VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC² Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats - Communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson

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.

Ce fascicule constitue une synthèse des principaux résultats de l'enquête à l'échelle de la Communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson (CCBPAM).

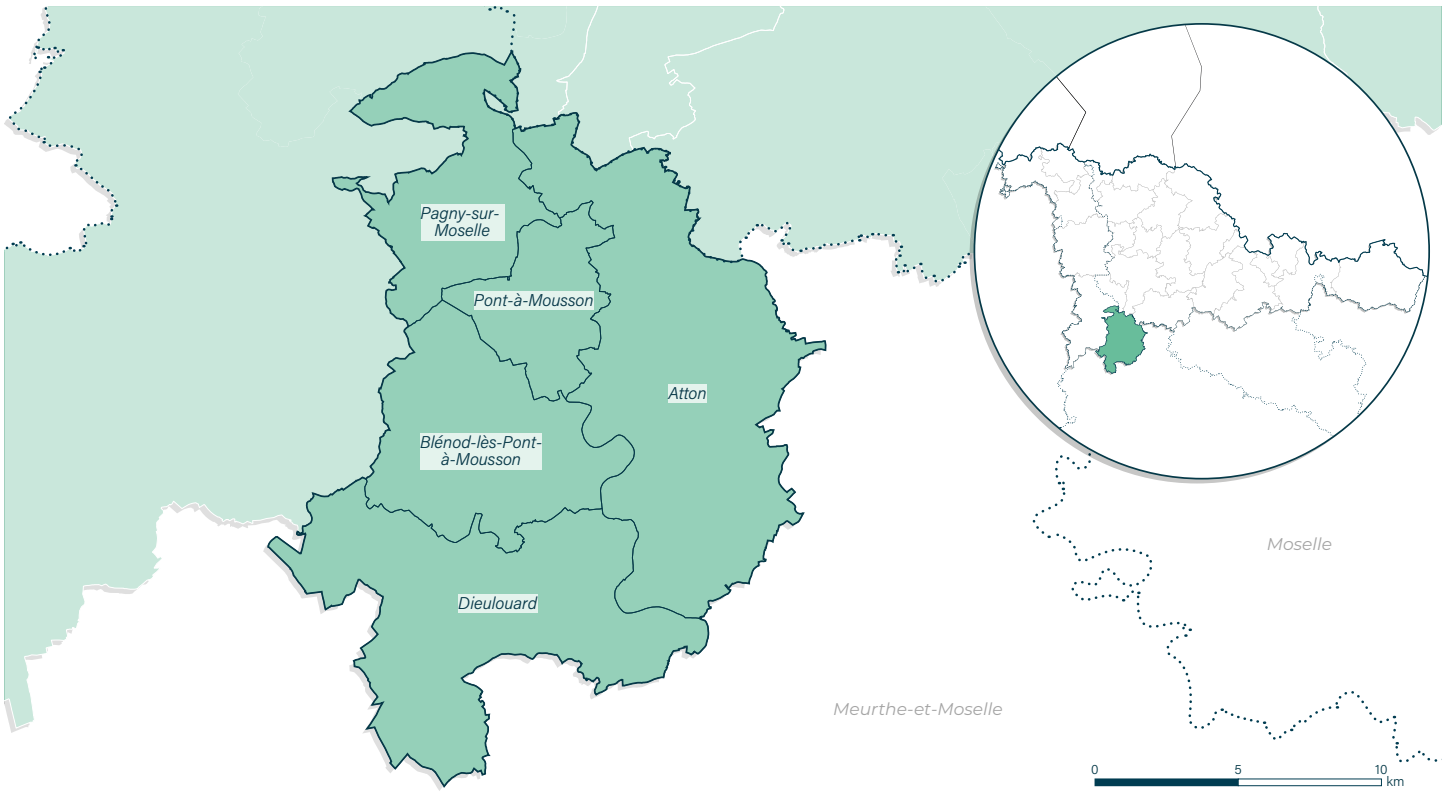
7 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales comprises dans le périmètre global de l'enquête (synthèse globale, Département, bassin de mobilité, SCoT, etc.)*

** Certaines analyses présentes dans les autres territoires couverts par l'enquête ne sont pas réplicables à l'échelle de la CCBPAM du fait de la taille réduite de l'échantillon statistique considéré. De plus, en raison de calculs sur des effectifs faibles, il existe une marge d'erreur dans les résultats. Il convient 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

La Communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson (CCBPAM) regroupe 31 communes en Meurthe-et-Moselle. 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).



Les secteurs géographiques cités dans ce fascicule correspondent aux 5 secteurs de tirage qui composent la CCBPAM. L'enquête porte sur les déplacements des résidents de la CC du Bassin de Pont-à-Mousson.

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

812
personnes de 5 ans et plus enquêtées

504
ménages enquêtés

2 775
déplacements décrits

représentatifs de

37 800
résidents de 5 ans et plus dans le périmètre de la CCBPAM

17 600
ménages

131 200
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

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

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

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

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

10 % (12 %) d'immobiles
C'est-à-dire de personnes ne s'étant **pas déplacées** la veille de l'enquête

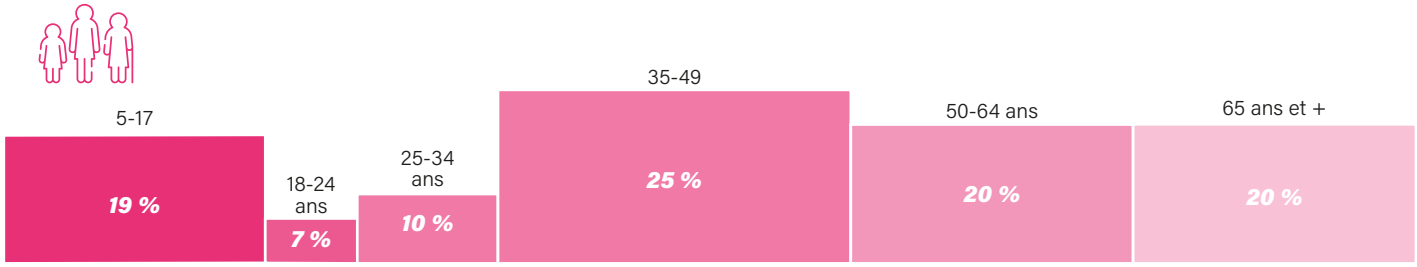
3,5 (3,6) déplacements par jour et par personne
- 54 % en voiture
  36 % à pied
- 26 % déplacements pour les loisirs/visites
- 22 % pour le travail

(XX) = résultat pour le Nord lorrain

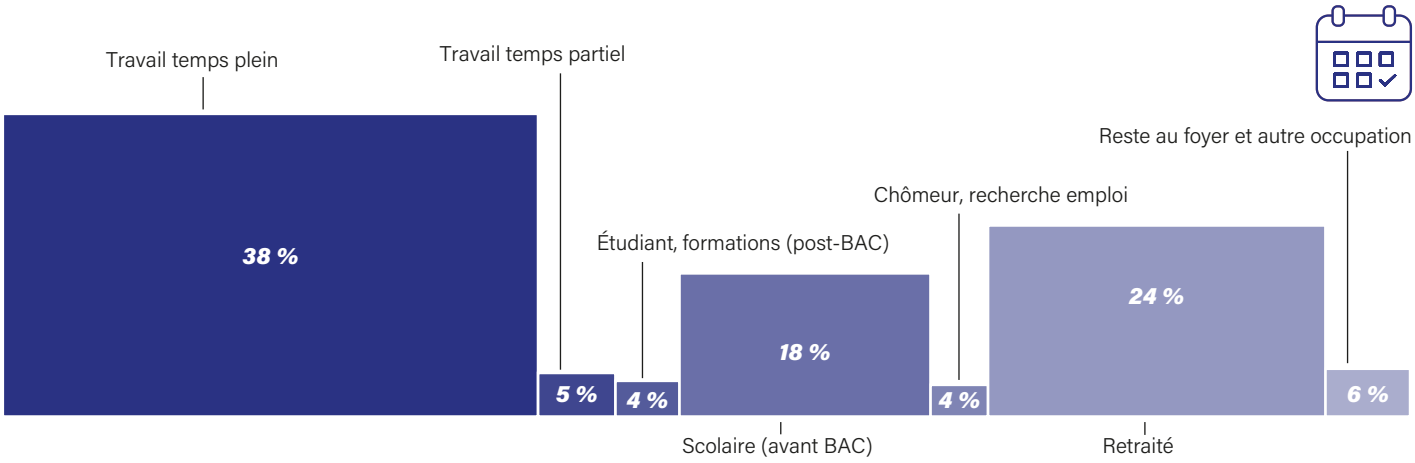
**Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.13-14*

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 population active occupée (travailleurs à temps plein et à temps partiel) est majoritaire dans le territoire de la CCBPAM (43 %). Cette moyenne masque des disparités au sein du territoire. La part d'actifs est la plus forte (54 %) dans le secteur d'Atton et la plus faible (39 %) dans le secteur de Pagny-sur-Moselle. La pratique du télétravail déclarée est élevée (17 % des actifs) pour la CC du Bassin de Pont-à-Mousson par rapport aux autres territoires enquêtés dans l'EMC[2].

Presque ¼ des personnes sont retraitées sur ce périmètre, en cohérence avec le périmètre global. Cette part baisse à 19 % pour le secteur d'Atton.

Quid du télétravail ?

17 % des actifs déclarent pratiquer le télétravail un ou plusieurs jours par semaine, 74 % 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'EMC[2] 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.

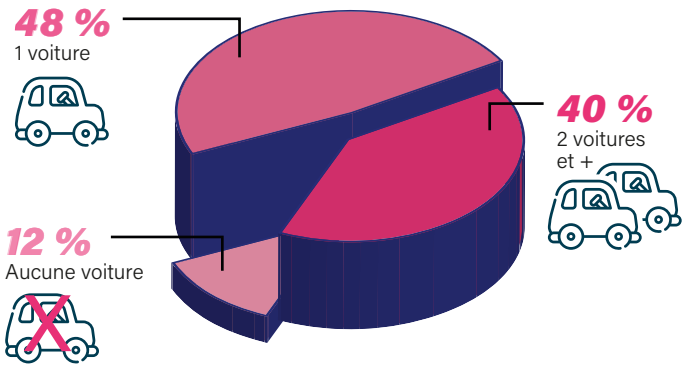
Les ménages les plus équipés en voiture résident dans le secteur d'Atton (plus de 1,8 voiture à disposition par ménage). À l'inverse, les ménages moins pourvus en voiture habitent dans le secteur de Pont-à-Mousson (1,2 voiture à disposition par ménage).



- **1,4** (1,4) voiture à disposition par ménage (en moyenne) dont **4 %** (3 %) de voitures électriques
- **1,5** voiture à disposition chez les ménages de cadres*
- **1,3** ouvriers
- **1,3** employés

**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. Sur l'ensemble du périmètre Nord lorrain, la part des ménages non motorisés est proche (14 %). Elle monte cependant à 22 % pour les résidents de l'Euro-Métropole de Metz.

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 est en moyenne plus élevé sur la CC du Bassin de Pont-à-Mousson qu'à l'échelle globale du territoire, avec une moyenne de 1,3 vélo à disposition par ménage. Il varie néanmoins entre les secteurs : si la moyenne de vélo à disposition par ménage est de 1,6 vélo dans le secteur d'Atton et de Pagny-sur-Moselle, elle est plus faible à Pont-à-Mousson (moins de 1 vélo par ménage en moyenne).



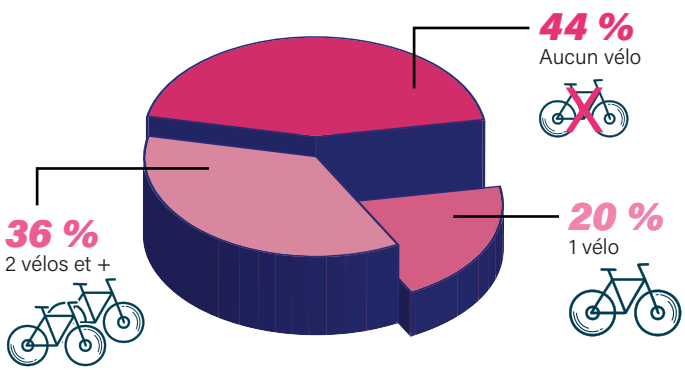
- **1,3** (1,1) vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont **11 %** (10 %) de vélos à assistance électrique (VAE)
- **1,9** vélo à disposition chez les ménages de cadres*
- **1,2** employés
- **1,1** ouvriers

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

Plus de la moitié (56 %) des ménages possèdent un ou plusieurs vélos. Ce taux de possession est supérieur à la moyenne de 48 %, observée sur l'ensemble du Nord lorrain.

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

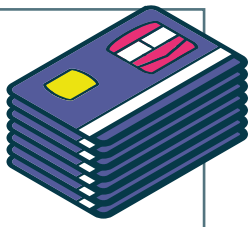


86 % (86 %) des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)*
**hors les 2 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

51 % des 17-24 ans, contre 90 % chez les 25 ans et plus

Les chiffres de possession de permis de conduire pour le Bassin de Pont-à-Mousson sont dans la moyenne de ceux observés pour le Nord lorrain.

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



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

26 % chez les moins de 25 ans, contre 12 % des 25 ans et plus

---

29 % des scolaires et étudiants

* *Les seuils statistiques sont trop bas pour afficher un résultat pour les autres catégories.*

16 % des résidents du Bassin de Pont-à-Mousson disposent d'un abonnement de Transport collectif (TC), de façon équivalente aux résidents du Nord lorrain. La part des abonnés est plus élevée chez les plus jeunes, en relation avec l'offre de transport scolaire. Néanmoins, avec 26 % de taux de possession d'un abonnement TC, les résidents de moins de 25 ans de la CC du Bassin de Pont-à-Mousson sont moins nombreux en proportion à disposer d'un abonnement TC que pour le Nord lorrain, territoire pour lequel 36 % des résidents de moins de 25 ans disposent d'un abonnement.

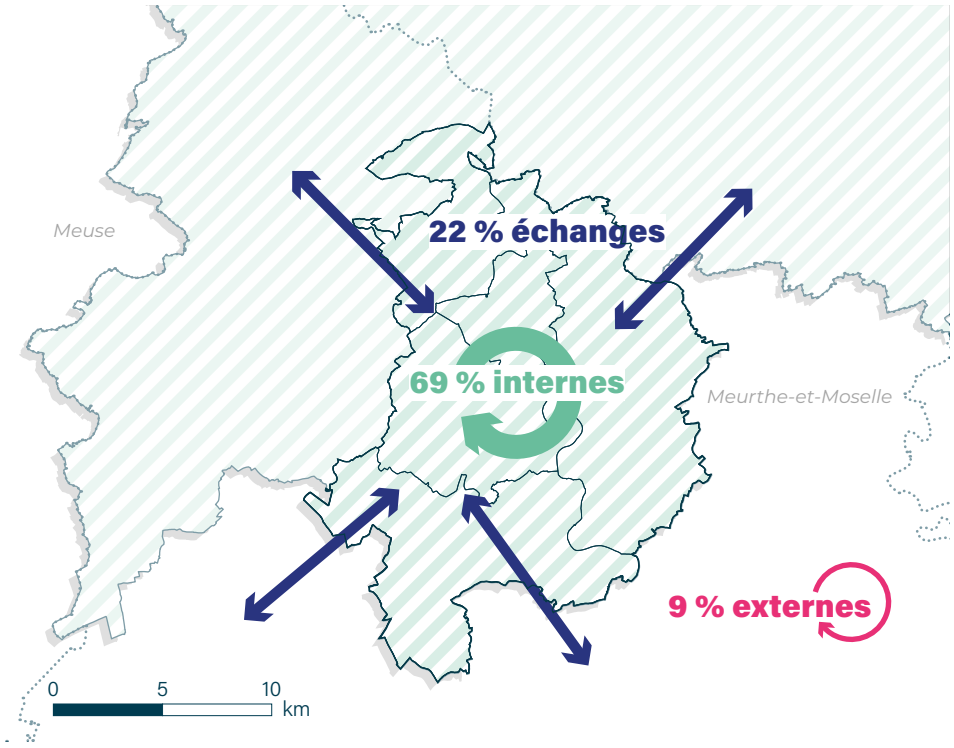
LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

2/3 des déplacements sont internes.

7 déplacements sur 10 sont effectués au sein du périmètre du Bassin de Pont-à-Mousson. Cela veut dire que près d'1/3 des déplacements des résidents du Bassin de Pont-à-Mousson sont réalisés partiellement (déplacements d'échanges) ou totalement (déplacements externes) hors du territoire de la CC. Cette part (32 %) est plus élevée que la moyenne du Nord lorrain, puisque 11 % des déplacements à l'échelle globale de l'EMC² sont considérés comme externes ou d'échange.

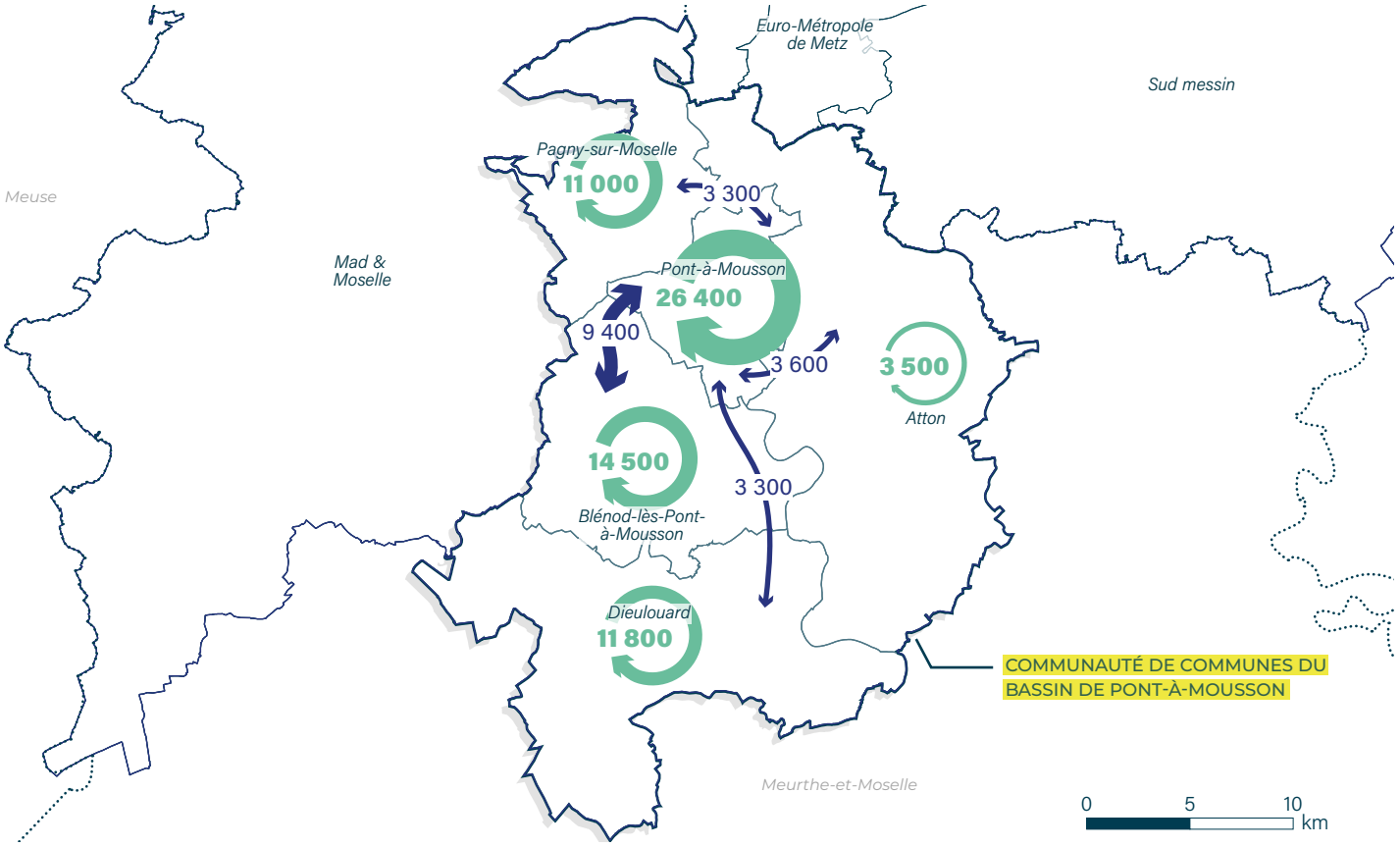
Un **flux** est dit **interne** quand l'origine et la destination sont localisées dans les limites du territoire enquêté. Il est dit d'**échange** quand l'origine **ou** la destination est en dehors du périmètre. Un flux dit **externe** se déroule intégralement **hors** du périmètre concerné.



Des flux internes dirigés vers l'aire urbaine de Pont-à-Mousson et le sillon mosellan

Les flux internes représentent environ 90 000 déplacements quotidiens.
Les flux internes à chacun des 5 secteurs de tirage sont majoritaires, ce qui montre l'importance des déplacements de proximité.

Les flux d'échanges entre les sous-territoires sont tournés vers l'aire urbaine de Pont-à-Mousson, témoignant de son attractivité et de son rôle pivot pour la CC du Bassin de Pont-à-Mousson, autant pour l'accès aux emplois et services que pour la gare.



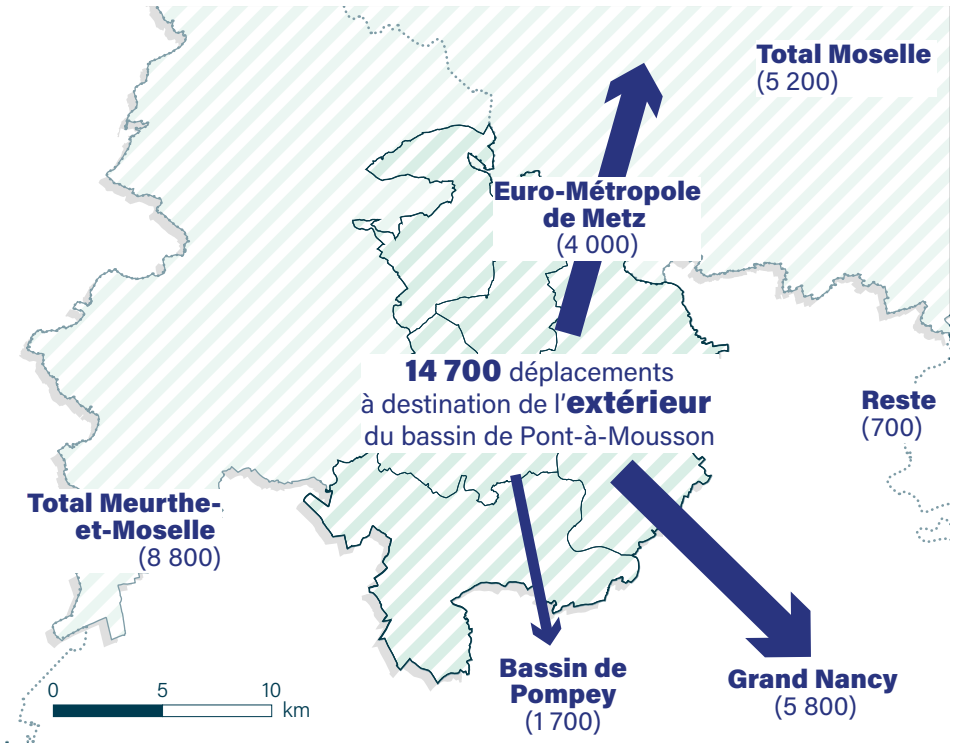
Un territoire en interface nord-sud

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

- 60 % vers la Meurthe-et-Moselle dont :
  - 66 % vers la Métropole du Grand Nancy
  - 19 % vers la CC du Bassin de Pompey
- 47 % vers le SCoTAM dont
  - 77 % vers l'Euro-Métropole de Metz

Si les plus grands volumes de flux sont à destination des deux métropoles Nancy et Metz, il convient de souligner les flux existants avec les EPCI proches de la CCBPAM, situés entre Pont-à-Mousson et Nancy.

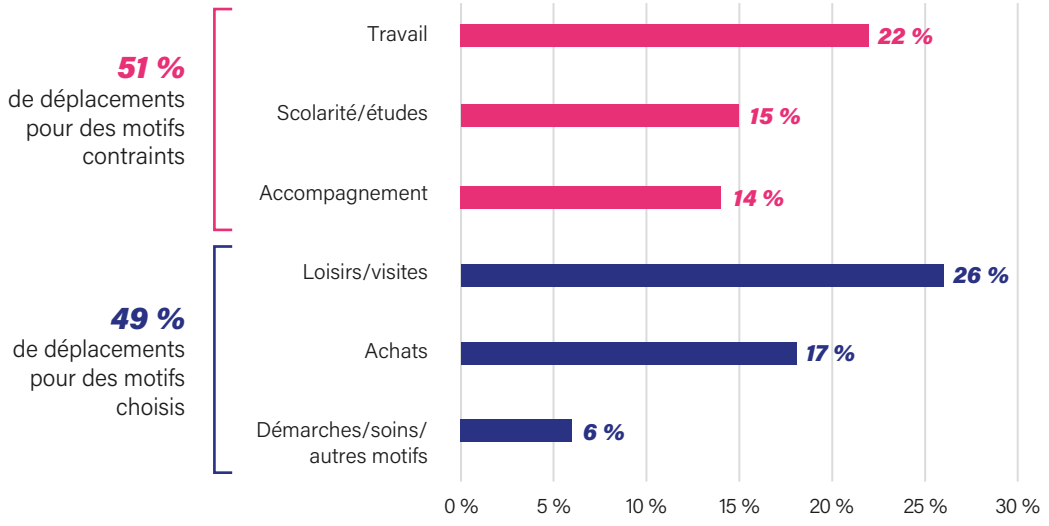
** Les volumes des flux à destination d'autres territoires sont trop faibles pour avoir une valeur statistique, cela ne veut pas dire qu'ils sont inexistants.*



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, un motif 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 (22 %), avant les achats (18 %). 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.).

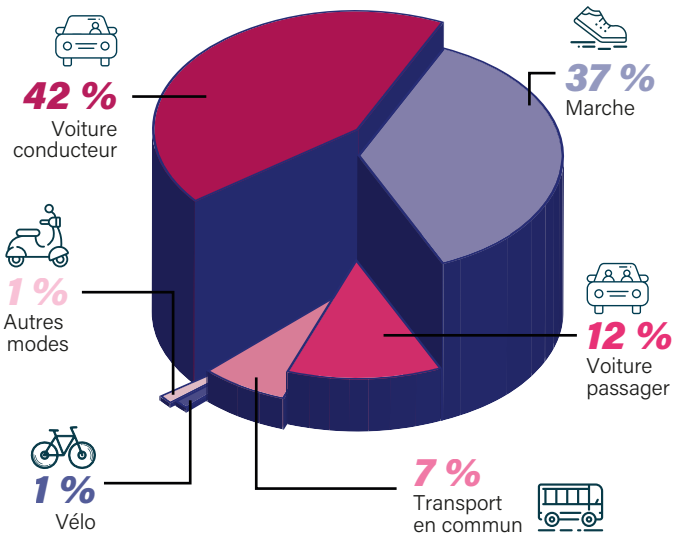
On constate légèrement plus de déplacements pour la scolarité ou les études sur la CC du Bassin de Pont-à-Mousson (15 %) contre 12 % pour l'ensemble Nord lorrain.

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.

Les modes de déplacements

Répartition modale



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

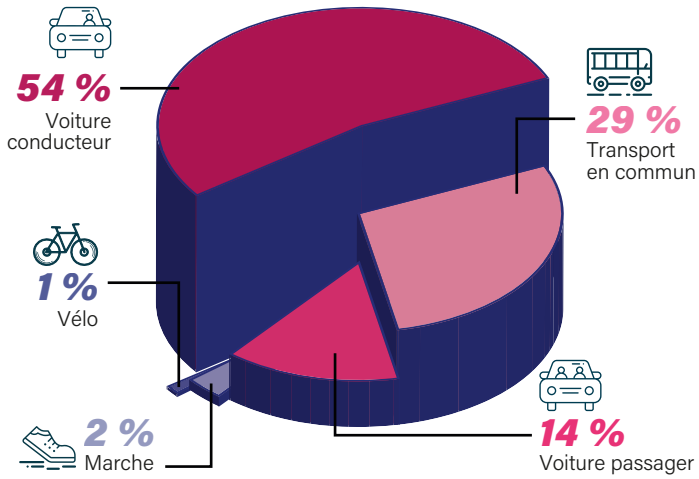
Près d'1 déplacement sur 2 (54 %) réalisé par les résidents de la CCBPAM l'est en voiture. Cette part modale est inférieure aux 62 % de déplacements réalisés en voiture sur le Nord lorrain.

Avec 37 %, la part modale de la marche est ainsi plus élevée de 8 points sur la CCBPAM par rapport à la moyenne du Nord lorrain, où 29 % des déplacements sont faits à pied. La part modale de la marche des résidents de la CCBPAM équivaut à celle des habitants de la métropole messine. 2e mode de déplacement le plus utilisé après la voiture, la marche occupe une place importante dans les mobilités quotidiennes, et ce malgré une sous-estimation de sa pratique réelle dans les enquêtes mobilités.

La part des Transports collectifs est égale entre le Bassin de Pont-à-Mousson et le Nord lorrain. Il en va de même pour la part réservée au vélo, qui s'équilibre à 1 % sur l'ensemble des territoires couverts par l'EMC[2] Nord Lorraine.

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.

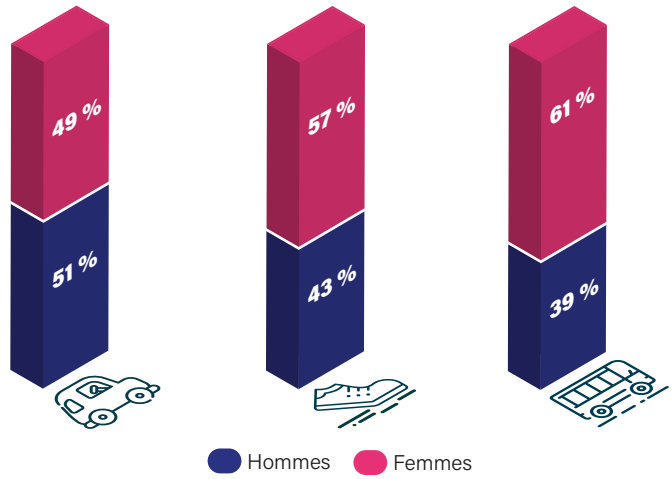
Parts modales kilométriques



Les parts dédiées à chaque mode évoluent lorsque l'on regarde les kilomètres effectivement parcourus : 68 % de la distance parcourue l'a été au moyen de voitures individuelles, et seulement 2 % en marchant. Là encore, la part de l'automobile est inférieure chez les résidents du territoire de la CCBPAM par rapport à la moyenne sur le périmètre Nord lorrain, où 82 % des kilomètres sont parcourus en voiture.

Les parts modales kilométriques font ressortir les TC, lesquels sont empruntés pour 1/3 de la distance parcourue lors des déplacements des résidents de la CCBPAM.

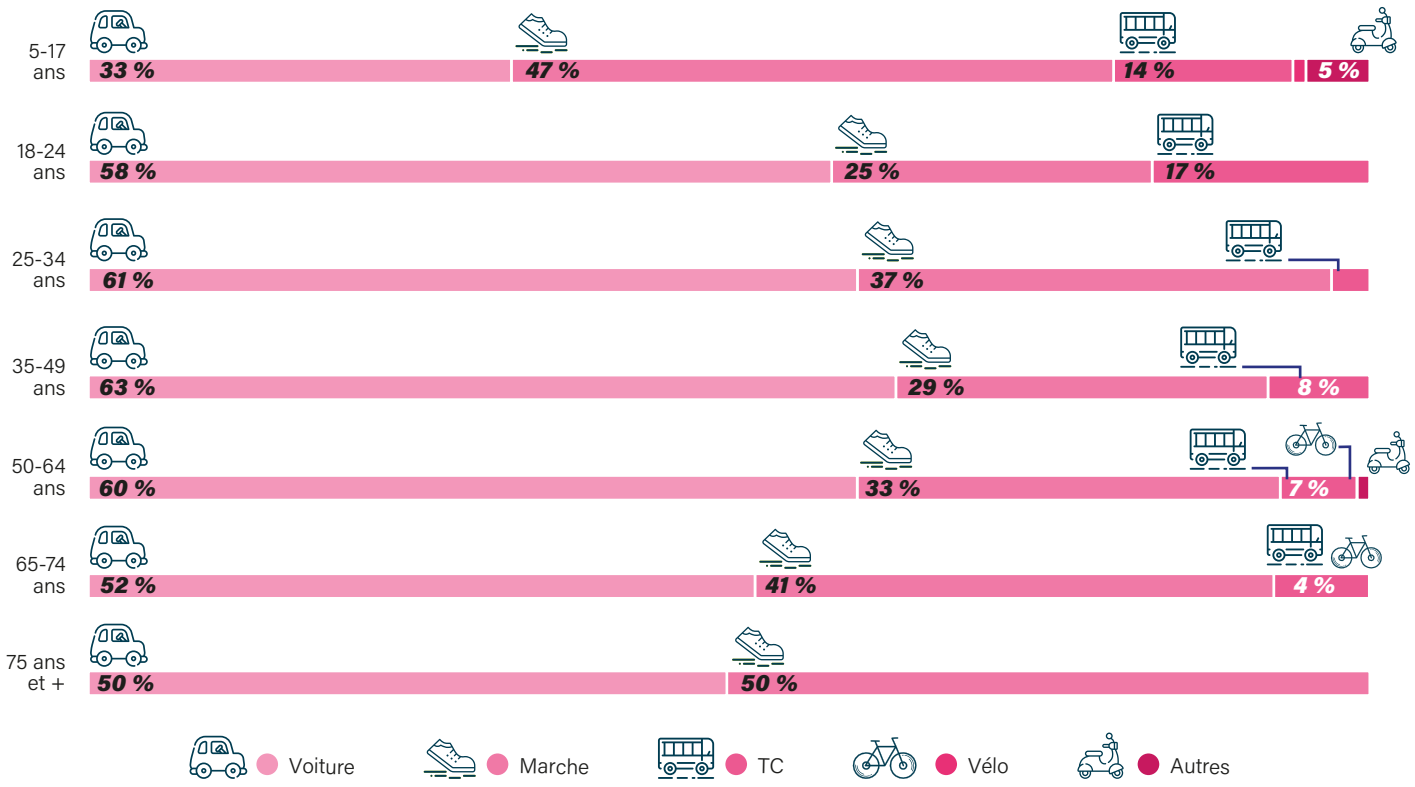
Répartition modale par genre



L'échantillon de déplacements à vélo étant inférieur au seuil statistique des 30 répondants pour le Bassin de Pont-à-Mousson, il n'est pas possible de le détailler.

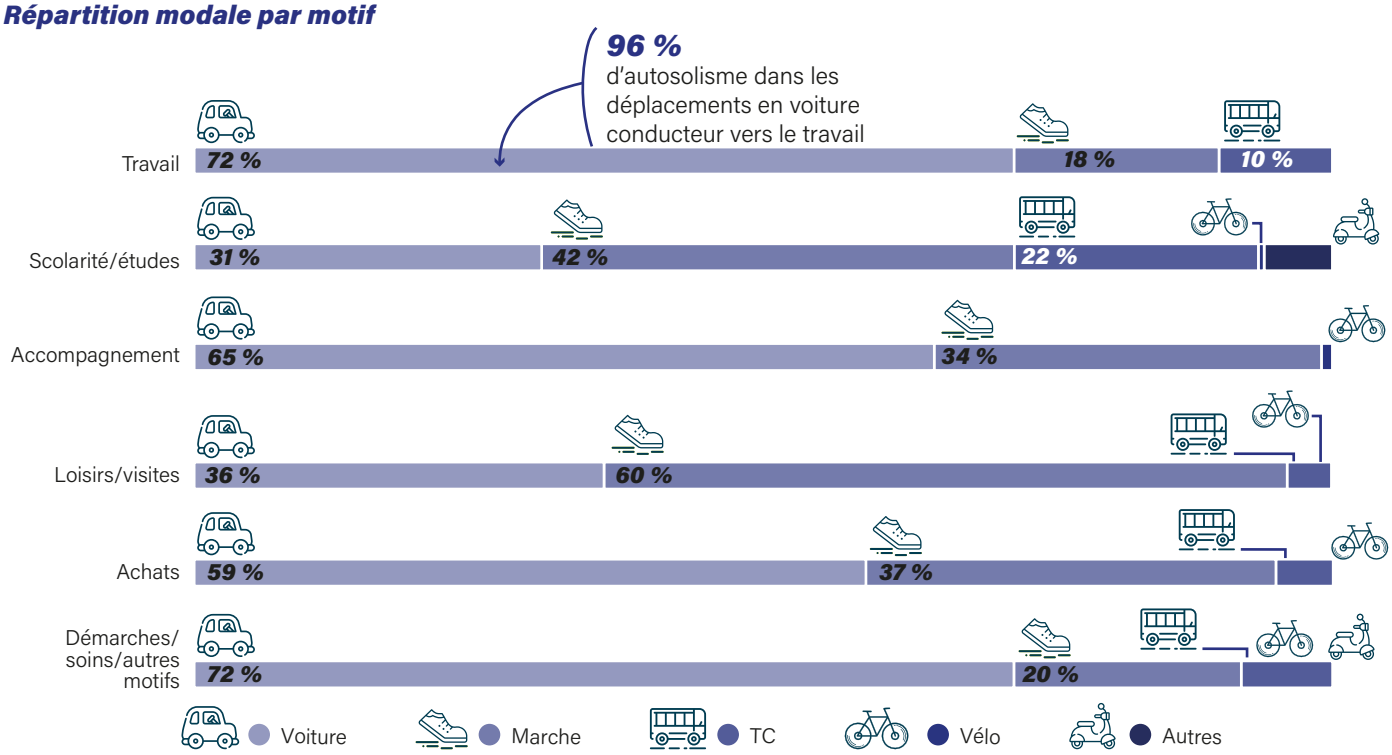
Le facteur de genre explique quelques variations dans l'usage des modes. Les femmes sont davantage représentées pour les déplacements à pied et pour les déplacements réalisés en transports collectifs.

Parts modales selon l'âge



Les moins de 18 ans et les 65–84 ans sont les classes d'âge pour lesquelles les déplacements à pied sont les plus nombreux en proportion. Les résidents de moins de 25 ans sont les plus grands usagers des transports collectifs. Néanmoins, à partir de 25 ans et au fil de l'âge, ce mode décline au profit de la marche et de la voiture, qui atteint son maximum entre 35 et 49 ans.

Répartition modale par motif



L'usage de la voiture prédomine pour les déplacements liés au travail (72 %), à l'accompagnement (ce qui inclut la dépose ou la reprise d'une personne à une activité, à un autre mode de transport), aux démarches et aux achats. Plus de la moitié (60 %) des déplacements liés aux loisirs/visites sont réalisés à pied. La marche est également fortement présente dans le cadre des déplacements liés à la scolarité ou aux études, suivi de près par l'utilisation de la voiture (31%), et une part notable de l'usage des transports collectifs (22 %).

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

1,3 nombre moyen d'occupants par voiture

7/10 des déplacements sont réalisés seul

32 % des passagers de voiture se rendent sur leur lieu de scolarité, de l'école maternelle à l'université

41 % des déplacements à pied sont liés aux loisirs, seuls **10 %** concernent le travail

57 % des déplacements à pied sont réalisés par des femmes

8/10 en cars et trains interurbains (dont 60 % en train), le reste en bus urbain

48 % des déplacements en TC sont liés à des motifs scolaires, **34 %** pour le travail

61 % des déplacements TC sont réalisés par des femmes

LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE

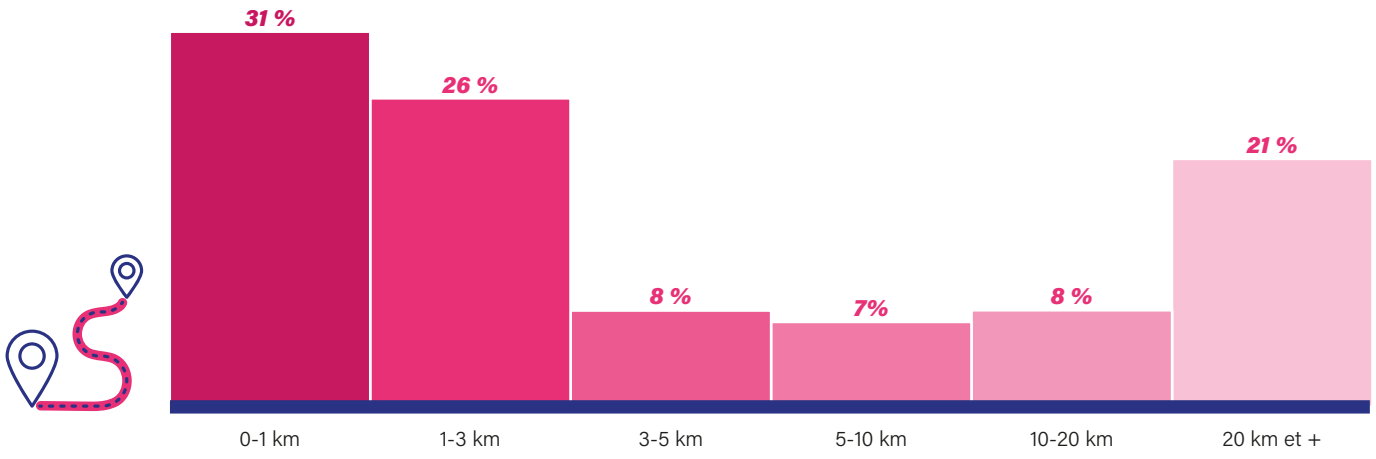
1 % des déplacements des résidents sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage)

LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

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

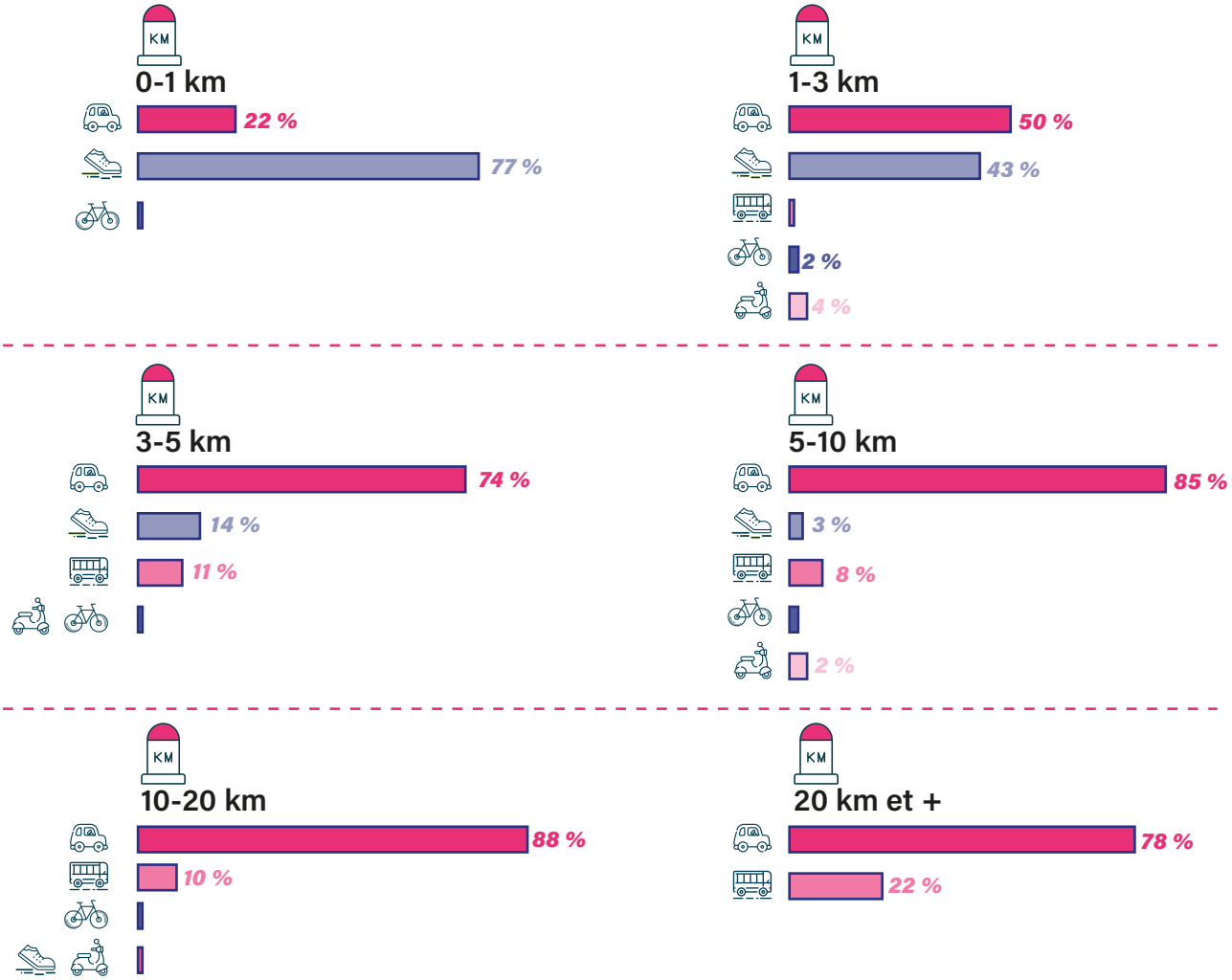
Distance et durée des déplacements

Répartition des déplacements par classe de distance



Plus d'1 déplacement du quotidien sur 2 (57 %) est inférieur à 3 km, soit une proportion de déplacements courts supérieure aux 50 % observés sur le Nord lorrain. Quant aux déplacements longs du quotidien (supérieurs à 20 km), ils représentent 1 déplacement sur 5, contre 1 déplacement sur 6 pour le Nord lorrain.

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, 77 % des déplacements de moins d'1 km sont effectués à pied. La marche pour des déplacements quotidiens disparaît au-delà de 10 km, en lien avec son domaine de pertinence.

Focus déplacements courts (<1 km)

31 % pour les loisirs/visites (89 % à pied)

21 % pour l'accompagnement (73 % à pied)

17 % pour le motif scolarité/études (79 % à pied)

La voiture tient déjà une place importante dans les déplacements de moins d'1 km (1 déplacement sur 5 en voiture conducteur et passager), avant de s'imposer au-delà (autour de 8 déplacements sur 10 à partir de 5 km). Elle s'impose proportionnellement le plus pour les déplacements entre 10 et 20 km.

Les transports collectifs ont une part plus importante (22 %) pour les trajets longs, de plus de 20 km, ce qui est notable au sein de l'enquête EMC² Nord Lorraine pour laquelle les TC représentent 12 % des déplacements longs.

La part modale du vélo atteint les 2 % entre 1 et 3 km et entre 5 et 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 ne suffit pas seule 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 qui dépend notamment des distances à parcourir. Celui-ci peut être augmenté par l'intermodalité.

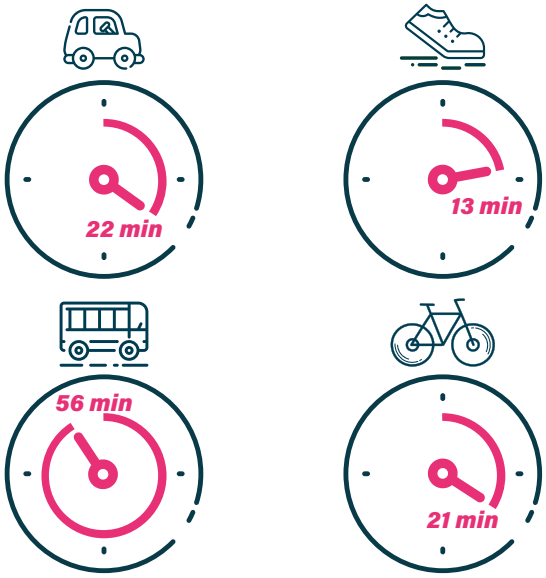
Les **choix modaux** des individus sont soumis à de nombreux déterminants et dépendances : temps de parcours, coût financier, disponibilité d'offres alternatives à l'automobile, environnement urbain, âge, modes de vie, habitudes, trajet inclus dans un parcours (boucle), objets à transporter, stationnement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

Distance et durée moyenne d'un déplacement

La distance et la durée moyennes varient en fonction des modes : de 13 min et 900 m pour la marche à 56 min et 50 km pour les transports en commun, en relation avec leur domaine de pertinence.

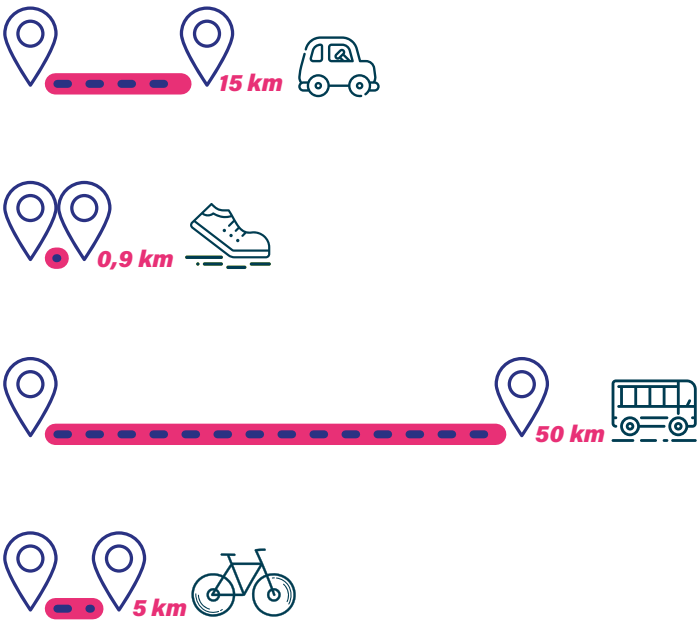
12 km | 21 min
Distance et temps moyen d'un déplacement du quotidien

*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 42 km en comptant l'ensemble des personnes enquêtées (y compris les non mobiles). Ces données augmentent légèrement (47 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

42 km | 1h13 min
Budget-distance et budget-temps moyen par jour et par résident de la CCBPAM (inclusion des immobiles)

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

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

8 km | 20 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement scolarité/études (lieu habituel)

Exceptés les déplacements vers le lieu de travail ou d'études universitaires, les distances parcourues excèdent rarement les 10 km.

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

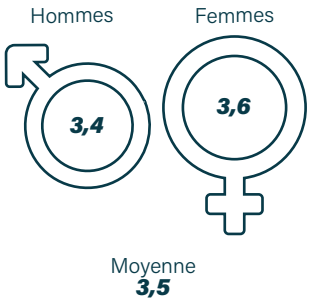
Les femmes ont une mobilité plus importante que celle des hommes, tant dans la mobilité moyenne que pour les cas singuliers de mobilité quotidienne (hypermobilité et immobilité).

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

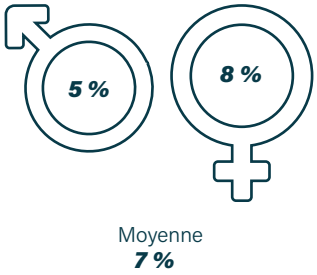
Une personne est considérée comme **immobile** si elle n'a effectué aucun déplacement la veille de l'enquête.

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.

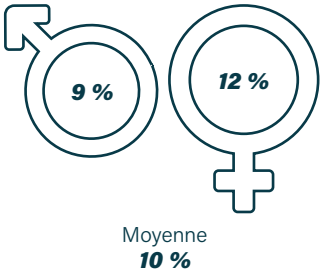
Mobilité moyenne selon le genre



Hypermobiles



Non mobiles



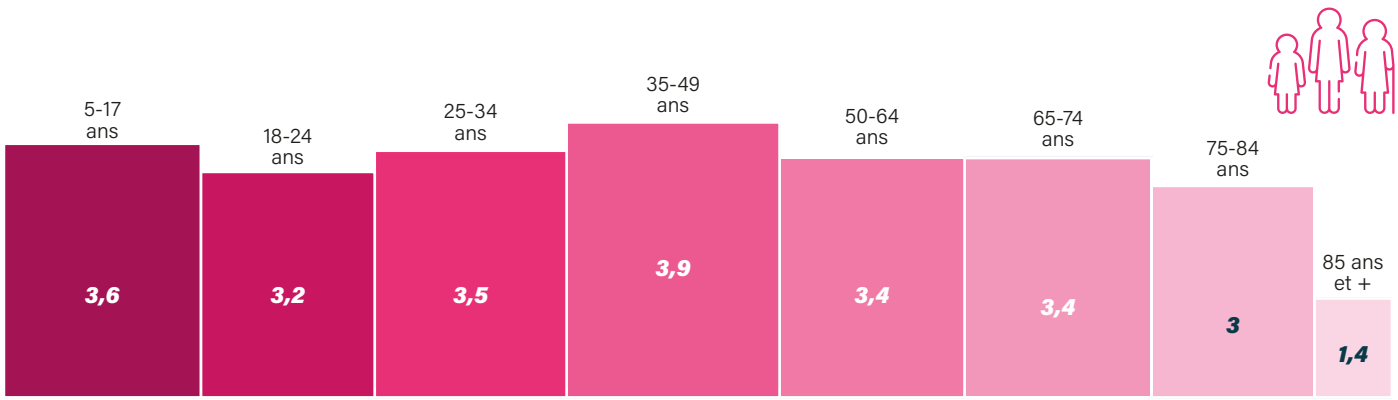
Une personne sur 10 ne s'est pas déplacée hors de son domicile la veille de l'enquête, et, est donc considérée comme immobiles. Ce chiffre est légèrement inférieur aux 12 % d'immobiles pour l'ensemble du Nord lorrain.

La situation inverse concerne les personnes ayant effectué au moins 7 déplacements sur un jour moyen de semaine. Le taux d'hypermobiles (7 %) est également en-deçà de la moyenne de 10 % d'hypermobiles pour l'ensemble du territoire Nord lorrain.

Selon l'âge

Les 35-49 ans sont les personnes qui effectuent le plus de déplacements quotidiens (3,9 déplacements par jour en moyenne). À partir de 75 ans, la mobilité quotidienne régresse pour tomber à 1,4 déplacement par jour après 85 ans. Ces chiffres sont proches des résultats pour le Nord lorrain avec néanmoins une plus faible mobilité quotidienne chez les 25–64 ans de la CCBPAM par rapport aux résultats à l'échelle globale.

Mobilité selon l'âge

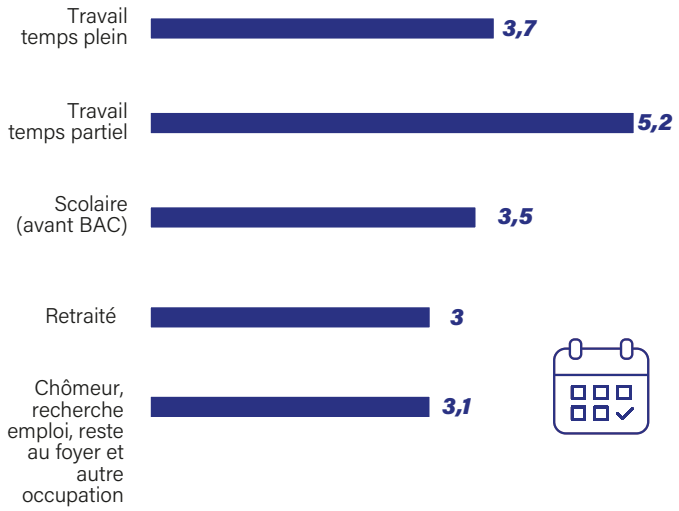


Selon l'occupation

La mobilité quotidienne varie également en fonction d'autres déterminants telles 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 bien davantage sur un jour moyen que les travailleurs à temps plein. Notons que 85 % 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.). Cette mobilité des travailleuses à temps partiel (5,2) est supérieure à la moyenne pour le territoire global du Nord lorrain (4,4).

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.

Mobilité selon l'occupation principale



10 % (12 %) d'immobiles au sein de la population résidente de la CCBPAM

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 la photographie de la Communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson, la **dépendance à l'automobile** constitue un fait : 54 % des déplacements sont réalisés en voiture, avec un taux d'autosolisme atteignant 96 % pour les trajets domicile-travail. La voiture est majoritaire sur les autres modes à partir du seuil de 1 km.

La marche représente néanmoins plus d'1/3 des déplacements, se révélant être un mode incontournable des mobilités quotidiennes. Avec plus de la moitié des déplacements quotidiens inférieurs à 3 km, **le potentiel de report modal vers les modes actifs est considérable**. 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 adresser dans les politiques publiques**.

Enfin, la part de transport collectifs dans les déplacements longs vers les deux métropoles de Nancy et Metz, le **télétravail**, encore marginal (4 % des actifs un jour moyen), et le **vélo**, faiblement pratiqué malgré un 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
  - SCoT de l'aggomération messine
- **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