



PRÉCARITÉ MOBILITÉ EN LORRAINE NORD : CONSTATS ET LEVIERS D'ACTION

2026

ZOOM SUR...

En 2022, la précarité mobilité touchait 13,3 millions de personnes en France. En 2024, elle atteint **15 millions^[1] de français** en situation de précarité mobilité (19,5% de la population âgée de plus de 18 ans) à cause de leur situation socio-économique, soit une hausse significative de 1,7 millions en 2 ans. Avec des prix de carburants qui ne cessent d'augmenter et une dépendance de plus en plus forte à la voiture individuelle, le phénomène est devenu un sujet de préoccupation croissant.

Ce phénomène est d'autant plus marqué sur la Lorraine Nord, où la place de la voiture individuelle est largement dominante comparativement à d'autres espaces métropolitains. En effet, on estime en moyenne que 88 % de la population est équipée d'au moins une voiture (contre 82% pour la région)^[2].

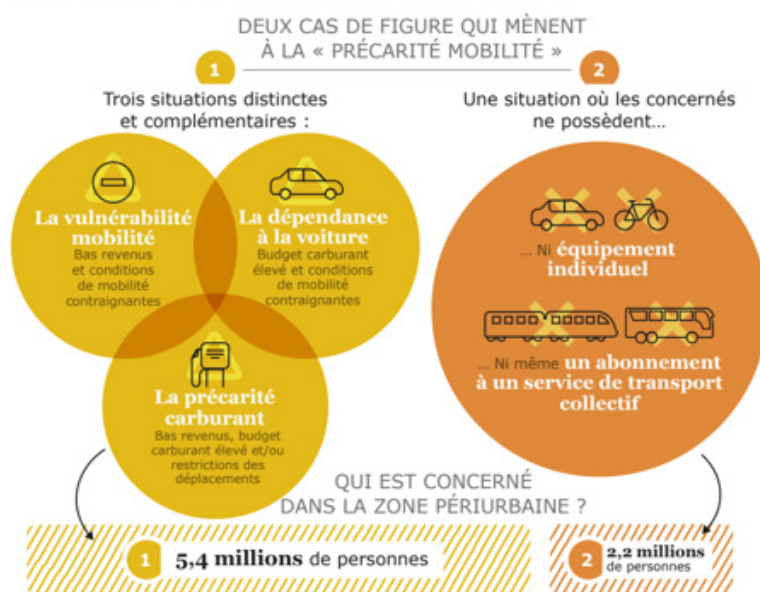
• PRÉCARITÉ MOBILITÉ : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Les différentes études^[3] s'accordent sur les critères permettant de dire qu'une personne est en précarité mobilité :

- L'offre de mobilité à côté de son logement est réduite ou inexistante (en particulier pour les personnes handicapées, âgées ou malades) ;
- L'offre de mobilité est de mauvaise qualité et ne garantit pas la sécurité des utilisateurs ;
- Les revenus du foyer sont faibles ;
- Les dépenses pour la mobilité du foyer sont élevées par rapport au revenu disponible des ménages ;
- Les voitures utilisées par ces foyers ont une faible efficacité énergétique ;

Ainsi on peut définir la précarité mobilité comme **une combinaison de plusieurs vulnérabilités et facteurs qui conduit les personnes concernées à devoir limiter leurs déplacements ou renoncer à se déplacer.**

Comprendre la « précarité mobilité »



▲ Schéma qui résume la précarité mobilité

Source : Fondation pour la Nature et l'Homme : « Précarité -mobilité : quelle est la situation dans les zones périurbaines ? », mai 2023

1 Wimoov, Baromètre des mobilités du quotidien, septembre 2024

2 Donnée RP Insee 2022 sur le périmètre de l'Observatoire de Lorraine Nord de l'AGAPE

3 Y. Saheb. 2019. European Energy Poverty Index (EEPI)

• QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE CETTE PRÉCARITÉ SUR LES MÉNAGES ?

Être en situation de précarité mobilité oblige les personnes à restreindre leurs déplacements, voire à y renoncer complètement. Cela engendre automatiquement d'autres difficultés : renoncer à un rendez-vous médical au détriment de sa santé, à un entretien d'embauche pour trouver du travail, etc. La précarité ne touche pas tous les publics de la même manière : on distingue des impacts sociaux, économiques et psychologiques (isolement, freins à l'emploi, à l'éducation, à la santé...). Les problématiques propres à différents publics sont exprimées ci-dessous :



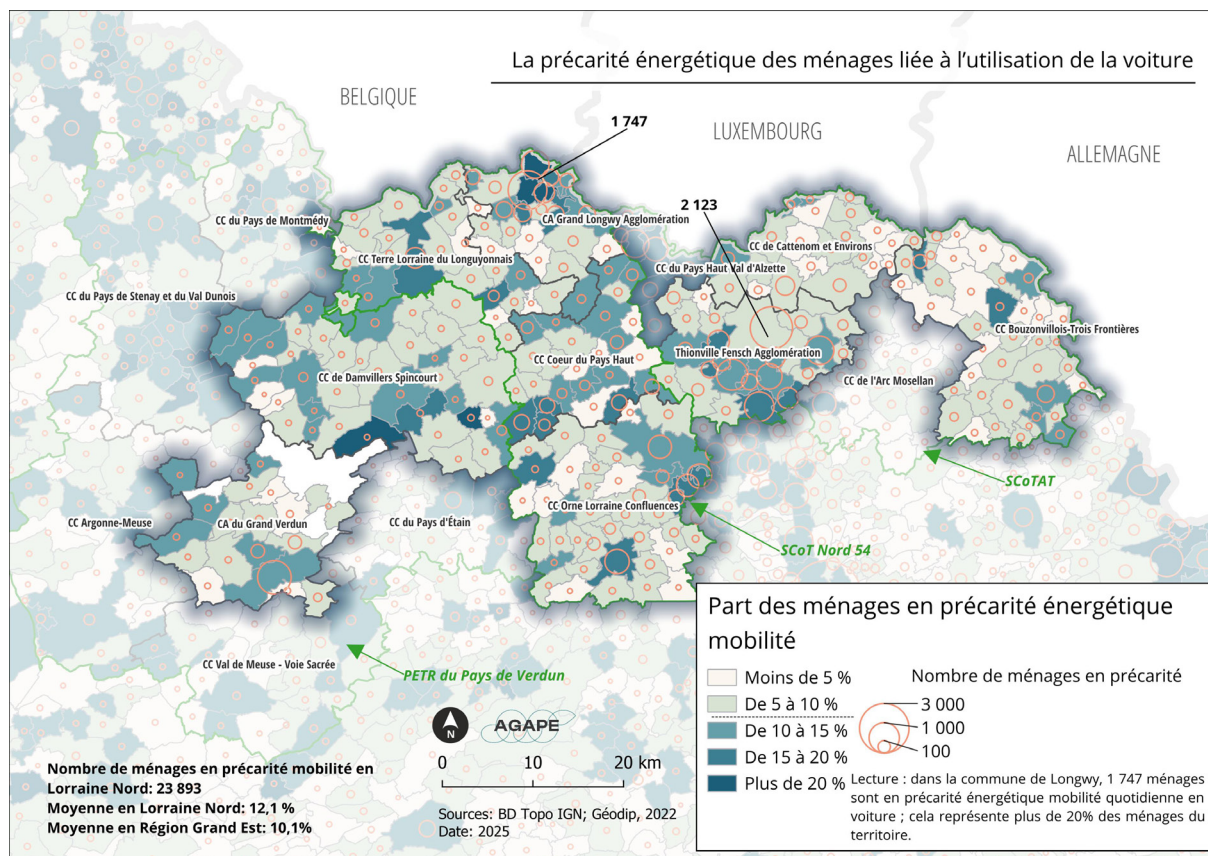
• QUELS SONT LES ÎLOTS DE PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE LIÉE À LA MOBILITÉ DANS LE NORD LORRAIN ?

L'Observatoire National de la Précarité Énergétique (ONPE) a créé un outil de référence pour lutter contre la précarité énergétique au sein des territoires : GEODIP. Cet outil cartographique permet de mesurer la part de ménages concernés par la double précarité (logement et mobilité)^[4]. La carte ci-après représente la précarité énergétique mobilité en Lorraine Nord. On estime en moyenne que **12,1%** de la population en Lorraine Nord est en situation de précarité mobilité, soit près de **24 000 ménages**.

4 Pour plus d'informations sur les données et la méthode : https://geodip.onpe.org/pdf/france/guide_methodologique.pdf

Précautions à prendre dans la méthodologie Géodip :

L'indicateur utilisé ("part des ménages en précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture par niveau de vie") repose sur une estimation statistique des dépenses de carburant et du revenu des ménages. Il ne prend en compte que les 30 % de ménages les plus modestes (déciles 1 à 3) et uniquement les dépenses liées à l'usage de la voiture, sans intégrer les autres modes de transport ni les situations de renoncement à la mobilité. Le taux de précarité mobilité calculé est global, il intègre également les ménages sans voiture. Les territoires en dessous de 100 ménages sont également à prendre avec précaution. Les résultats doivent donc être interprétés comme des indications de tendance et de comparaison entre territoires, plutôt que comme une mesure complète de toutes les formes de vulnérabilité liées aux déplacements.



Un ménage est considéré en précarité énergétique mobilité lorsque son taux d'effort énergétique (TEE), c'est-à-dire **la part du revenu disponible qu'il consacre aux dépenses de carburant**, est **supérieur à 4,5%** pour les trois premiers déciles de revenus.

La Lorraine Nord présente **un niveau de précarité mobilité supérieur à la moyenne régionale** (12% contre 10%). Le phénomène est à la fois diffus - aucune partie du territoire n'est totalement épargnée - et fortement concentré dans quelques secteurs où peuvent se cumuler une forte dépendance à la voiture, des distances à parcourir importante et des fragilités socio-économiques.

Sans grande surprise, deux grands profils de territoires se distinguent :

- Les anciens bassins industriels et miniers (**vallées de la Chiers, de l'Alzette, de l'Orne et de la Fensch, bassin piennois**). Ces espaces sont caractérisés par un nombre conséquent et une part élevée de ménages en précarité. Cette caractéristique est liée à la présence plus importante de logements collectifs et sociaux, où résident davantage de ménages aux revenus modestes ou encore par une proportion de ménages sans voiture plus importante qu'en milieu périurbain et rural. Dans ce type de territoire, **les personnes seules et les familles monoparentales sont particulièrement exposées**, du fait de revenus plus faibles et d'une forte dépendance de la voiture. On pourrait croire que la présence de transports en commun en milieu urbain pourrait limiter la précarité énergétique mobilité, mais de nombreux facteurs limitent le report vers ceux-ci (horaires de travail atypiques, trajets liés aux enfants, lieux de résidence ou d'emplois non desservis par les transports en commun, difficultés de déplacement pour les personnes âgées, etc.).

- Des territoires ruraux ou des centralités plus éloignées : **Damvillers Spincourt, Longuyon, Bouzonville ou Jarnisy**. Dans ces espaces, la part des ménages en précarité énergétique mobilité est également élevée et dépasse les 15%, mais le nombre de ménages est plus limité. **Ces territoires cumulent plusieurs facteurs** : un isolement géographique, peu de transports collectifs performants, une multimotorisation rendue indispensable par l'éloignement des emplois et des services, et des revenus plus modestes que dans la bande frontalière. On retrouve également une configuration de population avec davantage de ménages avec enfant, **ce qui augmente le nombre de déplacements contraints** (travail, écoles, activités, services).

• CONCLUSION ET PISTES

La précarité énergétique mobilité ne peut pas être résolue individuellement. C'est le résultat d'un système qui touche finalement l'ensemble du territoire mais à différents degrés : organisation du territoire, accès aux principaux services (emplois, administrations, santé, école, etc.), offre de transports alternatifs à l'automobile, coût du logement, image autour de la voiture, etc. Afin d'agir dessus, il est possible de combiner un ensemble d'actions sur :

- Le court terme pour les ménages déjà en difficulté ;
- Des actions à plus long terme, notamment sur l'organisation de la mobilité et de l'urbanisation, pour éviter de recréer les mêmes situations demain et sortir de l'usage « obligatoire » de la voiture.

Quelques exemples d'actions :

- **Réduire les coûts contraints des déplacements des plus précaires** : solution de transport à la demande locale ou intercommunale, mobilité inversée avec des services itinérants, aides financières ciblées (aide au permis, tarification solidaire, aide à l'achat de vélo électrique, etc.), accompagnement personnalisé des publics spécifiques pour augmenter leur autonomie vis-à-vis des solutions de mobilité ;
- **Diminuer la dépendance à la voiture** : développement de solutions alternatives à la voiture (covoiturage, vélo, autopartage, etc.) ; renforcer et rendre lisible l'offre de transport (horaire, fréquence, correspondance) vers les zones d'emploi, mieux connecter les territoires ruraux aux gares et arrêts de transports, travailler avec les bassins de mobilité sur les Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) défini par la LOM ;
- **Agir sur l'aménagement du territoire, l'emploi et les logements** : éviter de produire de nouveaux ménages captifs (limiter les lotissements isolés ou les zones commerciales et activités économiques uniquement accessibles en voiture), localiser les nouveaux emplois et services dans les centralités accessibles autrement qu'en voiture.



Rédaction

► Yasmine ARROUB, Chargée d'étude Mobilités

Mise en page et infographie

► Andy NAUD, Chargé d'étude Projets Urbains

Contactez-nous

Agence d'Urbanisme
et de Développement Durable
Lorraine Nord

Espace Jean Monnet
Bâtiment Eurobase 2
F-54810 LONGLAVILLE
Tél : (+33) 03 55 26 00 10
agape@agape-lorrainenord.eu
www.agape-lorrainenord.eu