VOS DÉPLACEMENTS DE DEMAIN S'IMAGINENT AUJOURD'HUI

EMC² Enquête Mobilité Certifiée Cerema

NORD LORRAINE

Principaux résultats
Schéma de cohérence territoriale du Nord meurthe et mosellan (SCoT Nord 54)

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 pratiques de mobilité représente un enjeu territorial majeur pour le territoire Nord lorrain, car elle permet d'alimenter la construction de politiques de déplacements et d'aménagement, mais aussi de les évaluer.

Méthodologie de l'EMC²

Pour en savoir plus, une publication uniquement consacrée à la méthodologie de l'EMC² Nord Lorraine, ainsi qu'un glossaire sont disponibles via le QR code ci-contre :

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.

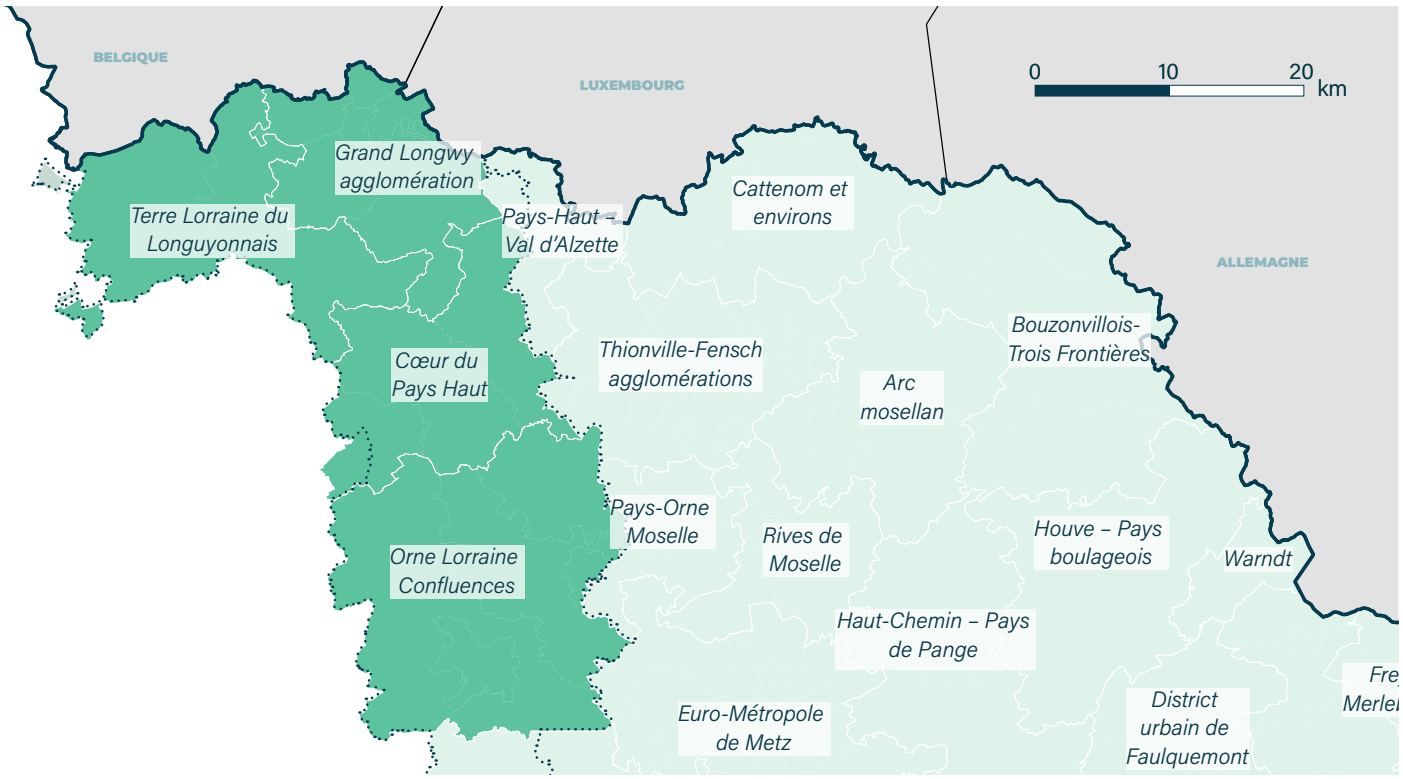
Portant sur le SCoT Nord 54, ce fascicule constitue une synthèse des résultats de l'EMC² à cette échelle. D'autres publications présentent les résultats aux différentes échelles territoriales composants ce périmètre (périmètre global, bassins de mobilité, autres SCoT, etc.)

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.

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

Le périmètre d'enquête

Le périmètre SCoT Nord 54 recouvre quatre EPCI : Grand Longwy (GL), Cœur du Pays Haut (CPH), Orne Lorraine Confluences (OLC), Terre Lorraine du Longuyonnais (T2L).



L'enquête porte sur les déplacements des résidents de ce périmètre du SCoT Nord 54.

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

3 050 personnes de 5 ans et plus enquêtées

2 490 ménages enquêtés

10 154 déplacements décrits

représentatifs de

144 400 résidents de 5 ans et plus sur le périmètre de l'EMC²

69 000 ménages

508 200 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

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

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

13 % (12%)
d'immobiles
C'est-à-dire de personnes ne s'étant **pas déplacées**

3,5 (3,6) déplacements par jour et par personne

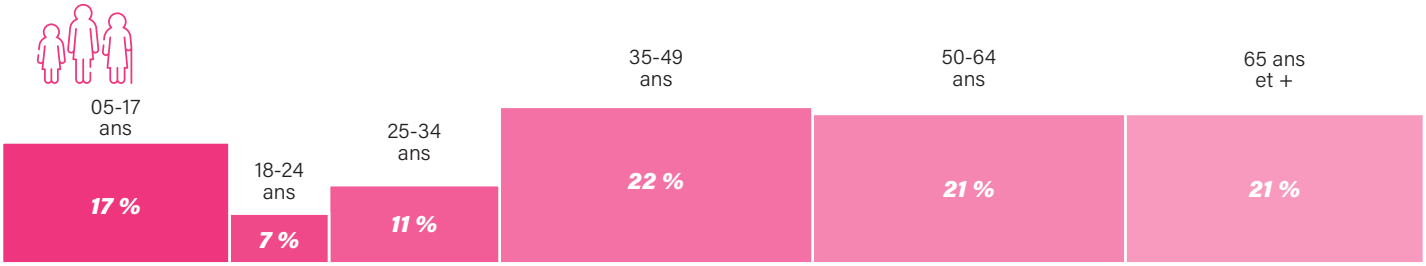
- 67 % en voiture
  25 % à pied
- 23 % déplacements pour les loisirs/visites
- 22 % pour le travail
- 19 % pour des achats

(XX) = *résultat pour le Nord lorrain*

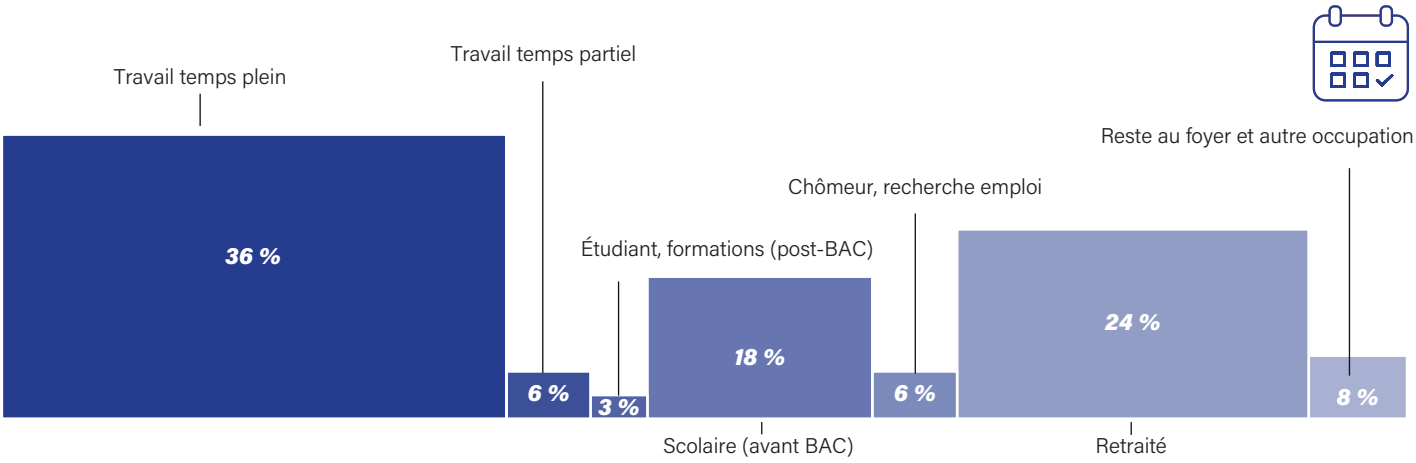
**Les indicateurs sont calculés sur la population enquêtée de plus de 5 ans, en incluant les immobiles. Retrouvez les définitions p.14*

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.*

Les actifs (travailleurs à temps plein et à temps partiel) représentent la catégorie majoritaire sur le territoire étudié (42 %).

Près d'un quart de la population est retraité.

Quid du télétravail ?

Parmi les actifs, **7 % déclarent télétravailler un ou plusieurs jours par semaine, tandis que 81 % ne pratiquent jamais le télétravail.**

En pratique, **au cours d'un jour moyen de semaine, seuls 2 % (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.

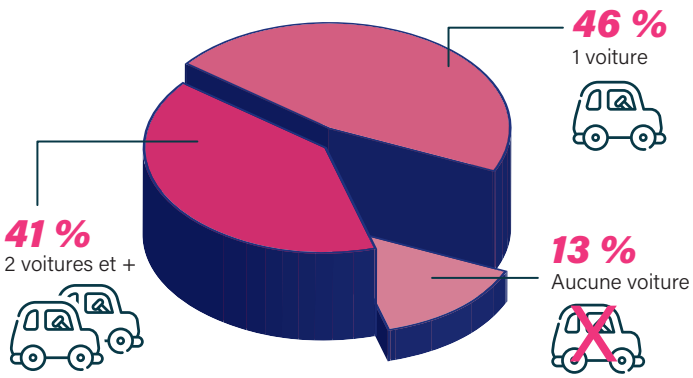
Le taux moyen d'équipement automobile s'établit à 1,4 véhicule par ménage sur T2L et CPH, contre 1,4 sur OLC et le Grand Longwy, révélant des disparités territoriales modérées.



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

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

Taux de motorisation des ménages



Près d'un ménage sur deux possède au moins une voiture, tandis que 13 % des ménages ne disposent d'aucun véhicule.

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

Les écarts entre territoires restent limités :

- 10 % des ménages de la T2L ne sont pas motorisés ;
- 12 % sur CPH et OLC ;
- 15 % sur le Grand Longwy.

Qu'en est-il du vélo ?

À l'inverse de l'automobile, l'équipement en vélo révèle des contrastes territoriaux plus marqués :

- 0,9 vélo par ménage sur le Grand Longwy
- 1,1 sur OLC et la T2L
- 1,2 sur CPH, qui affiche le niveau le plus élevé



- **1,0 (1,1)** vélo à disposition par ménage (en moyenne)

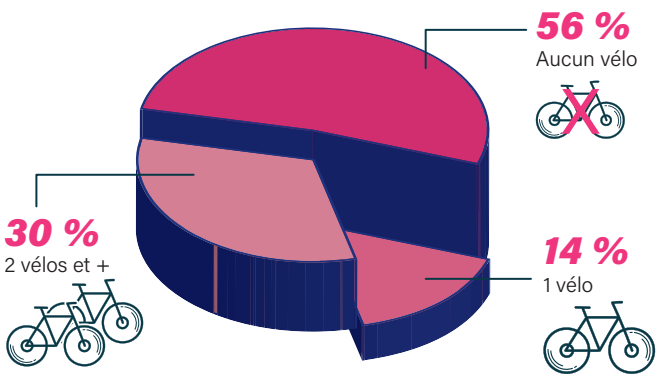
  dont **9 % (10 %)** de vélos à assistance électrique (VAE)
- **1,5** vélos à disposition chez les cadres*
- **1,0** ouvriers
- **0,9** employés
- **0,1** pour les chômeurs

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

Plus d'un ménage sur deux ne possède aucun vélo, une proportion variant de 51 % sur CPH et OLC à 56 % sur la T2L, et atteignant 62 % sur le Grand Longwy.

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

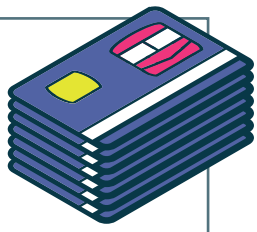


85 % (86 %) des personnes en âge de conduire (17 ans et plus)* possèdent* le permis de conduire

**hors les 3 % de personnes actuellement en leçon de conduite ou en conduite accompagnée*

51 % des 17-24 ans, contre 89 % chez les 25 ans et plus

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



13 % (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

- **35 %** des scolaires et étudiants ont un abonnement
- **9 %** des cadres*

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

Contrairement à la détention du permis de conduire, qui augmente mécaniquement avec l'âge, la possession d'un abonnement aux transports collectifs est plus répandue chez les jeunes, avant de diminuer nettement après 18 ans.

Dès 11 ans — âge correspondant généralement à l'entrée au collège — un enfant sur quatre dispose d'un abonnement à un réseau de transport en commun.

À l'échelle du territoire du SCoT, les écarts territoriaux restent limités, tant en matière de détention du permis que d'abonnement aux transports collectifs.

La part de résidents disposant d'un abonnement s'établit à :

- 11% sur la T2L,
- 12% sur CPH,
- 13% sur OLC,
- 14% sur le Grand Longwy, qui affiche le niveau le plus élevé.

S'agissant du permis de conduire, près de 90 % des résidents en âge de conduire en sont titulaires sur la T2L, contre 87 % sur CPH et OLC, et 83 % sur le Grand Longwy.

FOCUS TRANSFRONTALIER

9 % (13 %) des travailleurs frontaliers du SCoT Nord 54 disposent d'un abonnement TC.

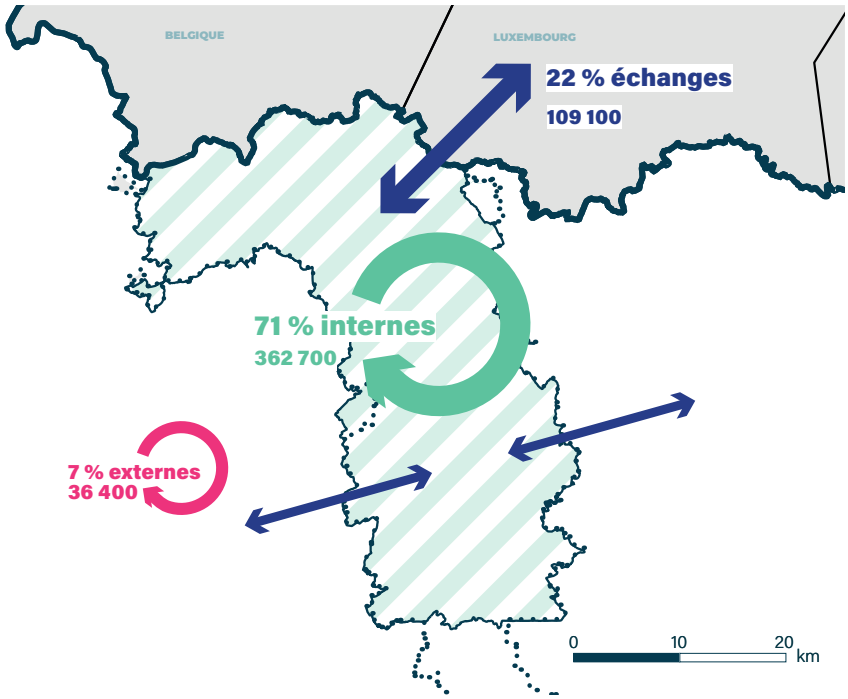
LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Des déplacements essentiellement internes

Plus de 70% des déplacements sont réalisés à l'intérieur du périmètre du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan, traduisant une forte dynamique interne.

Les flux d'échanges avec les territoires extérieurs représentent néanmoins 22 % des déplacements, ce qui souligne l'attractivité exercée par les territoires voisins.

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

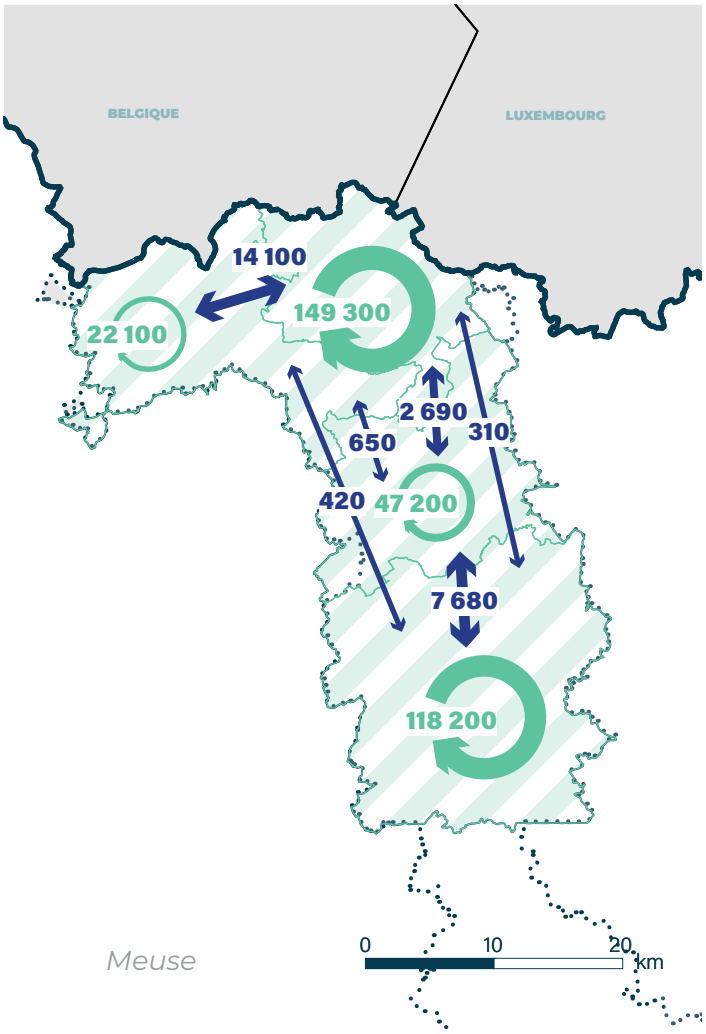
Les flux internes totalisent environ 362 700 déplacements quotidiens. Ils reflètent à la fois le poids démographique des territoires et leur capacité d'attraction (emplois, commerces, services, équipements).

À l'échelle intercommunale, les déplacements réalisés au sein de chaque EPCI demeurent très majoritaires, confirmant l'importance des mobilités de proximité dans l'organisation quotidienne du territoire.

Les échanges entre les quatre EPCI mettent en évidence :

- des flux particulièrement soutenus entre le Grand Longwy et la T2L (14 100 déplacements quotidiens) ;
- des relations plus modérées entre CPH et OLC (7 680 déplacements).

À l'inverse, les autres liaisons inter-EPCI apparaissent plus limitées, révélant une forme de cloisonnement entre les secteurs nord et sud du territoire.



Un territoire marqué par le fait transfrontalier

La moitié des déplacements sortants du périmètre s'orientent vers les pays frontaliers, confirmant le poids des dynamiques transfrontalières dans l'organisation des mobilités.

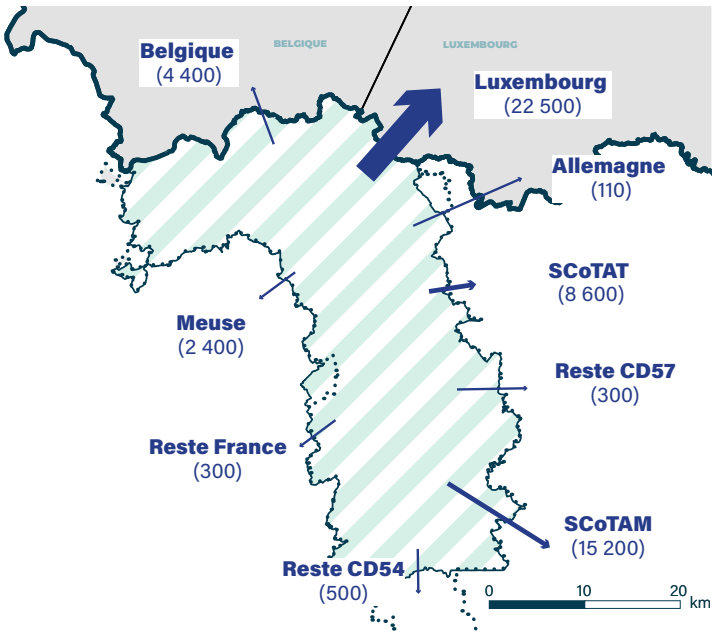
Le Luxembourg constitue la première destination, devant le reste de la Moselle, tandis que les échanges avec le reste de la Meurthe-et-Moselle demeurent marginaux.

Dans le détail, la répartition des flux sortants s'établit comme suit :

- 41 % vers le Luxembourg ;
- 28 % vers le SCoTAM (secteur de Metz) ;
- 16 % vers le SCoTAT (secteur de Thionville)
- 8 % vers la Belgique ;
- 4 % vers la Meuse.

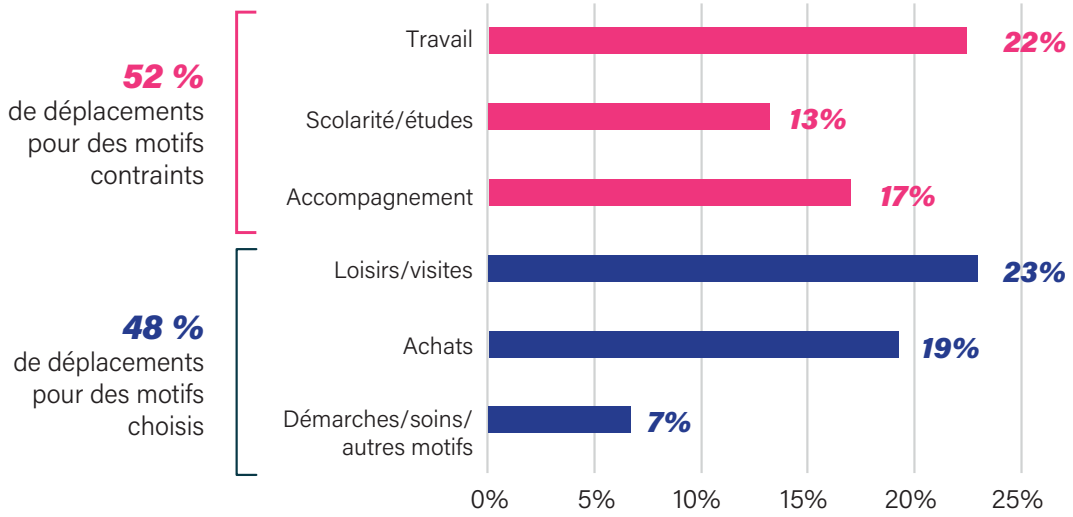
Cette structure met en évidence une forte polarisation des mobilités vers le nord et vers les principaux pôles d'emploi extérieurs, en particulier luxembourgeois.

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



Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif



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

Près de 25% des déplacements sont effectués pour des motifs de loisirs, incluant les activités culturelles et associatives, la pratique sportive, les visites à des proches ou encore les promenades.

Le travail constitue le deuxième motif de déplacement (22 %), juste devant les achats, qui représentent 19 % des déplacements quotidiens.

La structure des motifs apparaît globalement homogène entre les différents territoires du périmètre d'enquête.

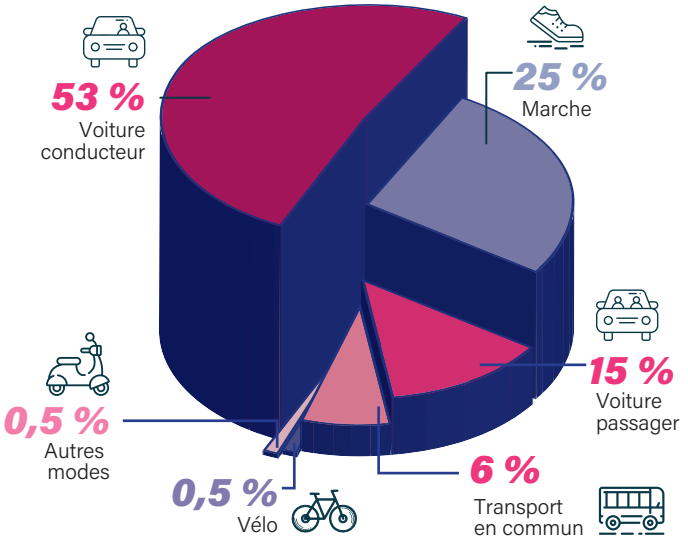
On observe toutefois quelques nuances : le motif professionnel est légèrement surreprésenté sur la T2L, tandis qu'il est plus en retrait sur CPH.

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
Coeur du Pays Haut	19%	18%	7%	25%	13%	18%
Grand Longwy	15%	19%	6%	23%	14%	23%
Orne Lorraine Confluences	17%	20%	7%	22%	12%	22%
Terre Lorraine du Longuyonnais	19%	17%	7%	21%	10%	26%

Les modes de déplacements

Répartition modale



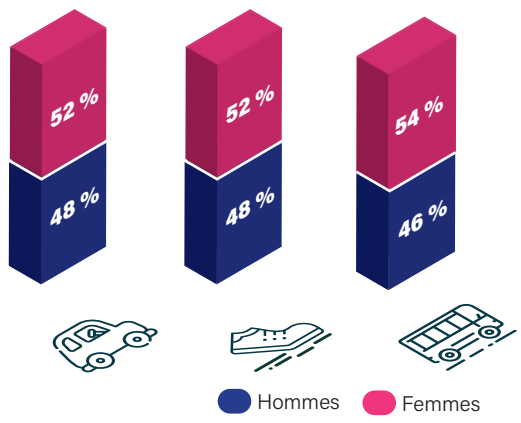
**Les autres modes correspondent essentiellement aux petits engins de déplacement électriques (trottinette, segway), aux 2-3 roues motorisées, trottinettes mécaniques, etc.*

FOCUS TRANSFRONTALIER

87 % (**85 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du SCoT Nord 54 sont réalisés en voiture et 12 % (**14 %**) en transports en commun.

La répartition des modes de déplacement est globalement similaire entre les hommes et les femmes, traduisant des pratiques de mobilité comparables à l'échelle du territoire.

Répartition modale par genre



FOCUS TRANSFRONTALIER

68% (**71 %**) des déplacements transfrontaliers des résidents du SCoT Nord 54 sont réalisés pour un motif travail et 13% (**14 %**) pour des achats.

Deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture par les habitants du territoire :

- 53 % en tant que conducteurs ;
- 15 % en tant que passagers.

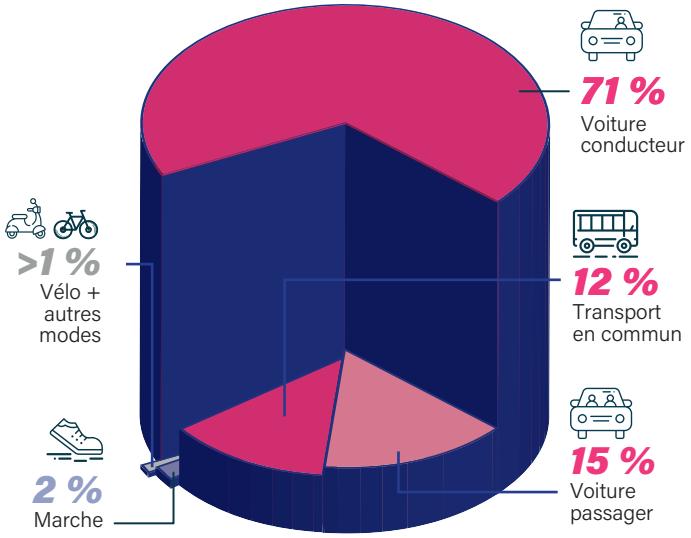
Le recours à l'automobile est encore plus marqué sur certains secteurs, où il dépasse 70 % des déplacements sur la T2L et sur CPH, traduisant une dépendance plus forte à la voiture.

À l'inverse, un quart des déplacements est effectué à pied (25 %) à l'échelle du territoire.

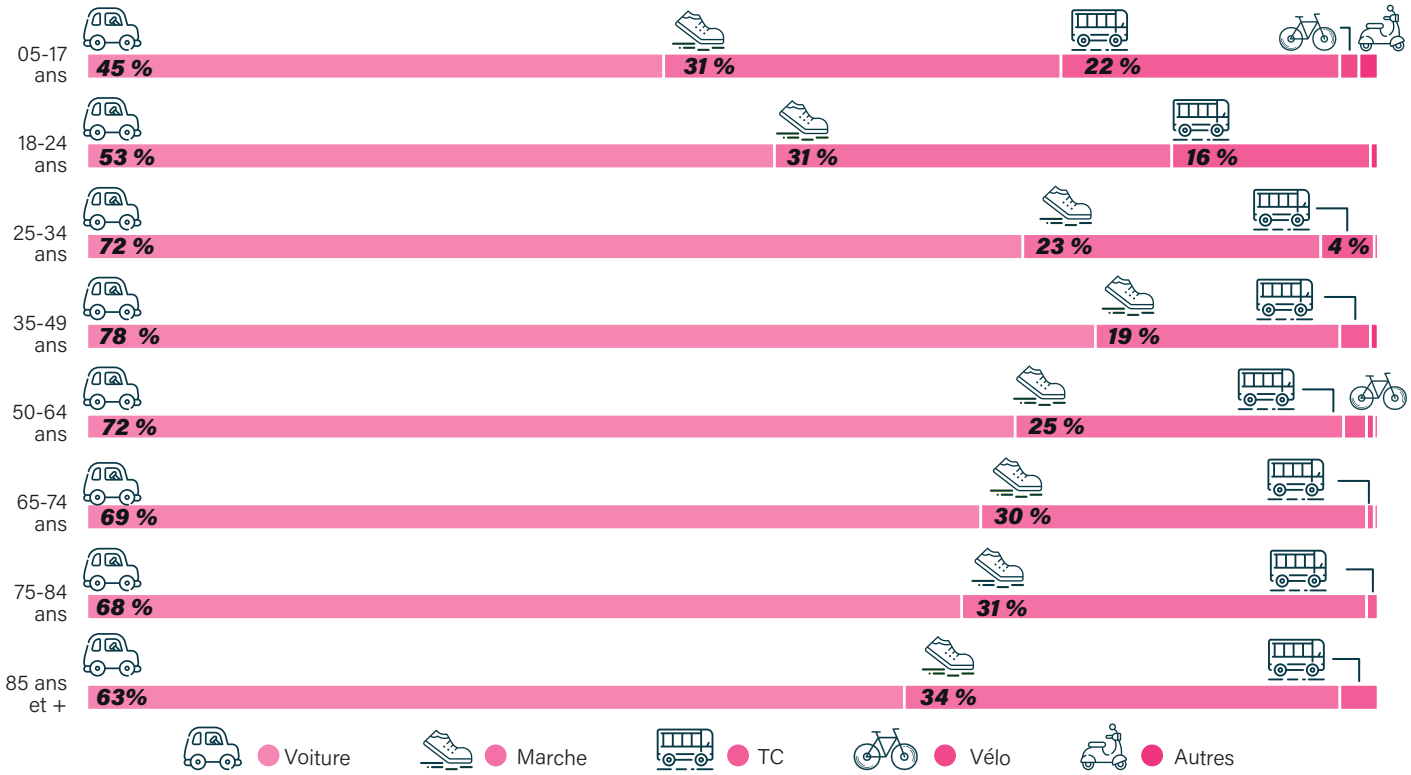
Cette part atteint 28 % sur le Grand Longwy, ce qui témoigne d'un tissu urbain plus favorable aux mobilités de proximité.

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

Parts modales kilométriques



Parts modales selon l'âge

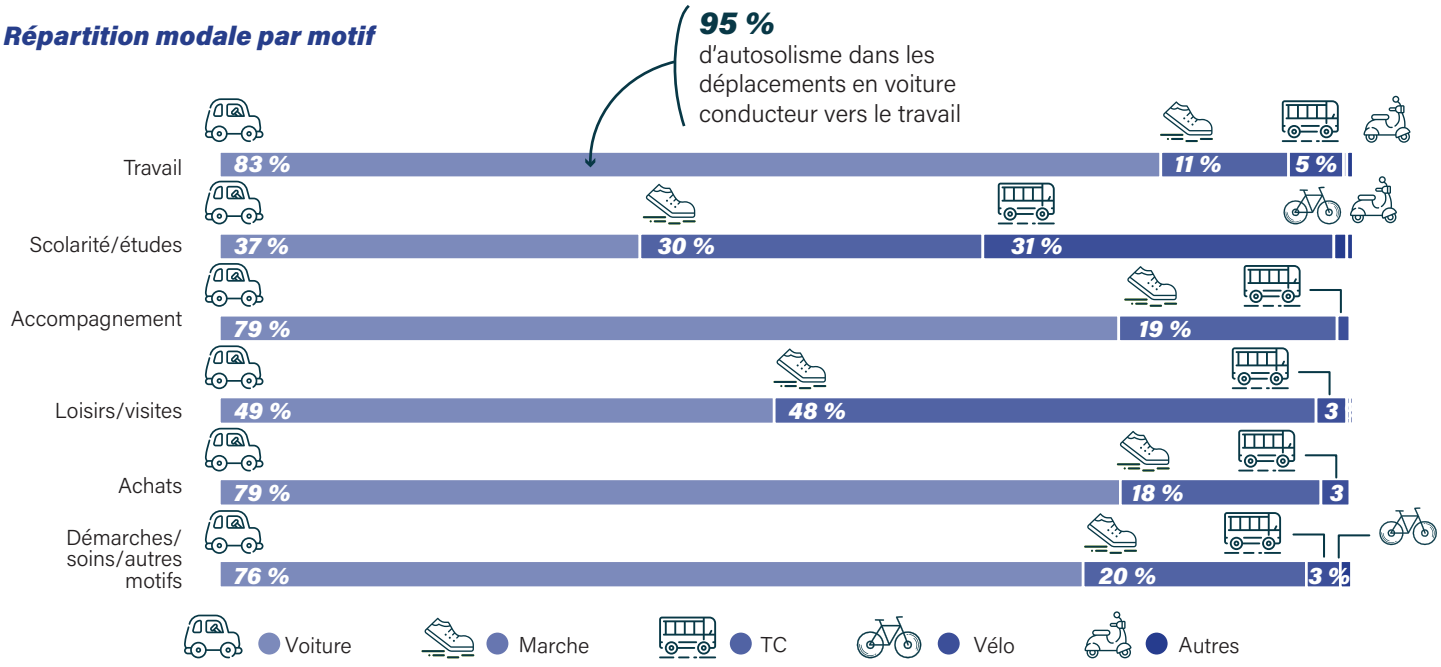


Les transports collectifs sont principalement utilisés par les moins de 25 ans, période de la vie où la motorisation individuelle et la détention du permis sont moins fréquentes.

Avec l'avancée en âge, l'usage des transports collectifs diminue progressivement, au profit de la voiture en tant que conducteur, qui devient le mode dominant aux âges actifs.

Après 50 ans, la part des déplacements réalisés comme conducteur recule, tandis que la part des déplacements en tant que passager augmente, traduisant une évolution des pratiques de mobilité avec l'âge.

Répartition modale par motif



En dehors des déplacements liés aux études et aux loisirs, la voiture domine largement, quel que soit le motif considéré.

Son usage est particulièrement prépondérant pour :

- les déplacements domicile–travail,
- les démarches administratives ou personnelles,
- les achats,
- l'accompagnement (dépose ou reprise d'une personne vers une activité ou un autre mode de transport).

Les transports collectifs enregistrent leur part la plus élevée pour les déplacements vers le lieu d'études, ce qui confirme leur rôle structurant pour les publics scolaires et étudiants.

La marche occupe une place centrale pour les déplacements de loisirs et de visites, dont la moitié sont réalisés à pied.

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, de l'école à l'université

8 % des déplacements en transports en commun sont effectués en train

61% des déplacements en transports en commun sont liés à des motifs scolaires

52 % des déplacements à pied sont réalisés par des femmes

43 % des déplacements à pied sont liés aux loisirs, **16 %** 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

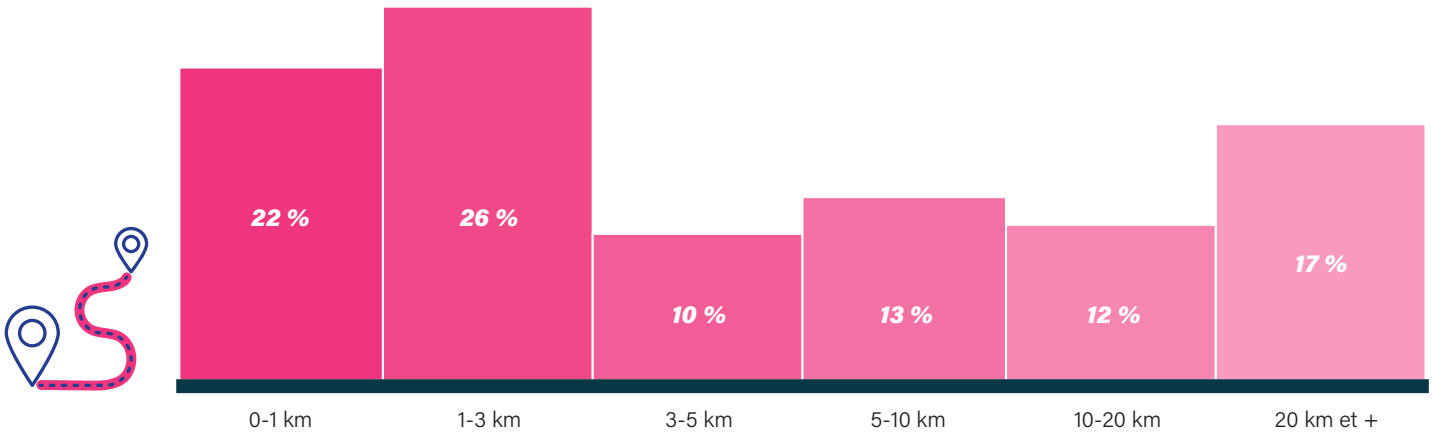
LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

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

	Autres modes	Marche	TC	Vélo	Voiture conducteur	Voiture passager
Cœur du Pays Haut	0%	23%	6%	0%	55%	15%
Grand Longwy	0%	28%	7%	0%	50%	15%
Orne Lorraine Confluences	1%	25%	6%	1%	53%	15%
Terre Lorraine du Longuyonnais	0%	22%	6%	1%	57%	14%

Distance et durée des déplacements

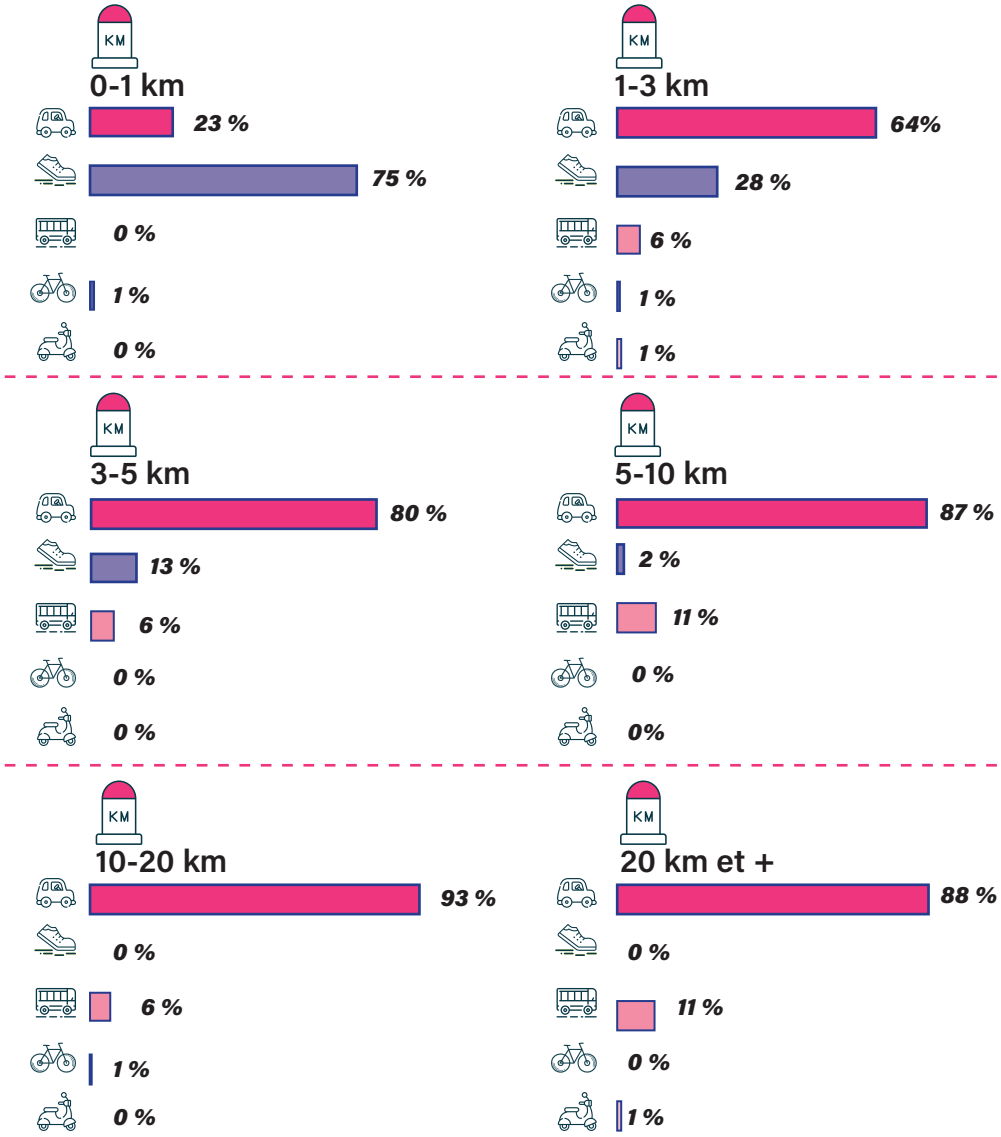
Répartition des déplacements par classe de distance



La moitié des déplacements font moins de 3 km. Près d'un quart font même moins d'un kilomètre. Parmi ces déplacements de faible portée, une forte proportion est mécanisée.

Seulement 17% des déplacements sont supérieurs à 20 km dans les déplacements de mobilité quotidienne.

Parts modales selon les classes de distance



Les parts modales évoluent fortement selon les classes de distance, en lien direct avec le domaine de pertinence de chaque mode de transport.

La marche domine très largement les déplacements les plus courts :

- 75 % des trajets de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied.
- En revanche, elle devient marginale au-delà de 5 km.

La voiture occupe déjà une place significative dès les très courtes distances :

- 23 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture (conducteur ou passager).
- Elle devient largement majoritaire au-delà, représentant plus de 85 % des déplacements à partir de 5 km.

Les transports collectifs (TC) enregistrent leur part la plus élevée pour les distances au-delà de 5 km. Le train est utilisé quasi exclusivement pour des trajets supérieurs à 20 km, confirmant son rôle structurant pour les déplacements longue distance.

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.

La distance et la durée moyennes des déplacements varient sensiblement selon le mode utilisé, reflétant leur domaine de pertinence :

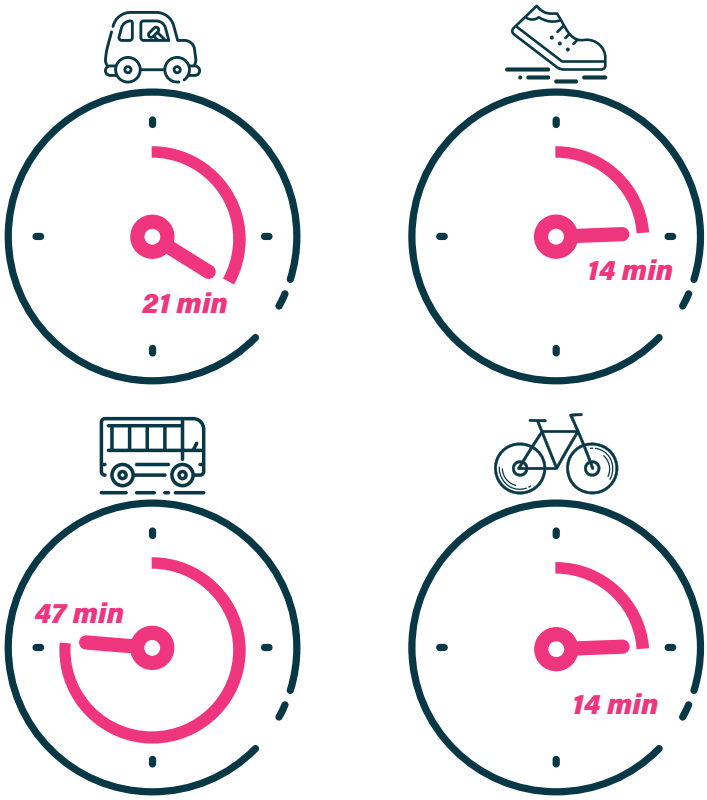
- Marche : 14 minutes en moyenne et 900 mètres parcourus
- Transports en commun : 47 minutes en moyenne et 20 kilomètres parcourus

Ces écarts illustrent le positionnement des modes. La marche est privilégiée pour les déplacements courts de proximité alors que les transports collectifs sont davantage mobilisés pour des distances plus longues, impliquant des temps de parcours plus élevés.

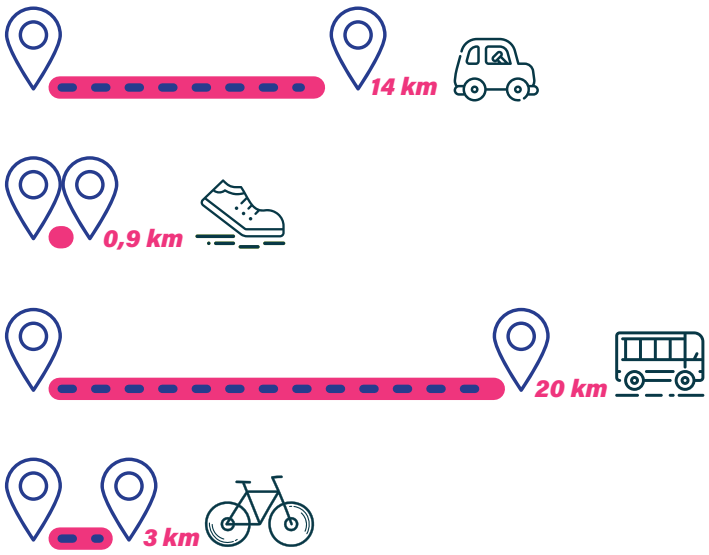
Focus déplacements cours (<1 km)
27% pour les loisirs, 21% pour de l'accompagnement et 19% pour un motif scolaire

11 km | 21 min
Distance et temps moyen d'un déplacement par un résident du SCoT Nord 54

*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*

39 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 habitant consacre 1h15 par jour à ses déplacements quotidiens et parcourt 39 km, en considérant l'ensemble des personnes enquêtées — y compris celles ne s'étant pas déplacées le jour de l'enquête.

Lorsque l'on restreint l'analyse aux seules personnes effectivement mobiles, ces indicateurs augmentent légèrement :

- 1h26 de déplacements par jour
- 45 km parcourus quotidiennement

Ces écarts traduisent logiquement l'effet des personnes non mobiles sur les moyennes globales, et confirment l'importance des mobilités quotidiennes dans l'organisation des rythmes de vie du territoire.

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 | 31 min
Représentent la distance et la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail (lieu habituel)

6 km | 18 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 qui réside sur le SCoT Nord 54 parcourt en moyenne 80 km par jour et passe 2h04 à se déplacer

FOCUS TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

Un travailleur frontalier met en moyenne 46 minutes et parcourt 33 km pour se rendre sur son lieu de travail

** Les distances et durées prises en compte correspondent aux trajets domicile-travail (ou études) qu'ils soient directs ou indirects.*

LA MOBILITÉ DES RÉSIDENTS

Selon le genre

13 % des personnes interrogées ne se sont pas déplacées hors de leur domicile la veille de l'enquête, parmi lesquelles une majorité de femmes.

À l'inverse, 10 % de la population se situe dans une situation d'hypermobilité, caractérisée par un volume de déplacements nettement supérieur à la moyenne.

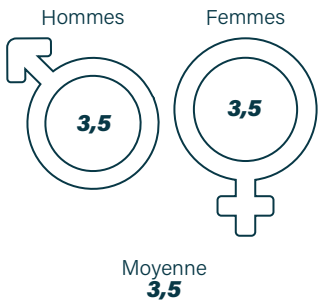
Ces deux situations illustrent la forte hétérogénéité des pratiques de mobilité au sein du territoire, entre immobilité ponctuelle et intensité élevée des déplacements.

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.

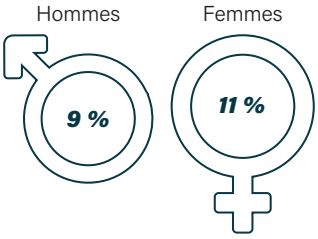
Une personne est considérée comme **hypermobile** si elle a effectué 7 déplacements ou plus la veille de l'enquête. Ce seuil correspond au double du nombre de déplacement moyen quotidien.

Mobilité moyenne selon le genre



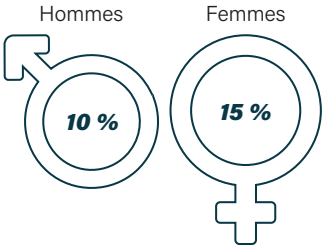
Moyenne
3,5

Hypermobiles



Moyenne
10 %

Non mobiles



Moyenne
13 %

Selon l'âge

Les 35–49 ans sont la tranche d'âge la plus mobile, avec 4,2 déplacements par jour en moyenne. Cette forte mobilité s'explique notamment par le cumul des contraintes professionnelles, familiales et domestiques.

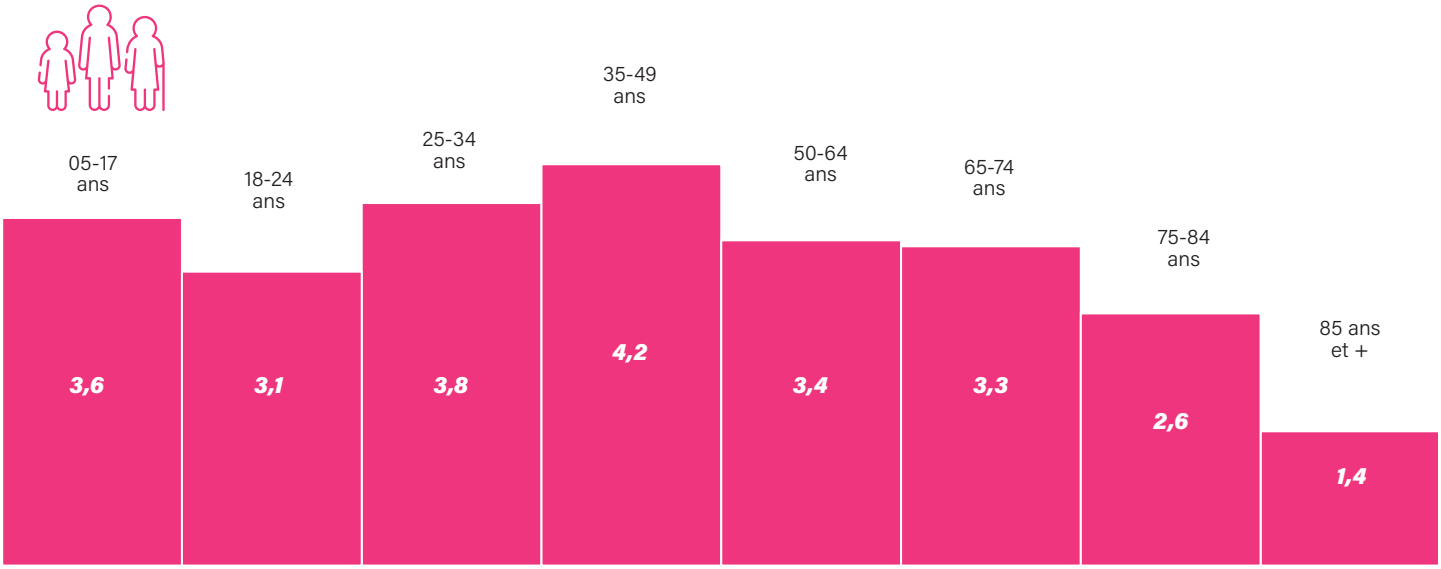
À l'inverse, les 75 ans et plus effectuent le moins de déplacements quotidiens.

Des disparités importantes existent toutefois au sein de cette classe d'âge :

- la mobilité diminue progressivement avec l'avancée en âge ;
- au-delà de 85 ans, elle chute à 1,4 déplacement par jour et par personne.

Ces résultats confirment le rôle central du cycle de vie dans l'intensité des pratiques de mobilité.

Mobilité selon l'âge



Selon l'occupation

La mobilité quotidienne varie également selon d'autres déterminants, notamment l'occupation principale et la catégorie socio-professionnelle.

Ainsi, les travailleurs à temps partiel réalisent, en moyenne, davantage de déplacements au cours d'une journée type que les autres catégories de population.

Cette situation peut s'expliquer par une organisation du temps plus morcelée et par la combinaison de plusieurs motifs de déplacements (travail, achats, accompagnement, démarches), générant un nombre plus important de trajets quotidiens.

Il convient de souligner que 86 % des travailleurs à temps partiel sont des femmes. Celles-ci cumulent fréquemment leur emploi avec une part importante d'autres activités (achats, accompagnement et garde d'enfants, aide à des proches dépendants, démarches administratives, etc.), ce qui contribue à expliquer leur forte mobilité quotidienne (4,1 déplacements par jour en moyenne).

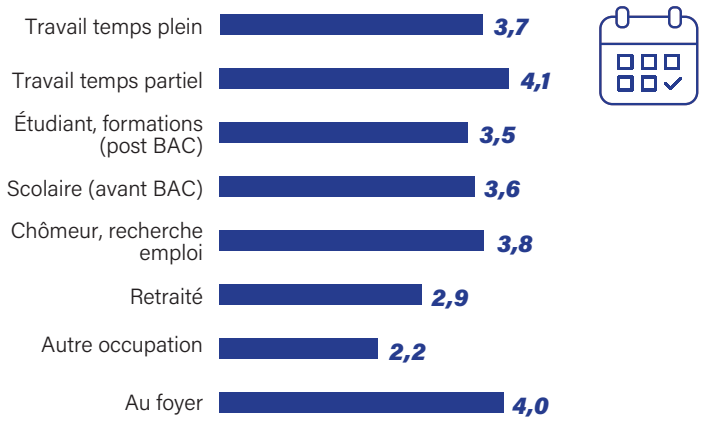
Parmi les actifs, les cadres et professions intermédiaires sont ceux qui se déplacent le plus, avec plus de 3,8 déplacements quotidiens en moyenne.

Fait notable, certaines catégories hors emploi présentent une mobilité comparable, voire supérieure, à celle des actifs à temps plein :

- Personnes au foyer : 4,0 déplacements/jour
- Demandeurs d'emploi : 3,8 déplacements/jour
- Actifs à temps plein : 3,7 déplacements/jour

** La catégorie « autre occupation » correspond principalement aux personnes pour lesquelles ne pas avoir d'activité n'est pas un choix, notamment en raison d'un handicap.*

Mobilité selon l'occupation principale



À l'inverse, les retraités enregistrent le niveau de mobilité le plus faible parmi ces groupes, avec 2,9 déplacements quotidiens en moyenne.

Effet du télétravail ?

Avec une mobilité quotidienne de 2,5, les actifs effectivement en télétravail à leur domicile se déplacent moins que la moyenne des actifs à temps plein (3,7)

Focus sur les immobiles

L'âge constitue un facteur déterminant pour expliquer l'absence de mobilité.

- 27 % de l'ensemble des personnes âgées de 65 ans et plus ne se sont pas déplacées la veille de l'enquête. Cette proportion dépasse **50 % parmi les 85 ans et plus,** traduisant une forte réduction des déplacements aux âges les plus avancés.

L'occupation joue également un rôle majeur :

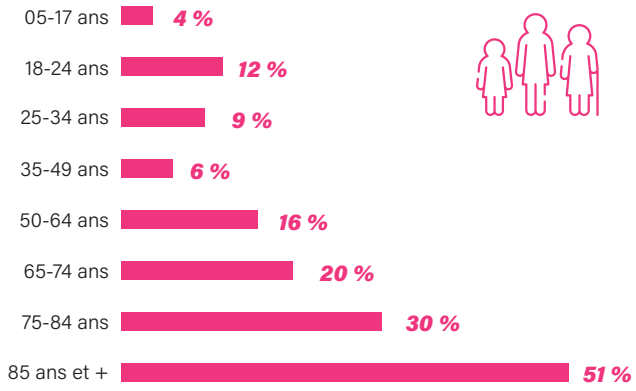
- 26 % des retraités sont immobiles un jour donné ;
- À l'inverse, moins de 5 % des actifs à temps plein et des scolaires ne se déplacent pas.

Ces écarts soulignent le poids des contraintes d'activité (emploi, études) dans la structuration des mobilités quotidiennes, tandis que la sortie de la vie active s'accompagne d'une diminution significative des déplacements.

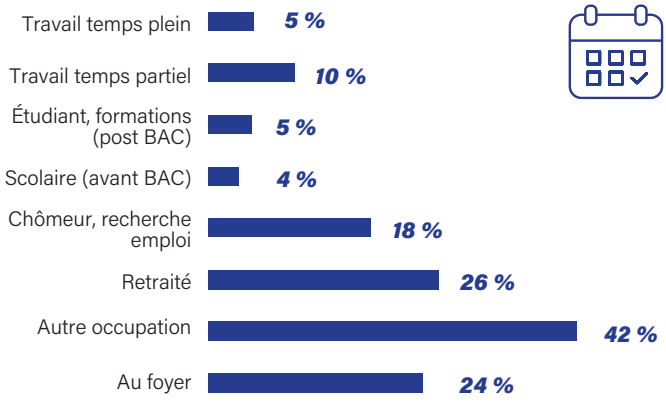
13 % (12%) d'immobiles dans la population résidente du SCoT Nord 54.

Ainsi, **26 % (24 %)** des retraités ne se déplacent pas, contre moins de 5 % parmi les actifs et les scolaires du SCoT.

Proportion d'immobiles par âge



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, les indicateurs étant construits à partir d'un échantillon réduit.

L'enquête dresse le portrait d'un territoire **profondément dépendant de l'automobile :** deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture, avec un autosolisme quasi systématique (95 % pour les trajets domicile-travail), y compris sur de très courtes distances. Les alternatives peinent à s'imposer : le vélo est quasi absent, les transports collectifs ne représentent que 6 à 7 % des déplacements et restent l'apanage des publics captifs. Seule la marche tire son épingle du jeu, couvrant un quart des déplacements.

Le fait frontalier constitue un trait distinctif majeur : les flux vers le Luxembourg, massifs et quasi exclusivement liés au travail, sont réalisés à 87 % en voiture, représentant un gisement considérable pour le report modal.

Des inégalités existent entre un Grand Longwy au tissu urbain plus favorable aux mobilités de proximité et des secteurs ruraux très contraints, mais aussi entre catégories sociales, les ménages modestes étant souvent les plus captifs d'une voiture coûteuse. Des leviers existent pourtant : **la moitié des déplacements font moins de 3 km,** le covoiturage reste très sous-développé malgré des conditions favorables, et le télétravail réduit sensiblement la mobilité des actifs qui y recourent.
Pour engager une transition, le territoire devra conjuguer développement d'une offre multimodale alternative à la voiture individuelle et politiques urbaines favorisant la mixité fonctionnelle. L'EMC² fournit ainsi la base indispensable à des politiques de mobilité ambitieuses et ancrées dans les réalités des habitants du Nord lorrain.

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 Sarre-Moselle
- 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