



Focus : le concept de “précarité mobilité”

Entretien avec Pierre Marion, assistant parlementaire de la députée européenne Leïla Chaïbi (LFI), juin 2022.

Contexte :

Le fonds social pour le climat a été proposé par la commission européenne en juillet 2021. L'objectif était de permettre aux ménages vulnérables de faire face à l'augmentation du prix de l'énergie provoqué par l'extension du marché carbone¹ aux transports routiers et aux bâtiments (notamment en versant des aides).

En avril 2021, Leïla Chaïbi propose d'inscrire dans la législation européenne le concept de “précarité mobilité” en lui donnant la définition suivante :

“Une personne est considérée comme étant en situation de précarité mobilité quand :

- elle a des difficultés à se déplacer pour subvenir à ses besoins essentiels
- et/ou que les déplacements grèvent une bonne partie de son budget.”

Entretien :

Combien de personnes sont-elles touchées par la “précarité mobilité” en France et en Europe ?

Nous nous appuyons sur les chiffres de la FNH selon lesquels environ 13 millions de personnes sont concernées en France. Il n'y a pas de chiffrage au niveau européen disponible sur ce thème. Ce qui peut être intéressant, c'est que pour la première fois une définition de la précarité mobilité sera introduite via le Fonds social pour le climat dans la législation européenne. Quand on a commencé à travailler sur le fonds social pour le climat, on l'a fait avec des Think Tanks qui avaient finalement peu travaillé sur le sujet en amont. C'est un thème relativement nouveau ! Les chiffres étaient éloquentes, mais pas de mots sur ce concept-là... On peut le relier avec les gilets jaunes, l'augmentation du prix de l'essence... Un concept qui peut également être utile dans les milieux militants, avec pour objectif de mettre des mots sur les différents maux de la société.

Que va changer la reconnaissance de la notion de précarité mobilité pour les personnes concernées ?

Pas de certitudes à ce stade, mais plusieurs pistes, notamment en partant de l'exemple de la précarité énergétique. La définition en bonne et due forme sera dans la législation européenne. L'UE a créé l'Observatoire de la précarité énergétique pour observer les bonnes pratiques et coordonner l'action des États membres sur cette thématique. Mais on peut relativiser

¹ mécanisme qui permet d'échanger des droits d'émission de CO2 de la même manière que des titres financiers.



l'efficacité de cet observatoire, car cela ne permet pas de mobiliser les investissements nécessaires pour faire face à ce défi.

Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est le fonds social pour le climat ?

Le fonds social pour le climat est le dernier d'une douzaine de textes du Paquet climat présenté par la Commission européenne, il n'était pas prévu et a été présenté à la hâte pour faire contrepoids à l'extension du marché carbone au transport routier et aux bâtiments. En effet, cette extension induira une augmentation du prix de l'essence et du chauffage : les compagnies pétrolières, pour vendre de l'essence aux conducteurs et aux ménages, vont répercuter le coût d'achat des crédits carbone sur le coût de l'essence.

Ce mécanisme de marché est très injuste pour les ménages modestes, qui seront les plus impactés par ces mesures. La commission a donc présenté, pour faire « avaler la pilule », le Fonds social pour le climat qui devra compenser ces effets. Ce texte n'est donc pas là pour s'attaquer à la précarité énergétique et à la précarité mobilité, mais pour absorber les effets négatifs de l'extension du marché carbone. Ce n'est donc pas pour contrecarrer des effets structurels... Ce fonds social pour le climat apparaît néanmoins nécessaire, mais il lui faut une enveloppe financière plus conséquente, ce que les groupes de droite et les libéraux n'ont pas souhaité.

La crise des gilets jaunes a mis en exergue les disparités entre une partie de la population dépendante à la voiture et une autre qui a le choix de ses moyens de transport. Quelles solutions les politiques publiques peuvent-elles apporter face à ces disparités ?

En fonction du type de précarité mobilité, cela dépend. Il y a une urgence sociale immédiate, à laquelle il faut répondre sur le court-terme. Parallèlement, sur le long-terme, décarboner le système des transports est primordial. Il est important de répondre aux deux questions parallèlement.

Le blocage des prix, par exemple, est une réponse immédiate pour les gens qui dépendent de la voiture pour se déplacer. Ensuite, des mesures structurelles de moyen et de long terme existent, comme le report modal, qui consiste à moins utiliser la voiture individuelle et plus les transports en commun.

Quel regard portez-vous sur les solutions mises en place actuellement en France et/ ou en Europe ?

Comme évoqué précédemment, il n'y pas d'attaque aux problèmes structurels, ni par le gouvernement français, ni par l'UE. Prenons l'exemple de Ma Prime Rénov'² : l'idée de départ était de rénover énergétiquement les bâtiments, mais cela concerne majoritairement des

² MaPrimeRénov' est une aide à la rénovation énergétique proposée par FranceRénov', calculée en fonction de vos revenus et du gain écologique des travaux.



rénovations cosmétiques, ce qui ne permet pas aux ménages de réduire significativement leur facture énergétique.

Parallèlement aux politiques publiques, une adhésion de la population est nécessaire pour changer les façons de se déplacer. Comment faire évoluer les habitudes et les mentalités ?

La question de l'imaginaire est importante, surtout autour de la voiture individuelle qui est le symbole même de l'ascension et de la réussite sociale. Cela passe par exemple par mettre des freins à la publicité pour des véhicules.