

« Le droit à la mobilité – comment vaincre la pauvreté liée à la mobilité ? »

Atelier du 26 avril 2022 dans le cadre de la conférence [« Global Green New Deal »](#) de la Rosa-Luxemburg-Stiftung Bruxelles

par Manuela Kropp, responsable de projet à la Rosa-Luxemburg-Stiftung Bruxelles

La pauvreté liée à la mobilité est un problème de plus en plus important au sein de l'UE. En raison de l'augmentation des prix du carburant, d'un possible embargo pétrolier en raison de la guerre en Ukraine, de la hausse des prix des denrées alimentaires, de l'augmentation des prix des billets de train et de transports publics ainsi que de l'absence de transports publics (surtout dans les zones rurales), de plus en plus de **ménages souffrent de difficultés financières et de pauvreté liée à la mobilité**. Le Parlement européen négocie actuellement l'[extension du prix européen du CO₂](#) aux domaines du transport et du bâtiment (ETS 2) – ce qui entraînera de **nouvelles hausses des prix du transport** et du chauffage. Même si un Fonds social européen pour le climat (*European social climate fund*) doit être mis en place, on peut se demander si cela sera suffisant. L'extension du prix du CO₂ à l'essence et au diesel pénalise surtout les ménages à moyens et faibles revenus, en particulier si ces ménages n'ont pas d'autre choix et dépendent d'une voiture. D'autre part, le **dernier rapport du GIEC** révèle à quel point il est urgent de changer de cap et de réduire les gaz à effet de serre émis par le secteur des transports. Dans ce contexte, nous avons débattu de la manière dont le droit à la mobilité peut être garanti pour tous, car la mobilité est synonyme de participation sociale.

Nous avons notamment discuté avec les intervenant·e·s suivant·e·s :

- Cornelia Ernst, membre du Parlement européen, groupe de gauche THE LEFT, Allemagne
- Sabrina Iannazzone, Réseau européen de lutte contre la pauvreté (EAPN)
- Yamina Saheb, analyste au sein d'OpenExp



- Bela Galgoczi, Institut syndical européen
- Sabine Trier, Fédération européenne des travailleurs des transports
- Thomas Eberhardt-Koester, Attac Allemagne
- Pierre Eyben, conseiller communal, Liège, Belgique

Dans son intervention, **Cornelia Ernst (députée européenne, groupe de gauche THE LEFT)** a expliqué que le thème de la « pauvreté liée à la mobilité » n'était presque pas abordé au Parlement européen, et que les besoins spécifiques des personnes en situation de handicap, des femmes et des personnes vivant en milieu rural étaient tout particulièrement ignorés. Pour elle, il est évident que nous devons transformer **l'ensemble du transport individuel** en réduisant le nombre de voitures, que nous avons besoin d'une suppression progressive de l'essence et du diesel, mais aussi d'un développement global des transports publics. Bien entendu, cela implique aussi le **développement de l'infrastructure**, comme le rail, où rien qu'en Allemagne, 6 000 kilomètres de voies ferrées ont été supprimés depuis 1990. Elle soutient que **l'extension de l'ETS 2 (prix européen du CO₂)** aux domaines du transport et de l'habitat proposée par la Commission européenne doit être rejetée, car elle est socialement injuste et pèse surtout sur les faibles et moyens revenus ainsi que sur les navetteur·euse·s vivant à la campagne. Cela ne ferait qu'accroître le **risque de pauvreté liée à la mobilité et de [pauvreté énergétique](#)**, et ce alors que les prix sont déjà en hausse. L'expérience que nous avons jusqu'à présent du système classique d'échange de quotas d'émission (ETS) démontre également que les solutions basées sur le marché n'ont qu'un faible effet incitatif et qu'elles conduisent beaucoup trop lentement à une réduction des gaz à effet de serre. Il faudrait plutôt introduire des mesures réglementaires. **La proposition de mise en place d'un Fonds social européen pour le climat (*European social climate fund*) est bonne**, mais ce fonds ne doit pas être alimenté par l'extension du prix européen du CO₂ aux domaines du transport et du bâtiment (ETS 2). La **dotation financière** de ce fonds, qui s'élève à 72 milliards d'euros pour la période 2025-2032 pour l'ensemble de l'UE, est également beaucoup trop faible. La proposition des groupes PPE, S&D et Renew d'utiliser ce fonds à des fins supplémentaires, comme le soutien aux petites et moyennes entreprises, réduit encore les ressources disponibles pour lutter contre la pauvreté liée à la mobilité et la pauvreté énergétique. C'est pourquoi le groupe de gauche THE LEFT s'y oppose. THE LEFT réclame que **ce fonds soit dissocié du prix du CO₂**, qu'il soit doté de plus de moyens et qu'il soit financé par le budget général. Cet argent devrait par exemple être utilisé pour la rénovation énergétique des bâtiments et permettrait ainsi de lutter contre la



pauvreté énergétique. Il pourrait également servir à soutenir les **offres de covoiturage**. En revanche, il ne devrait pas être utilisé pour financer des projets qui utilisent des **combustibles fossiles ou qui ne respectent pas les droits des travailleurs**. Dans l'ensemble, l'engouement autour de l'hydrogène et des voitures électriques doit être vu d'un œil critique, car ce dont nous avons besoin, c'est de moins de voitures sur nos routes. Afin de gagner les citoyen·ne·s à la protection du climat et à la transformation de notre économie, il convient de rejeter des propositions telles qu'un prix européen du CO₂ pour les domaines du transport et du bâtiment. Et il serait préférable de consacrer les **100 milliards d'euros supplémentaires prévus pour l'armée en Allemagne** au développement d'une infrastructure respectueuse du climat.

Sabrina Iannazzone (Réseau européen de lutte contre la pauvreté – EAPN) a souligné l'importance de la lutte contre la pauvreté liée à la mobilité, car la justice sociale doit être assurée pendant la transition. D'après elle, l'analyse de la pauvreté liée à la mobilité porte sur l'**accès aux transports publics à faible émission de CO₂, des transports qui doivent être à la fois bon marché et qualitatifs**. La question de la pauvreté liée à la mobilité révèle une grande différence entre les États membres d'Europe de l'Est et d'Europe de l'Ouest – les habitants d'Europe de l'Est souffrant tout particulièrement de l'augmentation des prix des combustibles fossiles. L'EAPN considère le transport comme un **service d'intérêt public** et, dans le cadre du pilier européen des droits sociaux, il est vu comme un service essentiel (essential services). L'EAPN estime qu'il en résulte un besoin de réglementation spécifique : les autorités publiques doivent garantir **sécurité, qualité et prix avantageux** et ne pas laisser le marché s'en charger. Ainsi, même si les transports publics sont assurés par des prestataires privés, l'État doit veiller à ce que certaines normes soient respectées. À cet égard, le rapport du Comité économique et social européen de 2019 (European Economic and Social Committee) indique que les services essentiels (essential services) sont importants pour la mise en œuvre du pilier européen des droits sociaux. **Les transports publics sont considérés comme une mission de service public** et ne doivent donc pas être soumis aux règles du marché intérieur européen. Cependant, les **récentes coupes réalisées dans les secteurs du transport ferroviaire et des transports publics** ont encore détérioré l'offre de transports, en particulier dans les zones rurales, et n'ont fait que renforcer les différences entre les différentes communes. Les ménages à faibles revenus, précisément, sont contraints de **continuer à utiliser des solutions de transport à base de combustibles fossiles**, car ils ont moins accès aux voitures électriques du fait de leurs coûts d'acquisition. **L'augmentation des prix du**



CO₂ (par exemple en raison de l'extension du système ETS) ne ferait qu'augmenter les inégalités pour ces ménages. Cela pourrait même avoir des répercussions sur le marché du travail, car certaines personnes pourraient ne pas pouvoir accéder à certains emplois en raison de leur manque de mobilité. Une approche politique intégrée est donc nécessaire : une fiscalité progressive qui favoriserait les bas salaires. Le marché de l'électricité doit également être réorganisé de manière à garantir des prix équitables.

Yamina Saheb (analyste au sein d'OpenExp) a salué le fait que le thème de la pauvreté liée à la mobilité (en lien avec la pauvreté énergétique) se soit enfin fait une place dans le dialogue politique. D'après elle, nous avons besoin d'un **indicateur pour les différents États membres, un indicateur qui relie la pauvreté liée à la mobilité et la pauvreté énergétique** et les présente ensemble. Au niveau européen, il existe certes des instruments de lutte contre la pauvreté énergétique, mais aucun instrument de lutte contre la pauvreté liée à la mobilité. Le concept de *pauvreté liée à la mobilité* est apparu pour la première fois dans le paquet EUFitfor55 – mais pour de mauvaises raisons, malheureusement : dans le contexte de l'extension de l'ETS aux domaines du transport et du bâtiment. Yamina Saheb propose une **définition européenne de la pauvreté liée à la mobilité** afin de pouvoir appréhender la problématique de manière adéquate. Si dans la littérature scientifique portant sur le thème de la pauvreté liée à la mobilité, la **dépendance à la voiture** est largement abordée, ce n'est malheureusement pas le cas du manque d'offres de transports publics. Les données concernant les transports publics **font tout simplement défaut**, alors que des données relatives à l'accessibilité du transport individuel motorisé sont collectées tous les deux ans dans les différents États membres. Un indicateur de bien-être (*well-being*) de la population devrait également inclure des données sur la pauvreté liée à la mobilité et la pauvreté énergétique. Yamina Saheb a également souligné le lien entre la **pauvreté liée à la mobilité et un urbanisme mal orienté** : au cours des 30 ou 40 dernières années, nos villes ont connu une croissance de plus en plus importante en termes de surface (urban sprawl), mais l'offre de transports publics n'a pas suivi. Il convient de ressusciter un concept connu depuis longtemps : lorsque le Paris moderne a vu le jour, il existait déjà une disposition stipulant qu'un arrêt de transport public ne pouvait pas se trouver à plus d'une certaine distance du lieu de résidence. Cette disposition a sombré dans l'oubli, mais elle est aujourd'hui plus importante que jamais. **L'Allemagne et la France sont toutes deux de mauvaises élèves en matière de pauvreté liée à la mobilité**, mais pour des raisons différentes : alors qu'en France, la distance jusqu'à la



prochaine offre de transports publics est trop longue, en Allemagne, l'offre de transports publics fait tout simplement défaut dans de nombreuses régions. L'extension de l'ETS aux domaines du transport et du bâtiment pourrait déclencher un nouveau **mouvement des gilets jaunes**. Une situation qui montre à quel point les gens souffrent de cette pauvreté énergétique et liée à la mobilité. Le pilier européen des droits sociaux reconnaît tout de même le droit à la mobilité. Une chose est donc claire : la pauvreté liée à la mobilité ne doit pas seulement être atténuée, elle doit être abolie.

Bela Galgoczi (Institut syndical européen) a expliqué que la pauvreté liée à la mobilité et la pauvreté énergétique représentaient un défi complexe auquel il fallait s'attaquer, car la lutte contre le **changement climatique doit aller de pair avec la sécurité sociale**. Le contraste entre la ville et la campagne est particulièrement évident en ce qui concerne la pauvreté liée à la mobilité. En centre-ville, l'offre de transports publics est bonne, mais les **loyers sont élevés**. Quant aux habitants des régions rurales, ils bénéficient souvent d'un **forfait pour leurs déplacements domicile-travail**. L'extension de l'ETS aux domaines du transport et du bâtiment fait figure d'« **éléphant dans la pièce** », le prix du CO₂ étant cette fois directement rapporté aux ménages. D'une part, il faut mettre fin à la dépendance aux combustibles fossiles (provenant principalement de Russie aujourd'hui) et d'autre part, il faut prendre en compte la question sociale. La pauvreté énergétique concerne surtout les personnes à faibles revenus, tandis que la pauvreté liée à la mobilité touche majoritairement les revenus moyens – le dixième des ménages les plus pauvres sur l'échelle des revenus ne pouvant plus se permettre d'avoir une voiture, par exemple. Le **Fonds social européen pour le climat** sert avant tout à compenser les « **effets secondaires** » sociaux de l'ETS 2 (il ne s'agit donc pas d'un instrument supplémentaire), mais pourrait néanmoins être un instrument approprié pour lutter contre la pauvreté liée à la mobilité, si au moins 50 % des recettes étaient reversées. Outre les instruments basés sur le marché, nous avons également besoin d'une politique fiscale, d'une réglementation et de normes dans la combinaison nécessaire d'instruments de la politique climatique.

Sabine Trier (Fédération européenne des travailleurs des transports) a souligné que la problématique de la pauvreté liée à la mobilité a été mentionnée pour la première fois dans la *smart mobility strategy* de la Commission européenne, mais malheureusement pour de mauvaises raisons. Ainsi, comme Sabrina Iannazzone l'a déjà expliqué, la mobilité fait partie des **services d'intérêt général**, et il en découle le droit des



citoyen·ne·s à profiter d'une offre de transports publics appropriée, une offre qui doit être un service public. La mobilité garantit la **participation sociale**, comme la possibilité de profiter d'offres de formation, de se rendre sur son lieu de travail ou à des manifestations culturelles. La pauvreté liée à la mobilité doit donc être combattue par la promotion des transports publics, qui doivent être abordables, accessibles et de qualité. En effet, les transports publics ne doivent pas devenir qu'une option de secours pour les ménages à faibles revenus. Au contraire, ils doivent être suffisamment attractifs et qualitatifs **pour que tout le monde ait envie de les utiliser** – c'est le seul moyen de réussir la transition écologique. Dans les documents sur les « transports écologiques » jusqu'à présent publiés au niveau européen, **les transports publics sont absents**, car ils ne sont à ce jour pas considérés comme déterminants pour le tournant de la mobilité. Le développement des transports publics est certes l'affaire des États membres, mais il faut également des **orientations politiques au niveau européen**, par exemple pour garantir leur financement par des instruments appropriés. L'actuel [Règlement européen sur les obligations de service public](#) mise trop sur la concurrence, de sorte que seul le prestataire le moins cher a une chance d'être retenu. Cela engendre des **problèmes au niveau de la qualité des transports publics**, et les **conditions de travail des employés qui sont également sous pression**. Il est bien plus important de garantir les services d'intérêt général et l'intérêt public dans le domaine des transports publics et du transport ferroviaire par le biais de l'attribution directe. L'obligation d'appel d'offres dans les transports publics favorise la « **spirale vers le bas** » – c'est pourquoi les **lignes directrices sur les obligations de service public devraient être interprétées différemment**, et non dans le sens de la logique de la concurrence. Sabine Trier a également expliqué que les offres *on-demand*, c'est-à-dire basées sur la demande, via des plateformes de mobilité pouvaient tout à fait constituer une offre attractive pour les zones rurales, mais qu'elles étaient ici associées à un risque important de conditions de travail précaires. Ici, des **règles très claires doivent donc être établies pour garantir les conditions de travail**, faute de quoi la précarisation du travail se poursuivra. Bien sûr, cela concerne également les services de livraison urbains – il est par exemple inacceptable qu'Amazon utilise le slogan « zéro frais de livraison » pour faire la promotion de ses services. Pour conclure, Sabine Trier a expliqué que l'introduction de la gratuité des transports publics pourrait bien sûr entraîner la suppression d'emplois (contrôleur·euse·s ou vendeur·euse·s de billets, par exemple). Le **Luxembourg offre ici un excellent contre-exemple**. Sur place, lors de l'introduction de la gratuité des transports publics, les syndicats ont réussi à obtenir la création de nouveaux emplois dans d'autres secteurs des transports publics. Et il



manque des conducteur·trice·s de train et de bus dans presque tous les États membres. Enfin, elle a fait remarquer que son syndicat, l'ETF, trouvait également l'**extension de l'ETS au secteur des transports problématique**, car cela ne faisait qu'aggraver le déséquilibre social.

Thomas Eberhardt-Koester (Attac Allemagne) a expliqué que, pour que s'amorce réellement le tournant de la mobilité, la pression devait venir de la base. La campagne actuelle d'Attac, baptisée [« Einfach umsteigen ! Klimagerechte Mobilität für Alle »](#) (« Le changement, tout simplement ! Une mobilité respectueuse du climat pour tous », NDLR), réunit la question sociale et écologique. En Allemagne, on observe un phénomène particulier : là-bas, les discussions autour des questions sociales et les solutions qui y sont prétendument apportées se limitent souvent à la « voiture » et au « prix du carburant ». Malheureusement, les discussions autour de la **question sociale vont rarement au-delà du prix du carburant**. Même lorsqu'il est question de la nécessité de supprimer les subventions pour le transport aérien, c'est souvent le « vol touristique », que le·la travailleur·se· moyen·ne· ne peut plus se permettre, qui revient au centre de l'argumentation. Mais cela ne tient pas compte du fait que la **plupart des gens prennent peu, voire pas du tout, l'avion**. Et plus de 50 % des ménages à faibles revenus n'ont **pas de voiture**, tout simplement parce que c'est trop cher. Alors que les ménages à revenus élevés possèdent deux voitures, voire plus – on voit ici comment le subventionnement du carburant contribue également au maintien des déséquilibres sociaux. À cela s'ajoute le fait que les personnes à faibles revenus habitent souvent le long de grands axes sales et bruyants ou à proximité d'aéroports et voient donc leur santé bien plus dégradée par la densité du trafic. La pauvreté liée à la mobilité ne dépend donc pas de la mesure dans laquelle les prix sont subventionnés, **mais de la manière dont nous concevons la mobilité en tant qu'infrastructure sociale**. Sous le gouvernement fédéral allemand actuel, le tournant nécessaire en matière de mobilité n'est pas près d'être atteint : on prône certes « la mise en service de plus de trains et de transports publics », mais la **planification concrète des finances fait défaut**. Et il n'est fait aucune évocation de la nécessité de réduire le trafic automobile en général. L'Attac réclame donc la **création de systèmes de transports publics et respectueux du climat pour tous**, financés par les impôts. Les plateformes de mobilité en tant qu'infrastructure sociale doivent également relever des pouvoirs publics – voir à ce sujet une [étude réalisée par l'Attac et la RLS en 2021](#).



Pierre Eyben (conseiller communal à Liège, Belgique) a décrit, en sa qualité de responsable politique local, dans quelle mesure les **intérêts des propriétaires de voitures** pouvaient bloquer le développement des transports publics locaux dans la ville. La ville de Liège compte environ 200 000 habitants, mais sa banlieue englobe environ 600 000 personnes. Dans cette ville, les personnes aisées vivent *en dehors* de la ville et se rendent chaque jour dans le centre-ville en voiture, tandis que les personnes les plus pauvres vivent *à l'intérieur* de la ville et souffrent du **manque de transports publics, de l'utilisation de l'espace pour la construction de parkings, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores**. Chaque jour, environ 150 000 voitures pénètrent dans le centre-ville pour profiter de l'offre culturelle et infrastructurelle de la ville. En Belgique, le financement des villes dépend des revenus de ceux qui y vivent, si bien qu'il n'y aurait pas assez d'argent disponible pour développer les transports publics. Il existe un véritable « **lobbying** » **contre le développement des transports publics**, car on craint une augmentation de la charge fiscale. Résultat : la population la plus pauvre est pour ainsi dire « coincée en ville » et souffre d'une pauvreté liée à la mobilité en raison du manque d'offre de transports publics. Il est donc important de **développer les transports publics**, qui ne doivent pas forcément être gratuits, mais doivent être abordables, qualitatifs et permettre de transporter facilement des vélos. **Les zones à trafic limité** (low-emission zones), accessibles uniquement aux voitures électriques, ne sont pas non plus la solution, car de nombreuses personnes ne peuvent tout simplement pas se permettre d'acheter une voiture électrique. Il est par conséquent préférable d'interdire les **voitures d'une certaine taille dans le centre-ville** et de limiter l'espace disponible pour les voitures afin de parvenir à une plus grande équité.

Lors de la discussion finale, l'accent a été mis sur l'importance de la participation démocratique des citoyen(ne)s, sur la nécessité de développer la question de la mobilité *à partir de la base*, au niveau local, car les gens en font en permanence l'expérience au quotidien, et sur l'importance d'élaborer une définition et des données pour la pauvreté liée à la mobilité.

Mots-clés : pauvreté liée à la mobilité, prix du CO₂, ETS 2, industrie automobile, transports publics, rail, infrastructure, tournant de la mobilité

