VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC²
Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats - Département de la Moselle

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 d'un territoire.

Ce fascicule à l'échelle du département mosellan combine deux enquêtes EMC², réalisées sur la période 2024-2025 :

- **L'enquête Nord Lorraine** : enquête réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Grand Est en partenariat avec l'État français, le Grand-Duché de Luxembourg, de 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.
- **L'enquête Alsace-Moselle Sud** : enquête réalisée dans le cadre du programme partenarial de l'ADEUS (Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur) en partenariat avec l'État, l'ADEME, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et le Pôle métropolitain d'Alsace. Le Cerema et la société ALYCE ont apporté leurs expertises sur la partie technique. De cette enquête sont extraites les données pour les intercommunalités du Pays de Phalsbourg, Sarrebourg Moselle Sud et du Saulnois.

Méthodologie

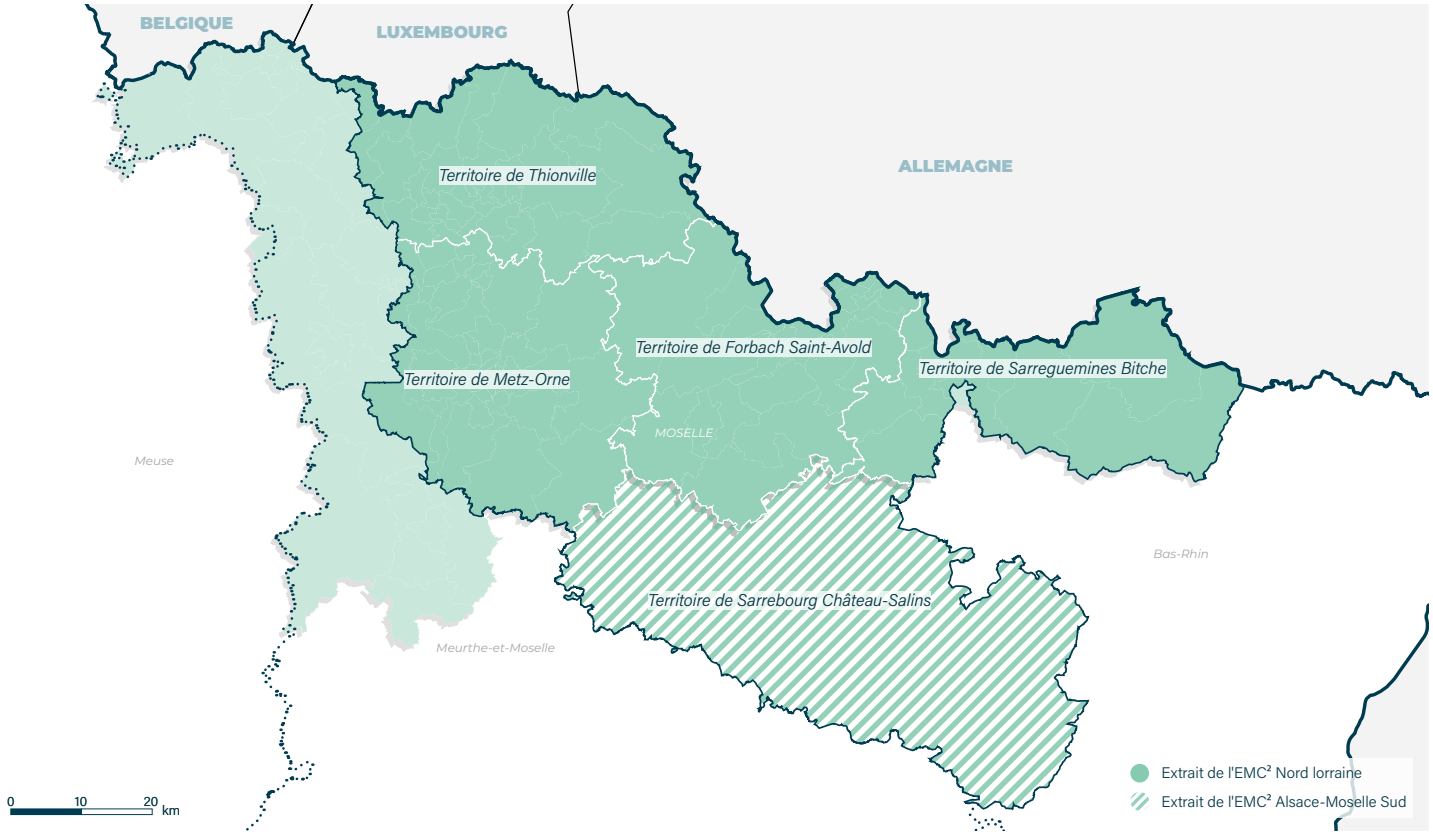
La méthodologie de l'EMC² est standardisée, le processus est donc le même pour les deux enquêtes, ce qui permet leur combinaison pour avoir une vision complète du territoire de la Moselle. Les deux enquêtes se distinguent néanmoins à la marge sur leur questionnaire avec des questions locales propres à chaque EMC².

Retrouvez la publication uniquement consacrée à la méthodologie de l'EMC² Nord Lorraine, ainsi qu'un glossaire en scannant le QR code ci-contre. Pour la méthodologie de l'enquête alsacienne, il est possible de se référer au site internet dédié : https://www.enquetemobilite2024-2025.org/contexte-et-objectif

Cette publication présente les résultats à l'échelle du département de la Moselle.
7 autres fascicules traitent différentes échelles territoriales composants le périmètre de l'EMC² Nord Lorraine (Bassins de mobilité, SCoT, EPCI, etc.).

Le périmètre d'enquête

La combinaison des deux enquêtes permet de représenter l'ensemble du territoire du département de la Moselle. Celui-ci est divisé en cinq bassins de vie pour affiner l'analyse, correspondant aux territoires d'intervention du Conseil Départemental : Territoires de Thionville, de Metz-Orne, de Forbach-Saint-Avold, de Sarreguemines-Bitche et de Sarrebourg-Château-Salins.



L'enquête porte sur les déplacements des résidents mosellans.

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

17 788
personnes de 5 ans et plus enquêtées

13 076
ménages enquêtés

62 178
déplacements décrits

représentatifs de

972 400
résidents de 5 ans et plus sur le périmètre du département de la Moselle

470 600
ménages

3 469 800
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

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

1h11 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

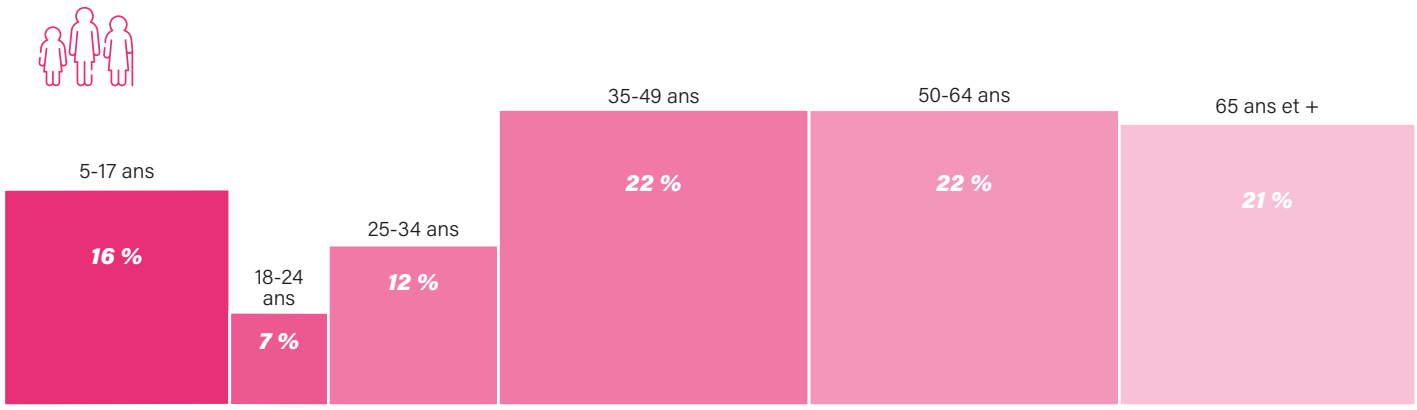
12 % d'immobiles
C'est-à-dire de personnes ne s'étant **pas déplacées** la veille de l'enquête

3,6 déplacements par jour et par personne
63 % en voiture
29 % à pied

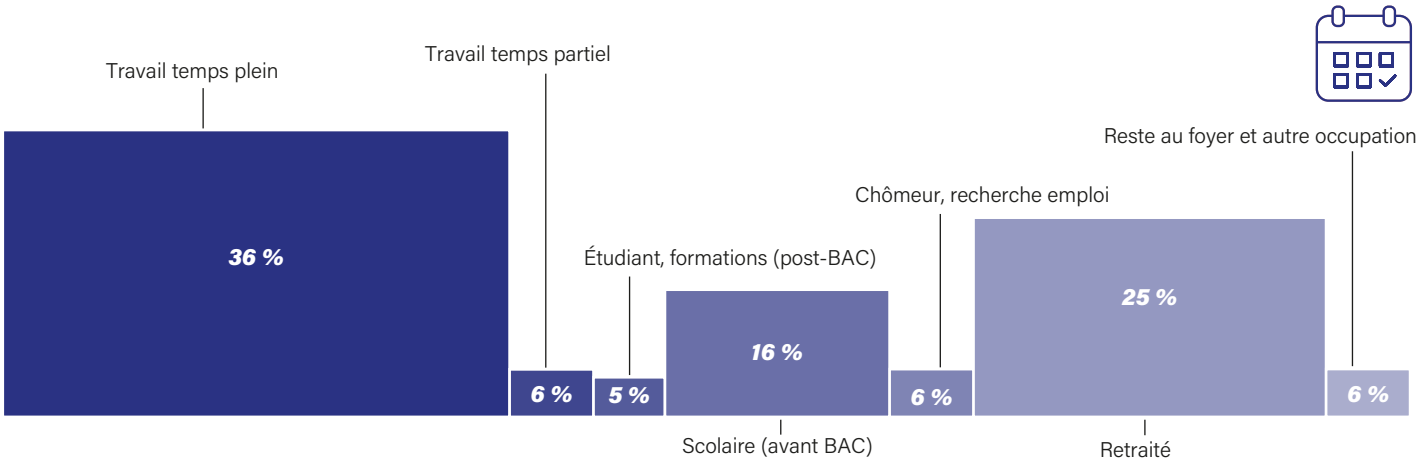
Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.13-14

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 département mosellan (42 %). Les variations sont relativement faibles entre les territoires du département : de 38 % d'actifs dans le secteur de Forbach-Saint-Avold à 45 % pour celui de Thionville.

1 personne sur 4 est retraitée à l'échelle globale, cette proportion étant la plus élevée dans le territoire de Sarreguemines-Bitche (29 %) et inversement la plus faible dans le secteur de Thionville (23 %).

Quid du télétravail ?

11 % des actifs déclarent pratiquer le télétravail un ou plusieurs jours par semaine, 76 % n'en font jamais.

Un jour moyen de semaine, seuls 3 % des actifs sont effectivement en télétravail

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

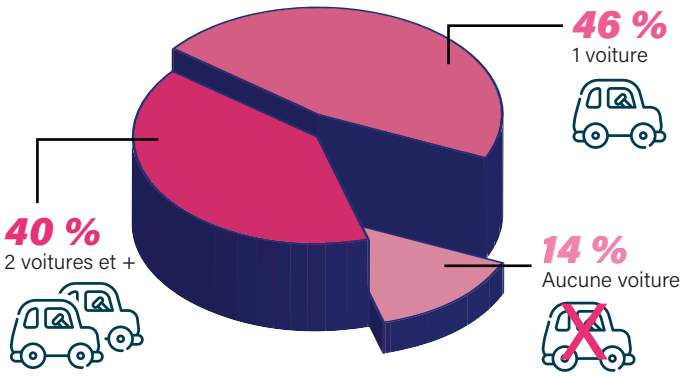
Nombre de voitures par ménage = voitures possédées par le ménage et les véhicules mis à disposition, totale ou limitée, à au moins une personne du ménage.

L'équipement moyen des ménages masque des disparités territoriales. Ainsi, les secteurs de l'est mosellan (Sarreguemines-Bitche et Sarrebourg-Château-Salins) sont ceux dont les ménages sont les plus équipés (taux moyen supérieur à 1,5 voiture par ménage) tandis que les ménages du secteur de Metz-Orne sont en moyenne moins équipés (1,3 voiture par ménage). La part de voiture électrique est la + forte pour le bassin de Thionville (4 %).

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

**Correspond à la catégorie socio-professionnelle de la personne de référence du ménage*

Taux de motorisation des ménages



Plus de 8 ménages sur 10 disposent d'au moins une voiture et 14 % ne sont pas motorisés, avec des différences notables entre les territoires : si 17 % des ménages résidant dans le secteur de Metz-Orne ne disposent pas de véhicule ; ils ne sont que 10 % des ménages de Sarrebourg-Château-Salins.

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 de la possession des voitures, l'équipement moyen en vélo est fortement contrasté. Les secteurs de Forbach-Saint-Avold et de Metz-Orne sont les moins équipés (moins de 1,1 vélo par ménage), alors que les ménages du secteur de Sarrebourg-Château-Salins disposent en moyenne d'1,6 vélo par foyer. La part de vélo à assistance électrique (VAE) est la plus forte à l'est du territoire (13 % à Forbach-Saint-Avold et 14 % à Sarreguemines-Bitche).

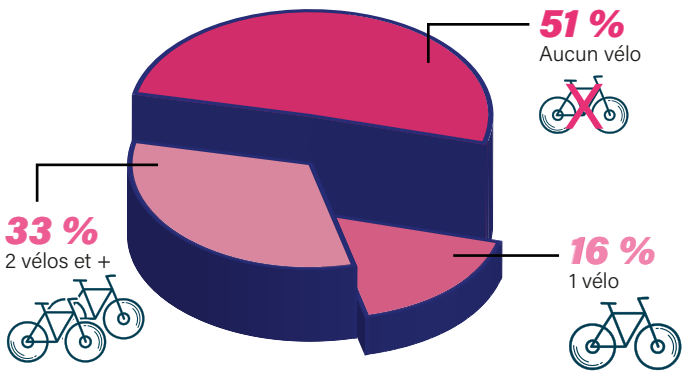
- **1,2** vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont **10 %** de vélos à assistance électrique (VAE)
- **1,7** vélo à disposition chez les ménages de cadres*
- **1** employés
- **0,9** ouvriers
- **0,3** autre inactif n'ayant jamais travaillé

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

Plus d'1 ménage mosellan sur 2 ne dispose pas de vélo. Cette part augmente pour le territoire de Forbach-Saint-Avold (56 % des ménages). À l'opposé, seuls 39 % des ménages résidant dans le secteur de Sarrebourg-Château-Salins ne sont pas équipés de vélo.

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

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

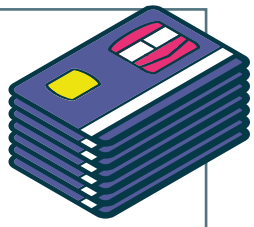


86 % des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)*
**hors les 2 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

55 % des 17-24 ans, contre 90 % chez les 25 ans et plus

Le taux de possession du permis de conduire varie selon les territoires mosellans. Si plus de 92 % des personnes en âge de conduire possèdent le permis dans le secteur de Sarreguemines-Château-Salins, elles ne sont « que » 83 % des personnes pour Metz-Orne.

> 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

---

40 % des scolaires et étudiants
13 % cadres
10 % employés
8 % ouvriers
8 % chômeurs

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

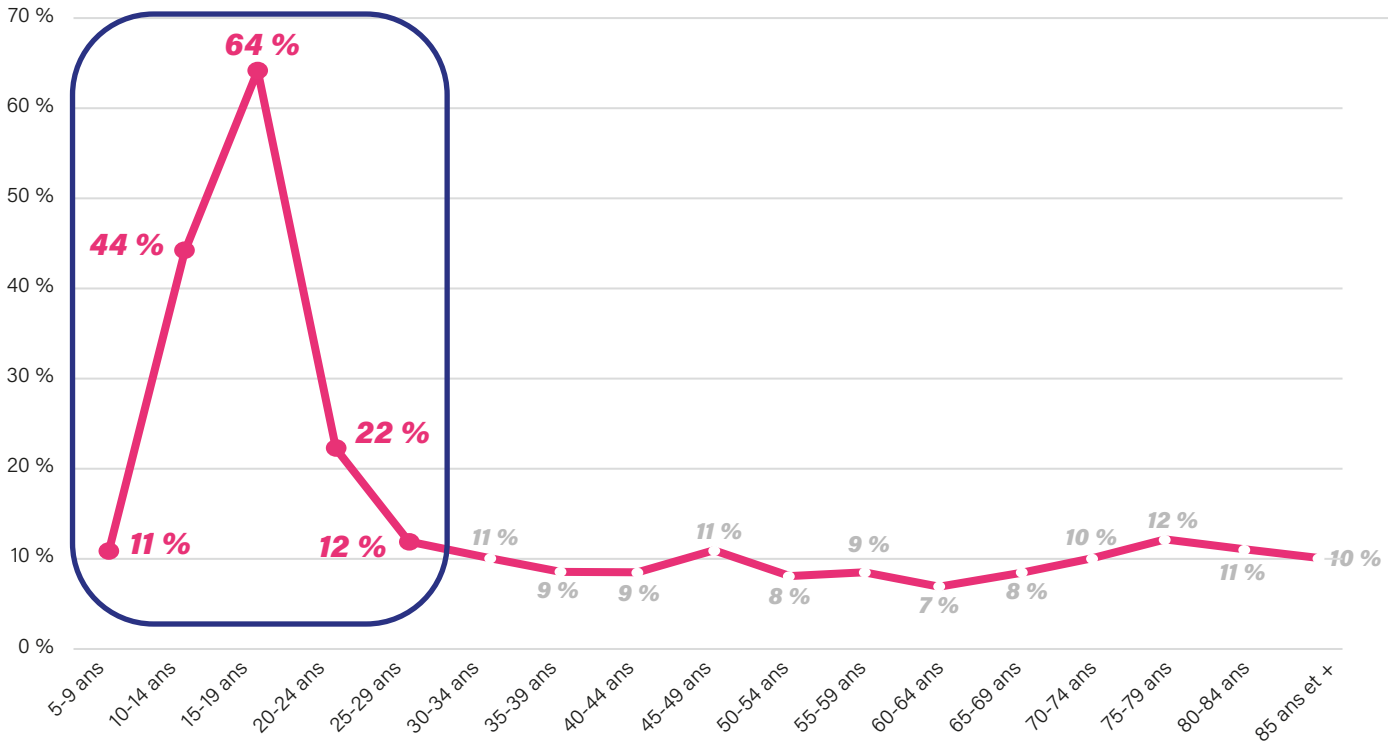
L'entrée au collège est déterminante dans la possession d'un abonnement de transports collectifs (de tous types) : 44 % des 10-14 ans en sont dotés. Cette tendance se renforce au-delà, avec près de 2 adolescents sur 3 entre 15 à 19 ans. Ce taux diminue à partir de 20 ans pour ne concerner que 12 % des 25-29 ans, les anciens usagers de TC se reportant en majorité sur la voiture.

Si la possession d'un abonnement de TC est globalement inférieure à 15 %, ce taux grimpe à 22 % dans le secteur de Metz-Orne, dans lequel l'offre de transports collectifs est la plus étoffée.

FOCUS TRANSFRONTALIER

15 % des travailleurs frontaliers disposent d'un abonnement TC.

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

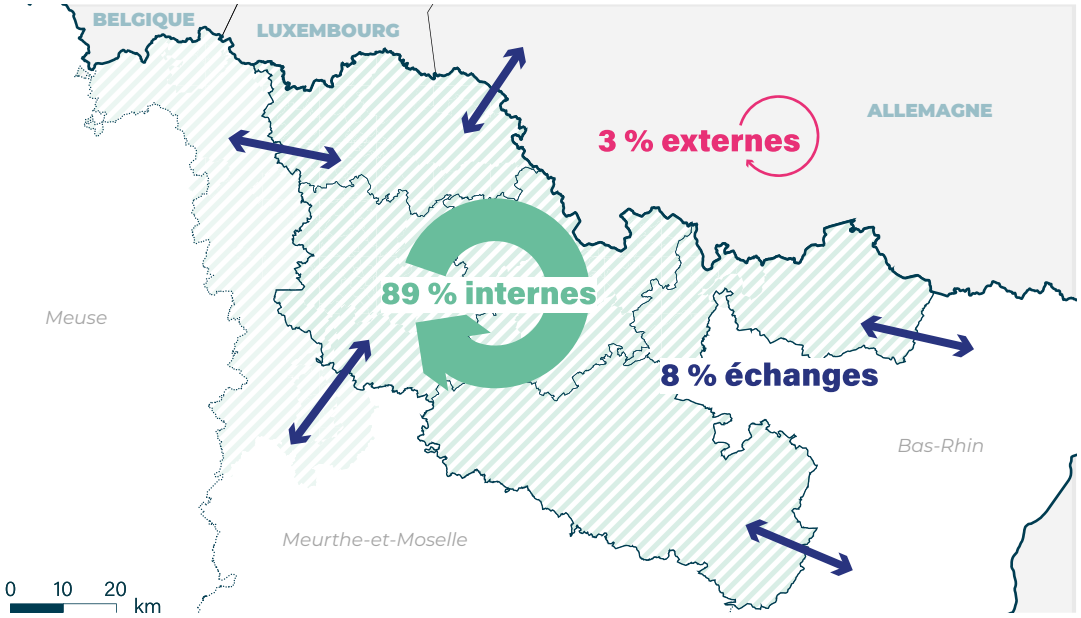


LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

9 déplacements sur 10 sont effectués au sein du périmètre du Département de la Moselle. 8 % des déplacements sont des flux d'échange avec les territoires contigus.

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.

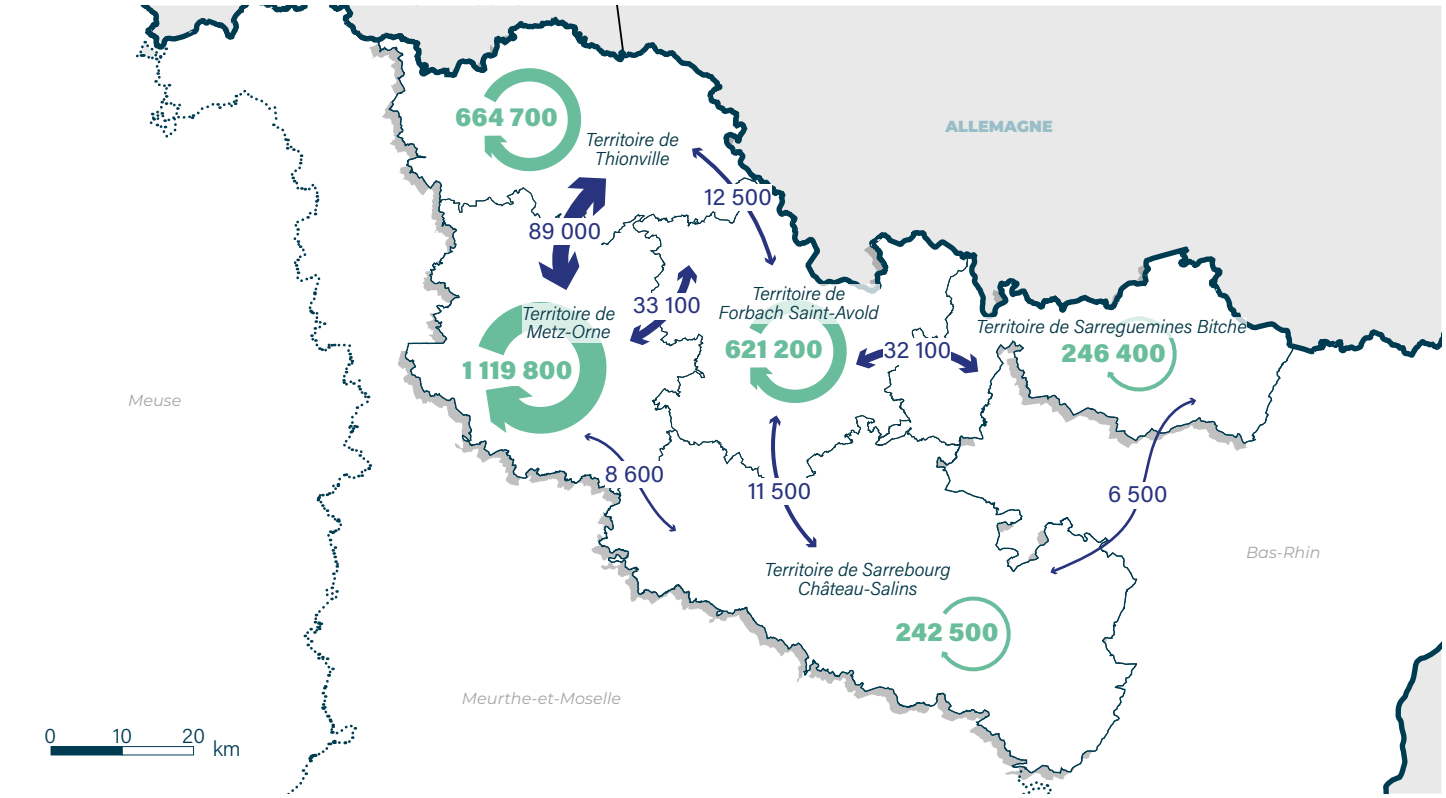


Des déplacements majoritairement de proximité

Les flux internes représentent environ 3 094 400 déplacements quotidiens. Ils reflètent le poids démographique de chaque territoire, mais également leur rayonnement (attractivité économique et commerciale, offre de services, etc.).

Les déplacements internes aux différents territoires mosellans prédominent sur ceux entre secteurs. Ainsi, 1/3 des déplacements (36 %) des résidents de Moselle se concentrent dans le secteur de Metz-Orne. 1/5 concerne Thionville et alentours, 1/5 celui de Forbach-Saint-Avold. Le poids plus élevé des déplacements dans l'ouest et le nord mosellan coïncide avec l'organisation géographique du département : la forte concentration des activités et des résidents dans le sillon lorrain.

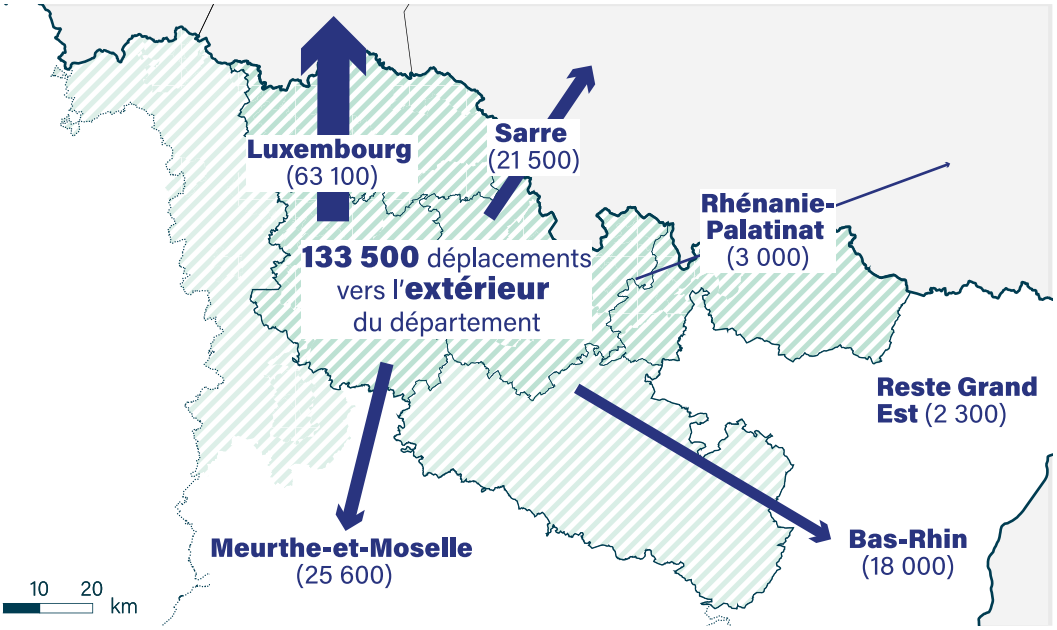
Les déplacements d'échanges inter-secteurs sont les plus intenses à l'ouest du Département, entre le territoire Metz-Orne et les espaces contigus (territoires de Thionville et de Forbach-Saint-Avold). Les échanges sont également nombreux entre les territoires de la Moselle Est : Forbach-Saint-Avold et Sarreguemines-Bitche.



Un département marqué par le fait transfrontalier

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

- 47 % vers le Luxembourg
- 19 % vers la Meurthe-et-Moselle
- 18 % vers l'Allemagne
- 13 % vers le Bas-Rhin

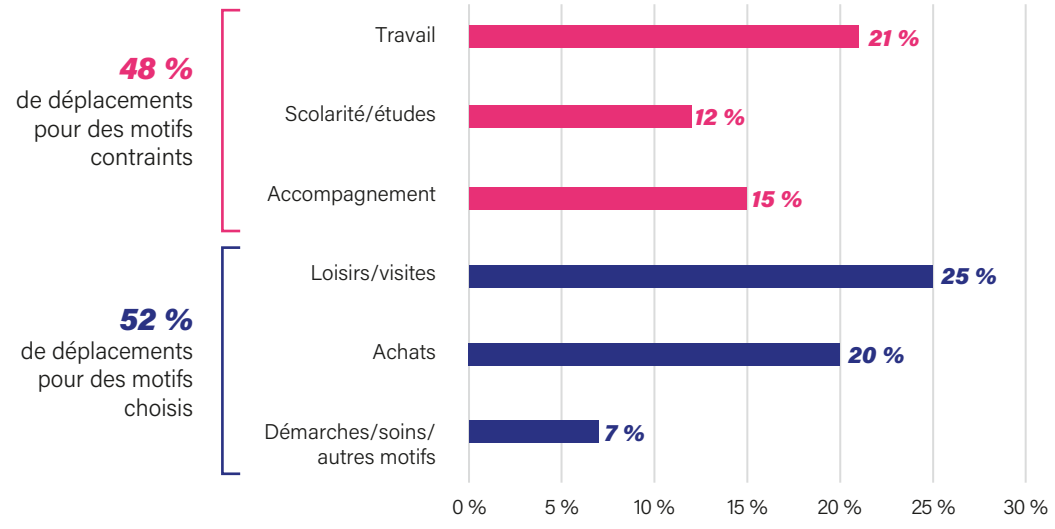


65 % des flux sortants se dirigent vers un pays frontalier (Luxembourg, Allemagne) témoignant ainsi du caractère transfrontalier du territoire mosellan. Le reste est majoritairement tourné vers la Meurthe-et-Moselle et le Bas-Rhin. Les flux avec les autres départements limitrophes (Meuse, Vosges) sont en-deçà du seuil statistique pour être traités. Il est important de rappeler que l'enquête exclut les déplacements de transit, les déplacements de week-end et liés aux congés. Les déplacements quotidiens des résidents non-mosellans (donc non enquêtés) vers la Moselle n'apparaissent pas non plus.

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 (sont inclus les activités culturelles et associatives, le sport, les visites à des proches, les promenades, etc.), avant le travail (22 %) et les achats (20 %).

La hiérarchisation des déplacements par motif est la même, quel que soit le secteur, à une nuance près : le travail arrive en 3e position dans le secteur Forbach-Saint-Avold, après les achats. Les disparités apparaissent au niveau des volumes. Ainsi, la part occupée par le travail est plus importante à Sarrebourg-Château-Salins (25 %) qu'à Forbach-Saint-Avold (18 %).

FOCUS TRANSFRONTALIER

72 % des déplacements transfrontaliers sont réalisés pour un motif travail, 13 % pour des achats.

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.

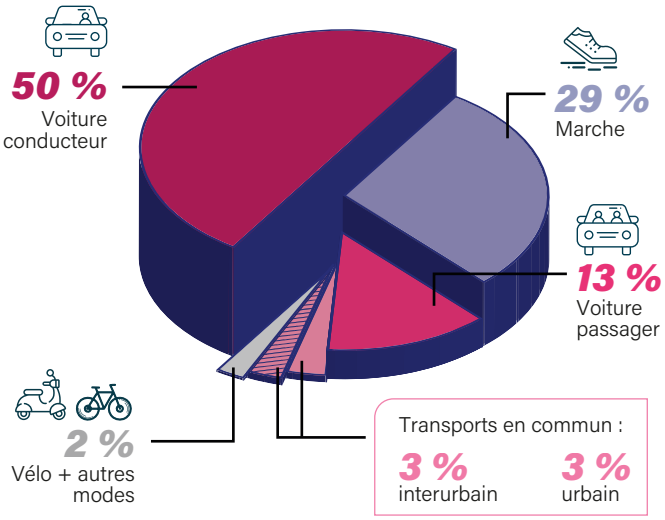
Un déplacement est **contraint** si la personne qui l'effectue n'a pas d'autres choix que de le réaliser, et, de plus, à un moment prédéterminé. Il s'agit donc des déplacements liés au travail, à l'école et à l'accompagnement d'une autre personne. À l'inverse, les autres motifs ne sont pas contraints,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

TERRITOIRE/MOTIF	Travail	Scolarité/ études	Accompagnement	Loisirs/ visites	Achats	Démarches/soins/ autres motifs
Thionville	22 %	12 %	16 %	25 %	18 %	6 %
Sarreguemines-Bitche	21 %	11 %	14 %	25 %	20 %	9 %
Sarrebourg-Château-Salins	25 %	11 %	14 %	26 %	18 %	7 %
Metz-Orne	22 %	12 %	15 %	25 %	19 %	6 %
Forbach Saint-Avold	18 %	12 %	16 %	24 %	22 %	8 %

Répartition des déplacements par motif et par territoire d'intervention

Les modes de déplacements

Répartition modale



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

Les déplacements réalisés en voiture (conducteurs et passagers) sont majoritaires (2 déplacements sur 3). Près d'1 déplacement sur 3 (29 %) est réalisé à pied.

La part modale de la voiture (conducteur et passager) dépasse les 67 % pour les secteurs de Forbach-Saint-Avold, Sarrebourg-Château-Salins et Sarreguemines-Bitche, mais est en deçà de 60 % (56 %) dans le territoire de Metz-Orne.

La part du vélo est inférieure à 2 % partout, à l'exception du territoire de Metz-Orne.

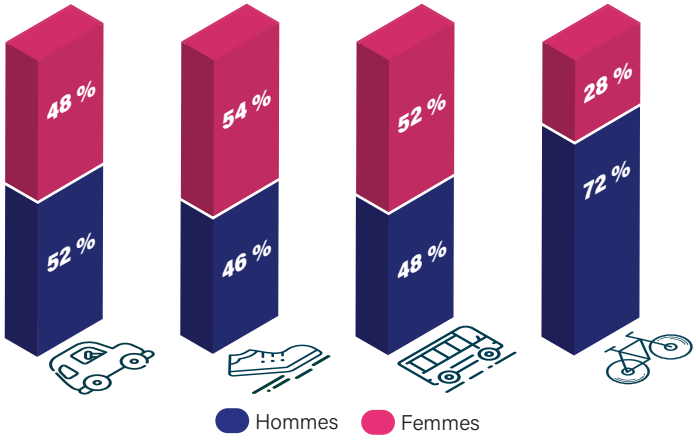
La marche s'élève à 33 % dans le secteur de Metz-Orne, mais tombe à 24 % à Sarreguemines-Bitche.

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

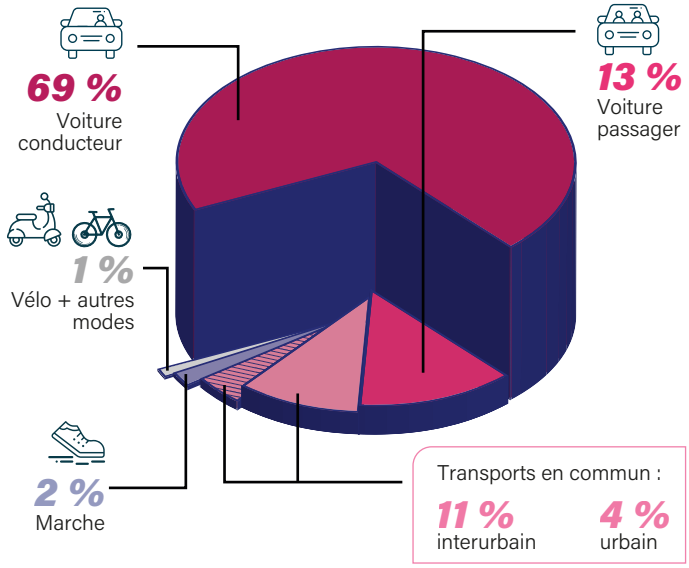
85 % des déplacements transfrontaliers sont réalisés en voiture, 14 % en TC.

Répartition modale par genre

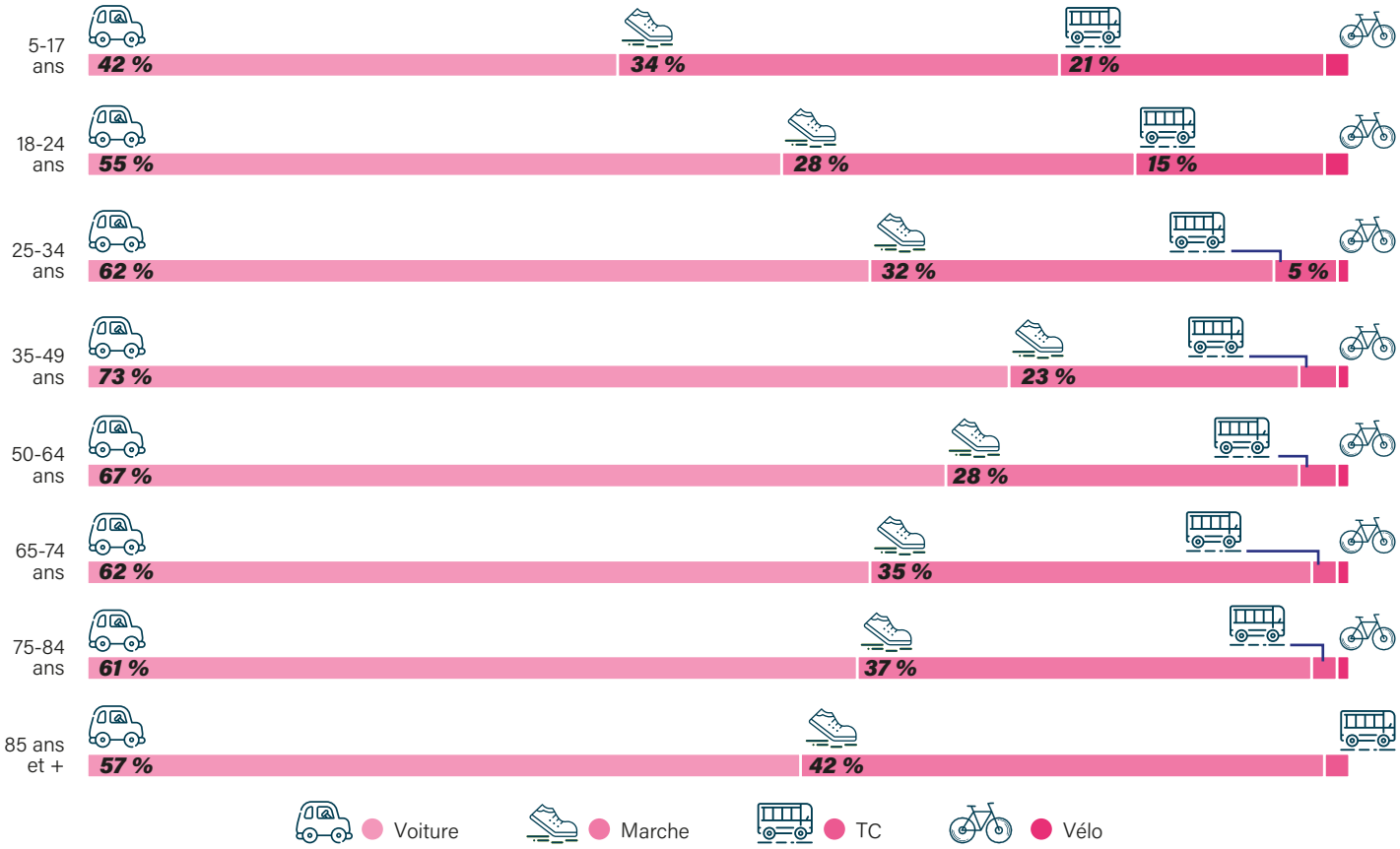


Les femmes réalisent davantage de déplacements à pied, les hommes sont surreprésentés pour ce qui est de l'utilisation du vélo.

Parts modales kilométriques

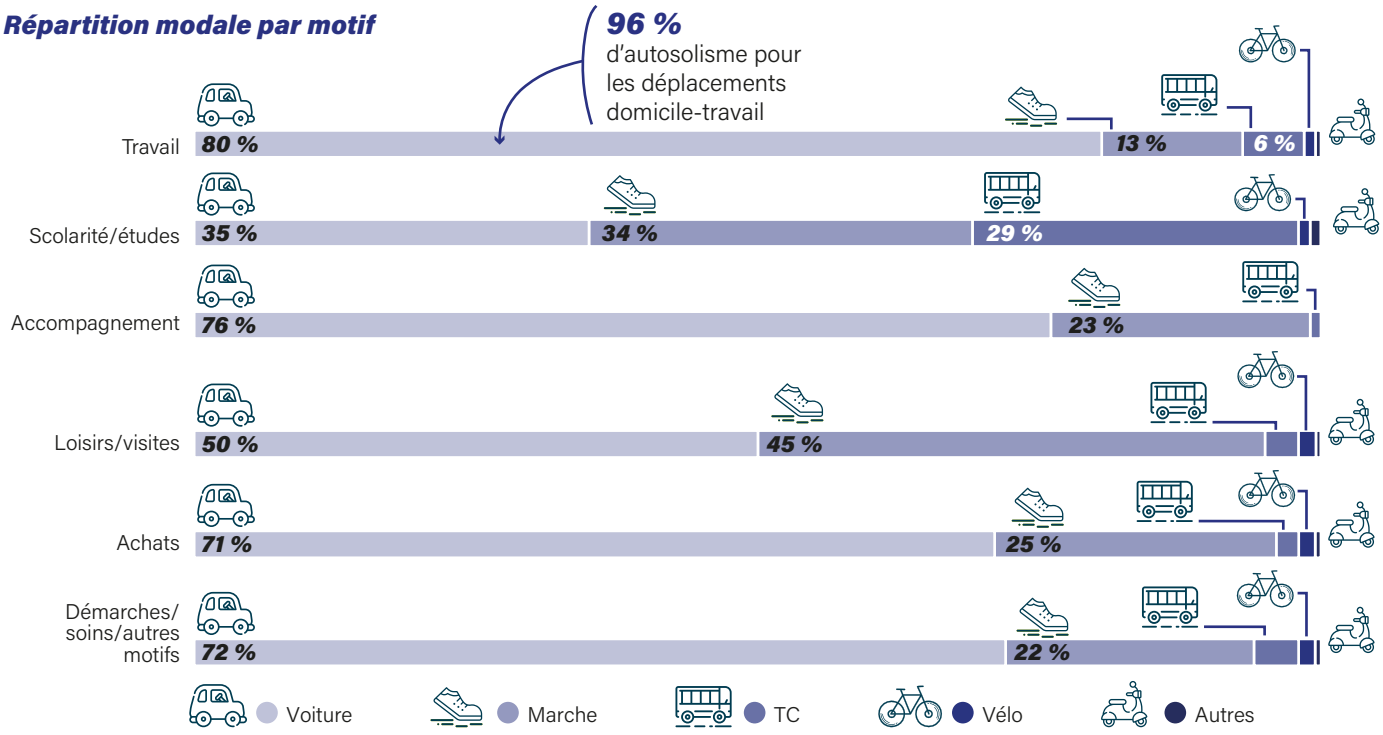


Parts modales selon l'âge



La voiture est le mode de transport majoritaire pour toutes les classes d'âge, à l'exception des 5-17 ans. En effet, les plus jeunes ont une répartition modale plus équilibrée, et incluant les transports collectifs. La pratique de la marche pour la mobilité quotidienne est la plus faible pour les 35-49 ans, mais prend de l'importance avec l'âge pour atteindre 42 % des déplacements des 85 ans et plus.

Répartition modale par motif



L'usage de la voiture est prédominant pour se rendre au travail. Inversement, la voiture est beaucoup moins utilisée pour se rendre sur son lieu de scolarité ou d'études (de la garderie à l'Université), ou pour un motif de loisirs et visites. Elle est, pour ces motifs, contrebalancée par la marche à pied.

La **répartition modale la plus équilibrée est celle du motif scolarité/études**, les modes de déplacement se répartissant équitablement entre voiture, marche et transports collectifs.

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

1,4 nombre moyen d'occupants par voiture

7/10 des déplacements sont réalisés seul

28 % des passagers de voiture se rendent sur leur lieu de scolarité, de l'école à l'université,

27 % se rendent sur un lieu de loisirs ou de visites

3/4 des cyclistes sont des hommes

35 % des déplacements sont liés aux loisirs (promenade ou comme moyen de déplacement)

24 % pour se rendre au travail (vélotaf)

1/2 sont réalisés en bus (sur un réseau urbain), le reste est réparti entre 40 % de cars interurbains (exemple Fluo Grand Est) et 11 % de train

63 % des déplacements en transports interurbains (cars) sont liés à des motifs scolaires, 46 % pour les réseaux urbains

43 % des déplacements à pied sont des déplacements de loisirs et **17 %** pour des achats

54 % sont réalisés par des femmes

LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE

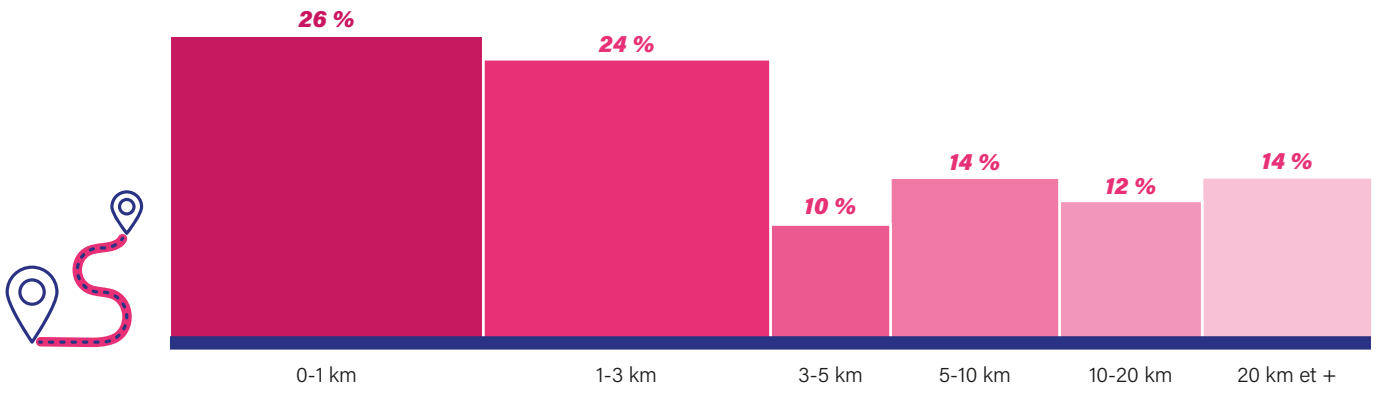
2 % des déplacements des résidents sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage)

LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

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

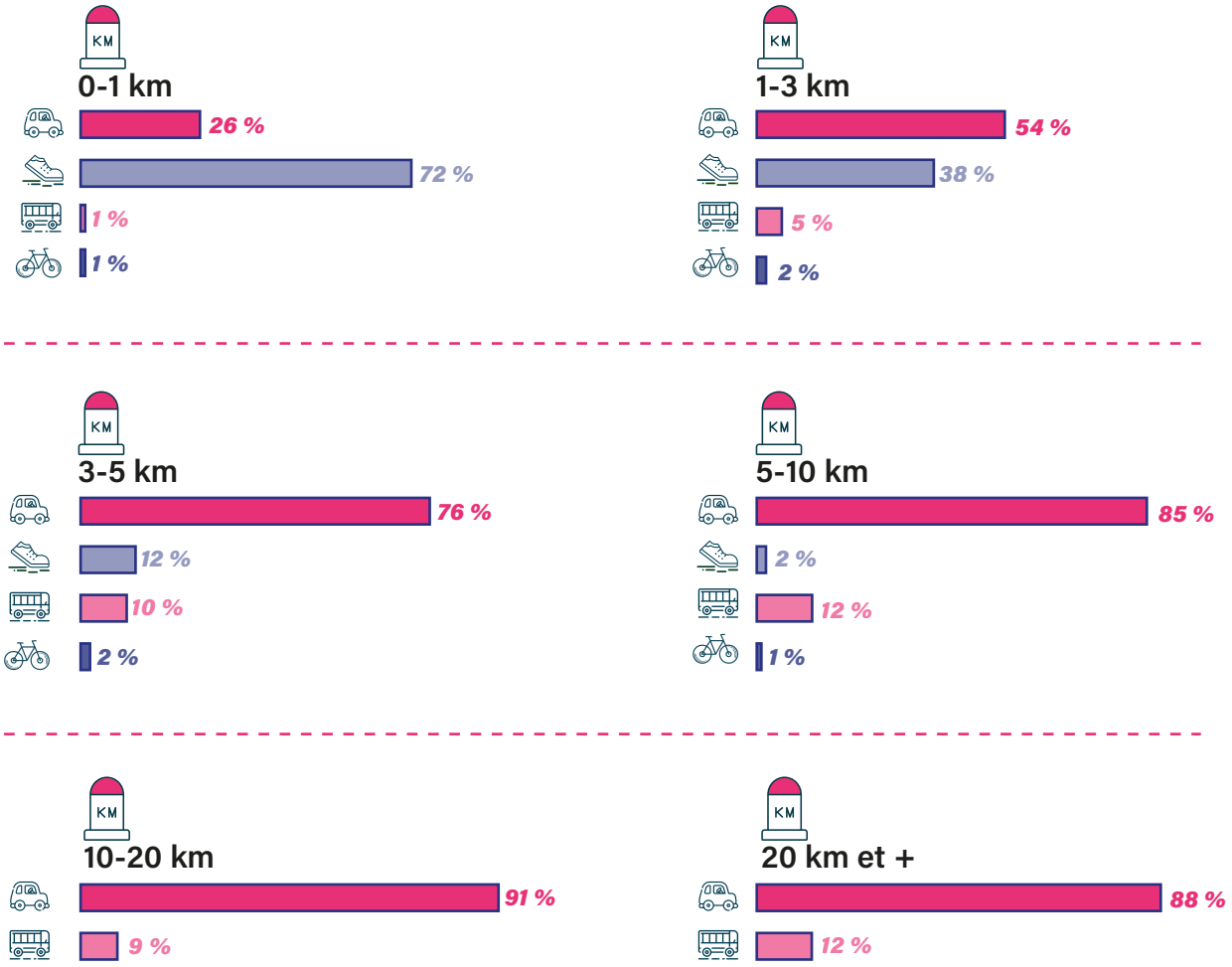
Distance et durée des déplacements

Répartition des déplacements par classe de distance



Au quotidien, la moitié des déplacements sont inférieurs à 3 km et 14 % supérieurs à 20 km.

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

Focus déplacements longs (>20 km)

53 % pour un motif travail (dont 89 % en voiture)

13 % pour des loisirs/visites (dont 92 % en voiture)

Répartition équitable entre le reste des motifs

La voiture tient une place importante dans les déplacements de moins d'1 kilomètre (1 déplacement sur 5), et s'impose complètement au-delà (près de 9 déplacements sur 10 à partir de 5 kilomètres). 9 déplacements sur 10 de plus de 20 kilomètres sont réalisés en voiture, la moitié concerne le travail.

Les transports collectifs urbains (bus) sont les plus utilisés pour des distances comprises entre 3 et 10 kilomètres, 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 kilomètres. 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 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.

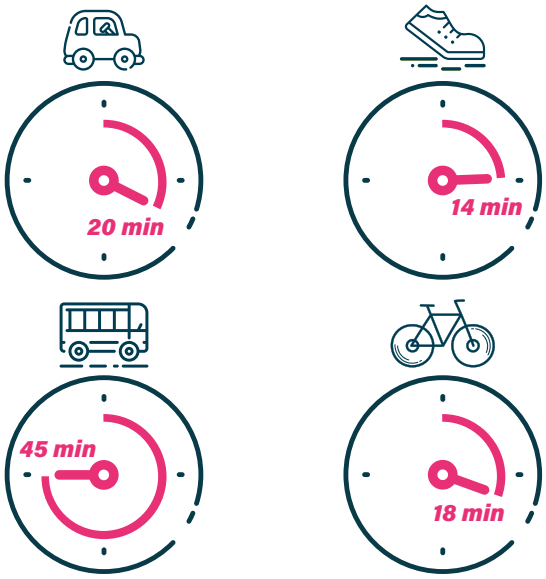
Les **choix modaux** des individus sont soumis à de nombreux déterminants et dépendances : temps de parcours, coût financier, disponibilité d'offres alternatives à l'automobile, environnement urbain, âge, modes de vie, habitudes, trajet inclus dans un parcours (boucle), objets à transporter, stationnement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

Distance et durée moyenne d'un déplacement

La distance et la durée moyennes varient en fonction des modes : de 14 min et 900 m pour la marche à 45 min et 24 km pour les transports en commun.

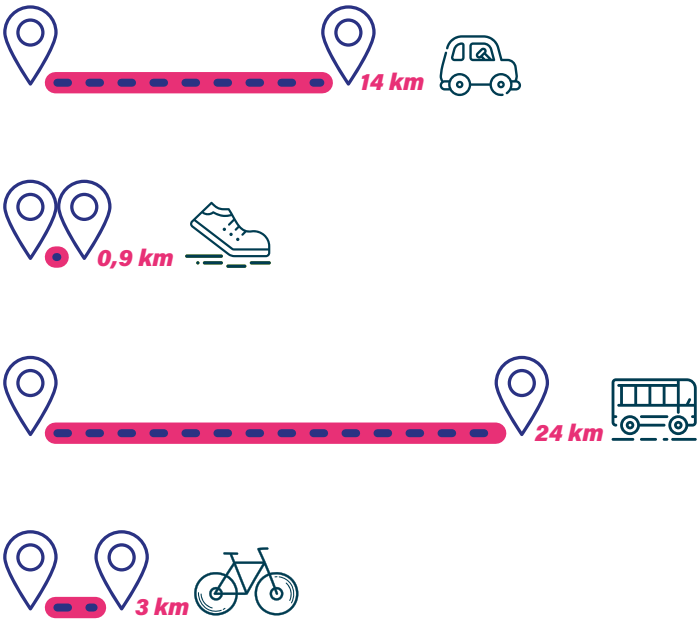
11 km | 20 min
Distance et temps moyen d'un déplacement dans le périmètre mosellan

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 1h11 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 1h21) 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 | 1h11 min
Budget-distance et budget-temps moyen par jour et par personne dans le périmètre (inclusion des immobiles)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

82 km | 1h56 min : budget-distance et budget-temps

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)

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

40 km | 48 min : distance et durée moyenne d'un déplacement domicile-travail

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

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

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

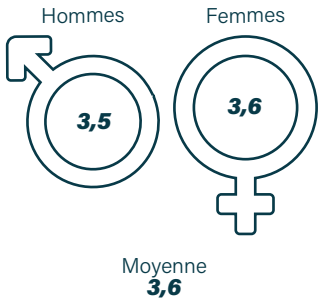
Les femmes ont une mobilité moyenne légèrement plus forte que celle des hommes. Elles sont également davantage représentées dans les situations extrêmes d'hypermobilité et d'immobilité.

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.

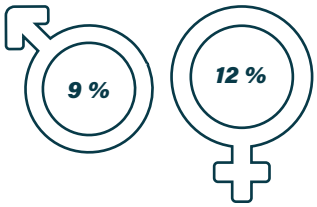
Une personne est considérée comme **hypermobile** si elle a effectué 7 déplacements ou plus la veille de l'enquête. Ce seuil correspond au double du nombre de déplacement moyen quotidien.

Mobilité moyenne selon le genre



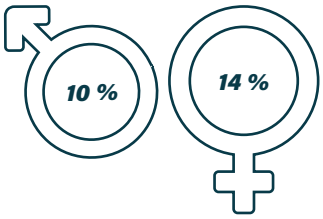
Moyenne
3,6

Hypermobiles



Moyenne
10 %

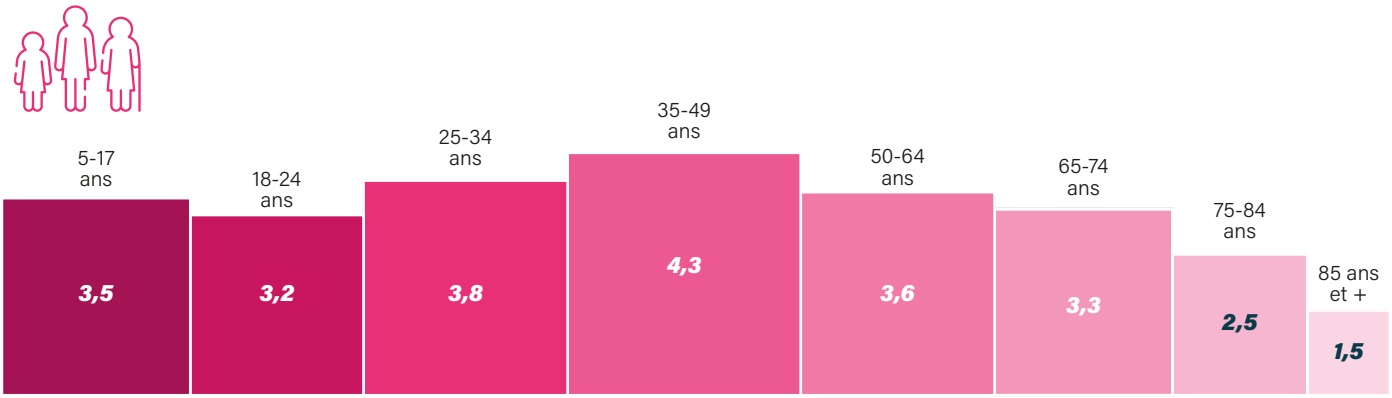
Non mobiles



Moyenne
12 %

Selon l'âge

Mobilité selon l'âge



Ce sont les 35-49 ans qui effectuent le plus de déplacements quotidiens (4,3 déplacements par jour en moyenne).

Une corrélation existe entre la mobilité et l'avancée en âge, avec une diminution significative à partir de 75 ans.

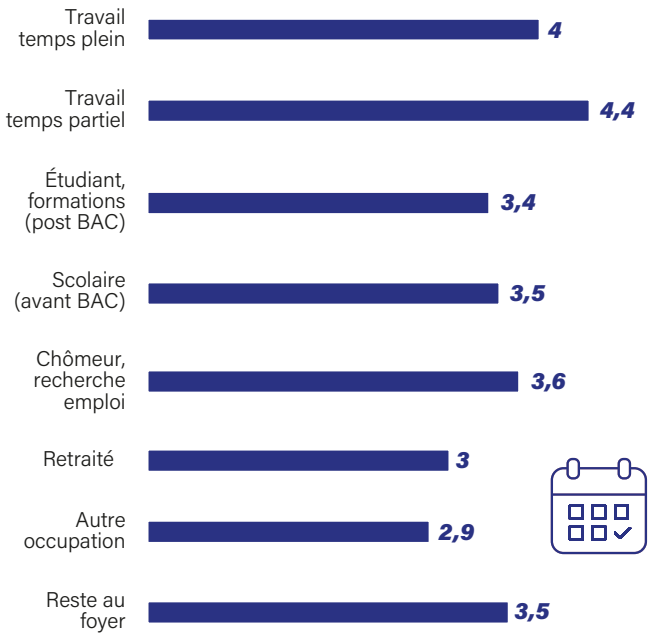
Selon l'occupation principale

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 (4,4 déplacements par jour en moyenne). Notons que 82 % des travailleurs à temps partiel sont des femmes, qui cumulent souvent 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. Cela correspond aux achats, dépose des enfants et proches dépendants, démarches, etc.).

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

L'analyse par le prisme de la catégorie socio-professionnelle fait ressortir les cadres et les professions intermédiaires comme les personnes les plus mobiles (autour de 4 déplacements quotidiens en moyenne). À l'inverse les chômeurs de longue durée sont les moins mobiles (1,6 déplacement par jour).

Mobilité selon l'occupation principale



Effet du télétravail ?

Avec une mobilité quotidienne de 3 déplacements/jour, les actifs effectivement en télétravail à leur domicile se déplacent moins que la moyenne des actifs à temps plein (3,9) ou à temps partiel (4,4).

Focus sur les immobiles

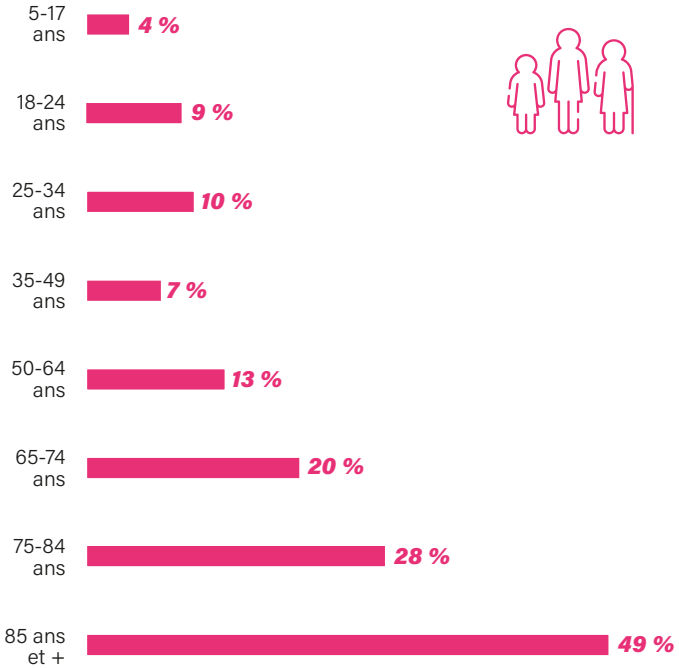
L'âge est un facteur crucial pour expliquer l'absence de mobilité au quotidien. Si 20 % des 65-74 ans sont immobiles, ce chiffre passe à 49 % pour les personnes âgées de 85 ans et plus.

L'occupation des personnes influe également sur la mobilité quotidienne, puisque 27 % des personnes restant au foyer, de manière volontaire ou non, sont considérées comme immobiles par cette enquête.

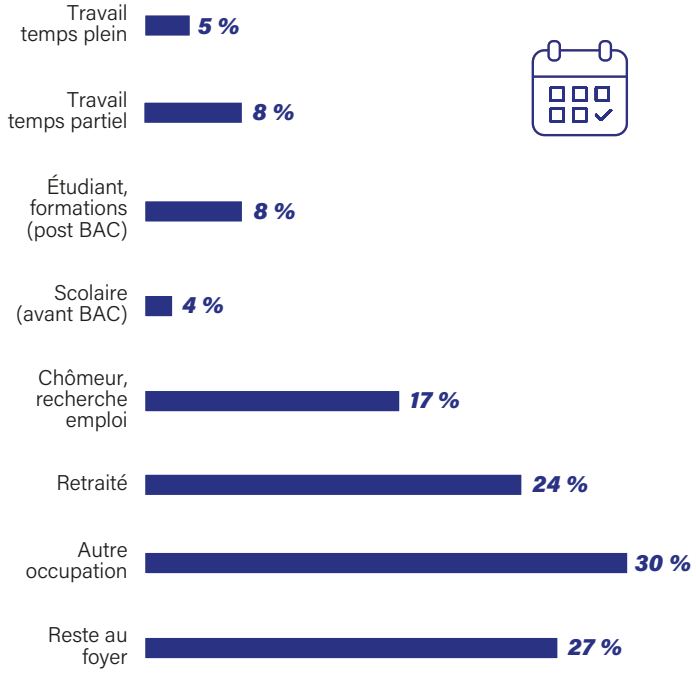
12 % d'immobiles au sein de la population résidente mosellane

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

Proportion d'immobiles par âge



Proportion d'immobiles selon l'occupation principale



Ce qu'il faut retenir !

Les EMC² Nord Lorraine et Alsace Moselle-Sud offrent une photographie des habitudes de déplacements des résidents mosellans. Au cœur de cette photographie s'impose la **dépendance à l'automobile** : 63 % des déplacements quotidiens sont réalisés en voiture et 86 % des ménages sont motorisés. L'usage de la voiture est structurant dans l'ensemble du périmètre, d'autant plus dans les espaces ruraux et périurbains, et, pour les déplacements longs, quand l'offre alternative demeure limitée. Pourtant, l'enquête révèle que **29 % des déplacements sont réalisés à pied**, ce qui confirme la place incontournable de la marche dans les mobilités quotidiennes. Quand **50 % des déplacements font moins de 3 km**, le potentiel de report modal vers les modes actifs est considérable.

Le **fait transfrontalier** marque la Moselle : 65 % des flux sortants se dirigent vers le Luxembourg, l'Allemagne ou, dans une moindre mesure, la Belgique, majoritairement pour des motifs professionnels. Ces mobilités appellent des réponses coordonnées à l'échelle transfrontalière, avec une poursuite des efforts sur les alternatives durables à la voiture individuelle.

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**
- **1 publication synthétique EMC² du Nord lorrain**
- **7 publications territoriales :**
  - Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg
  - Bassin de mobilité Moselle Est-Sarre
  - 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