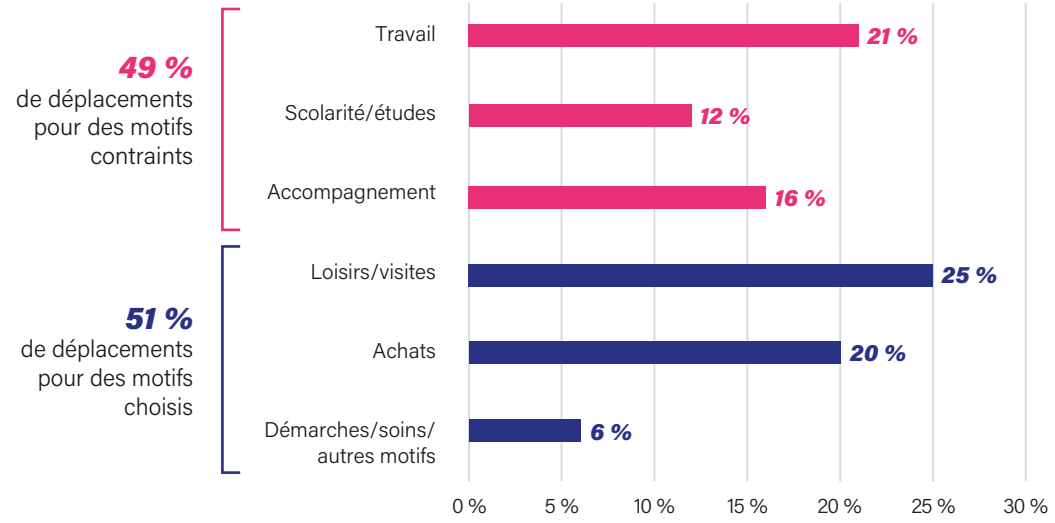
73 % des flux sortants prennent donc la direction des pays voisins (Luxembourg, Allemagne, Belgique) témoignant ainsi, s'il en était besoin, du caractère transfrontalier du territoire.

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



Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif



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.

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. Le travail arrive en deuxième position des motifs de déplacements quotidiens (21 %), juste avant les achats (20 %).

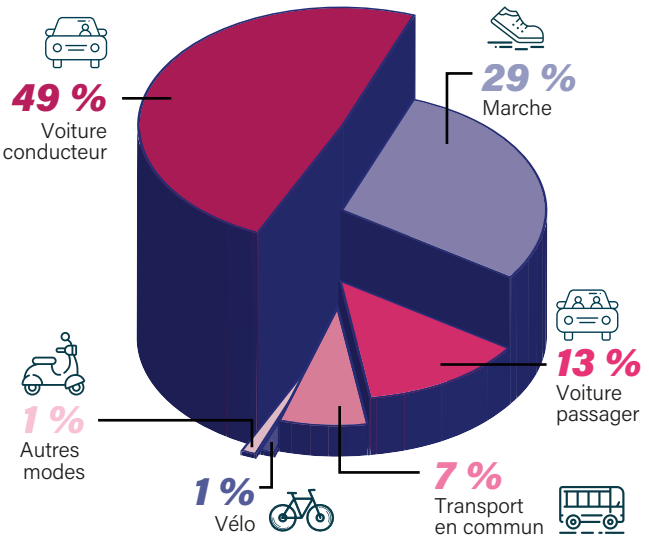
Si cette répartition est globalement analogue entre les différents territoires du périmètre d'enquête, certaines singularités peuvent caractériser ceux-ci (en lien avec leur offre territoriale, leur organisation, etc.). On constate notamment une sous-représentation du motif travail pour les résidents des secteurs de Forbach Porte de France, des CC du Cœur du Pays Haut, de Freyming-Merlebach et du Warndt (tous inférieurs à 19 %), alors que ce motif dépasse les 24 % pour les CC de Cattenom et Environs, Haut Chemin-Pays Pange et Terre Lorraine du Longuyonnais.

FOCUS TRANSFRONTALIER

71 % des déplacements transfrontaliers sont réalisés pour un motif travail et 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.*

2 déplacements sur 3 effectués par les habitants du territoire sont réalisés en voiture (49 % comme conducteurs et 13 % comme passagers) et 29 % sont faits à pied.

La part de la voiture dépasse les 70 % pour de nombreux secteurs (CC Terre Lorraine du Longuyonnais, du Warndt, du Cœur du Pays-Haut et du District urbain de Faulquemont), mais est inférieure à 59 % dans la métropole messine, Thionville Fensch Agglomération et la CC du Bassin de Pont-à-Mousson.

La part du vélo dépasse les 2 % uniquement pour les résidents de l'Euro-Métropole de Metz.

La marche, 2ème mode après la voiture, atteint plus de 34 % dans les secteurs de la métropole messine, de Thionville Fensch Agglomération et la CC du Bassin de Pont-à-Mousson, mais elle est inférieure à 21 % sur le District urbain de Faulquemont et la CC de Freyming-Merlebach.

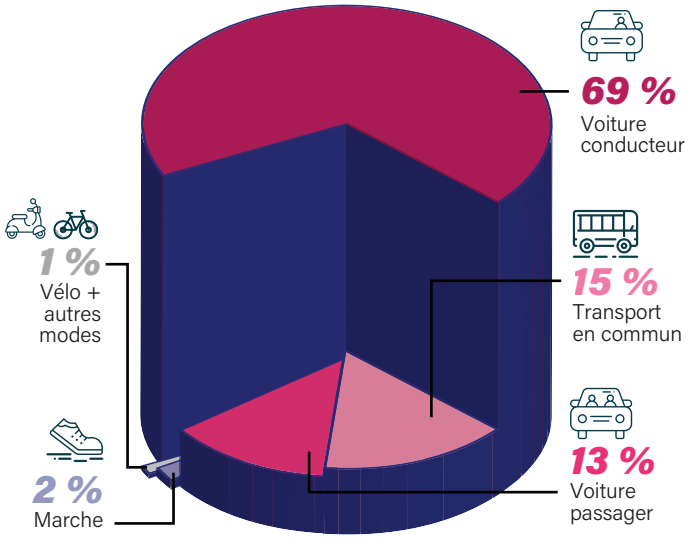
Une marche sous-estimée = Seuls les déplacements entièrement réalisés à pied sont pris en compte. La marche pour se rendre à un arrêt de transport ou à une place de stationnement n'est pas comptabilisée dans la répartition modale.

FOCUS TRANSFRONTALIER

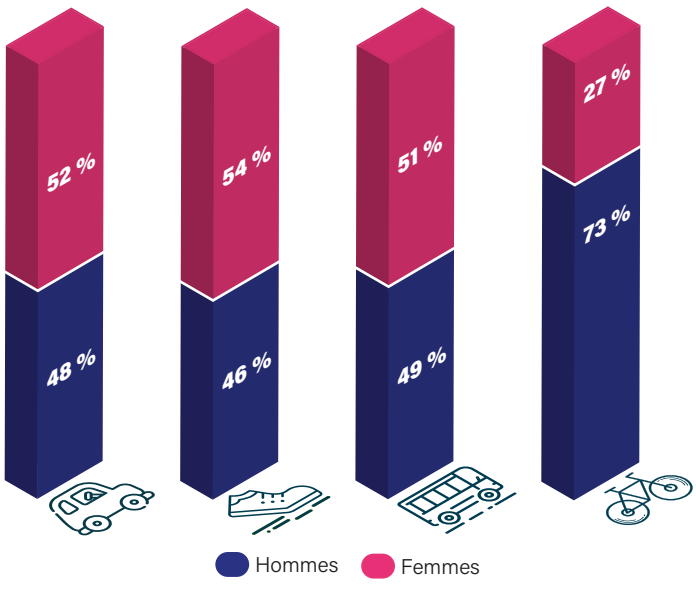
85 % des déplacements transfrontaliers sont réalisés en voiture et 14 % en TC.

Les parts dédiées à chaque mode évoluent lorsque l'on regarde les kilomètres effectivement parcourus : 82 % des kilomètres parcourus sur le périmètre de l'EMC² Nord Lorraine le sont en voiture individuelle, et seulement 2% en marchant.

Parts modales kilométriques

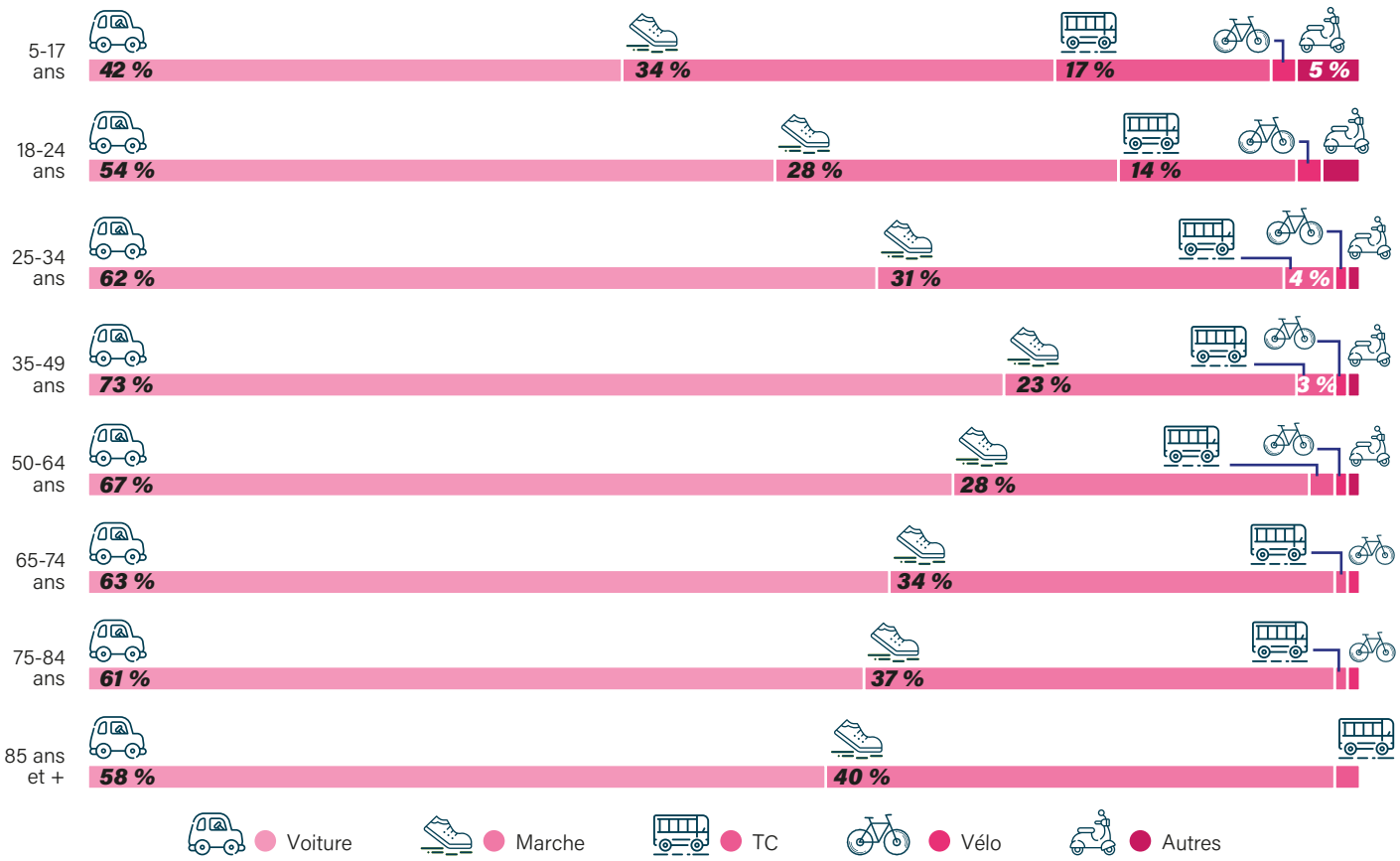


Répartition modale par genre



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

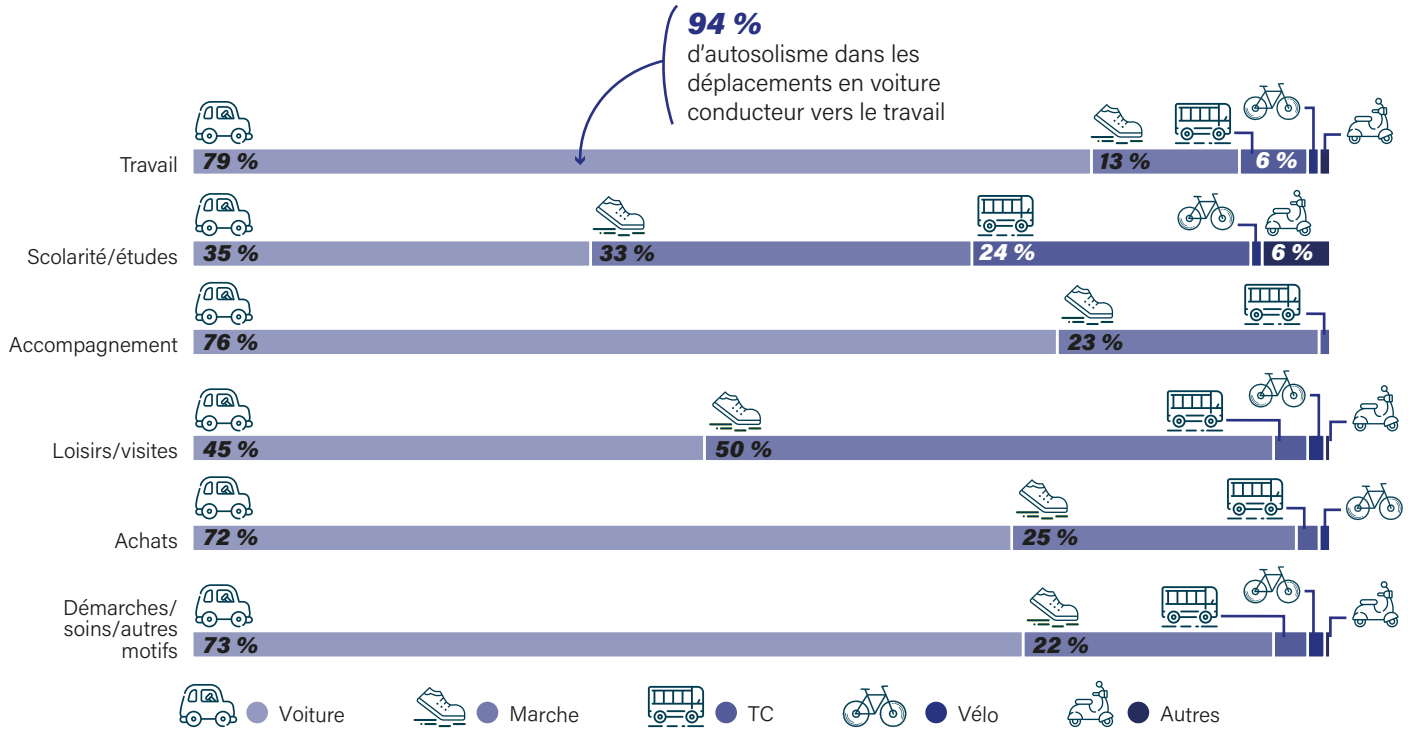
Parts modales selon l'âge



Les moins de 25 ans sont ceux qui utilisent le plus les transports collectifs. Au fil de l'âge, ce mode décline au profit de la voiture, qui atteint son maximum entre 35 et 49 ans.

À cette période de vie, les déplacements réalisés à pied sont à leur taux le plus bas, mais augmentent en proportion après 49 ans.

Répartition modale par motif



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

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

1,4 occupant par voiture (en moyenne)

7 déplacements sur **10** sont réalisés seul

30 % des passagers de voiture se rendent sur leur lieu de scolarité, de l'école à l'université

45 % des déplacements s'effectuent en bus urbain et 55 % en transports interurbains (dont 21 % en trains)

57 % des déplacements en TC sont liés à des motifs scolaires

3/4 des cyclistes sont des hommes

1/4 des déplacements a pour destination le lieu de travail **1/3** a pour motif les loisirs

43 % des déplacements à pied sont des déplacements de loisirs

54 % sont réalisés par des femmes

LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE

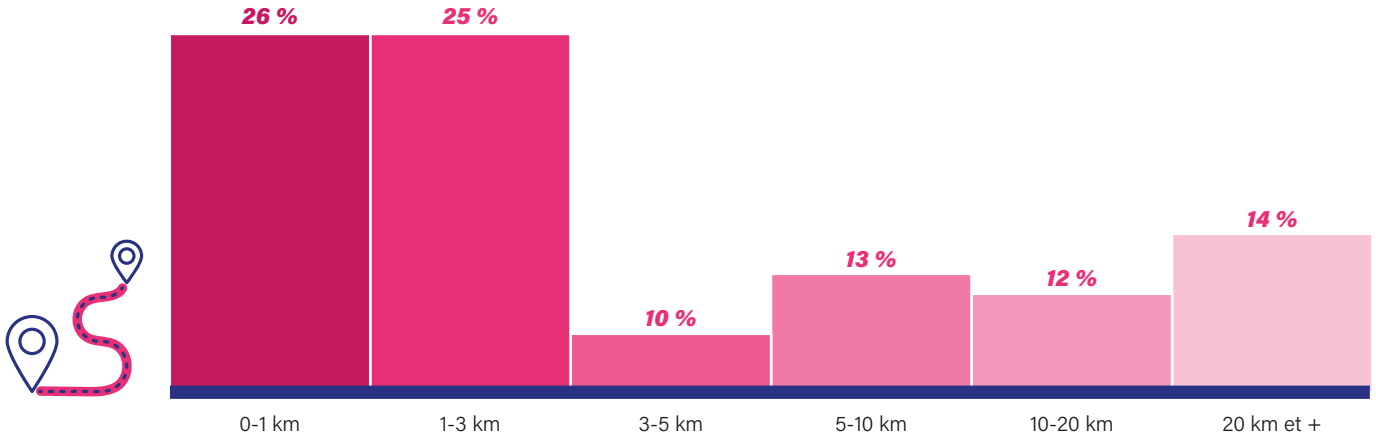
2 % des déplacements des résidents sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage)

LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

2 % des déplacements quotidiens utilisent plusieurs modes de déplacement (voiture + train, vélo + train, etc.)

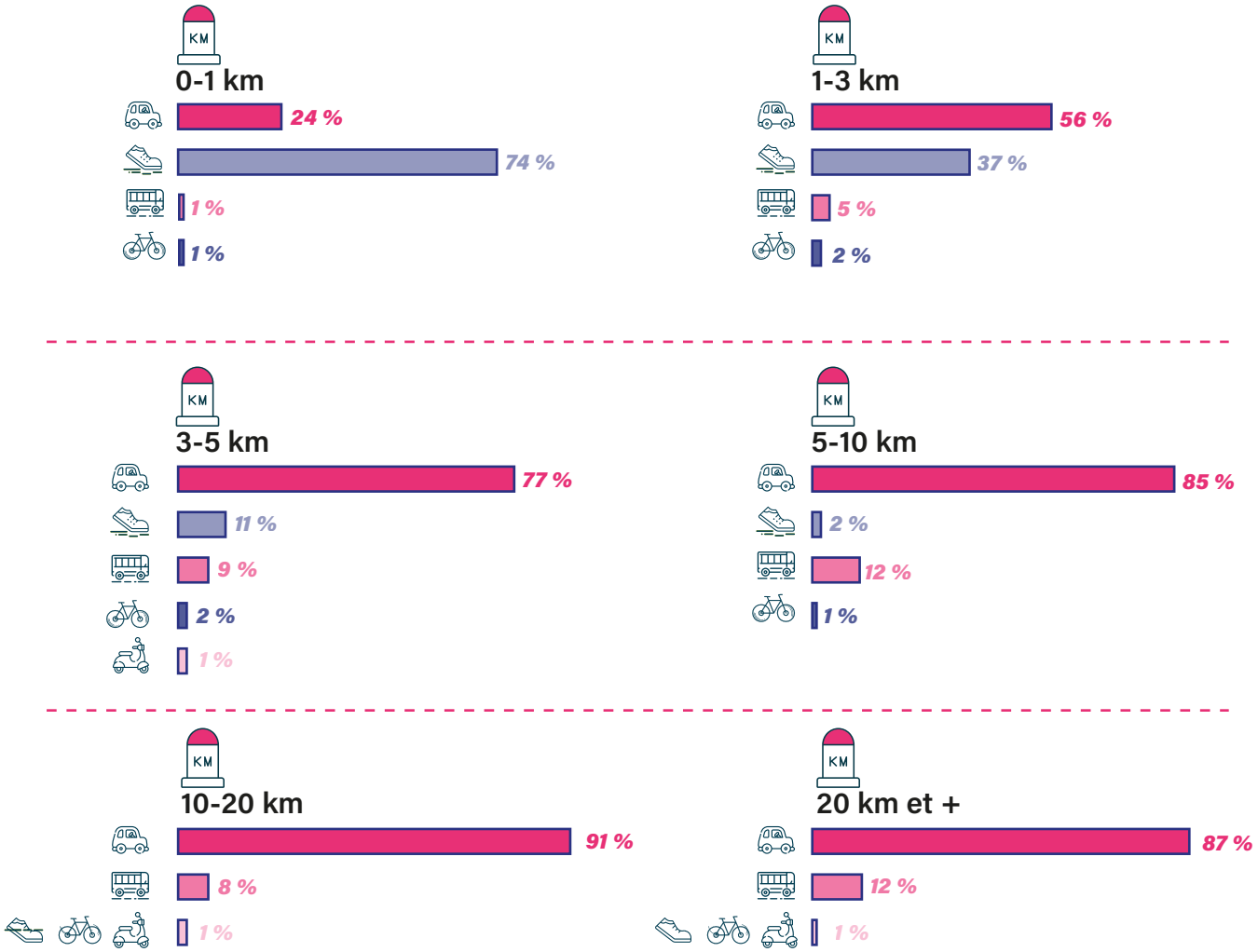
Distance et durée des déplacements

Répartition des déplacements par classe de distance



Plus de la moitié des déplacements sont inférieurs à 3 km et 14 % sont supérieurs à 20 km dans les déplacements de mobilité quotidienne. Néanmoins, la proportion des déplacements longs (supérieurs à 20 km) s'approche davantage d'un déplacement sur quatre pour les résidents de certains secteurs (CC de Cattenom et Environs ou CC Bouzonvillois-Trois Frontières).

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, plus de 3 déplacements sur 4 de moins d'1 km sont effectués à pied. Elle disparaît au-delà de 5 km.

Focus déplacements longs (>20 km)

53 % pour le travail dont **88 % en voiture**

13 % pour les loisirs/visites dont **93 % en voiture**

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

Les transports collectifs urbains (bus) sont les plus utilisés sur des distances comprises entre 3 et 10 km, tandis que la part des transports collectifs interurbains (trains, cars, etc.) est la plus importante pour les déplacements supérieurs à 20 km.

La part modale du vélo est la plus élevée (2 %) entre 1 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'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.

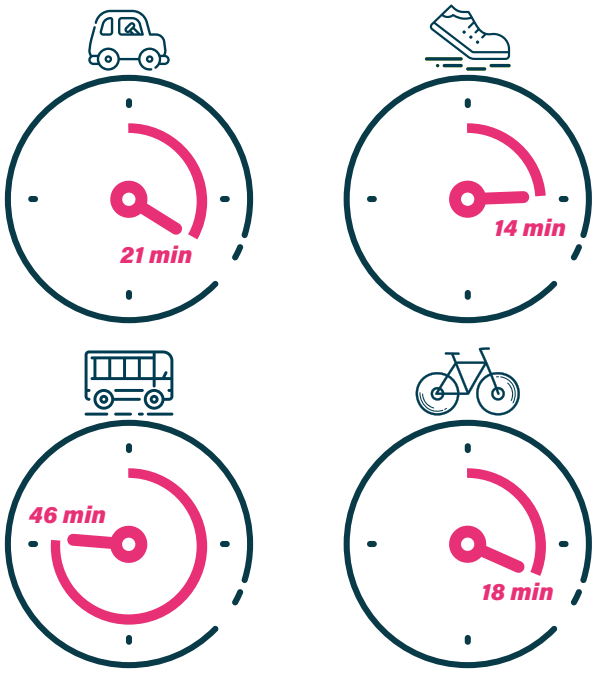
Les **choix modaux** des individus sont soumis à de nombreux déterminants et dépendances : temps de parcours, coût financier, disponibilité d'offres alternatives à l'automobile, environnement urbain, âge, modes de vie, habitudes, trajet inclus dans un parcours (boucle), objets à transporter, stationnement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

Distance et durée moyenne d'un déplacement

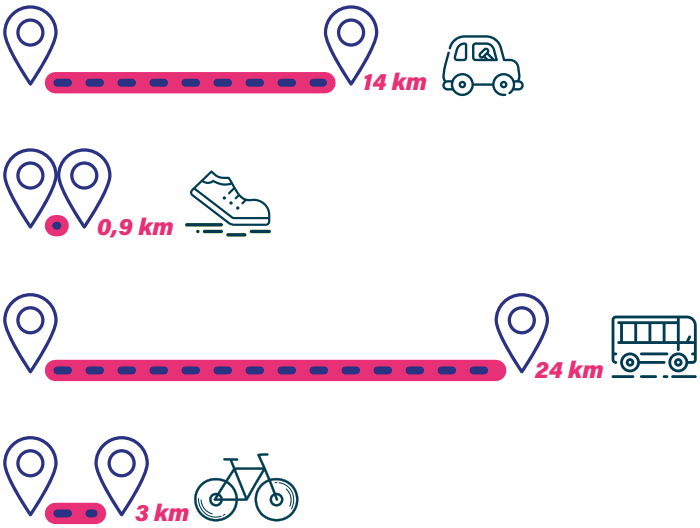
La distance et la durée moyennes varient en fonction des modes : de 14 min et 900 m pour la marche à 46 min et 24 km pour les transports en commun.

11 km | 20 min
Distance et temps moyen d'un déplacement

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



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



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

Distance et durée moyenne par résident sur une journée

Un individu consacre en moyenne 1h12 par jour à ses déplacements quotidiens et parcourt une distance de 38 km, en comptant l'ensemble des personnes enquêtées (y compris les non mobiles). Ces données enflent légèrement (44 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

38 km | 1h12 min
Budget-distance et budget-temps moyen par jour et par personne sur le périmètre (inclusion des immobiles)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

90 km | 1h58 min de budget-distance et budget-temps

Dissociation du lieu de vie et lieu de travail ou de scolarité

20 km | 27 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail (lieu habituel)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

41 km | 48 min de distance et de durée moyenne d'un déplacement domicile-travail

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

Exceptés les déplacements vers le lieu de travail, les distances parcourues pour 1 déplacement excèdent rarement les 10 km.

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

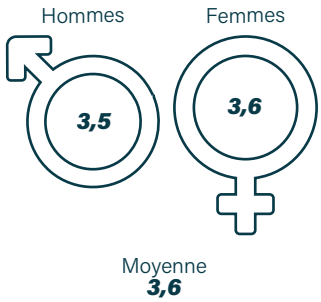
Les femmes ont une mobilité moyenne très légèrement plus importante que celle des hommes, mais se démarquent néanmoins dans les cas singuliers d'hypermobilité et d'immobilité.

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.

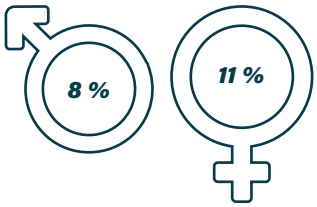
Une personne est considérée comme **hypermobile** si elle a effectué 7 déplacements ou plus la veille de l'enquête. Ce seuil correspond au double du nombre de déplacement moyen quotidien.

Mobilité moyenne selon le genre



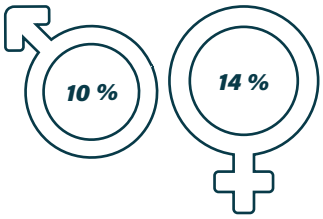
Moyenne
3,6

Hypermobiles



Moyenne
10 %

Non mobiles



Moyenne
12 %

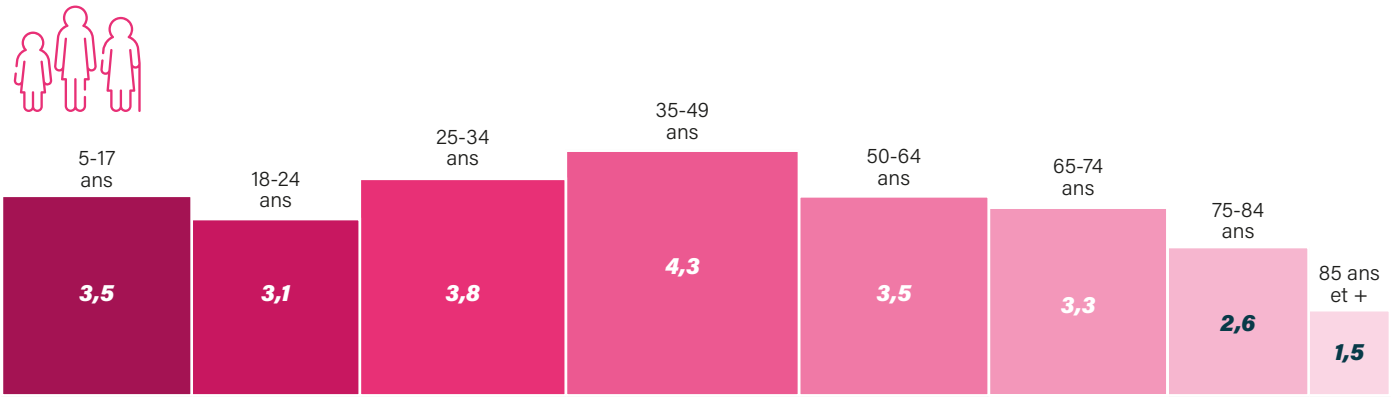
Une personne sur 10 ne s'est pas déplacée hors de son domicile la veille de l'enquête, et est donc considérée comme immobile. Les secteurs de Forbach Porte de France et la CC du Warndt ont un taux d'immobiles élevé dans leur population (plus de 17 % des résidents), tandis que pour Thionville Fensch Agglomération et la CC Mad et Moselle, ce seuil est plus faible (moins de 10 % d'immobiles).

La situation inverse concerne les personnes ayant effectué au moins 7 déplacements sur un jour moyen de semaine. La part d'hypermobiles est la plus élevée pour les CC du Longuyonnais, de Rives de Moselle, du Pays Haut Val d'Alzette, de l'Arc Mosellan, du District Urbain de Faulquemont et de Forbach Porte de France. Elle est la plus faible pour les CC du Bassin de Pont-à-Mousson (7 %) et du Sud Messin (6 % d'hypermobiles).

Selon l'âge

Les 35-49 ans sont les personnes qui effectuent le plus de déplacements quotidiens (4,3 déplacements par jour en moyenne). À l'inverse, les 65 ans et plus sont ceux qui en font le moins (2,8). Parmi ces derniers, se cachent des disparités directement liées à l'âge. En effet, la mobilité quotidienne régresse au-delà de 85 ans (1,5 déplacement par jour).

Mobilité selon l'âge



Selon l'occupation

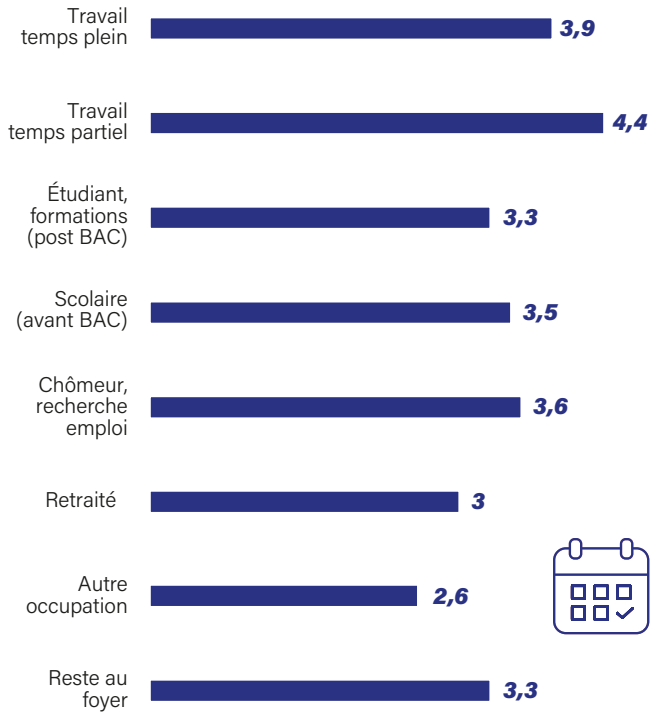
La mobilité quotidienne varie également en fonction d'autres déterminants tels que l'occupation principale de la personne ou sa catégorie socio-professionnelle. Ainsi, **la mobilité des actifs occupés est la plus importante**, les travailleurs à temps partiel se déplaçant davantage sur un jour moyen. Notons que 82 % 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 (environ 3,9 déplacements quotidiens en moyenne). Les personnes restant au foyer et les demandeurs d'emploi sont presque aussi mobiles que les actifs à temps plein. Les retraités et les scolaires 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

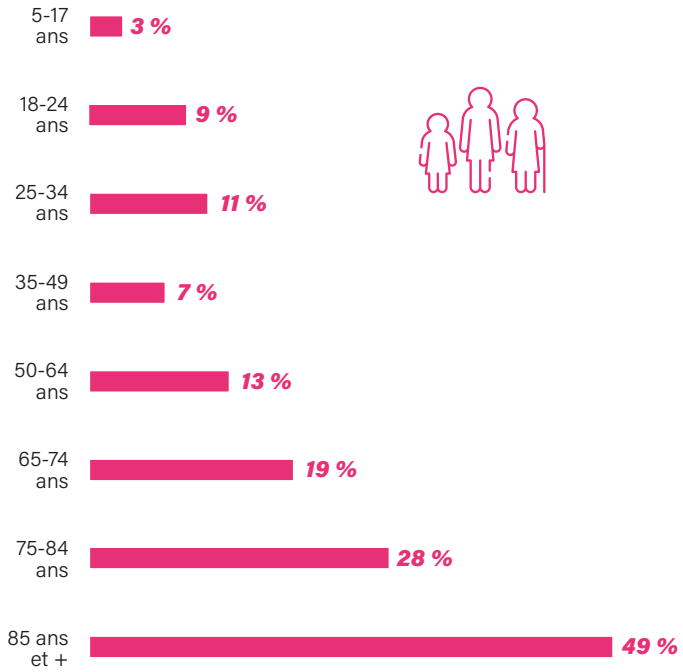


Focus sur les immobiles

L'avancement dans l'âge est un facteur crucial pour expliquer l'absence de mobilité au quotidien. Si 19 % des 65-74 ans sont immobiles, elles sont **49 % des personnes âgées de 85 ans et plus**.

12 % d'immobiles dans la population résidente Nord Lorraine

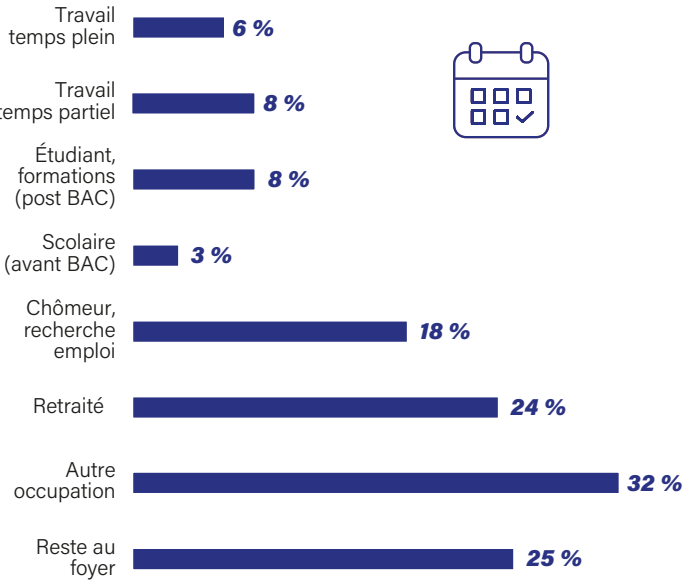
Proportion d'immobiles par âge



L'occupation des personnes influe également sur la mobilité quotidienne puisque 27 % des personnes restant au foyer, de manière délibérée ou non, sont considérées comme immobiles par cette enquête. 18 % des personnes en recherche d'emploi sont immobiles sur un jour moyen de semaine, contre 6% des actifs à temps plein. Le chiffre de 24 % des retraités immobiles confirme que l'âge constitue un frein à la mobilité.

24 % des personnes en âge de conduire, **mais n'ayant pas le permis** de conduire sont immobiles

Proportion d'immobiles selon l'occupation principale



Ce qu'il faut retenir !

L'EMC² Nord Lorraine a photographié les déplacements des habitants de ce vaste territoire au cours d'une journée type de semaine. Construits sur un échantillon représentatif des résidents, les résultats de l'EMC² constituent un appui précieux à la conception de politiques de mobilités adaptées. Au cœur de cette photographie s'impose la **dépendance à l'automobile** : 62 % des déplacements sont réalisés en voiture et 86 % des ménages sont motorisés. L'usage du véhicule individuel reste structurant sur l'ensemble du périmètre, d'autant plus dans les espaces ruraux et périurbains où l'offre alternative demeure limitée. Pourtant, l'enquête révèle que **29 % 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 plus de **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 sur 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** : 73 % des flux sortants se dirigent vers le Luxembourg, l'Allemagne ou la Belgique, majoritairement pour des motifs professionnels. 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 et 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**
- **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
  - 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