VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC² Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats
Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise (SCoTAT)

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.

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 Nord Lorraine 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 : Ehpad, 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 WE, mais également les jours fériés, les vacances scolaires et les jours de conditions climatiques extrêmes ou de grève.

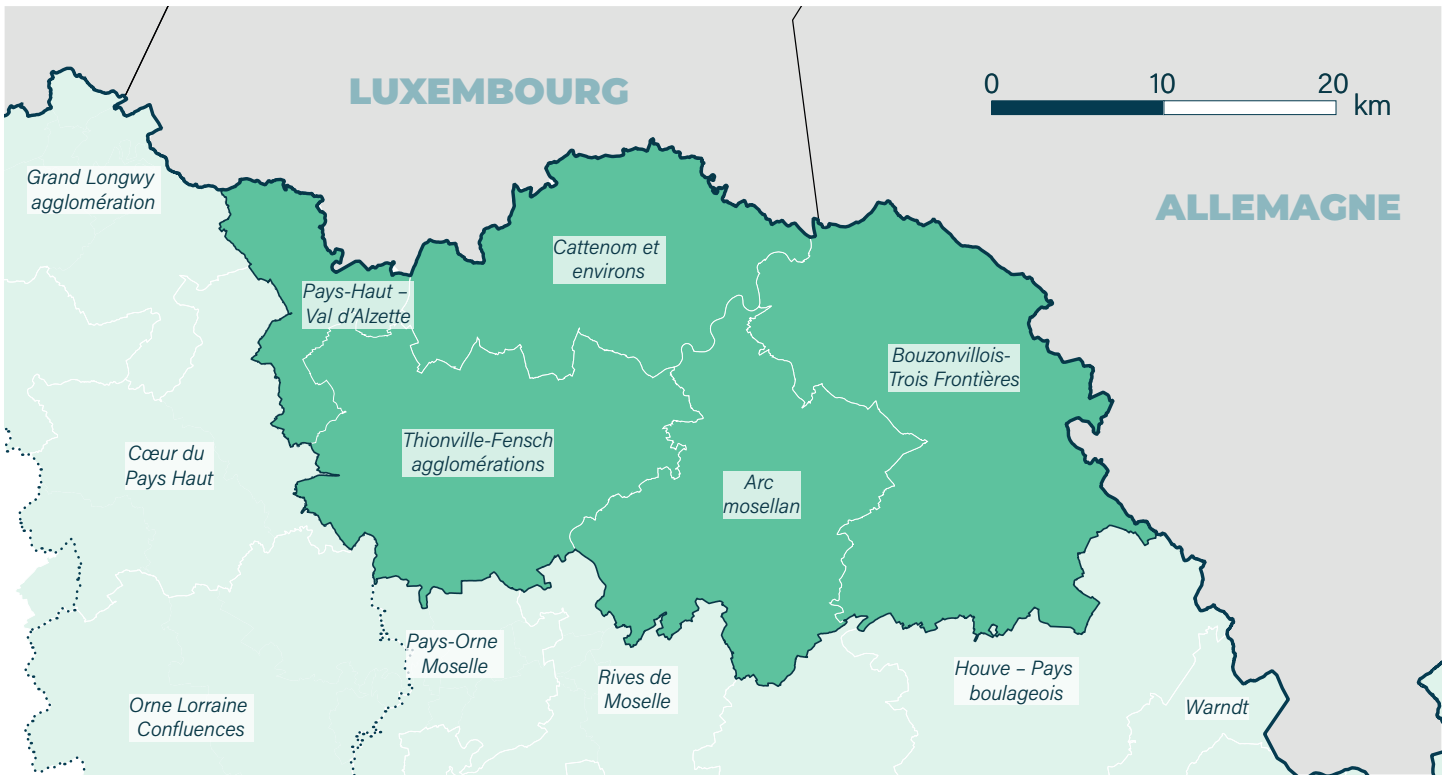
Le présent fascicule constitue une synthèse des résultats de l'enquête à l'échelle du SCoTAT. 7 autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales comprises dans le périmètre global de l'enquête (Département, SCoT, etc.).

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 périmètre du Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise (SCoTAT). Thionville-Fensch Agglomération, ainsi que les EPCI du Pays Haut Val d'Alzette, de l'Arc Mosellan, Bouzonvillois Trois Frontières et de Cattenom et Environs sont couverts.



L'enquête porte sur les déplacements des résidents du périmètre du Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise (SCoTAT).

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

5 181
personnes de 5 ans et plus enquêtées

3 658
ménages enquêtés

18 397
déplacements décrits

représentatifs de

251 900
résidents de 5 ans et plus sur le périmètre du SCoTAT

119 900
ménages

916 200
déplacements quotidiens* un jour moyen de semaine

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

1h15 (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

10 % (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

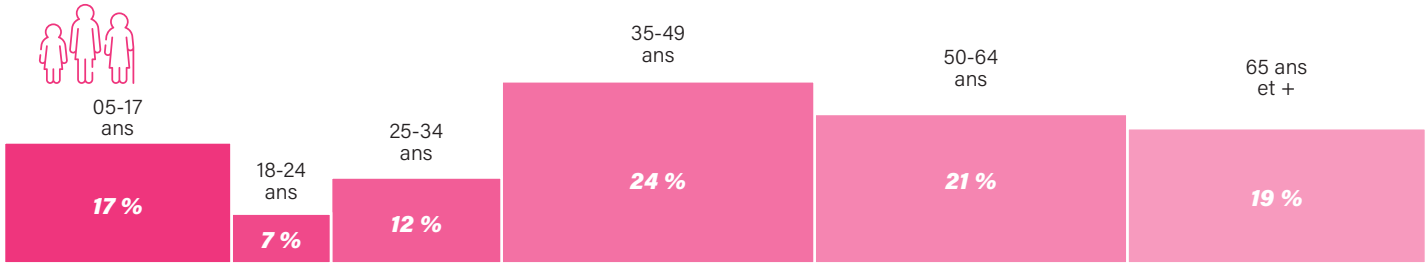
- 62 % en voiture
  29 % à pied
- 25 % déplacements pour les loisirs/visites
- 22 % pour le travail
- 18 % pour des achats

(XX) = *résultat pour le Nord lorrain*

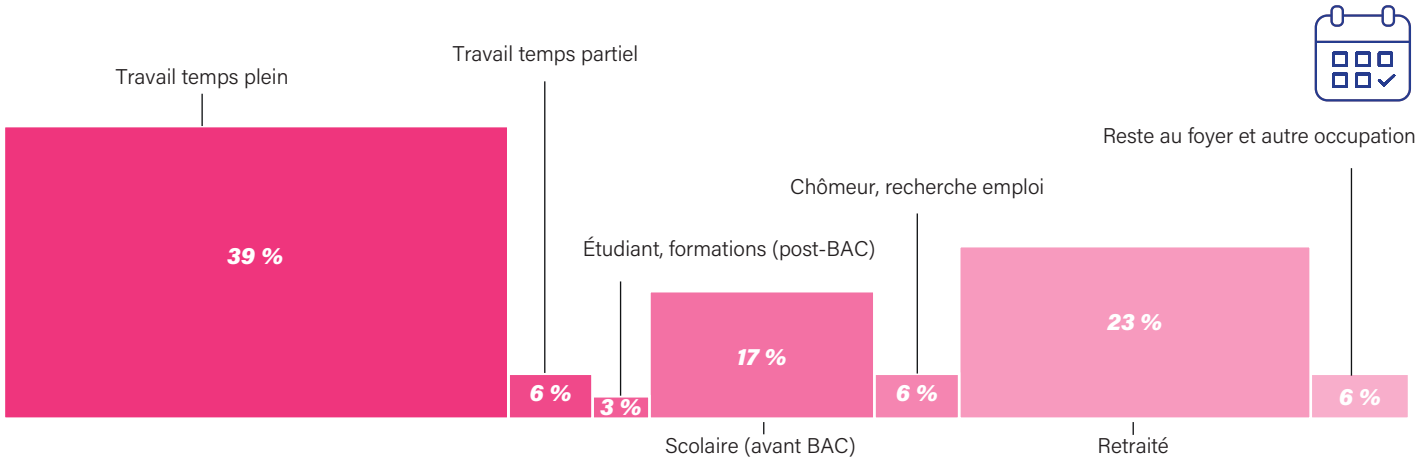
**Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.14*

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.*

La population enquêtée est majoritairement composée d'actifs (travailleurs à temps plein et à temps partiel : 45 %), tandis que les retraités représentent près d'une personne sur quatre.

Quid du télétravail ?

10 % des actifs déclarent pratiquer le télétravail un ou plusieurs jours par semaine, 74 % 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.

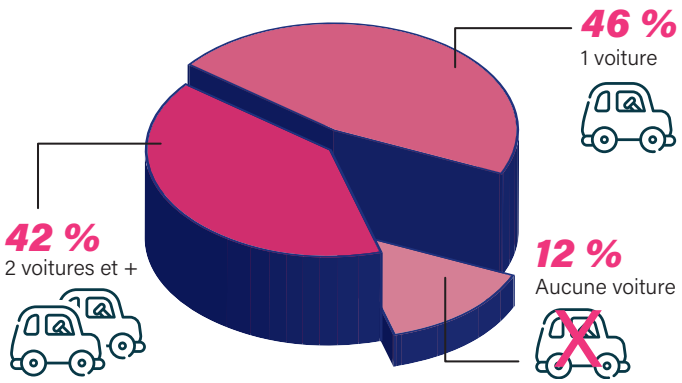
Derrière une moyenne de 1,4 véhicule par ménage se cachent de réelles disparités territoriales. À une extrémité, le Bouzonvillois Trois Frontières (CCB3F) et l'Arc Mosellan (CCAM) atteignent 1,8 véhicule par ménage, quand le Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA) et Thionville-Fensch Agglomération ne dépassent pas 1,3 véhicules par ménage.



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

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

Taux de motorisation des ménages



Si 9 ménages sur 10 disposent d'au moins un véhicule, la non-motorisation révèle de réelles disparités territoriales. Elle concerne une part marginale des ménages sur Cattenom et Environs (CCCE) (5 %) et la CCB3F et la CCAM (6 %), mais atteint respectivement 13 % et 15 % sur la CCPHVA et Thionville-Fensch Agglomération.

Un ménage motorisé possède un ou plusieurs véhicules motorisés (c'est-à-dire des voitures individuelles).

Qu'en est-il du vélo ?

À l'image de l'équipement automobile, la moyenne de vélos par ménage masque d'importants contrastes territoriaux. Les ménages du Pays Haut Val d'Alzette et de Thionville-Fensch Agglomération sont les moins bien équipés (1 vélo par ménage), devant la CCB3F (1,4), tandis que l'Arc mosellan et Cattenom et Environs affichent les valeurs les plus élevées (1,5 vélo par ménage).

Ce constat se reflète dans la part des ménages sans vélo, qui dépasse la majorité sur Thionville-Fensch Agglomération (55 %) et sur le Pays Haut Val d'Alzette (57 %).

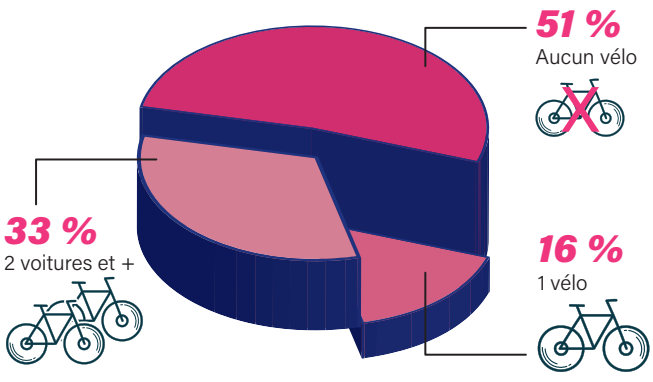
Nombre de vélos par ménage = vélos en état de fonctionnement et utilisables sur la voie publique. Tous les vélos sont concernés, y compris ceux qui n'appartiennent pas au ménage et qu'il peut utiliser librement, ainsi que les vélos taille enfant.



- **1,2** (1,1) vélo à disposition par ménage (en moyenne) dont **9 %** (10 %) de vélos à assistance électrique (VAE)
- **1,8** vélos à disposition chez les ménages de cadres*
- **1,0** employés
- **0,9** ouvriers
- **0,4** autre inactif n'ayant jamais travaillé

**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

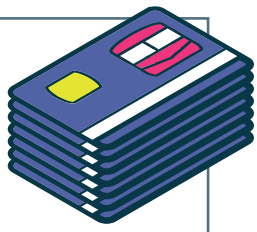


88 % (86 %) des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)* possèdent le permis de conduire

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

61 % des 17-24 ans, contre 89 % chez les 25 ans et plus

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



14 % (16 %) des personnes de plus de 5 ans possèdent un abonnement TC

33 % chez les moins de 25 ans, contre 10 % des 25 ans et plus

- **37 %** des scolaires et étudiants ont un abonnement
- **10 %** des cadres*
- **9 %** des employés
- **5 %** des ouvriers

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

À l'inverse du permis de conduire, dont la possession croît mécaniquement avec l'âge, la détention d'un abonnement aux transports collectifs est plus élevée chez les jeunes et décline après 18 ans. Dès 12 ans, environ l'âge d'entrée au collège, un enfant sur deux dispose d'un abonnement à un réseau de transport en commun. Ce taux atteint son pic à 15 ans, avec trois quarts des adolescents abonnés, correspondant aux années lycée. Il redescend ensuite sous les 50 % à 18 ans, puis chute fortement au-delà de 21 ans.

Les écarts territoriaux en matière d'abonnement aux transports collectifs restent limités : 9 % des résidents de la CCPHVA disposent d'un abonnement, contre 14 % sur Thionville-Fensch Agglomération, la CCAM et la CCB3F, et 15 % sur Cattenom et Environs.

La possession du permis de conduire présente davantage de disparités territoriales. Si environ 95 % des résidents en âge de conduire sont titulaires du permis sur la CCAM, la CCB3F et la CCCE, cette proportion descend à 86 % sur la CCPHVA et 84 % sur Thionville-Fensch Agglomération.

FOCUS TRANSFRONTALIER

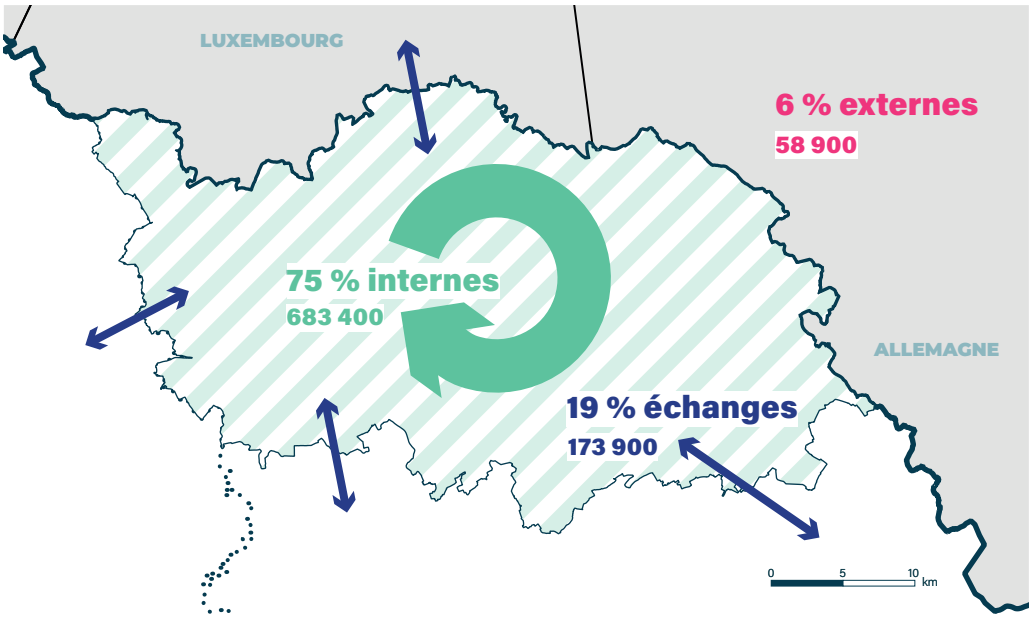
13 % (13 %)des travailleurs frontaliers disposent d'un abonnement TC.

LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

Plus de 70% des déplacements sont effectués au sein du périmètre du SCoTAT. Néanmoins, la part des déplacements à destination de territoires extérieurs reste significative (19 %), témoignant de la forte attractivité exercée par les territoires voisins sur les résidents du SCoTAT.

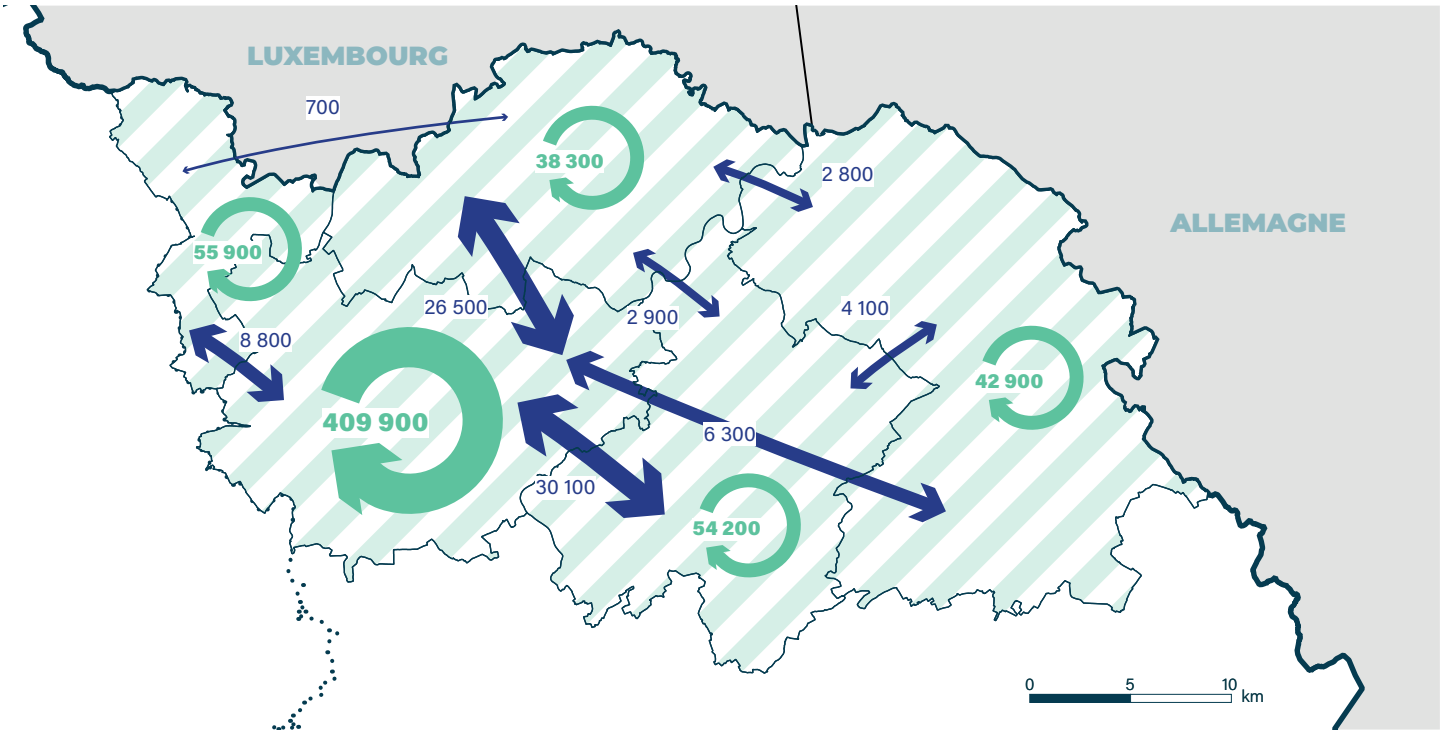
Un flux est dit **interne** quand l'origine et la destination sont localisées dans les limites du territoire enquêté. Il est dit d'**échange** quand l'origine **ou** la destination est en dehors du périmètre. Un flux dit **externe** se déroule intégralement **hors** du périmètre concerné.



Une grande majorité de déplacements à proximité du domicile

Les flux internes représentent environ 683 400 déplacements quotidiens. Ils reflètent à la fois le poids démographique de chaque territoire et son rayonnement, qu'il soit économique, commercial ou en matière de services. Au sein de chaque EPCI, les déplacements internes sont largement majoritaires, soulignant l'importance des mobilités de proximité.

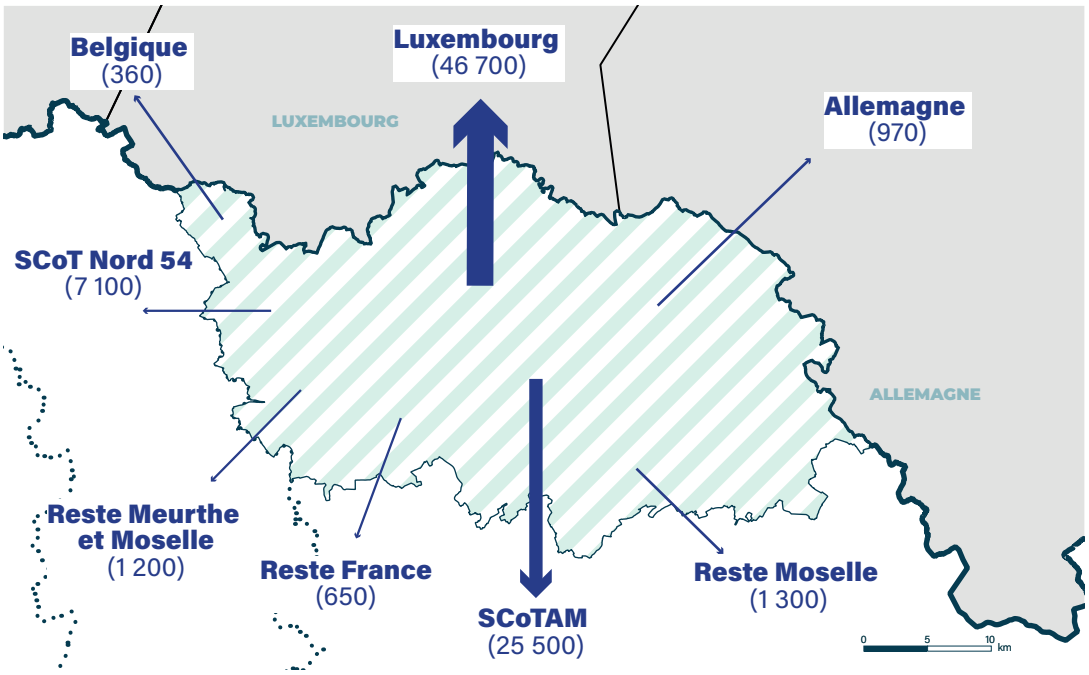
Les flux d'échanges entre les cinq EPCI révèlent des liens particulièrement marqués entre Thionville-Fensch Agglomération et ses voisins de l'Arc Mosellan et de Cattenom et Environs, avec respectivement 30 100 et 26 500 déplacements quotidiens. Les échanges avec la CCPHVA (8 800 déplacements) et la CCB3F (6 300) sont plus modestes. Les flux entre les autres EPCI restent quant à eux limités, témoignant d'un certain cloisonnement du territoire.



Un territoire marqué par le fait transfrontalier

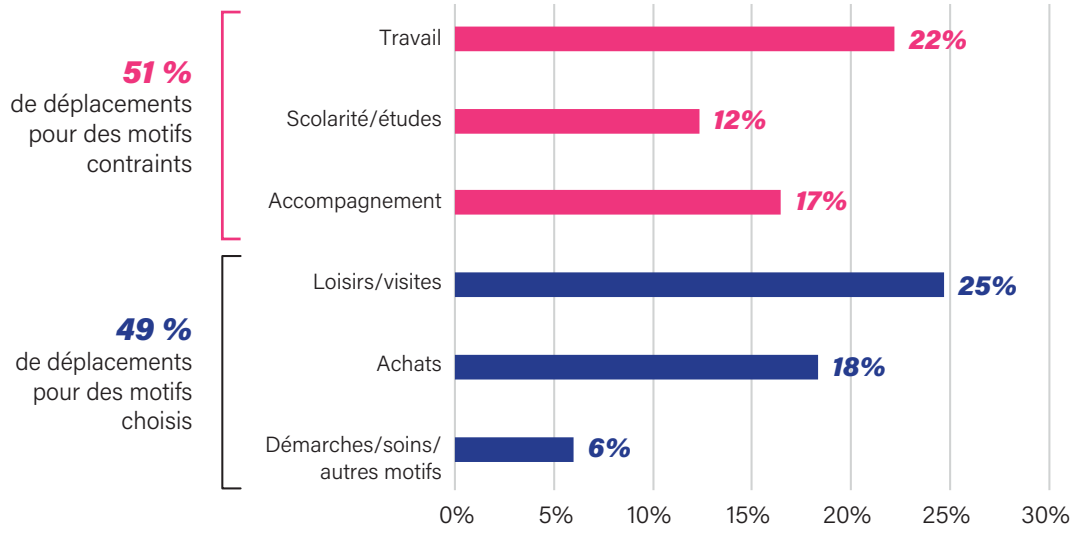
Les flux sortants vers l'extérieur du périmètre sont **majoritairement orientés vers les pays frontaliers, qui en captent 60 %.** Dans le détail, le Luxembourg constitue la principale destination avec 44 % des flux sortants, devant le SCoTAM (Metz) avec 29 % et le SCoT Nord 54 (Longwy) avec 8 %.

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



Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif



Cette répartition est globalement homogène entre les différents territoires du périmètre d'étude, bien que le motif travail soit sous-représenté sur la CCAM.

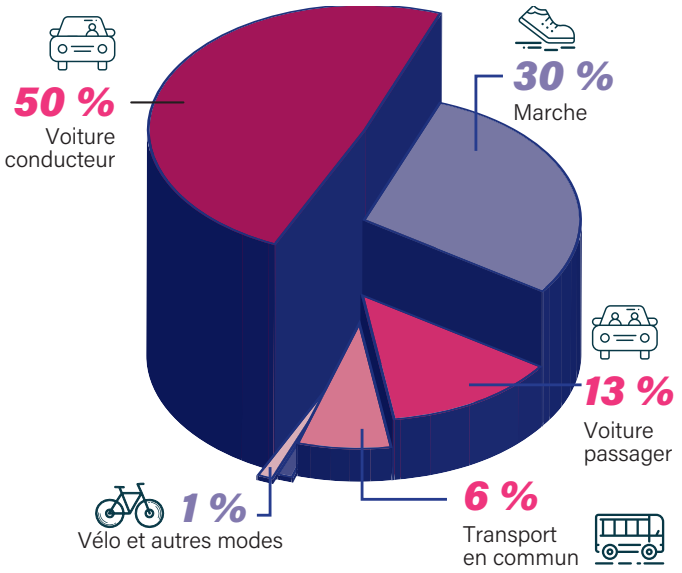
25% des déplacements sont motivés par les loisirs — activités culturelles et associatives, sport, visites à des proches, promenades, etc. Le travail constitue le deuxième motif de déplacement (22 %), juste devant les achats (18 %).

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.

	Accompagnement	Achats	Démarches Soins Autres motifs	Loisirs Visites	Scolarité Etudes	Travail
Arc Mosellan	20%	20%	7%	23%	11%	19%
Bouzonville 3 Frontières	19%	16%	7%	23%	13%	22%
Cattenom et environs	15%	16%	7%	27%	11%	25%
Pays Haut Val d'Alzette	20%	17%	4%	23%	12%	24%
Thionville Fensch Agglo-mération	15%	19%	6%	26%	12%	23%

Les modes de déplacements

Répartition modale



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

FOCUS TRANSFRONTALIER

80 % (**71 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du SCoTAT sont réalisés pour un motif travail et 7 % (**14 %**) pour des achats.

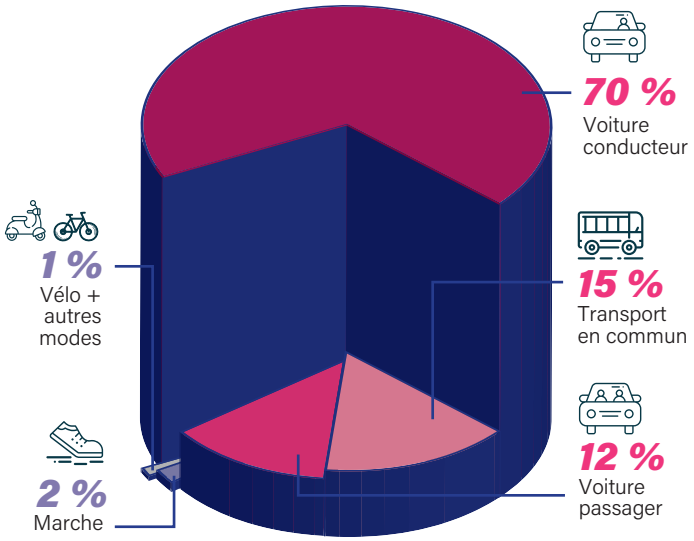
Deux déplacements sur trois effectués par les habitants du territoire le sont en voiture, que ce soit en tant que conducteur (50 %) ou passager (13 %). Les déplacements à pied représentent quant à eux 30 % des trajets.

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.

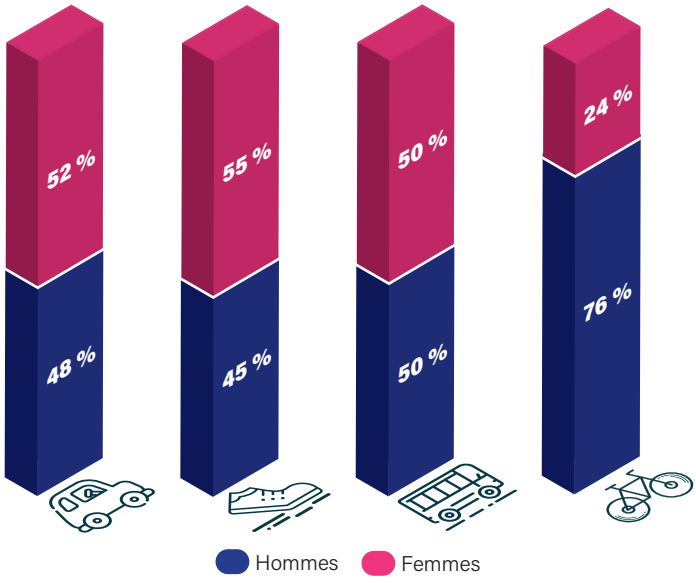
FOCUS TRANSFRONTALIER

83 % (**85 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du SCoTAT sont réalisés en voiture et 16 % (**14 %**) en transports en commun.

Parts modales kilométriques

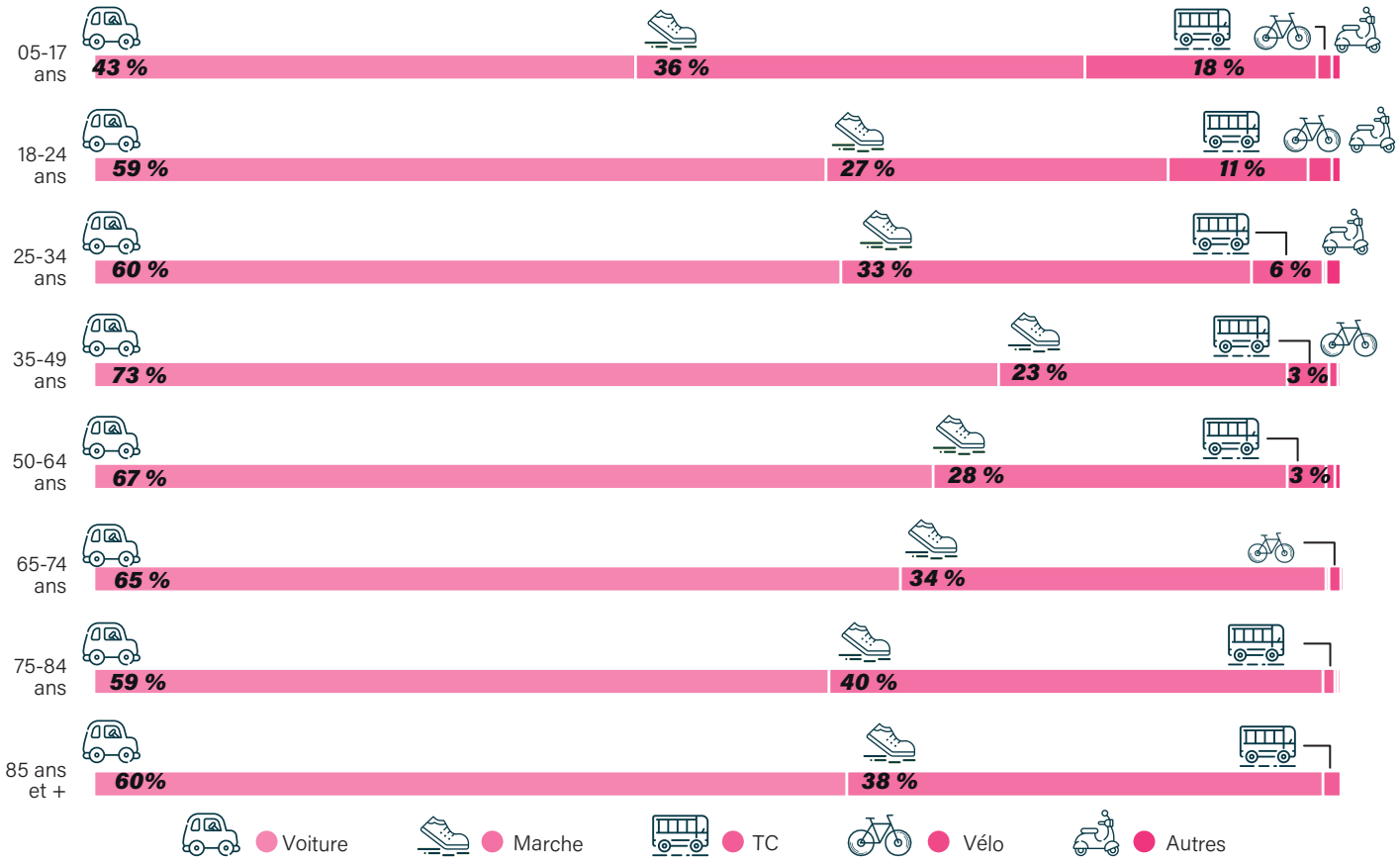


Répartition modale par genre



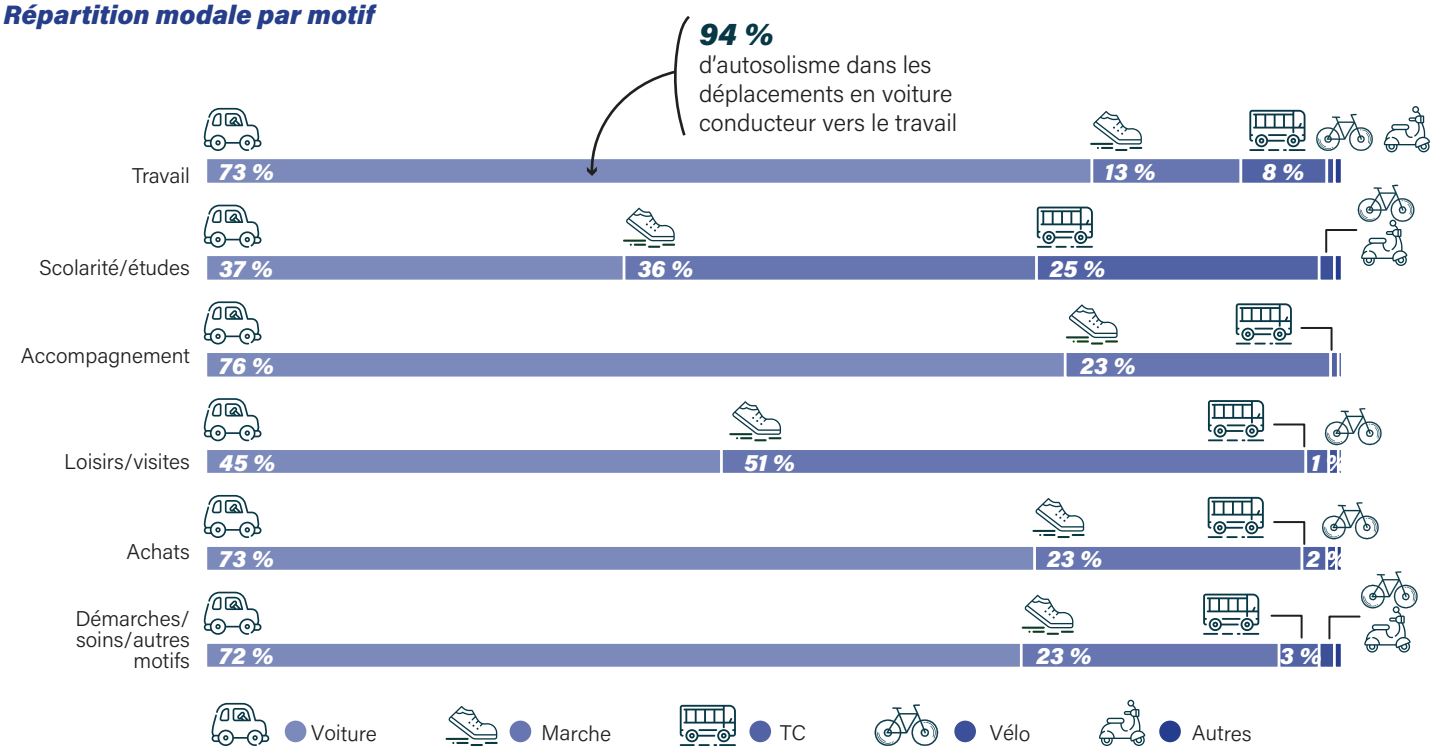
Les femmes réalisent davantage de déplacements à pied, tandis que les hommes sont surreprésentés pour ce qui est de l'utilisation du vélo.

Parts modales selon l'âge



Les transports collectifs sont davantage utilisés par les moins de 25 ans. Avec l'avancée en âge, ce mode de déplacement cède progressivement la place à la voiture. Au-delà de 50 ans, la part des conducteurs diminue au profit de celle des passagers.

Répartition modale par motif



L'usage de la voiture prédomine pour les déplacements liés au travail, aux démarches, aux achats et à l'accompagnement (incluant la dépose ou la reprise d'une personne à une activité ou à un autre mode de transport). Les transports collectifs sont quant à eux le mode le plus utilisé pour accéder au lieu d'études. Enfin, la moitié des déplacements liés aux loisirs et aux visites sont effectués à pied, mode qui occupe également une place significative pour les déplacements d'achats et d'accompagnement.

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

1,4 occupant par voiture (en moyenne)

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

30 % des passagers de voiture se rendent sur leur lieu de scolarité, et **27 %** à une activité de loisir

13 % des déplacements en transports en commun sont effectués en train

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

55 % des déplacements à pied sont réalisés par des femmes

43 % des déplacements à pied sont liés aux loisirs, **15 %** sont liés aux achats

COVOITURAGE

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

Note : La faible utilisation du vélo ne permet pas de présenter des résultats suffisamment fiables sur son utilisation

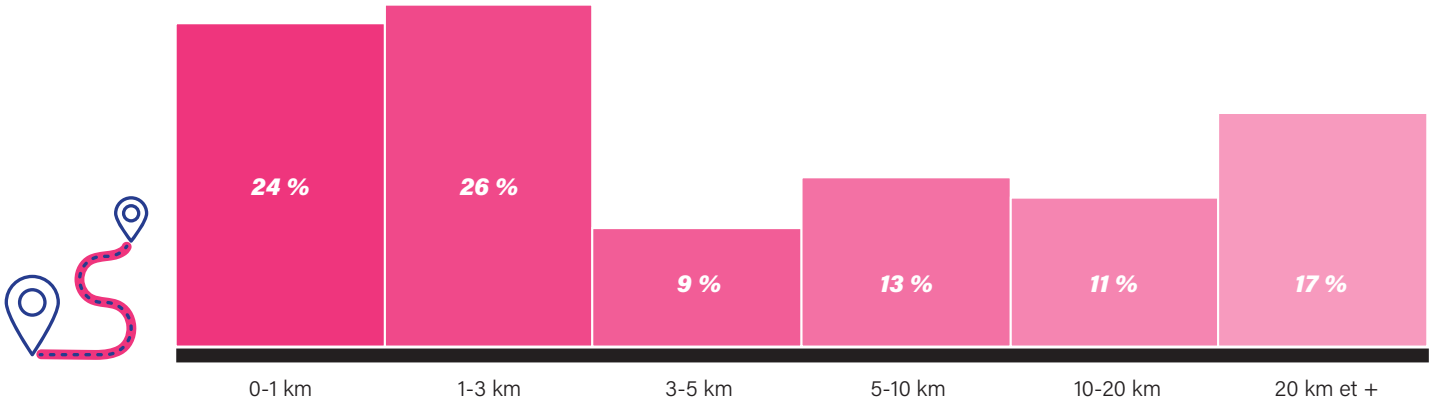
LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

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

	Autres modes	Marche	TC	Vélo	Voiture conducteur	Voiture passager
Arc Mosellan	0%	20%	6%	1%	58%	14%
Bouzonville 3 Frontières	0%	25%	8%	1%	54%	12%
Cattenom et Environs	0%	22%	7%	1%	54%	16%
Pays Haut Val d'Alzette	0%	26%	9%	0%	54%	10%
Thionville Fensch Agglomération	1%	35%	5%	1%	46%	12%

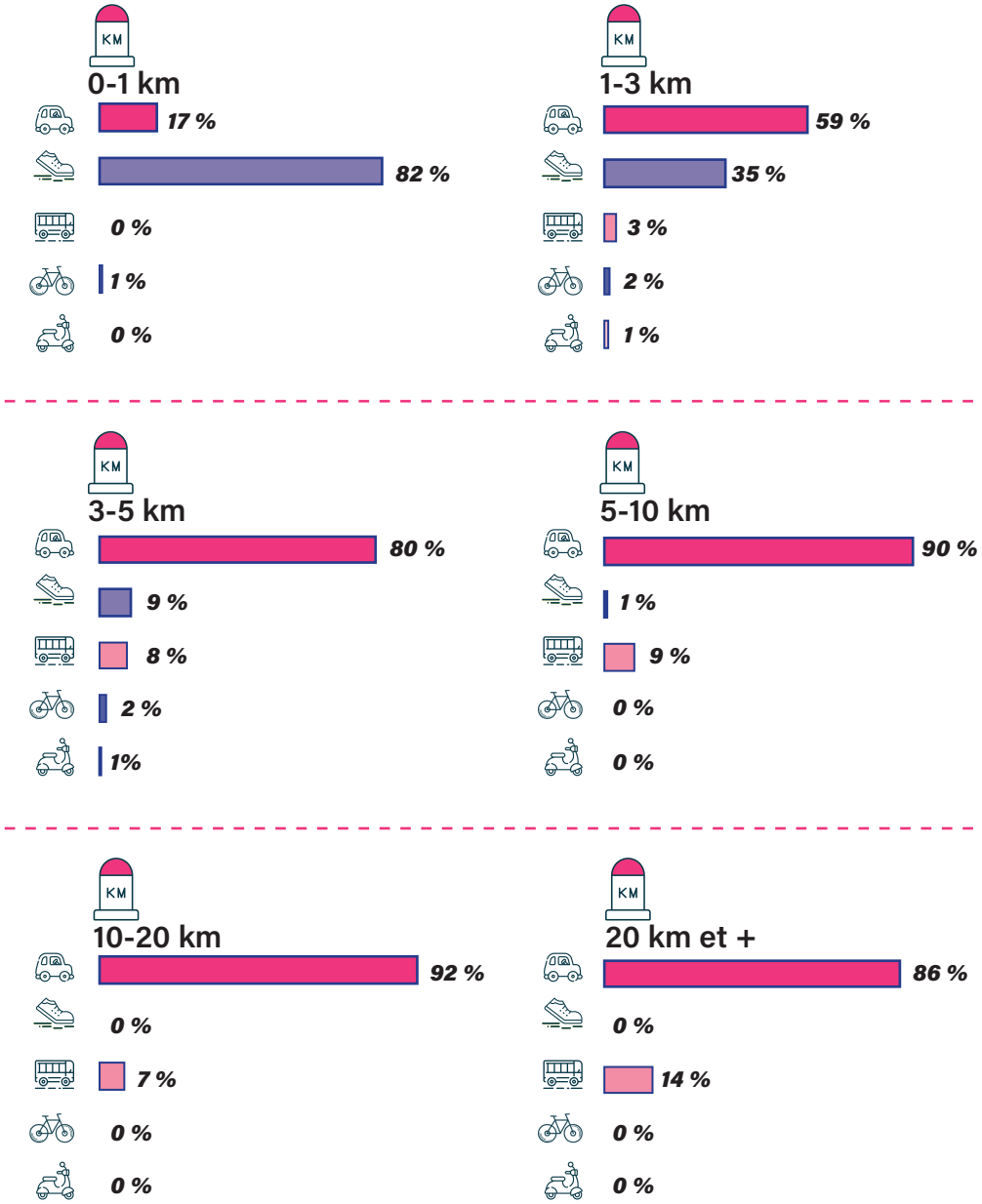
Distance et durée des déplacements

Répartition des déplacements par classe de distance



La moitié des déplacements quotidiens font moins de 3 km, tandis que les déplacements de plus de 20 km ne représentent que 17 % des trajets. Les mobilités de proximité constituent ainsi une part prépondérante des déplacements du territoire.

Parts modales selon les classes de distance



Les modes de transport utilisés varient significativement avec la distance, reflétant la pertinence de chaque option pour des trajets de longueurs différentes.

Pour les déplacements les plus courts, la marche s'impose largement, représentant plus de 80% des trajets inférieurs à un kilomètre et diminuant drastiquement au-delà de trois kilomètres.

La voiture, déjà présente sur les trajets de moins d'un kilomètre (17%), devient prédominante au-delà de trois kilomètres, assurant plus de 80% des déplacements.

C'est sur les distances intermédiaires (1 à 5 km) que les transports en commun urbains connaissent leur plus forte fréquentation. L'utilisation des transports interurbains (trains, cars) augmente ensuite, particulièrement pour les trajets supérieurs à 5 km, le train étant réservé aux distances excédant 20 km.

La part du vélo est maximale sur les distances de 1 à 5 km, mais reste modeste (inférieure à 2%). L'essor potentiel du vélo, y compris électrique, pourrait étendre son usage au-delà de ce rayon.

Il est crucial de comprendre que la seule distance ne suffit pas à expliquer les comportements de mobilité. La présence et la qualité des aménagements, ainsi que la perception de la sécurité, sont des facteurs déterminants à considérer conjointement.

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.

Les distances et durées moyennes des déplacements dépendent du mode de transport utilisé : elles vont de 13 minutes et 800 mètres pour la marche à 51 minutes et 25 kilomètres pour les transports en commun.

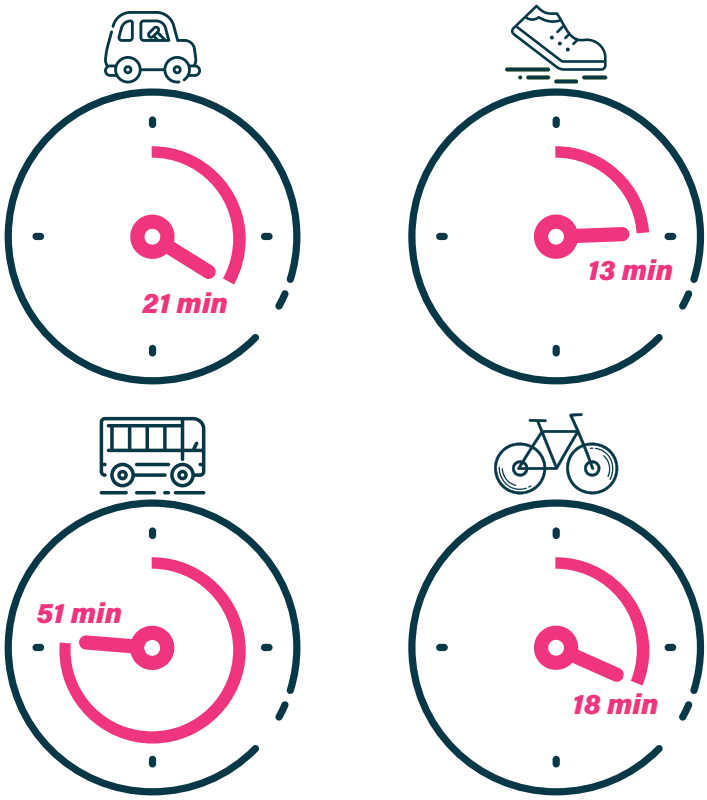
Focus déplacements cours (<1 km)

32% pour les loisirs, 18% pour de l'accompagnement et 17% pour un motif achats.

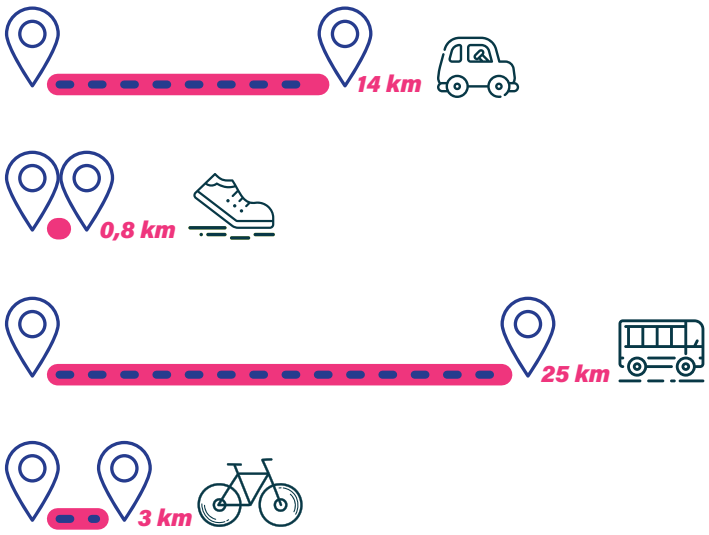
10 km | 21 min

Distance et temps moyen d'un déplacement par un résident du SCoTAT

*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 | 1h15
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, un individu passe 1 heure et 15 minutes par jour à se déplacer, couvrant une distance totale de 37 kilomètres (tous les individus interrogés confondus, y compris ceux qui ne se déplacent pas). Ces chiffres augmentent légèrement (42 kilomètres et 1 heure 23 minutes) si l'on ne considère que les personnes ayant effectué au moins un déplacement.

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

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

22 km | 32 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)

À l'exception des trajets domicile-travail, les distances parcourues dépassent rarement 10 kilomètres.

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

Un travailleur frontalier parcourt en moyenne 68 km par jour et passe 1h54 à se déplacer

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

Un travailleur frontalier met en moyenne 47 minutes et parcourt 32km pour se rendre sur son lieu de travail

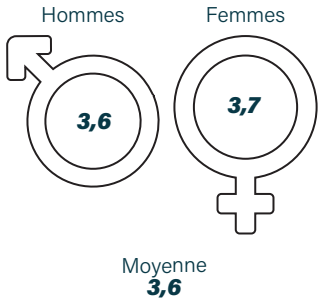
LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

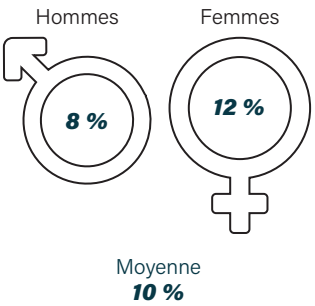
Les femmes ont une mobilité moyenne légèrement plus importante que celle des hommes.

10 % des personnes interrogées n'ont pas quitté leur domicile la veille de l'enquête. Par ailleurs, 10 % de la population est considérée comme hypermobile.

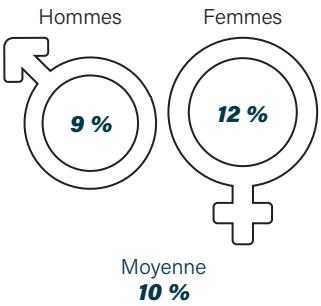
Mobilité moyenne selon le genre



Hypermobiles



Non mobiles



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

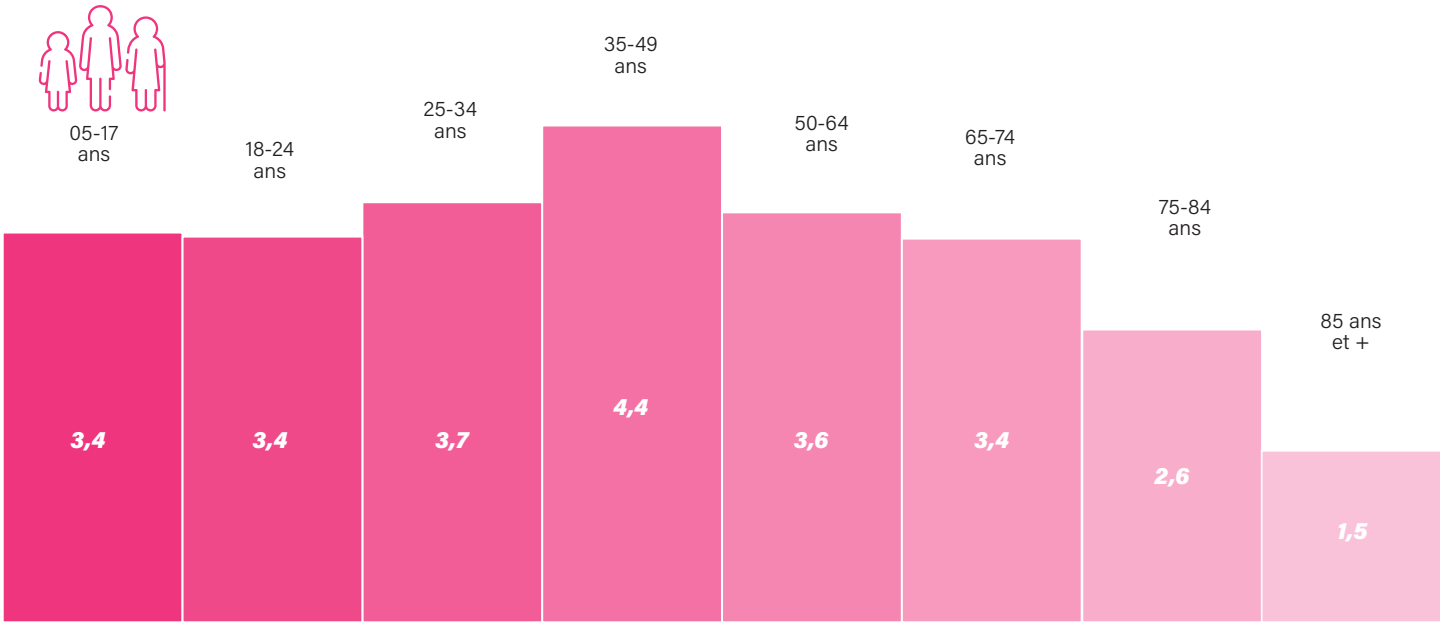
Une personne est considérée comme **immobile** si elle n'a effectué aucun déplacement la veille de l'enquête.

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.

Selon l'âge

Les 35-49 ans effectuent en moyenne 4,4 déplacements par jour, ce qui en fait le groupe d'âge le plus mobile. À l'inverse, les 65 ans et plus réalisent moins de déplacements quotidiens, avec des disparités marquées selon l'âge. En effet, la mobilité diminue significativement après 75 ans, où la moyenne descend à 2,6 déplacements par jour et par personne, puis chute encore à 1,5 déplacement après 85 ans.

Mobilité selon l'âge



Selon l'occupation

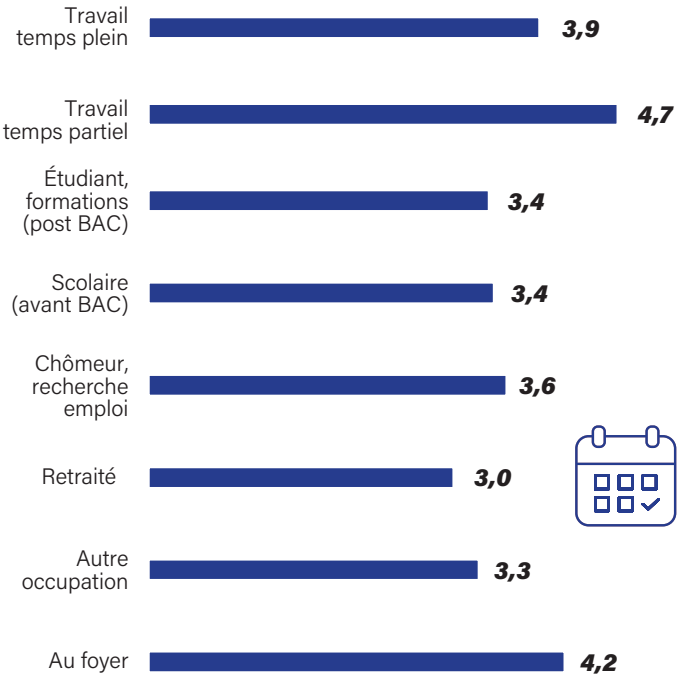
La mobilité quotidienne varie également selon l'occupation professionnelle et la catégorie socio-professionnelle. Les travailleurs à temps partiel, dont 82 % sont des femmes, effectuent en moyenne 4,7 déplacements par jour, un chiffre supérieur à celui des autres catégories. Cette forte mobilité s'explique par le cumul d'activités rémunérées et de tâches domestiques non rémunérées, telles que les courses, la garde d'enfants ou les démarches administratives.

Parmi les actifs, les cadres et professions intermédiaires se déplacent le plus, avec plus de 4,0 déplacements par jour. Les personnes au foyer réalisent en moyenne 4,2 déplacements quotidiens, soit plus que les actifs à temps plein, qui en effectuent 3,9. Enfin, les retraités, avec 3,0 déplacements par jour, sont les moins mobiles.

Effet du télétravail ?

Avec une mobilité quotidienne de 3,0, 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

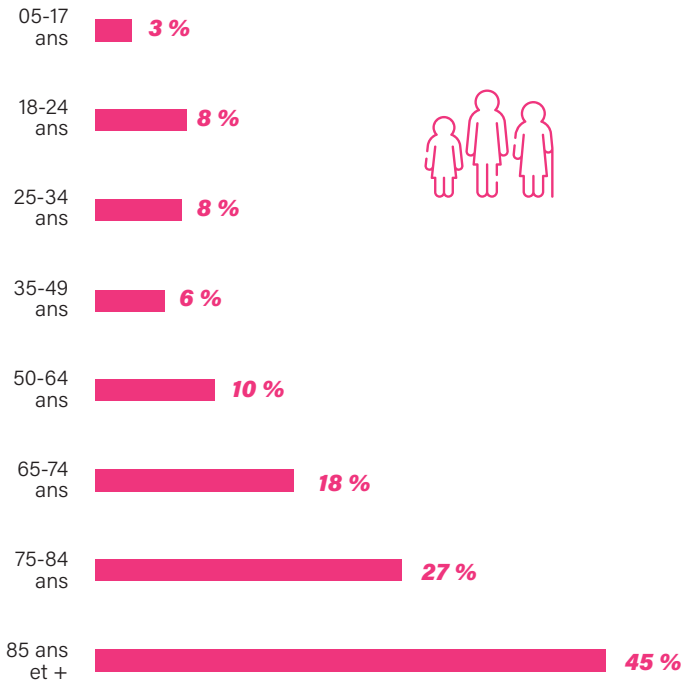


Focus sur les immobiles

L'âge joue un rôle clé dans l'absence de mobilité. En effet, le taux d'immobilité augmente fortement à partir de 65 ans, atteignant **45 % chez les 85 ans et plus.**

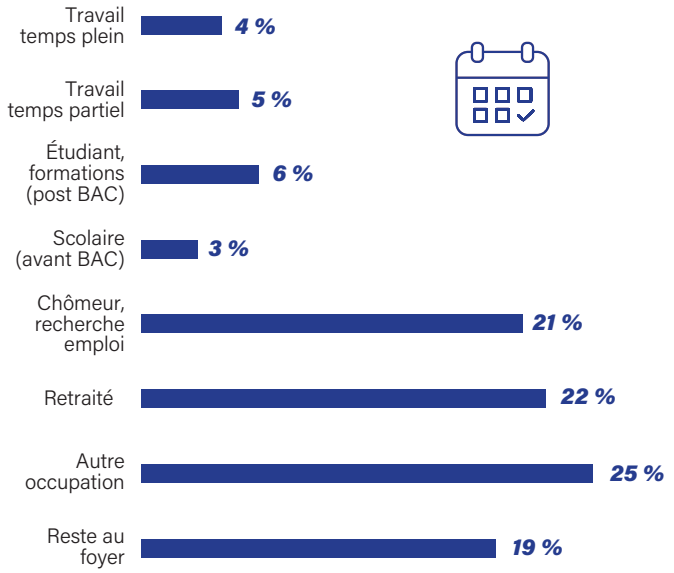
10 % (12 %) d'immobiles dans la population résidente du SCoT de l'agglomération thionvilloise

Proportion d'immobiles par âge



Ainsi, **22 %** (24 %) des retraités ne se déplacent pas, contre moins de 5 % parmi les actifs et les scolaires.

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.

L'enquête EMC² offre une photographie précieuse des pratiques de mobilité des résidents du SCoT de l'agglomération thionvilloise et met en lumière plusieurs enseignements structurants.

La domination de l'automobile constitue le fait majeur : 2 déplacements sur 3 sont réalisés en voiture, avec un taux d'autosolisme atteignant 94 % pour les trajets domicile-travail. Ce constat s'explique notamment par un équipement automobile élevé (1,4 voiture par ménage en moyenne) et une offre alternative encore insuffisamment compétitive.

La marche représente néanmoins 30 % des déplacements, soulignant l'importance des mobilités de proximité : **la moitié des trajets quotidiens font moins de 3 km,** ce qui constitue un levier réel pour le report modal vers des modes actifs.

Le fait transfrontalier marque profondément le territoire : 60 % des flux sortants sont orientés vers les pays frontaliers, dont une majorité vers le Luxembourg, principalement pour motif de travail et majoritairement en voiture, générant des budgets-temps et des distances journalières bien supérieurs à la moyenne.

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, le télétravail, encore marginal (3 % 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
  - 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 — Meurthe et Moselle — Syndicat mixte du SCoTAM — SCOT Agglomération Thionvilloise — Bassin de Pont-à-Mousson Communauté de Communes — SCoTNord54 Syndicat mixte