VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC² Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats
Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg

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 la collecte des pratiques 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, l'Union Européenne, le Grand-Duché de Luxembourg, 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 deux agences d'urbanisme (Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle - AGURAM et Agence d'urbanisme Lorraine Nord – AGAPE) et la société ALYCE ont apporté leur expertise technique.

La connaissance des mobilités quotidiennes des habitants 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 de l'EMC²

Retrouvez la publication uniquement consacrée à 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, 21 110 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 : EPHAD, résidences étudiantes, prisons…), ainsi que les personnes présentes sur le territoire mais qui n'y résident pas.

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 dits ouvrés, du lundi au vendredi. Elle exclut donc les jours de week-end, mais également les jours fériés, les vacances scolaires et les jours de conditions climatiques extrêmes ou de grève.

Le présent fascicule constitue une synthèse des résultats de l'enquête à l'échelle du bassin* de Mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg. 7 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales comprises dans le périmètre global de l'enquête (Département, SCoT, etc.).

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

En raison de calculs sur des effectifs parfois faibles, il existe une marge d'erreur dans les résultats. Il convient donc d'être prudent dans l'analyse, notamment pour les comparaisons entre les territoires.

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

Le périmètre d'enquête

L'enquête a été réalisée sur le nord de l'ancienne région Lorraine afin de couvrir le Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg. Les 3 SCoT (Nord 54, agglomérations thionvilloise et messine) sont couverts.



L'enquête porte sur les déplacements des résidents du périmètre du bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg.

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

14 877
personnes de 5 ans et plus enquêtées

10 732
ménages enquêtés

51 863
déplacements décrits

représentatifs de

759 100
résidents de 5 ans et plus sur le périmètre de l'EMC² Nord Lorraine

369 750
ménages

2 723 000
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

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

1h14 (1h12)
de budget-temps* par jour et par personne

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

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

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

3,6 (3,6) déplacements par jour et par personne

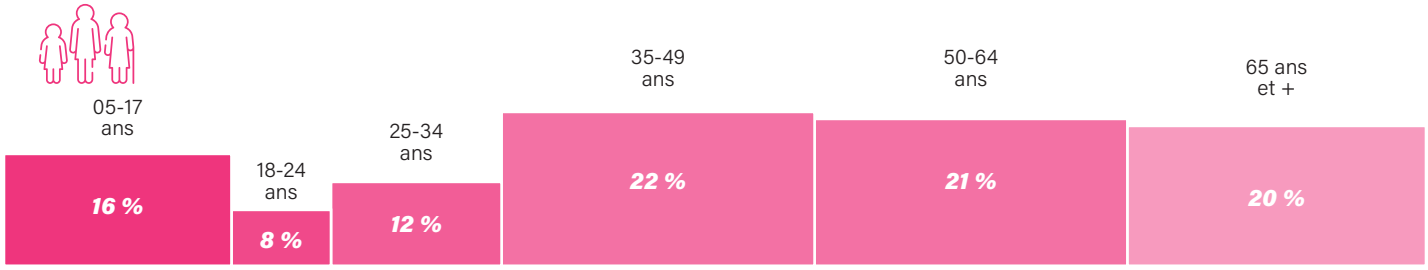
- 61 % en voiture
  30 % à pied
- 25 % déplacements pour les loisirs/visites
- 22 % pour le travail
- 19 % pour des achats

(XX) = *résultat pour le Nord lorrain*

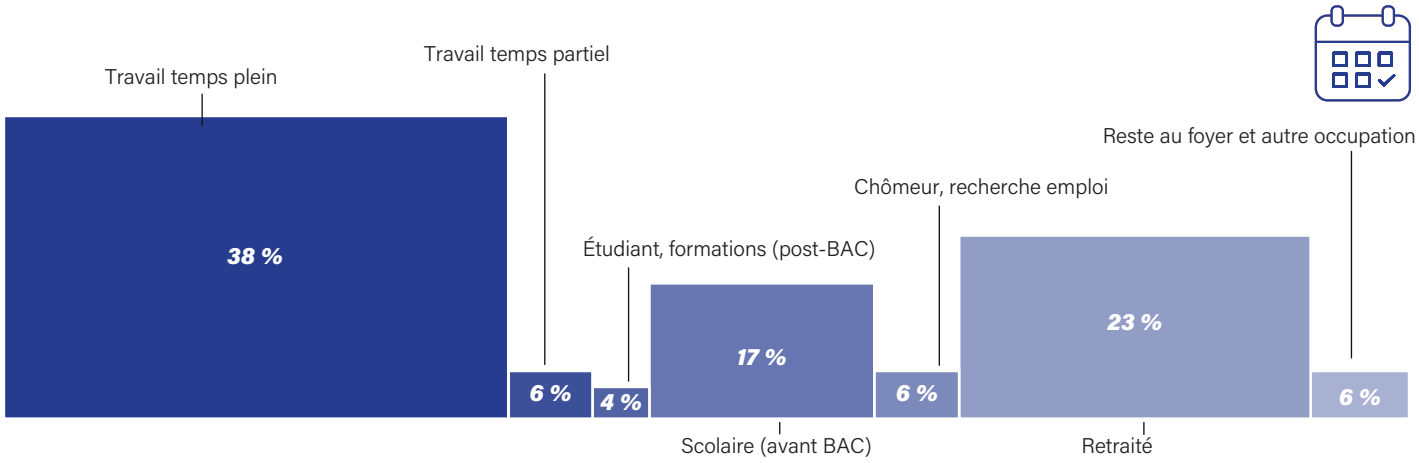
**Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.14*

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.*

Sur le territoire enquêté, les actifs constituent la majorité (44 %). Les retraités représentent près d'un quart des résidents (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 % (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

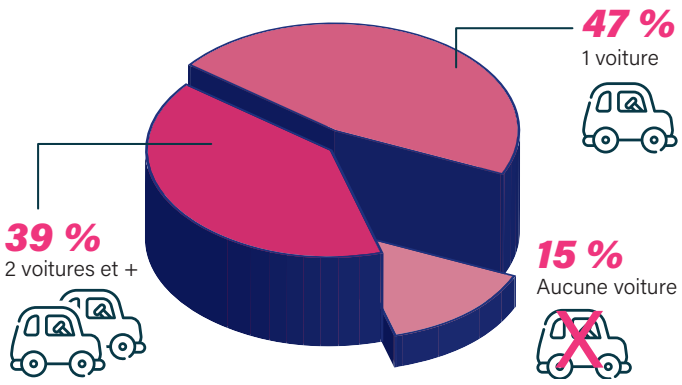
Nombre de voitures par ménage = voitures possédées par le ménage et les véhicules mis à disposition, totale ou limitée, à au moins une personne du ménage.

L'équipement automobile des ménages varie fortement selon les territoires : 1,1 véhicule en moyenne à Metz Métropole, contre plus de 1,7 dans des zones comme l'Arc mosellan, le Bouzonvillois Trois Frontières, le Sud Messin ou le Haut Chemin Pays de Pange.

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

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

Taux de motorisation des ménages



86 % des ménages disposent d'au moins une voiture, et 15 % 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 ?

Comme pour l'automobile, l'équipement en vélo varie fortement selon les territoires : moins d'1 vélo par ménage dans le Grand Longwy, Metz Métropole et le Pays Haut Val d'Alzette, contre plus de 1,6 dans les communautés de communes du Haut Chemin Pays de Pange et du Sud Messin.

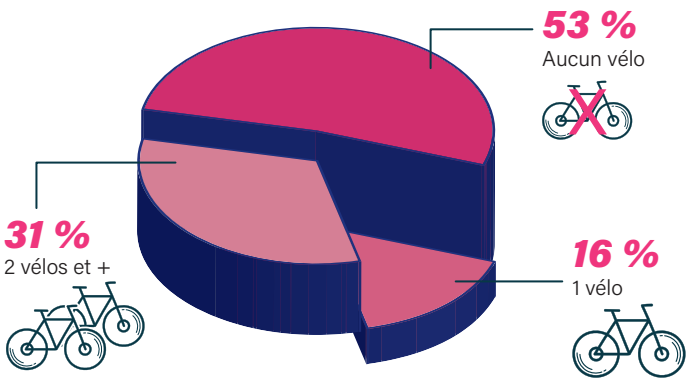
La part de ménages non équipés en vélo dépasse 50 % dans plusieurs territoires (62 % dans le Grand Longwy, 57 % dans le Pays Haut Val d'Alzette et Metz Métropole, 56 % en Terre Lorraine du Longuyonnais), tandis qu'elle chute sous les 40 % dans le Haut Chemin Pays de Pange et le Sud Messin.

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

- 1,1 (1,1) vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont 9 % (10 %) de vélos à assistance électrique (VAE)
- **1,6** vélo à disposition chez les ménages de cadres*
- **0,9** employés
- **0,9** ouvriers

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

Taux d'équipement des ménages en vélo



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

> Personnes disposant d'un permis de conduire

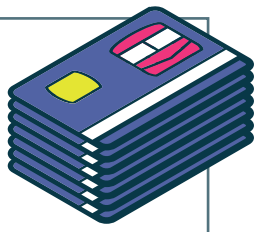


85 % (86 %) des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)* possèdent le permis de conduire

**hors les 2 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

53 % des 17-24 ans, contre 89 % chez les 25 ans et plus

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



17 % (16 %) des personnes de plus de 5 ans possèdent un abonnement TC

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

- **39 %** des scolaires et étudiants ont un abonnement
- **15 %** des cadres
- **9 %** des ouvriers

Contrairement au permis de conduire, dont la détention augmente avec l'âge, l'abonnement aux transports collectifs est plus répandu chez les jeunes avant de diminuer après 18 ans. À partir de 11 ans, un enfant sur deux en possède un. Ce taux culmine à plus de deux tiers entre 15 et 17 ans (années lycée), avant de chuter à 11 % à 24 ans.

Ces disparités se retrouvent à l'échelle territoriale :

Abonnements aux transports : 28 % des résidents de Metz Métropole en disposent, contre seulement 9 % dans le Pays Boulageois et le Pays Haut Val d'Alzette.

Permis de conduire : plus de 95 % des adultes en âge de conduire l'ont dans le Haut Chemin Pays de Pange et l'Arc Mosellan, contre 80 % à Metz Métropole et 84 % dans la CA Thionville-Fensch.

FOCUS TRANSFRONTALIER

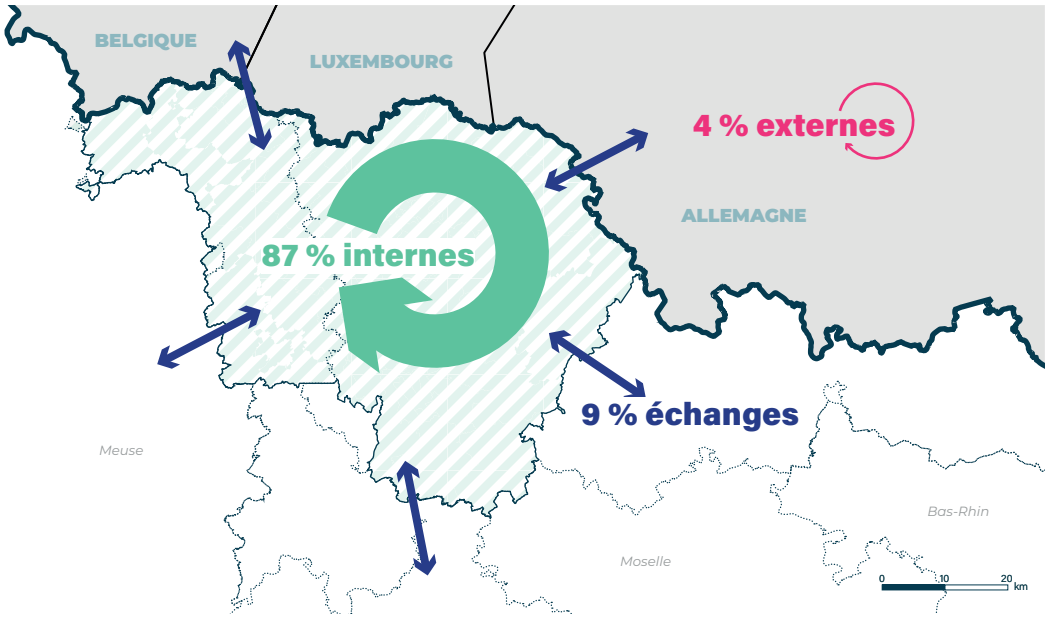
15 % des travailleurs frontaliers du bassin de mobilité disposent d'un abonnement TC.

LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

Plus de 8 déplacements sur 10 sont effectués au sein du périmètre du Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg.

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

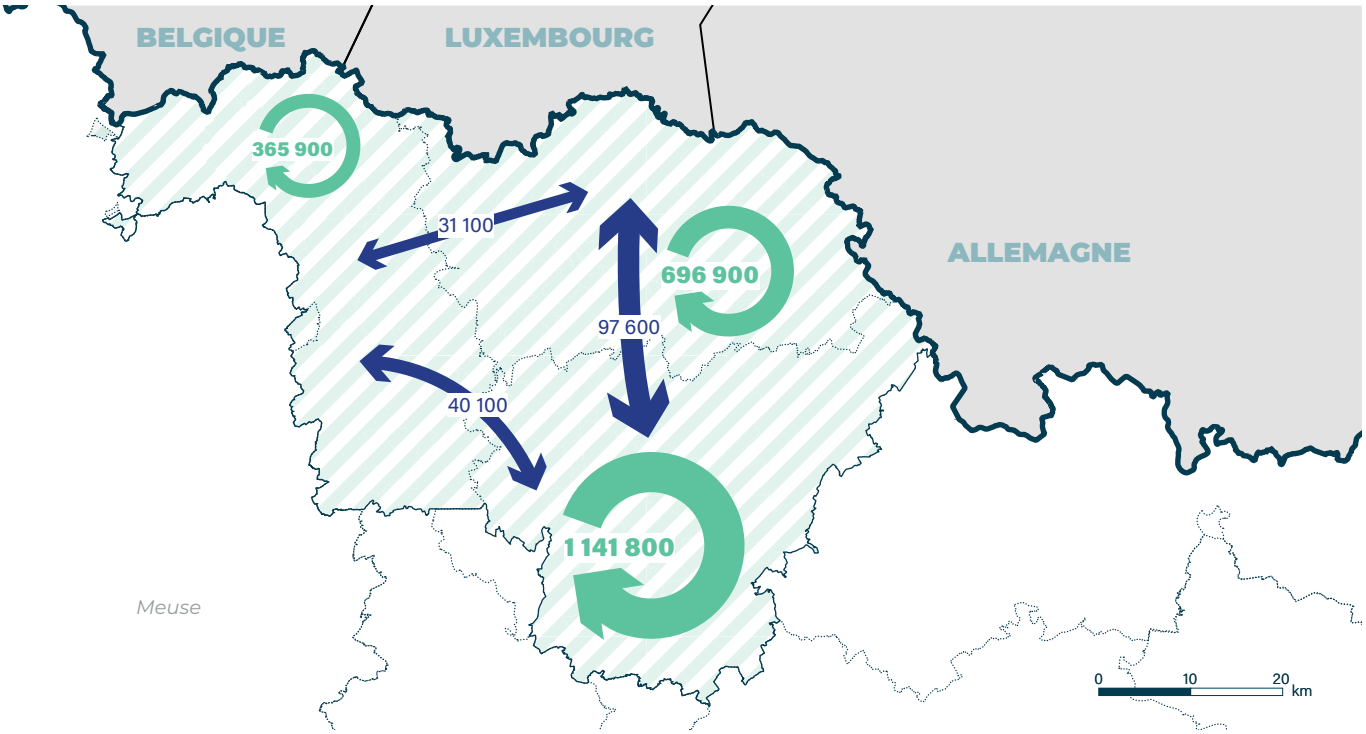
Les déplacements internes au sein du Bassin Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg représentent 80 % des flux, soit 2,37 millions de trajets quotidiens. Ces échanges internes illustrent à la fois la taille des populations et l'attractivité des territoires (emploi, commerces, équipements).

Les flux intra-territoriaux (secteurs longovicien, thionvillois et messin) sont prépondérants, confirmant la primauté des déplacements de courte distance.

Les flux d'échanges entre ces 3 territoires montrent des flux significatifs entre les secteurs de Metz et Thionville. Quant au secteur du Nord 54, les échanges se font de manière assez équivalente avec les territoires thionvillois et messin.

Ces flux révèlent des défis majeurs :

- Renforcer les transports du quotidien pour les trajets locaux dominants.
- Désenclaver les territoires.
- Adapter l'offre aux besoins notamment pour les échanges entre pôles économiques.



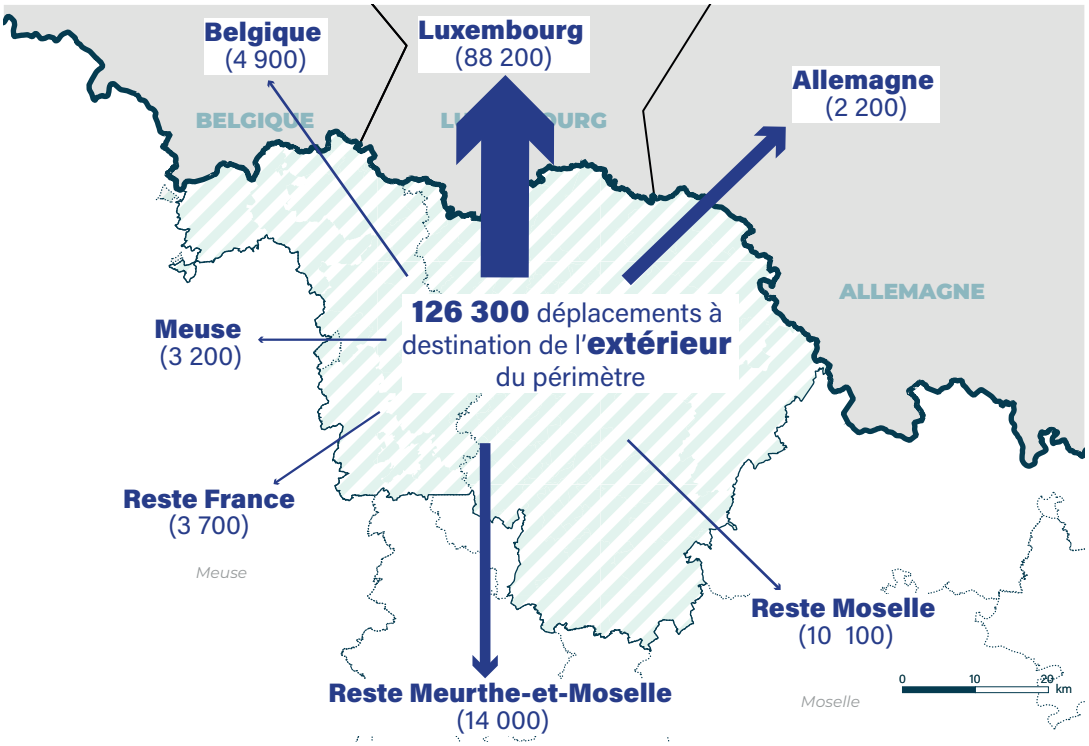
Un territoire marqué par le fait transfrontalier

Les flux sortants du périmètre révèlent une dépendance forte aux pays frontaliers (76 %). Le Luxembourg capte à lui seul 70 % de ces déplacements, illustrant son attractivité économique (emplois, salaires). Les autres destinations se répartissent ainsi :

- 11 % vers le reste de la Meurthe-et-Moselle,
- 8 % vers d'autres zones de Moselle,
- 4 % vers la Belgique.

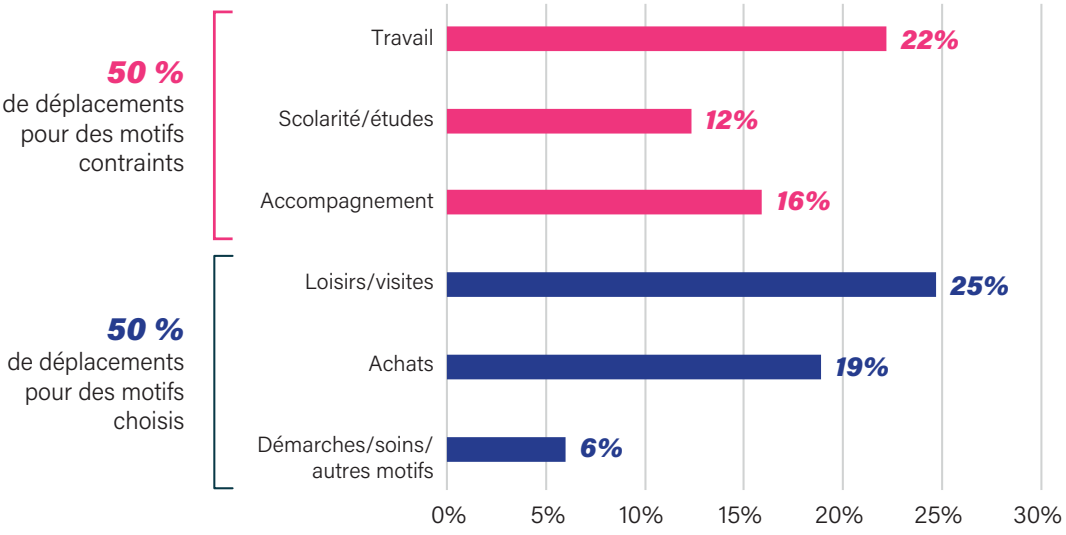
Cette répartition souligne un déséquilibre territorial et les mobilités transfrontalières éclipsent les autres échanges.

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



Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif



Les loisirs dominent les déplacements quotidiens (25 %), devant le travail (22 %) et les achats (19 %). Cette hiérarchie des motifs est homogène sur l'ensemble du territoire étudié

Le motif de déplacement pris ici en compte correspond au motif de destination. Il désigne l'activité à laquelle la personne se rend. Les déplacements vers le domicile ne sont pas intégrés dans l'analyse. Ils représentent 40 % des déplacements totaux.

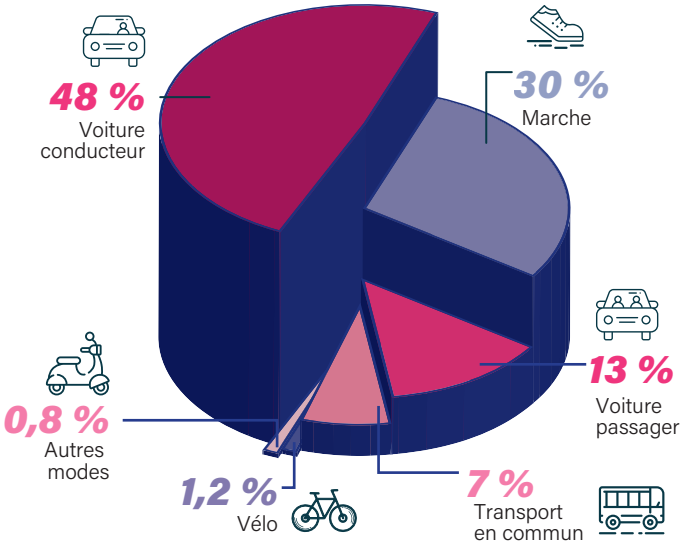
Un déplacement est **contraint** si la personne qui l'effectue n'a pas d'autres choix que de le réaliser, et de plus à un moment prédéterminé. Il s'agit donc des déplacements liés au travail, à l'école et à l'accompagnement d'une autre personne. À l'inverse, les autres motifs ne sont pas contraints,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

FOCUS TRANSFRONTALIER

72 % (**71 %**)des déplacements transfrontaliers sont réalisés pour un motif travail et 9 % (**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.*

La voiture domine largement les pratiques de mobilité, avec 61 % des déplacements (dont 48 % en tant que conducteur et 13 % en passager). La marche représente 30 % des trajets, tandis que l'ensemble des autres modes (transports en commun, vélo ...) cumulent seulement 9 %.

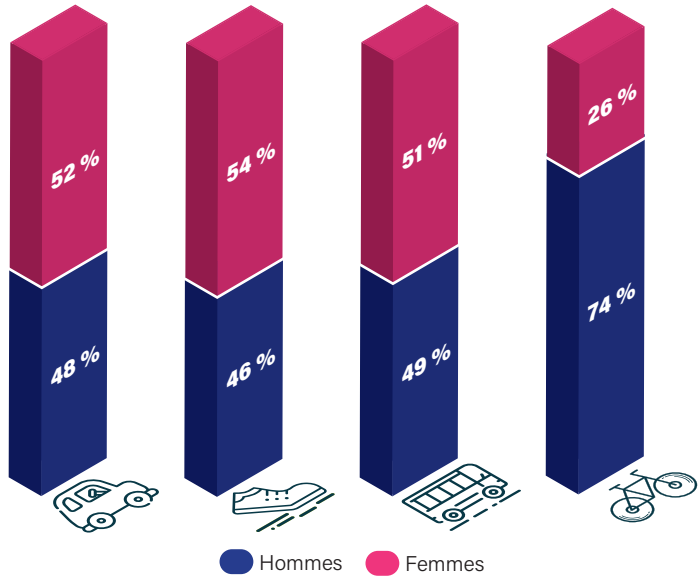
Une marche sous-estimée = Seuls les déplacements entièrement réalisés à pied sont pris en compte. La marche pour se rendre à un arrêt de transport ou à une place de stationnement n'est pas comptabilisée dans la répartition modale.

FOCUS TRANSFRONTALIER

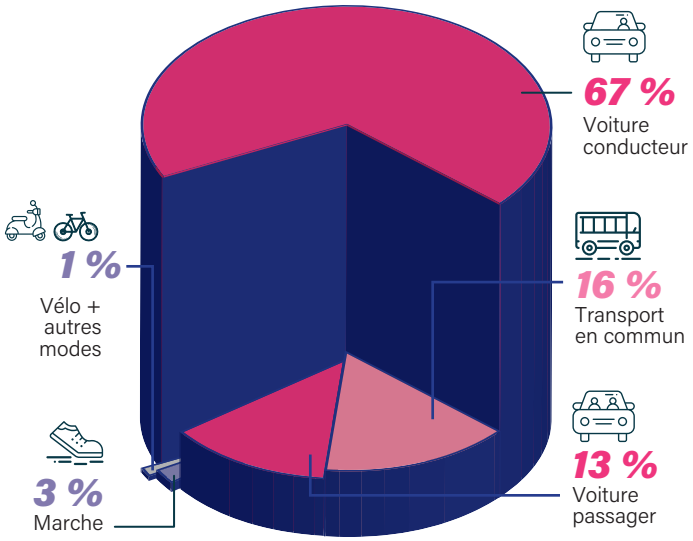
82 % (**85 %**)des déplacements transfrontaliers des résidents du bassin de mobilité sont réalisés en voiture et 17 % (**14 %**) en TC.

Les parts dédiées à chaque mode évoluent lorsque l'on regarde les kilomètres effectivement parcourus : 81 % des kilomètres parcourus par les habitants du Bassin de mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg le sont en voiture individuelle, et seulement 3% en marchant

Répartition modale par genre



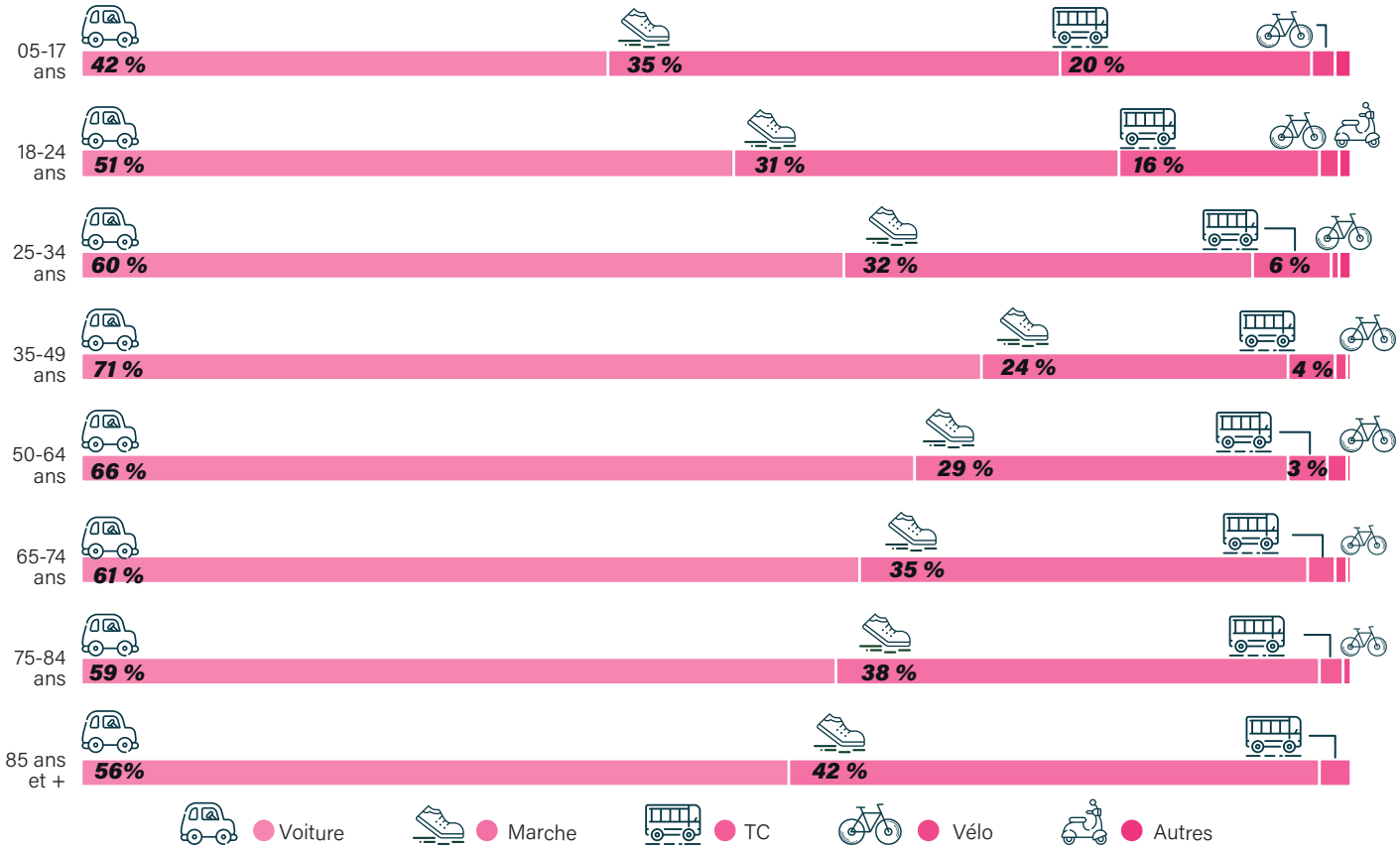
Parts modales kilométriques



Les pratiques de mobilité révèlent des écarts genrés :

- Les femmes privilégient la marche (plus de déplacements à pied que les hommes).
- Les hommes sont surreprésentés dans l'usage du vélo.

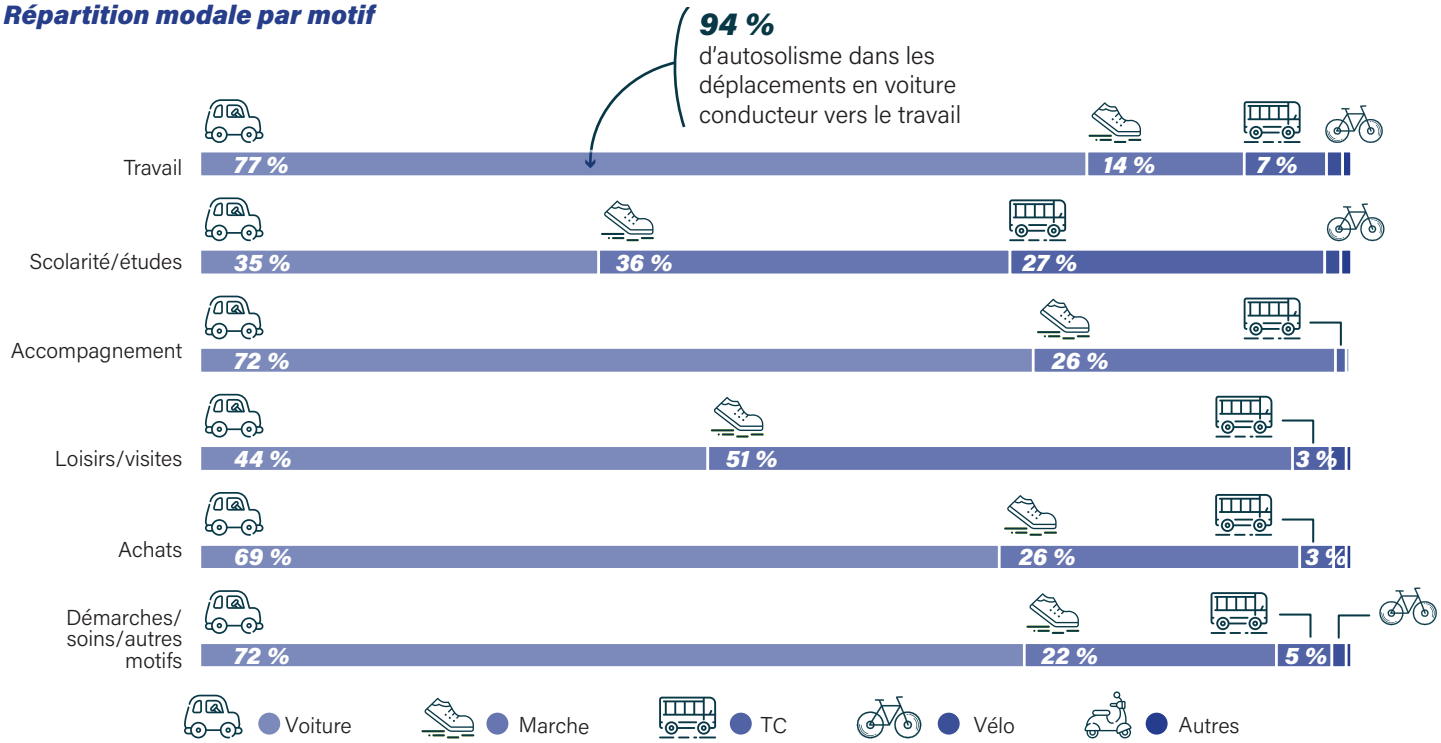
Parts modales selon l'âge



L'usage des transports évolue fortement avec l'âge :

- Forte utilisation des transports collectifs pour les moins de 25 ans (autonomie sans voiture, budget limité).
- Basculement vers la voiture (conducteur) pour les 25-49 ans, liée aux contraintes professionnelles et familiales.
- Recul de la conduite (fatigue, santé) et hausse des trajets en passager (accompagnement, covoiturage) à partir de 50 ans.

Répartition modale par motif



Si la voiture s'impose pour les trajets utilitaires (travail, démarches, courses), les transports collectifs restent le choix naturel des étudiants. La marche, elle, se distingue pour les loisirs – où elle représente la moitié des déplacements – mais aussi pour les achats de proximité et les trajets d'accompagnement courts, révélant une logique de proximité souvent sous-estimée.

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

1,3 occupant par voiture (en moyenne)

Plus de **7** déplacements sur **10** sont réalisés seul

29 % des passagers de voiture se rendent sur leur lieu de scolarité, de l'école à l'université

Près de **3/4** des cyclistes sont des hommes

31 % des déplacements liés aux loisirs et **26 %** au travail

11 % des déplacements en transports en commun sont effectués en train

50 % des déplacements en transports en commun sont liés à des motifs scolaires

24 % au travail

54 % des déplacements à pied sont réalisés par des femmes

41 % des déplacements à pied sont liés aux loisirs, **16 %** sont liés aux achats

LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE

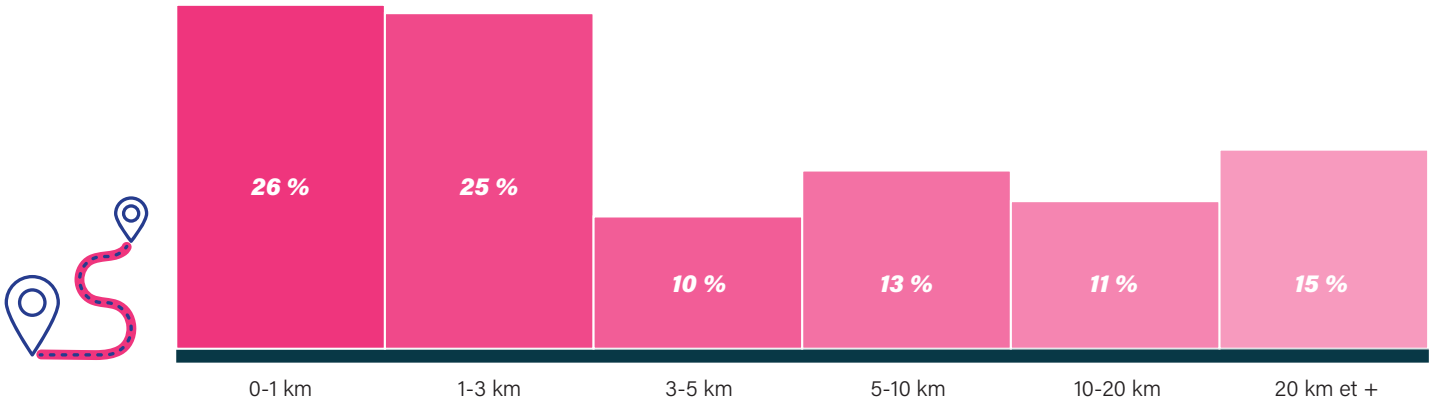
2 % des déplacements des résidents sont réalisés en covoiturage (avec une personne majeure extérieure au ménage)

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

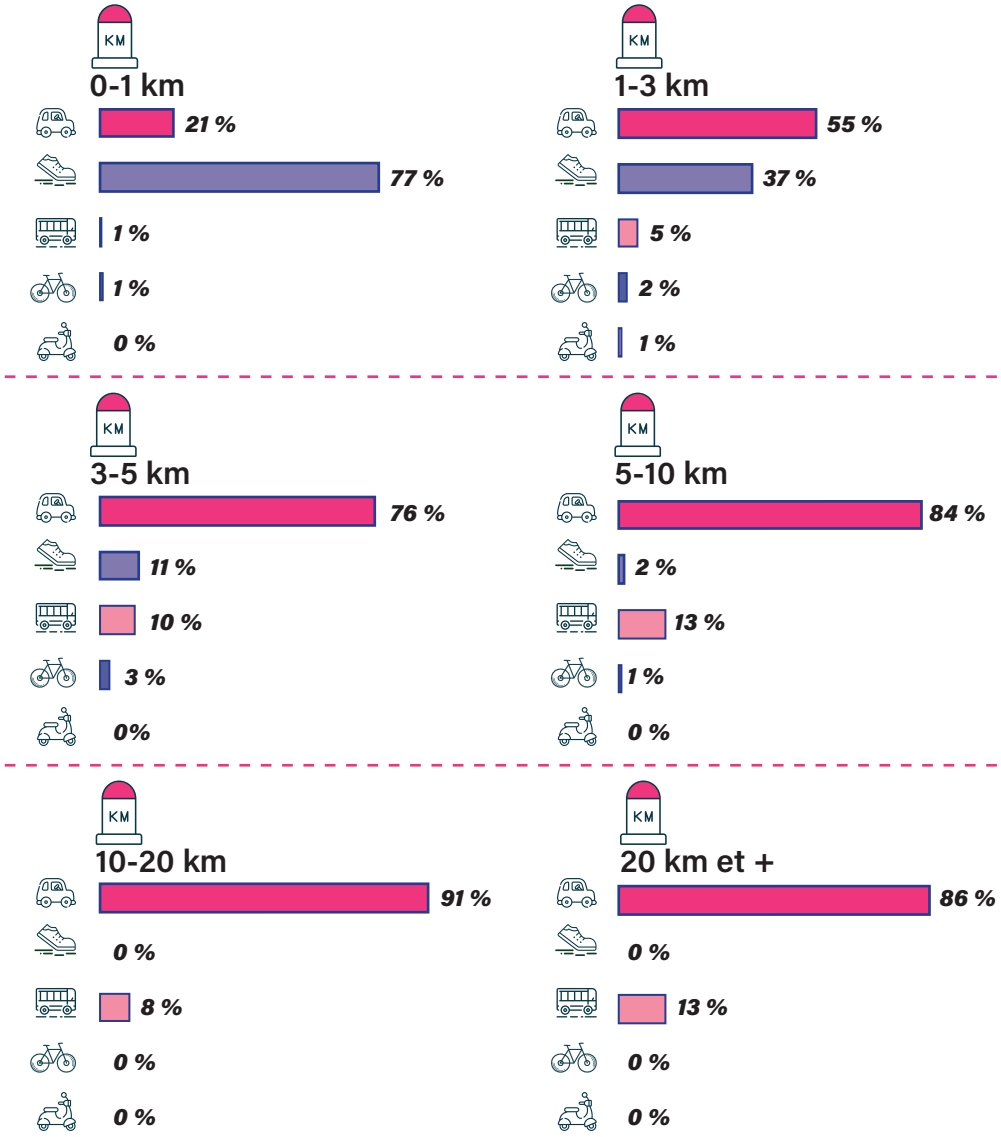


50 % des trajets sont inférieurs à 3 km, une distance compatible avec les modes actifs (marche, vélo) ou les transports collectifs en milieu urbain.

85 % des déplacements restent en deçà de 20 km, confirmant la prédominance des trajets locaux.

Les 15 % de trajets supérieurs à 20 km correspondent principalement à des déplacements professionnels (navettes domicile-travail lointaines) ou loisirs (sorties hors agglomération).

Parts modales selon les classes de distance



Les modes de transport varient fortement selon la distance parcourue, chaque mode ayant un domaine de pertinence bien défini.

Sur les très courtes distances (moins d'un kilomètre), la marche s'impose naturellement : elle représente plus des trois quarts des déplacements. Pourtant, la voiture n'est pas absente, puisqu'elle capte déjà un trajet sur cinq (conducteurs et passagers confondus). Au-delà de cinq kilomètres, la marche devient quasi inexistante.

Entre un et cinq kilomètres, la voiture commence à dominer, avec une part modale croissante qui dépasse 75 % dès trois kilomètres. Le vélo, bien que marginal (2 à 3 % des trajets), atteint ici son pic d'utilisation – un niveau encore faible au regard de son potentiel, notamment avec le développement du vélo électrique. Les transports collectifs urbains (bus) voient leur part augmenter progressivement, sans toutefois concurrencer la voiture.

Entre trois et dix kilomètres, les bus urbains trouvent leur créneau, tandis que les transports collectifs interurbains (trains, cars) prennent de l'importance au-delà de cinq kilomètres. Le vélo, bien que peu utilisé, pourrait jouer un rôle plus important sur ces distances, à condition que les aménagements cyclables soient développés et sécurisés.

Au-delà de vingt kilomètres, la voiture devient hégémonique, couvrant près de 90 % des déplacements pour la plupart des motifs.

Plus de la moitié (56 %) des déplacements de plus de vingt kilomètres sont liés au travail, ce qui en fait un enjeu majeur pour les politiques de mobilité.

Cependant, la distance seule ne suffit pas à expliquer les choix modaux. D'autres facteurs entrent en jeu, comme la présence et la qualité des infrastructures (pistes cyclables, arrêts de bus accessibles), l'insécurité réelle ou perçue (risque d'accident, sentiment d'insécurité la nuit), ou encore les habitudes culturelles. Par exemple, le vélo électrique pourrait étendre son domaine de pertinence bien au-delà de cinq kilomètres, mais son usage reste limité en l'absence d'aménagements adaptés.

Les caractéristiques des déplacements varient considérablement selon le mode de transport utilisé, tant en termes de distance que de durée. La marche se distingue par des trajets courts et rapides : en moyenne, un déplacement pédestre dure 13 minutes et couvre 900 mètres. À l'opposé, les transports en commun (TC) se caractérisent par des trajets plus longs et plus lointains : un déplacement prend en moyenne 47 minutes et parcourt 24 kilomètres. Cette durée s'explique par la nature même des TC, conçus pour relier des zones éloignées, avec des arrêts fréquents et des correspondances parfois nécessaires.

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.

Focus déplacements longs (>20 km)

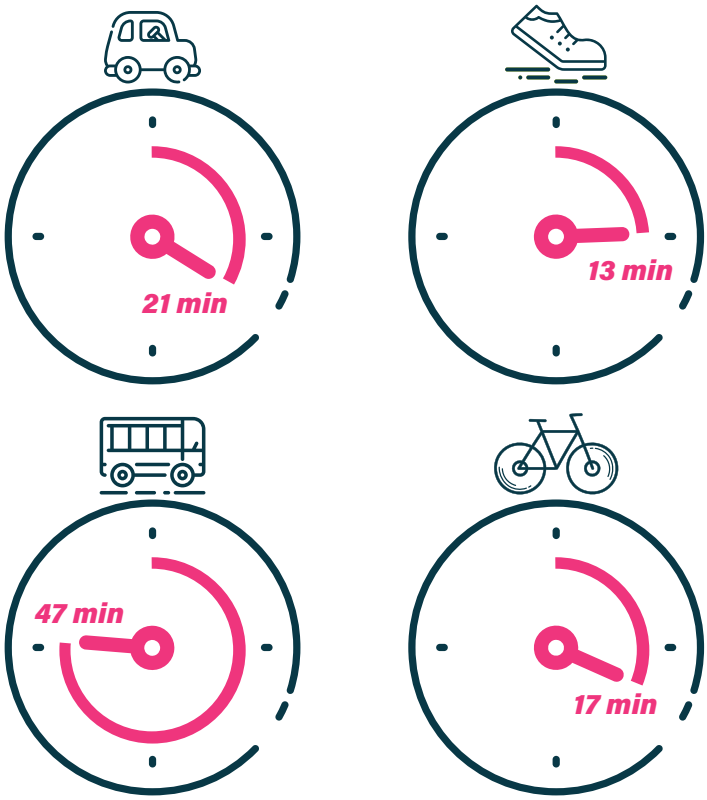
56 % pour le travail

12 % pour les loisirs

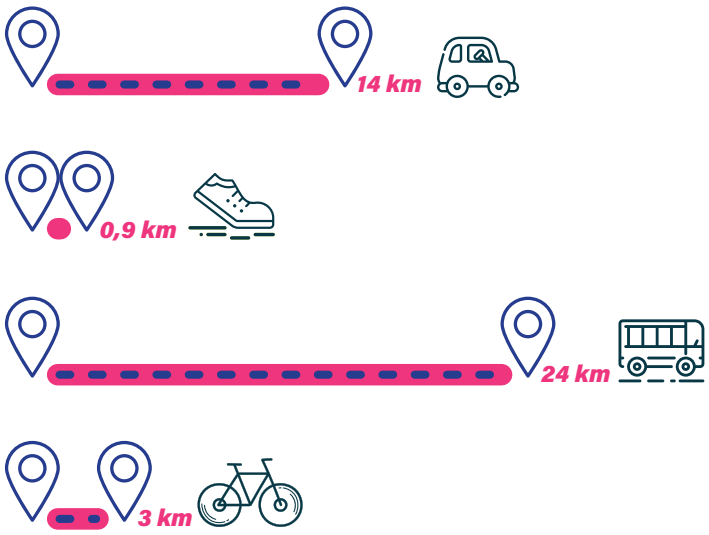
10 km | 21 min

Distance et temps moyen d'un déplacement sur le périmètre

*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*

37 km | 1h14
Budget-distance et budget-temps moyen par jour et par personne sur le périmètre (inclusion des immobiles)

Distance et durée moyenne par résident sur une journée

En moyenne, chaque individu consacre 1 heure et 14 minutes par jour à ses déplacements, pour une distance totale de 37 kilomètres – un chiffre qui inclut l'ensemble de la population enquêtée, y compris les personnes n'ayant pas effectué de trajet ce jour-là (immobiles). Cependant, si l'on se concentre uniquement sur les personnes s'étant effectivement déplacées dans la journée, les indicateurs augmentent légèrement : 1 heure et 23 minutes sont alors consacrées aux trajets, pour une distance parcourue de 42 kilomètres. Cette différence s'explique simplement : les immobiles tirent la moyenne vers le bas, tandis que les personnes mobiles ont logiquement des temps et distances de déplacement plus élevés.

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

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

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

83 km | 2h02 de budget-distance et budget-temps

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

20 km | 30 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail (lieu habituel)

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

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

37 km | 50 min de distance et de durée moyenne d'un déplacement domicile-travail

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

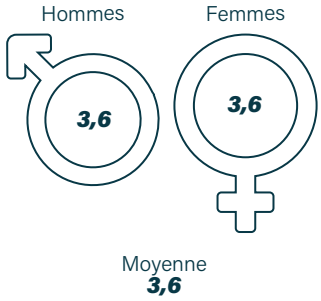
10 % de la population n'a pas quitté son domicile la veille de l'enquête, un chiffre qui révèle une part non négligeable de sédentarité dans la société. À l'autre extrémité du spectre, 10 % des individus sont en situation d'hypermobilité, c'est-à-dire qu'ils effectuent un nombre de déplacements bien supérieurs à la moyenne.

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.

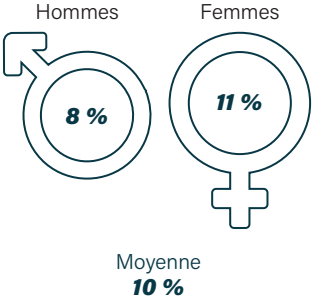
Une personne est considérée comme **hypermobile** si elle a effectué 7 déplacements ou plus la veille de l'enquête. Ce seuil correspond au double du nombre de déplacement moyen quotidien.

Mobilité moyenne selon le genre



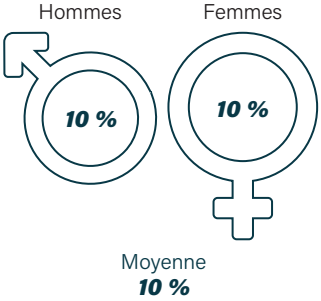
Moyenne
3,6

Hypermobiles



Moyenne
10 %

Non mobiles



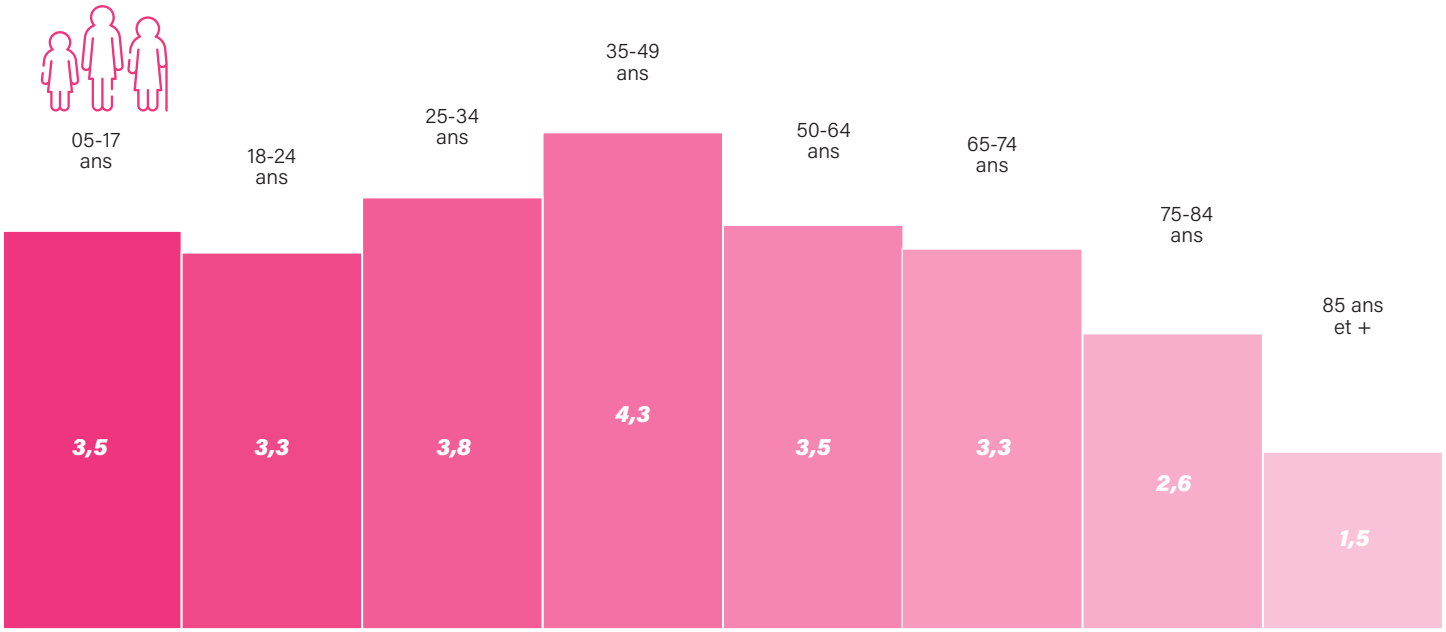
Moyenne
10 %

Selon l'âge

Les 35-49 ans sont les plus mobiles, avec 4,3 déplacements par jour en moyenne, portés par leurs responsabilités professionnelles et familiales. À l'inverse, les 75 ans et plus effectuent seulement 2 déplacements quotidiens, en raison de la retraite ou de problèmes de santé.

Ces écarts illustrent un cycle de vie de la mobilité : intense pendant la vie active, puis en déclin avec l'âge.

Mobilité selon l'âge



Selon l'occupation

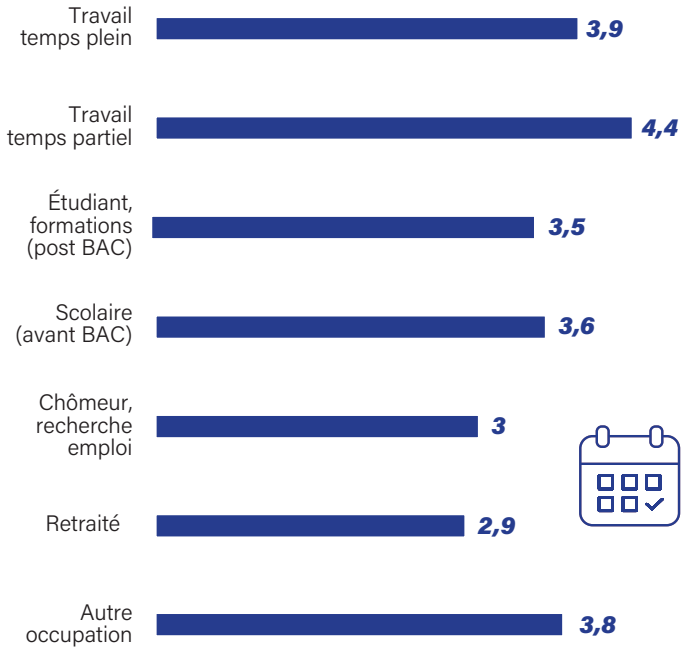
La mobilité quotidienne varie également en fonction d'autres déterminants tels que l'occupation principale de la personne ou sa catégorie socio-professionnelle. Ainsi, **les actifs occupés sont les plus mobiles** (3,9 déplacements/jour), surtout les femmes à temps partiel (4,4 trajets), souvent contraintes de cumuler emploi et tâches domestiques. Parmi les actifs, les cadres et professions intermédiaires sont ceux qui se déplacent le plus (plus de 3,9 déplacements quotidiens en moyenne). À l'inverse, retraités (3,0) et chômeurs (3,6) bougent moins.

A noter que les personnes au foyer (3,8) ont une mobilité souvent sous-estimée, liée aux courses et accompagnements.

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

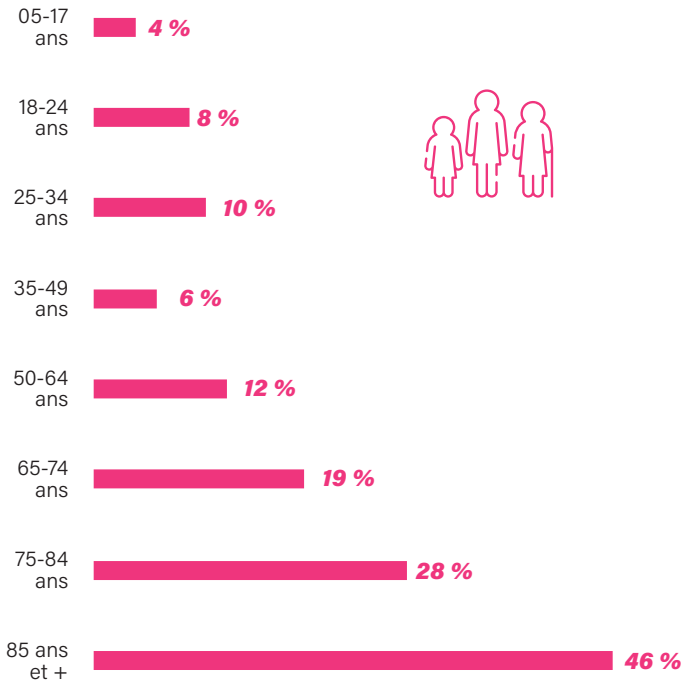


Focus sur les immobiles

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, ce taux monte à 28% entre 75 et 84 ans pour atteindre **46% à partir de 85 ans.**

11 % d'immobiles dans la population résidente sur le bassin de mobilité

Proportion d'immobiles par âge

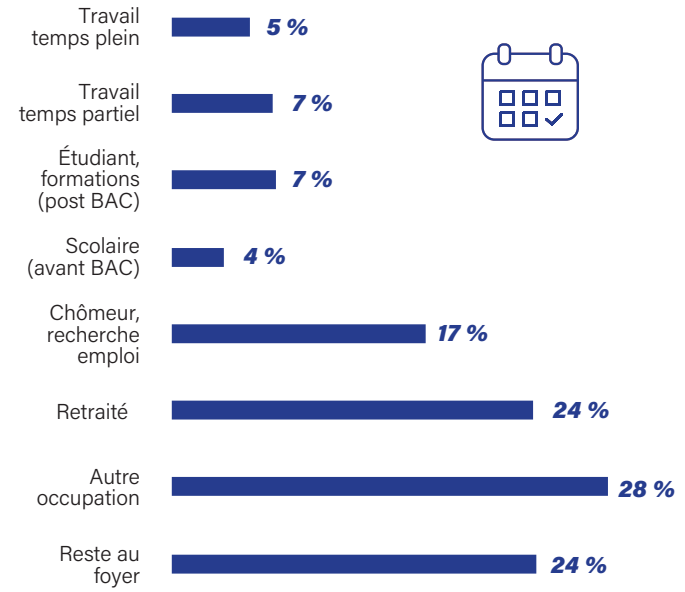


La mobilité quotidienne varie selon l'occupation : les personnes restant au foyer sont parmi les plus touchées par l'immobilité (24%). À l'inverse, seuls 5% des actifs à temps plein ne se déplacent pas.

Le taux de 24% chez les retraités confirme que l'âge réduit les déplacements.

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 !

Les résultats de l'enquête EMC² constituent un appui précieux à la conception de politiques de mobilité adaptées au Nord lorrain, tout en appelant à la prudence dans leur interprétation, les indicateurs étant construits à partir d'un échantillon réduit.

Fondée sur les pratiques de déplacement d'un million de résidents du Nord lorrain, l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema offre un portrait saisissant d'un territoire aux dynamiques contrastées, où coexistent métropoles, espaces péri-urbains et zones rurales, le tout traversé par une réalité transfrontalière singulière.

La dépendance à l'automobile y est structurelle : 61 % des déplacements et 81 % des kilomètres parcourus s'effectuent en voiture, tandis que les transports collectifs restent marginaux et la marche cantonnée aux courtes distances.

Le fait frontalier amplifie ce constat, avec 70 % des flux sortants dirigés vers le Luxembourg, portés quasi exclusivement par le motif travail (72 %) et réalisés en voiture (82 %).

La marche, bien que représentant 30 % des déplacements, reste cantonnée aux courtes distances et aux motifs de loisirs et de proximité, tandis que les transports collectifs demeurent marginaux (7 %), principalement utilisés par les jeunes et les résidents des grandes agglomérations.

Des inégalités de mobilité profondes fracturent également le territoire, fragilisant en premier lieu les personnes âgées, les habitants des zones peu denses et les ménages sans accès à l'automobile.

Face à ces réalités, l'enquête identifie des leviers d'action concrets : renforcer les alternatives à la voiture, structurer une offre de transport adaptée aux flux transfrontaliers, développer le télétravail — encore largement sous-exploité — et concevoir des politiques d'urbanisation qui réduisent les inégalités d'accès à la mobilité.

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
- 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, 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