

RÉ- SOLUTIONS

POUR UN MONDE JUSTE
ET FRATERNEL

SUPPLÉMENT AU JOURNAL MESSAGES N° 770 - MAI 2025



COMPRENDRE

MOBILITÉ : VIVRE SANS VOITURE (?)

INNOVER

“TOURNONS LA PAGE”
UN MOUVEMENT
CITOYEN PANAFRICAIN

EXPLORER

« FEMMES ÂGÉES
AU BORD DE L'ISOLEMENT »



Secours
Catholique
Caritas France



28



06



14

04 RÉAGIR

Droit au logement : « Pourquoi nous attaquons l'État ? »

06 INNOVER

"Tournons la page" un mouvement citoyen panafricain

11 DÉBATTRE

Alimentation saine et durable : quel rôle pour la grande distribution ?

14 COMPRENDRE

14 **Enquête.** Mobilité : vivre sans voiture (?)

22 **L'entretien:** Delphine Lingemann. « Il faut créer de l'intermodalité en milieu rural »

26 **Ici et là-bas.** Ouganda, en roue libre

27 **Des outils pour comprendre**

28 RENCONTRER

Chantal Abu Eishah. Un pont entre la Palestine et la France

31 EXPLORER

« Femmes âgées au bord de l'isolement »

38 POINT DE VUE

À Goma, « résilience, espoir et foi en l'avenir malgré tout »

39 LE REGARD DE BESSE ET ÉRIC LA BLANCHE

Le chauffeur est dans le pré



31

**RÉ-
SOLUTIONS**

Supplément au trimestriel *Messages du Secours Catholique-Caritas France*:
106, rue du Bac – 75341 Paris CEDEX 07
Tél. : 01 45 49 73 00 • Fax : 01 45 49 94 50

Président et directeur de la publication:
Didier Duriez

Directrice de la communication:
Agnès Dutour

Rédacteurs en chef:
Emmanuel Maistre (7576)
Clarisse Briot (7339)

Rédacteurs:
Djamila Ould Khettab (5239)
Benjamin Sèze (5239)
Cécile Leclerc-Laurent (7534)

Rédacteur-graphiste:
Guillaume Seyral (7414)

Rédactrice photo:
Elodie Perriot (7583)

Correction:
Catherine Hervoüet des Forges

Imprimerie: Imaye Graphic © Messages du Secours Catholique – Caritas France, reproduction des textes, des photos et des dessins interdite, sauf accord de la rédaction. Le présent numéro a été tiré à 41 625 exemplaires.

Dépôt légal: n° 120 647

Numéro de commission paritaire:
1127 H 82430 / Édité par le Secours Catholique – Caritas France.

Photo de couverture:
Christophe Hargoues / SCCC



Ce produit est imprimé par une usine certifiée ISO 14001 dans le respect des règles environnementales.



ÉLODIE PÉRIOT / SCOF

ÉDITORIAL

LA MOBILITÉ EST UN DROIT

PAR **DAPHNÉE CHAMARD**, RESPONSABLE MOBILITÉ INCLUSIVE ET DURABLE ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE AU SECOURS CATHOLIQUE

“

UN TERRITOIRE
SANS SOLUTIONS
DE DÉPLACEMENT
EFFICACES EST
UN TERRITOIRE
QUI FAVORISE
L'EXCLUSION.

”

« **D**ans les territoires ruraux, la mobilité c'est compliqué, mais quand tu es pauvre c'est pire. » Cette parole du terrain issue de notre rapport "Territoires ruraux : en panne de mobilité" illustre une réalité quotidienne pour les nombreuses personnes vivant en milieu rural que nous accompagnons. Sans solution de déplacement, l'accès aux soins, à l'emploi, aux commerces, aux loisirs devient un parcours du combattant. Pour les plus fragiles, cette situation peut conduire à un isolement profond.

En France, seuls 19 % des habitants des communes rurales déclarent pouvoir choisir leur mode de transport. Pour les autres, l'absence d'alternatives à la voiture personnelle signifie une forte dépendance à l'entourage ou des renoncements qui pèsent sur leur qualité de vie. Cette situation n'est pas le fruit du hasard. Elle résulte de choix d'aménagement du territoire qui, en concentrant toujours plus les services et activités dans les centres urbains, ont allongé les distances à parcourir et limité les solutions de mobilité accessibles à tous.

Or la mobilité est une nécessité et un droit. Un territoire sans solutions de déplacement efficaces est un territoire qui favorise l'exclusion. Mais c'est aussi un territoire qui subit un modèle de développement à bout de souffle. Garantir la mobilité en milieu rural est un enjeu essentiel, à la fois social et environnemental. Le transport est aujourd'hui le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, et les déplacements des habitants des territoires ruraux représentent 50 % des émissions de gaz à effet de serre issues de la mobilité quotidienne.

Repenser le modèle de mobilité, ce n'est pas chercher à aller toujours plus loin, mais redonner vie à son territoire, y réimplanter des services essentiels et recréer les conditions d'une vie locale dynamique et attractive. De nombreuses initiatives locales montrent qu'il est possible d'innover. Covoiturage solidaire, transport à la demande, bus itinérants, relance des petites lignes ferroviaires... Les bénévoles du Secours Catholique, en lien avec des associations et des collectivités, sont témoins de ces initiatives qui redonnent du souffle aux territoires ruraux. Mais pour changer d'échelle, ces expérimentations ont besoin d'un engagement fort des pouvoirs publics.

Ce numéro de *Résolutions* met en lumière le potentiel des territoires ruraux qui, loin d'être condamnés à l'immobilité, peuvent devenir des laboratoires d'une transition écologique juste et accessible. À condition qu'on leur donne les moyens d'agir ! ■

DROIT AU LOGEMENT : « POURQUOI NOUS ATTAQUONS L'ÉTAT ? »

Jeudi 13 février, le Secours Catholique, aux côtés des 39 autres membres du Collectif des associations pour le logement (ex-CAU), a déposé deux recours contentieux contre l'État français pour « *non-assistance à personnes mal logées* ». Une démarche inédite, accompagnée d'une campagne de sensibilisation¹. Pourquoi cette action en justice ? Explications de Ninon Overhoff, responsable du département "De la rue au logement" au Secours Catholique.

PAR **BENJAMIN SÈZE**

1 Une situation de plus en plus critique

Le sans-abrisme se dégrade. Le nombre de personnes concernées, comme leur degré de vulnérabilité, ne cesse d'augmenter, avec des profils que l'on rencontre plus rarement auparavant dans la rue, notamment des femmes et des enfants parfois en très bas âge, sortant de la maternité.

2 Un impact sur notre activité

Nos lieux d'accueil et permanences de domiciliation, dans la plupart des grandes villes, sont confrontés à une explosion des demandes. Cette surfréquentation pose des problèmes de sécurité et amoindrit la qualité de notre mission d'accueil, d'accompagnement et de création de lien social. Nos bénévoles se retrouvent de plus en plus souvent à gérer des flux de personnes, là où notre projet associatif consiste à vivre la rencontre avec elles.

3 Des dépenses pour des missions qui à l'origine ne sont pas les nôtres

Le Secours Catholique héberge bénévolement 1 000 personnes qui ne parviennent pas à accéder à l'hébergement ou au logement de droit commun. Et il attribue des aides financières à des ménages en situation d'impayés de loyer qui, du fait du manque de logements sociaux, sont piégés dans le parc privé, souvent de mauvaise qualité. Au moindre imprévu, ces ménages n'ont d'autre choix que de venir frapper à notre porte. Ce sont autant de dépenses de notre part pour des missions qui devraient échoir d'abord à l'État avant d'être celles de la société civile.

4 Les autres leviers n'ont pas fonctionné

Avant le recours en justice, nous avons essayé d'autres approches avec les services de l'État pour les inciter à appliquer le droit. Nous avons commencé par le dialogue direct, puis la prise de parole publique et enfin des mobilisations citoyennes. L'État a eu maintes occasions de remplir ses obligations avant que nous n'en venions au contentieux. Nous avons d'abord exercé des recours, à un niveau individuel, dans des dossiers de demandes d'hébergement répétées ou de droit au logement opposable. Mais la plupart du temps, dans ces cas individuels, l'État ne répond pas et n'applique parfois même pas les décisions du tribunal qui pourtant l'y obligent. D'où notre choix d'agir cette fois de façon systémique. ■

REPÈRES

AU MOINS
6 000
PERSONNES
dont 2 000 enfants
dorment à la
rue chaque soir,
faute de place
en hébergement
d'urgence.



100 000
ménages reconnus prioritaires
Dalo attendent toujours un
logement social, certains
depuis plus de dix ans.

Source : Baromètre FAS/Unicef enfants à la rue de 2024 ; Tableau de bord Dalo du Haut Comité pour le droit au logement de 2024 sur les données 2023.

¹ www.secours-catholique.org/agir/porter-nos-messages/un-toit-digne-pour-toutes-et-tous



NOS DEMANDES

PAR **NINON OVERHOFF**, RESPONSABLE DU DÉPARTEMENT "DE LA RUE AU LOGEMENT" AU SECOURS CATHOLIQUE.

« L'ÉTAT DOIT COMMENCER PAR RESPECTER ET FAIRE RESPECTER LE DROIT »

Aujourd'hui, l'État manque à son obligation de faire respecter le droit à l'hébergement d'urgence et le droit au logement opposable (Dalo). Les préfets, par exemple, ont en leur possession un stock de logements à allouer aux ménages prioritaires, or certains ne les utilisent pas. De même, des partenaires de l'État, comme les bailleurs sociaux, ont des priorités à respecter dans l'attribution des logements, mais ne le font pas. Enfin, l'État a l'obligation de peser sur les communes qui ne produisent pas assez de logements sociaux selon les seuils fixés par la loi SRU. Or il n'utilise pas

tous ses pouvoirs pour cela. Nous demandons donc à l'État d'appliquer et de faire appliquer le droit. Ensuite, concernant le parc social,

“
NOUS ESTIMONS
NÉCESSAIRE UNE LOI
DE PROGRAMMATION
PLURIANNUELLE.
”

nous estimons nécessaire une loi de programmation pluriannuelle qui viendrait apporter des moyens substantiels à la lutte contre le

mal-logement avec des objectifs renforcés. Nous évaluons les besoins de logements sociaux à au moins 150 000 par an, dont 60 000 très sociaux, alors que 86 000 ont été construits l'an dernier. Enfin, au sujet de l'hébergement d'urgence, il est important de mettre fin aux critères de sélection illégaux, basés sur le statut administratif et/ou le degré estimé de vulnérabilité de la personne. Cette pratique crée une concurrence entre les personnes sans abri qui sont toutes vulnérables par définition, et ont toutes droit à un hébergement digne jusqu'à ce qu'une orientation adaptée leur soit proposée. ■

ALERTE

LES CONSÉQUENCES DE LA BAISSÉ DE L'AIDE INTERNATIONALE

BENOÎT-XAVIER LORIDON, DIRECTEUR DE L'ACTION ET DU PLAIDOYER INTERNATIONAL AU SECOURS CATHOLIQUE-CARITAS FRANCE

Le gel des financements de l'aide américaine, qui représente près de 40 % de l'aide internationale, se cumule avec la baisse des budgets consacrés à l'aide publique au développement (APD) des grands États donateurs européens. La Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et les pays nordiques ont ainsi réduit leurs budgets de 30 à

40 %, afin de renforcer celui de la défense. Or la majeure partie des associations et des organisations internationales dépendent de ces financements. Lorsque l'aide cesse brutalement, les conséquences sont désastreuses dans de nombreux pays où les crises sévissent. Plusieurs partenaires du Secours Catholique, comme les Caritas du

Myanmar et du Bangladesh, ont dû abandonner des projets et licencier du personnel. En affaiblissant ainsi les acteurs locaux de l'aide d'urgence ou du développement, c'est aussi la démocratie qu'on affaiblit, dans des pays où les associations et ONG, parties prenantes de la société civile, ont souvent un rôle de contre-pouvoir. ■



ÉLODIE PÉRIOT / SCSF

“TOURNONS LA PAGE”. UN MOUVEMENT CITOYEN PANAFRICAIN

PAR **CÉCILE LECLERC-LAURENT**

Né en 2014, le mouvement “Tournons la page” (TLP), qui rassemble des coalitions des sociétés civiles africaines, est devenu au fil du temps une sentinelle de la démocratie sur le continent. Ce réseau panafricain, créé à l’initiative du Secours Catholique et aujourd’hui autonome, innove sur le plan de la mobilisation citoyenne, même si les défis restent nombreux.

▲ Partenaire de “Tournons la page” Gabon, le mouvement la Voix du Magane issu des bidonvilles, dont le meneur est le rappeur Bung Pinz, mène en 2016 des causeries dans les quartiers pauvres pour appeler au changement et à l’alternance démocratique.

« En Afrique comme ailleurs, pas de démocratie sans alternance » : lorsque la campagne citoyenne de “Tournons la page” est lancée le 15 octobre 2014, avec les signatures d’une cinquantaine d’organisations et d’intellectuels, personne n’aurait pu prédire que TLP allait devenir

dix ans plus tard un large mouvement citoyen panafricain reconnu comme force de contestation sur le continent. À l’époque, c’est l’ébullition : nombre de chefs d’État africains s’apprêtent à modifier les Constitutions pour se maintenir au pouvoir. Et des mouvements nationaux comme le “Balai citoyen” au Burkina Faso, “Y’en a marre” au Sénégal ou encore “Filimibi/Lucha” en République démocratique du Congo (RDC) donnent de la voix pour défendre la démocratie. C’est Brice Mackosso, secrétaire permanent de la Commission diocésaine Justice et paix Pointe-Noire, en RDC, et aujourd’hui président »



LES BESOINS IDENTIFIÉS

TOURNONS LA PAGE

Le manque d'alternance au pouvoir : **12 familles** au pouvoir en Afrique en 2014 l'étaient déjà en 1990

87 % des Gabonais et 88 % des Togolais n'ont connu qu'une seule famille à la tête de l'État (en 2014)

2 milliards d'Africains en 2050 : le continent de l'avenir a droit aussi à la démocratie

L'IDÉE



Fonder un mouvement citoyen panafricain et international qui promeuve l'alternance démocratique en Afrique car, selon l'appel fondateur de Tournons la page (TLP) en octobre 2014, « **en Afrique comme ailleurs, pas de démocratie sans alternance** »



QUI ?

250 organisations regroupées aujourd'hui au sein de 16 coalitions nationales : Bénin, Burundi, Cameroun, Tchad, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, République démocratique du Congo (RDC), Sénégal, Togo et Europe. Un mouvement devenu autonome en 2021 avec une gouvernance africaine et un secrétariat international situé à Paris.



LES PRINCIPES ET LES VALEURS

La collégialité et la solidarité : on est plus fort ensemble, on échange nos bonnes pratiques de militantisme démocratique et on porte d'autant plus notre voix.

La **promotion du respect des droits de l'homme** et la protection des membres et défenseurs des droits

L'indépendance vis-à-vis des partis politiques et **l'interdiction du cumul des mandats** à TLP et au sein des pouvoirs en place

Le **caractère universel de la démocratie** et la croyance dans la force des institutions

La **non-violence** : les actions menées sur place sont pacifiques (manifestations ou observations électorales...)



LES DÉFIS

- ✓ Travailler ensemble malgré les différences de culture des acteurs.
- ✓ Faire face à la répression exercée par les différents régimes et aux coups d'État militaires et constitutionnels.
- ✓ Financer les actions alors que les militants eux-mêmes luttent au quotidien pour leur survie.
- ✓ Des règles de gouvernance partagées par tous les acteurs.



LES PARTENAIRES

- ✓ Secours Catholique-Caritas France
- ✓ Fondation de France
- ✓ Misereor
- ✓ NED (Fondation nationale pour la démocratie)
- ✓ Agir ensemble pour les droits humains
- ✓ CCFD-Terre solidaire

» de TLP, qui vient frapper à la porte du Secours Catholique : « Le problème de la démocratie se posait dans plusieurs pays africains où l'association française avait des projets de développement. Il lui fallait donc s'engager aussi politiquement sur cette dimension dans une volonté d'agir sur les causes de la pauvreté. Car contrairement à la démocratie, dans les régimes autoritaires il n'y a pas de redevabilité devant les citoyens quant aux politiques mises en œuvre. » L'idée fait son chemin et Tournons la page France, Congo-Brazzaville, RDC, Cameroun et Gabon voient le jour. Le Balai citoyen et Y'en a marre sont, entre autres, signataires de la tribune sans devenir membres du mou-

vement. « Dès l'origine, TLP a pour objectif de mettre le sujet de la démocratie à l'agenda politique. Et pour cela, l'idée est de s'allier pour peser. En mettant en lien les mouvements des sociétés civiles de différents



TRÈS MILITANTES ET PLUS JEUNES, LES COALITIONS TLP D'AFRIQUE DE L'OUEST N'HÉSITENT PAS À DESCENDRE DANS LA RUE.



pays, on veut qu'ils échangent leurs bonnes pratiques sur les mobilisations citoyennes ou l'observation

électorale, et qu'ils croisent leurs savoirs », explique Laurent Duarte, l'un des créateurs de TLP, ancien secrétaire exécutif du mouvement et aujourd'hui consultant sur les questions de démocratie.

« Ensemble, on est plus fort » : tel est le leitmotiv de TLP, qui va se développer au fil des années pour devenir un véritable réseau panafricain de promotion de la démocratie, aujourd'hui composé de 16 coalitions nationales. Dès 2017, le mouvement s'ouvre à des coalitions de l'Afrique de l'Ouest comme le Niger ou la Guinée, et des différences à la fois culturelles et générationnelles se font sentir. Tandis que les coalitions d'Afrique centrale sont plus portées sur le plaidoyer car installées en milieu hostile, celles d'Afrique de l'Ouest sont très militantes, plus jeunes et n'hésitent pas à descendre dans la rue. Cette hétérogénéité est aussi une richesse qui permet un échange des idées et des compétences entre activistes. « La solidarité avec nos camarades fait qu'on se sent moins seul », témoigne Yvonne Toba Moidjira, coordinatrice de Tournons la page Côte d'Ivoire, « car nos combats sont aussi portés à l'extérieur du pays. Par exemple, quand nous dénonçons la nouvelle candidature d'Alassane Ouattara, telle coalition peut organiser une marche devant l'ambassade de Côte d'Ivoire dans son pays, ou encore telle autre publier une déclaration de soutien. Comme la crise démocratique est transversale en Afrique, notre combat est commun et on se sent soutenus ». Brice Mackosso du Congo-Brazzaville ne dit pas autre chose : « Nous avons réfléchi ensemble et nous avons maintenant une vision commune. C'est enrichissant de voir les expériences des autres, comme le fait que TLP Gabon a développé une



REGARD

RICHARD BANÉGAS, PROFESSEUR DE SCIENCE POLITIQUE À SCIENCES PO ET CHERCHEUR AU CERI (CENTRE DE RECHERCHES INTERNATIONALES)

UNE INNOVATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE EN AFRIQUE

« "Tournons la page" a été créé dans un contexte international de mobilisation civique, notamment dans le sillage des printemps arabes. Les mouvements "Y'en a marre" au Sénégal ou le "Balai citoyen" au Burkina Faso avaient déjà une résonance internationale, mais TLP a pour la première fois créé une organisation panafricaine de lutte citoyenne autour de la question de l'alternance démocratique. C'est une innovation sur le plan organisationnel car TLP a eu la capacité de fédérer au-delà des mobilisations nationales. L'organisation a aussi le mérite d'offrir une protection et un mécanisme d'alerte aux coalitions qui s'exposent souvent à la répression. Aujourd'hui, TLP est confronté à la nécessité de réaffirmer sa doctrine dans le contexte des putschs qui ont lieu en Afrique, à savoir tourner la page par le respect des règles constitutionnelles et de la démocratie représentative. Le courage politique de ces militants africains devrait inspirer les sociétés civiles européennes et américaines, afin qu'elles se mobilisent face à la tentation réactionnaire qui frappe aujourd'hui le monde. » ■



ÉLODIE PERRIOT / SCCR

application téléphonique pour compiler les PV des élections. »

Reconnaissance et protection

Au fil des années, Tournons la page a appuyé son action sur des rapports documentés, comme en témoigne "Pas de démocratie sans justice fiscale" ou encore "Bâtir de nouvelles relations entre la France et l'Afrique". Sur le terrain, à force de manifestations ou de plaidoyers, TLP a aussi obtenu de petites mais importantes victoires : abrogations de lois, prises de position de la France, de l'Union européenne, ou encore libération de militants. Cependant le combat reste difficile face à des régimes autoritaires et Tournons la page doit affronter une répression de plus en plus fréquente. En 2019, le mouvement a donc mis en place un système de protection de ses membres (notamment avec un pool d'avocats), et des mécanismes de limitation des risques. TLP est ainsi passé de 50 à moins de 10 arrestations par an, ce qui est déjà une

petite avancée. « Cette protection de TLP renforce notre mobilisation : elle nous aide à prendre des risques car c'est rassurant. Notre travail de défenseur des droits de l'homme est ainsi facilité », se félicite l'Ivoirienne Yvonne Toba Moidjira. Ainsi, TLP a gagné en reconnaissance : on chuchote son nom au Congo-Brazzaville et le nom "Tournons la page" fait peur en Côte d'Ivoire, affirment les coalitions. « Notre plus belle réussite est d'avoir bâti un réseau de solidarité solide et reconnu : TLP est avant tout une grande famille. Nous avons également élargi notre horizon au-delà du monde francophone en intégrant le Malawi et l'Ouganda. Preuve de l'intérêt croissant pour la coopération internationale, des coalitions sénégalaise et béninoise ont même exprimé le souhait de nous rejoindre, malgré une meilleure stabilité de leur alternance démocratique », se félicite Mathieu Pourchier, directeur exécutif de Tournons la page. Le mouvement est autonome depuis 2021, même s'il continue à recevoir des fonds – nécessaires

pour fonctionner au quotidien – du Secours Catholique et d'autres bailleurs (voir Mode d'emploi). Mais les dernières années ont été difficiles : divers putschs militaires ont frappé l'Afrique notamment au Niger et au Gabon en 2023. Quelle attitude adopter ? Les débats ont été rudes au sein du réseau et ont tourné au conflit. L'an dernier, TLP a finalement exclu quatre de ses membres pour non-respect du règlement intérieur du mouvement, c'est-à-dire pour alliance avec les militaires ou malversations financières. L'enjeu est désormais de réfléchir à ce qui fait l'essence de Tournons la page (quelle démocratie voulons-nous ?), mais aussi d'appliquer des règles de bonne gouvernance en interne. Désormais le nombre de mandats est limité au sein des coalitions nationales afin de "dépersonnifier" les coalitions. Le mouvement va-t-il réussir à se renouveler et à tenir le cap de ses valeurs ? Le contexte mondial et le retour des forces conservatrices où la force fait loi n'aide pas. Et les interrogations demeurent quant aux bailleurs qui peuvent toujours se retirer. Or sans moyens, il est difficile d'avancer. Reste que, même si Tournons la page ressemble toujours à David contre Goliath, ses petits pas sont prometteurs et permettent de garder espoir pour un avenir démocratique en Afrique. ■



A lire

Les sentinelles de la démocratie. Tournons la page, dix ans de lutte, de Rémi Carayol, aux éditions Karthala, collection Les Terrains du siècle.



ILS Y PENSENT AUSSI PAR CÉCILE LECLERC-LAURENT



LE FOSPA, RENDEZ-VOUS DES SOCIÉTÉS CIVILES

Né dans les années 2000 sur le modèle du FSM (Forum social mondial), le Fospa, Forum social panamazonien, réunit les mouvements, les organisations sociales et les peuples autochtones des neuf pays et territoires du Bassin amazonien. C'est un lieu de rencontres, d'échanges et de mobilisation. Le 11^e Fospa, l'an dernier en Bolivie a été une nouvelle occasion d'alerter l'opinion publique internationale sur les crimes environnementaux et humains qui ravagent le poumon vert de la planète. ■

+ Plus d'infos sur : focus-international.org

“AFRIKKI”, AUTRE RÉSEAU PANAFRICAIN

Fondé par le mouvement sénégalais “Y'en a marre” en 2016, “Afrikki” est composé d'une cinquantaine de mouvements citoyens et sociaux africains. Cette plateforme a des objectifs plus généralistes de liens panafricains. Elle plaide par exemple pour la libre circulation des citoyens sur le continent et tente de fédérer l'action des mouvements sociaux en Afrique. Mais elle condamne aussi les soubresauts antidémocratiques sur le continent. ■

+ Plus d'infos sur : afrikki.org

FORUM-ASIA, LA DÉFENSE DES DROITS DE L'HOMME EN ASIE

Depuis plus de trente ans, Forum-Asia s'engage à promouvoir et protéger les droits de l'homme en Asie. Il regroupe aujourd'hui 87 organisations de la société civile de 23 pays du continent (de l'Asie centrale à l'Asie du Sud-Est). Le Forum veille à renforcer les compétences de ses membres, et offre une plateforme aux défenseurs asiatiques des droits de l'homme, qui peuvent ainsi défendre leurs causes sur la scène internationale. Forum-Asia accorde une attention particulière au droit au développement et à la défense des droits des femmes, des groupes LGBTIQ+ et des victimes de discrimination. ■

+ Plus d'infos sur : forum-asia.org

RETOUR SUR...

“GRABOTS, GRABOTTES” : UN LIEU POUR ACCOMPAGNER LA PARENTALITÉ

En 2020, le Secours Catholique de la Loire ouvrait à Saint-Étienne “Grabots, grabottes”, un espace solidaire pour soutenir les familles en situation de précarité qui avaient des enfants en bas-âge. Cinq ans plus tard, le lieu accueille, deux demi-journées par semaine, jusqu'à dix enfants et leurs parents, encadrés par trois ou quatre bénévoles. Mitoyenne

à l'espace de jeux, une mini-boutique vend des vêtements pour tout-petits à prix réduits.

« C'est une porte d'entrée pour des familles qui n'oseraient pas venir », précise Chantal, une bénévole. En cet après-midi de mars, Ilhem regarde Maria, 2 ans et demi, jouer avec Marie-Hélène, une autre bénévole. La jeune mère d'une trentaine d'années et son mari vivent isolés à Saint-Étienne où ils ont

emménagé récemment, sans famille ni amis.

« C'est très important pour ma fille de voir des personnes qui sont comme des mamies pour elle, confie Ilhem. Ici, c'est comme une famille. » L'objectif du lieu est la pré-socialisation des enfants, mais aussi les rencontres entre les mamans qui peuvent alors discuter de ce qui fait la vie quotidienne des parents. ■ Benjamin Sèze

ALIMENTATION **SAIN ET DURABLE** : QUEL RÔLE POUR LA GRANDE DISTRIBUTION ?

CONTEXTE. En avril, le gouvernement a publié sa Stratégie nationale pour l'alimentation, la nutrition et le climat (Snanc) dont les orientations doivent définir la politique gouvernementale. Nombre d'observateurs regrettent qu'aucune réglementation ne soit prévue pour encadrer certaines pratiques des acteurs de l'industrie agro-alimentaire et de la grande distribution.



MARIE DRIQUE

RESPONSABLE ACCÈS DIGNE À L'ALIMENTATION
DURABLE AU SECOURS CATHOLIQUE

AMINE MANI

CHEF DE PROJET RSE
CHEZ LIDL FRANCE

Marie Drique : Il y a un an, nous avons publié avec le réseau Civam, l'association Solidarité paysans et la Fédération française des diabétiques (FFD), un rapport intitulé "L'injuste prix de notre alimentation". Ce rapport est né d'un double constat. Le premier établit que chacune de nos organisations est confrontée aux conséquences des dysfonctionnements d'un même système agroalimentaire, mais que ces sujets sont politiquement traités indépendamment les uns des autres, en "silo". Notre intention, derrière le calcul du "prix réel" de notre alimentation, est de montrer que ces problématiques

sont liées et que leur résolution passe par une approche politique systémique et non plus segmentée.

Le deuxième constat est qu'aujourd'hui, on fait porter principalement aux consommateurs et aux producteurs la responsabilité des problèmes de santé et de dégradation de l'environnement que posent notre alimentation et notre agriculture. Et ce sont eux qui sont visés par les injonctions de changer de pratiques. Ce que nous constatons, dans les groupes de réflexion que nous menons avec des personnes en situation de précarité, c'est que tout en ayant conscience de la nécessité

de changer leurs pratiques alimentaires, la plupart n'ont pas les moyens de le faire. De plus, elles font face à des injonctions contradictoires, avec d'un côté des campagnes institutionnelles pour les inciter à manger plus sain et équilibré, et de l'autre des millions d'euros investis par les acteurs de l'industrie agroalimentaire et de la grande distribution pour encourager l'achat de produits majoritairement trop gras, trop salés, trop sucrés. Pour nous, il y a une vraie responsabilité de ces derniers dans les problématiques liées à notre alimentation et à notre agriculture. Car, par les choix qu'ils font en termes de >>>

DÉBATTRE



CHRISTOPHE MARGOLIS / SDCF

“

Aujourd'hui, le prix d'un produit en magasin reflète moins son coût de production qu'une valeur liée à une image de marque, et/ou à des stratégies de marge.

”

MARIE DRIQUE

“

L'engagement volontaire n'apparaît aujourd'hui pas suffisant, mais cela permet quand même d'avancer.

”

AMINE MANI

» cahier des charges, de prix d'achat et de vente, de marketing..., ils influent fortement sur les pratiques aux deux bouts de la chaîne.

Amine Mani : Ce rapport et les constats qu'il pose sont intéressants pour nous. Je pense que nous pouvons avancer ensemble pour que nous, distributeurs, soyons à la hauteur de notre responsabilité pour offrir des produits qui correspondent à une alimentation considérée comme saine et durable. Le modèle de Lidl est un peu particulier : 90 % des produits dans nos magasins sont de nos propres marques. Ce qui nous permet d'avoir la main sur le cahier des charges et nous donne donc une plus grande marge de manœuvre, lorsqu'on veut changer les recettes, que si nous devions négocier avec une marque nationale.

Pour composer nos produits, nous nous référons à la recette de l'équivalent sur le marché qui rencontre le plus de succès, et nous nous alignons. Ensuite, on peut se fixer des objectifs pour essayer de faire mieux d'un point de vue nutritionnel

ou de durabilité. Nous avons notamment entrepris, depuis 2017, de réduire de 20 % la teneur en sel et en sucre sur l'ensemble de nos produits d'ici fin 2025. De même, nous avons comme objectif d'augmenter de 20 % la part de protéines végétales dans notre assortiment d'ici 2030. Améliorer la qualité des produits ne nous conduit pas forcément à en augmenter le prix. Là encore, le fait de fonctionner principalement avec des marques propres est un avantage, car on peut maîtriser les coûts et optimiser les marges tout au long de la chaîne, en négociant de gros volumes d'achats, en réduisant les coûts logistiques...

M. D. : Dans notre rapport, nous montrons qu'en vingt-cinq ans, le prix moyen payé au producteur a été divisé par deux, or cette division ne s'est pas répercutée sur le prix d'achat en magasin. Avec la part croissante des produits transformés dans notre alimentation, la valeur de celle-ci est davantage captée par les acteurs de milieu de chaîne. Et les agriculteurs semblent être perdants.

Sur 10 euros d'achats alimentaires en France, ils ne perçoivent en moyenne que 65 centimes¹. Aujourd'hui, le prix d'un produit en magasin reflète moins son coût de production qu'une valeur liée à une image de marque, et donc à la publicité, au marketing et/ou à des stratégies de marge de la part des industriels et des distributeurs.

A. M. : En ce qui nous concerne, nous sommes plutôt dans une logique de soutien aux producteurs. Cela passe notamment par l'instauration, en 2016, de contrats tripartites qui impliquent producteur, industriel et distributeur. Le principe est de fixer ensemble les conditions du contrat et, notamment, la rémunération de l'éleveur pendant une durée déterminée. Cela assure une rémunération juste au producteur. C'est un dispositif que nous menons aujourd'hui avec des producteurs des filières bœuf, porc et lait, parce que ce sont les filières les plus tendues économiquement. Nous avons aussi intégré des producteurs de pommes de terre qui ont adhéré à une démarche

d'agriculture régénératrice des sols afin de préserver leur fertilité et la biodiversité.

M. D. : Ce type de contrats est intéressant, pourquoi ne sont-ils pas plus développés ? Combien cela représente-t-il de volumes dans votre activité ? Depuis quelques mois, la filière bio connaît de fortes difficultés, avec des agriculteurs qui se retrouvent contraints de vendre une partie de leur production aux industriels et distributeurs aux prix d'achat du conventionnel, c'est-à-dire à perte pour eux. Ses effets positifs pour la biodiversité et la santé sont pourtant connus. Est-ce que cette filière bénéficie de vos contrats tripartites ?

A. M. : Je pense qu'on reste un soutien important pour le bio, mais notre priorité est plutôt de travailler à une amélioration du conventionnel, dans le sens où c'est ce qui est accessible aujourd'hui pour les consommateurs. Globalement, notre stratégie n'est pas de seulement proposer une alternative plus saine et/ou durable pour chaque type de produit, mais aussi d'agir sur l'ensemble de l'assortiment.

M. D. : Effectivement, le bio peut être plus cher à l'achat aujourd'hui pour différentes raisons. Néanmoins, le modèle conventionnel nous coûte cher en réalité, avec des dépenses importantes en termes de santé, des agriculteurs notamment, et d'environnement, qui pourraient être évitées. C'est pourquoi nous pensons qu'un mode de production plus sain et durable devrait être davantage soutenu par les pouvoirs publics et par les distributeurs.

A. M. : Concernant les contrats tripartites, nous aimerions les déve-

lopper davantage, mais ce n'est pas forcément évident. Notamment parce qu'il est parfois compliqué de trouver avec les industriels un accord pour prendre en charge cette juste rémunération. Nous représentons 8 % de parts de marché de la grande distribution en France, et notre souhait serait de réussir à embarquer tous les acteurs et toutes les enseignes dans cette démarche.

Nous avons un peu réussi à le faire concernant la publicité. Dans le cadre de notre charte pour une alimentation durable, nous avons cessé en 2023 de faire de la publicité sur certains produits considérés comme malsains et destinés aux enfants. Et depuis, d'autres acteurs de la distribution ont pris les mêmes engagements.

M. D. : C'est encourageant ! Mais miser sur le volontariat des entreprises pour améliorer la qualité de l'offre présente des limites. C'est ce que l'on a vu avec les offres de bonbons placées en tête de gondoles de magasins : alors que la plupart des enseignes s'étaient engagées en 2008 à les retirer, elles sont de retour dans 86 % des magasins visités². Avec d'autres acteurs, nous défendons le fait que l'interdiction de la publicité pour les produits trop gras, trop salés à destination des enfants fasse partie de la Stratégie nationale pour l'alimentation, la nutrition et le climat (Snanc), de même que des réglementations pour la transparence des prix et l'encadrement des marges. Concernant ce dernier point, on sait par exemple que la filière bio est pénalisée par la surmarge qu'effectuent la plupart des grands distributeurs sur ces produits, qui les rend plus chers qu'ils ne devraient l'être.

A. M. : Nous proposons les produits bio à des prix bas pour les rendre accessibles au plus grand nombre. Quand vous dites que les engagements volontaires ne sont pas suffisants, je suis d'accord avec vous. Et la loi peut effectivement permettre de faire bouger les lignes. Mais légiférer ou réglementer présente aussi des limites, car il y a toujours des failles. Dans la loi Egalim, il y avait déjà cette ambition de protection des enfants, de transparence des prix, de juste répartition de la valeur entre producteurs, industriels et distributeurs... Mais il y a la loi de modernisation de l'économie (LME) qui encadre les prix, les promotions, et qui prévaut sur la loi Egalim. Ainsi, malgré l'objectif d'améliorer la rémunération des producteurs, la hausse du seuil de revente à perte imposée aux distributeurs par Egalim n'a pas eu de bénéfice significatif sur les revenus agricoles. Donc, est-ce que la législation est vraiment la solution ? Je ne sais pas. Le volontariat n'apparaît aujourd'hui pas suffisant, mais cela permet quand même d'avancer.

M. D. : Concernant les failles de la loi Egalim, c'est surtout un problème de contrôle. La loi ne suffit pas si on ne l'accompagne pas de moyens suffisants pour la mettre en œuvre et contrôler qu'elle est bien respectée. ■

**Propos recueillis
par Benjamin Sèze**

1 Cela s'explique à la fois par les importations croissantes de produits alimentaires et par la faible part de la valeur ajoutée du produit (répercutée dans son prix final) qui revient aux producteurs, notamment par rapport à celles des transformateurs industriels et des distributeurs (Lettre de l'Observatoire de la formation des prix et des marges des produits alimentaires, no 16, 2019).

2 « Marketing alimentaire dans la grande distribution : halte aux incitations à la malbouffe ! », quechoisir.org, 3 septembre 2024.

ENQUÊTE

MOBILITÉ : VIVRE SANS VOITURE (?)

PAR DJAMILA OULD KHETTAB

Qu'il s'agisse d'aller au travail, chez le médecin ou de faire des courses, se déplacer ne va pas de soi pour des millions de Français habitant en zone rurale, où l'offre de transports en commun est insuffisante, voire inexistante, et souvent inadaptée aux besoins. Pour les personnes n'ayant pas les moyens de passer le permis de conduire, d'acquérir une voiture ou de remplacer un véhicule vieillissant, ou qui ne sont tout simplement plus en capacité de conduire, la situation peut même s'avérer inextricable. Dès lors, difficile d'échapper à la précarité ou d'en sortir. Comment enrayer cet engrenage ? Comment mettre fin à une dépendance structurelle à la voiture ? Dans les campagnes, acteurs associatifs et élus locaux se mobilisent et expérimentent des solutions de mobilité durables, inclusives et solidaires.

COMPRENDRE





CHRISTOPHE HARGOUËS / SCOF

▲ En milieu rural, la fréquence et les horaires de passage des transports publics sont souvent inadaptés aux besoins des usagers.

Il y a près de deux ans, Pauline a pris la clé des champs, quittant Toulouse pour la campagne poitevine à la recherche d'une « meilleure qualité de vie » et de « grands espaces verts ». Mais les contours du petit village de Blanzay, aux confins de la Vienne, où cette mère célibataire a élu domicile avec ses deux enfants, ont rapidement pris ceux d'un îlot isolé. « Je me sens bloquée », confie Pauline, auxiliaire en petite enfance, au chômage depuis son déménagement. « Si je ne retrouve pas vite un emploi, je vais tomber au RSA. » Il y a bien ce poste vacant à la rentrée prochaine dans une crèche située à Civray, « à dix minutes en voiture ». Mais Pauline ne possède pas de véhicule. *Quid du bus ?* « Inenvisageable. Les horaires ne correspondent pas. » Et le covoiturage ? « Je n'en ai pas trouvé. » Dans ces conditions, acquérir son propre véhicule est « juste vital », estime la jeune femme. Elle a d'abord essayé d'obtenir un microcrédit garanti par l'État. « Mais je suis

fichée à la Banque de France. Aucune banque partenaire n'accepte mon dossier. » Elle s'est ensuite tournée vers la Caisse d'allocations familiales (CAF) de la Vienne, qui propose des aides pour l'achat d'un véhicule afin de faciliter le retour à l'emploi. Mais les quatre garages solidaires conventionnés sont « saturés » et proposent rarement des véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique, les seuls que Pauline peut conduire. « Le permis boîte auto est plus rapide et moins cher à passer, lâche la néorurale de 31 ans. On a besoin d'un travail pour acheter une voiture. Mais ici, sans voiture, on ne peut pas travailler. C'est le serpent qui se mord la queue. »

Comme Pauline, près d'un Français sur deux souffre au quotidien d'une situation de "mobilité subie" caractérisée par une absence de choix entre plusieurs modes de transport et une forte dépendance à la voiture¹. La faute, en grande partie, à une faible desserte des transports publics dont les heures et les fréquences de passage sont souvent inadaptées aux besoins, voire incompatibles avec des emplois précaires aux horaires hachés. L'accès aux arrêts de bus ou aux gares ferroviaires pose aussi un problème. Selon une étude de l'UFC-Que Choisir, environ 17 % des Français n'ont pas de transports en commun à moins de dix minutes à pied de leur domicile. Les départements les moins bien lotis sont les plus ruraux, en tête desquels figurent le Gers, le Lot et la Lozère, où plus de 60 % de la population ne dispose d'aucun

“
EN FRANCE
88 % DES COMMUNES
SONT RURALES
ET ACCUEILLEN
33 % DE LA POPULATION.
 ”

arrêt de transport en commun à moins de dix minutes de marche de chez elle. Et près de la moitié des villages de moins de 1 000 habitants sont situés dans des zones blanches,



TÉMOIGNAGE

« JE PEUX PERDRE MON EMPLOI À TOUT MOMENT »

Surreprésentées dans les secteurs d'activité précaire, les femmes sont particulièrement touchées par les problèmes de mobilité. Latifa, femme de ménage à Aussillon, dans le Tarn, témoigne.

J'ai passé deux ans au chômage parce que, sans voiture, j'ai dû refuser plusieurs jobs. La dernière fois, c'était dans une usine à 35 kilomètres de chez moi.

J'ai cherché du covoiturage dans l'entreprise mais je n'en ai pas trouvé et les bus ne correspondaient pas à mes horaires. J'ai essayé de faire un prêt auto, mon dossier a été rejeté. Je me suis sentie bloquée. Pour le travail, pour les courses, pour aller chez le médecin. Ici, on ne peut pas vivre sans voiture. Je suis tombée au RSA.

J'ai fini par trouver un poste d'agent d'entretien en intérim. On ne me confiait que des missions accessibles à pied. Je marchais tellement que je me suis fait une entorse. L'autre problème : ça faisait peu d'heures de travail, donc un petit salaire.

J'ai alors fait appel à Mobitarn, un service d'autopartage du Secours Catholique. J'ai pu louer pour pas grand-chose une voiture pendant trois mois. C'est là que j'ai pu signer mon CDI et décrocher plus d'heures de travail. Quand j'ai récupéré les clefs, je me suis sentie libre. Mais il a fallu rendre la voiture. J'ai alors perdu la moitié de mes missions.

Heureusement, quelques semaines après, ma fille m'a donné sa voiture, une Peugeot 206 de 2004. Mais elle a beaucoup de problèmes : j'ai changé la batterie pour 200 euros, je viens de faire réparer l'embrayage pour 1 067 euros. J'ai demandé au garagiste une facilité de paiement car je ne peux pas régler d'une traite. Il va falloir aussi changer le phare gauche.

Mon salaire fluctue entre 800 et 1 300 euros par mois en fonction de mes heures de travail. Je n'arrive pas à mettre de côté pour m'acheter une voiture en bon état. Tous les mois, je finis à découvert. Au lieu d'épargner, je dépense mon argent dans des réparations.

Un jour ou l'autre, la voiture va tomber en panne pour de bon. Ce jour-là, je serai vraiment handicapée. Ça me stresse de savoir que je peux perdre mon emploi à tout moment. ■

c'est-à-dire dépourvues de tout transport en commun.

« Sans voiture, à la campagne, vous ne faites rien », déplore Luc Maudet, maire des Vallées-de-la-Vanne, dans l'Yonne, et chargé des questions de mobilité à l'association Maires ruraux de France. À Blanzay, où vivent quelque 800 âmes, Pauline fait jouer la solidarité entre voisins pour s'en sortir. Elle sollicite aussi les chauffeurs de "Roulons solidaire", un service de transport solidaire déployé par le Secours Catholique dans le Poitou. Concrètement, un bénévole conduit une personne non motorisée à un rendez-vous et la ramène chez elle, moyennant un dédommagement de moins de 40 centimes par kilomètre. Autant de « solutions de dépannage » auxquelles Pauline a recours « le moins possible ». « Je ne veux pas abuser », confie cette mère de famille, qui fait l'impasse sur les loisirs et les sorties au parc avec ses enfants. « Heureusement, on a un jardin. Mais on en a vite fait le tour. » Devoir compter le moindre de ses déplacements « pèse sur le moral » et crée en elle « un sentiment désagréable de dépendance totale ».

La jeune femme se souvient de ce jour où une voisine l'a emmenée faire ses courses. « Comme d'habitude, j'avais préparé une liste d'achats. Mais à mon retour, je me suis rendu compte que la bouteille de gaz était vide. Il faut toujours tout anticiper. C'est épuisant. » Le déficit en transport public, combiné à une fragmentation des bassins de vie et d'emploi, a créé une « dépendance structurelle à la voiture en milieu rural », observe Aurore Flipo, chercheuse à l'université de Lyon. « Plus l'organisation spatiale est éclatée, plus la mobilité est nécessaire pour accéder à un certain nombre d'espaces, comme un lieu de travail, de formation ou de soins, analyse-t-elle. Dans les territoires ruraux, il y a eu une amplification du problème du fait d'une augmentation tendancielle des distances entre le domicile et les lieux nécessaires à la vie quotidienne. De nombreuses petites maternités, des bureaux de poste et des gares ferroviaires ont fermé avec l'idée qu'il faut désormais se rabattre sur les villes les plus proches, rappelle la »



CHRISTOPHE HARGOULLES / ASOOF

▲ Sans Roullons solidaires, un service de transport solidaire du Secours Catholique, Claudine ne sait pas comment elle pourrait se rendre à ses rendez-vous médicaux.

» sociologue. *Ce qui crée de nouveaux besoins de mobilité.* » Un chiffre reflète bien cette tendance : la population rurale active doit parcourir 4,4 kilomètres de plus qu'il y a vingt ans pour se rendre au travail, une hausse deux fois plus importante qu'au niveau national².

Aurora Flipo met en garde contre un effet délétère sur la cohésion sociale : « *Tant que c'est aux individus de trouver des solutions de mobilité du fait d'une offre de transports collectifs peu attractive voire inexistante, on reste dans un système inégal car nous ne faisons pas tous face aux mêmes contraintes et ne disposons pas des mêmes ressources* ». D'autant que la voiture peut s'avérer un gouffre financier : flambée des prix à la pompe, coûts d'amortissement, frais d'entretien – notamment pour des véhicules vieillissants nécessitant des réparations importantes (cf. encadré p.17). Alors qu'en ville le transport représente une petite

part des dépenses des foyers, il constitue le premier poste de dépenses des ménages ruraux, atteignant jusqu'à 21 % de leur budget mensuel³.

Pour les personnes sans permis, sans véhicule, sans moyens suffisants pour payer les réparations ou le carburant, ou dans l'incapacité physique de conduire, « *la mobilité représente un obstacle pour éviter une situation de précarité ou en sortir* », explique Daphné

Chamard-Teirlinck, responsable Transition écologique juste au Secours Catholique. Environ 85 % des microcrédits accordés grâce au soutien de l'association servent à financer une solution

“

LE TRANSPORT CONSTITUE LE PREMIER POSTE DE DÉPENSES DES MÉNAGES RURAUX.

”

de mobilité (inscription à l'examen du permis de conduire, achat d'une voiture d'occasion en bon état...). C'est dire l'ampleur des besoins. Certains font face à des arbitrages difficiles : rogner sur des dépenses essentielles – l'alimentation, l'énergie ou le chauffage – pour pouvoir rester mobiles, ou restreindre

les déplacements, voire y renoncer. 40 % des Français déclarent ainsi avoir déjà annulé un rendez-vous (professionnel, familial, de santé, de loisirs) faute de moyen de locomotion⁴. « Lorsque j'ai dû arrêter de conduire parce que ma vue ne me le permettait plus, ça a été un traumatisme », confie Claudine, ancien professeur d'histoire-géographie de 83 ans, qui vit à Baraqueville, dans l'Aveyron. « Je me suis demandé comment j'allais faire. Surtout pour continuer à me soigner. » Les médecins spécialisés et les hôpitaux les plus proches se situent à Rodez, à environ 15 kilomètres de chez elle. « Mes trois enfants ne peuvent pas m'accompagner, ils vivent loin. Y aller en bus, c'est trop compliqué. Il peut y avoir du retard, ce qui risque de me faire rater un rendez-vous et avec les correspondances, ce n'est pas pratique pour les personnes à mobilité réduite », précise la retraitée, qui se remet d'une opération aux genoux. Grâce au bouche à oreille, elle a découvert "Allô ça roule", un autre service de transport solidaire du Secours Catholique, présent en Aveyron. « C'est beaucoup moins cher qu'un taxi et surtout les chauffeurs nous attendent. C'est plus rassurant. » Au fil des trajets, des liens se créent. Et même des amitiés. En route, « on discute, on fait connaissance et parfois on



CHRISTOPHE HARGOUËS / SCDF

garde contact », se réjouit Claudine, qui dit « sortir beaucoup moins qu'avant ». Pour répondre aux inégalités de déplacement et aux fractures territoriales, l'État mise sur une nouvelle organisation institutionnelle. Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités, en 2021, les intercommunalités peuvent devenir Autorités organisatrices de mobilités (AOM) et exercer sur leur périmètre la compétence mobilité, réservée jusqu'alors aux régions. Autrement dit, elles peuvent désormais mettre en place des services réguliers de transport public et des solutions de mobilité partagée ou solidaire, comme le covoiturage ou le transport à la demande. Objectif : »

▲ Mobitarn, un service d'autopartage du Secours Catholique, offre une solution de mobilité solidaire à des personnes en précarité, contraintes de se rendre au travail en voiture.

FOCUS

DES BUS SCOLAIRES OUVERTS À TOUS

Les 45 lignes de bus scolaires qui sillonnent les 54 communes de l'agglomération de Cognac, en Charente, sont ouvertes au grand public depuis la rentrée scolaire de septembre dernier. L'agglomération charentaise rejoint ainsi la liste des territoires ruraux qui autorisent l'accès au transport scolaire à tous les publics, sous réserve qu'il y ait des places disponibles dans le bus. Une façon d'optimiser les rotations et de répondre au déficit en transports collectifs. « L'avantage des bus

scolaires, c'est qu'ils maillent tout le territoire. Le moindre hameau est desservi », explique Juliette Grolée, chargée de mission mobilité à la communauté de communes du Clunisois, en Saône-et-Loire, où le transport scolaire est accessible à tout le monde. Autre avantage : « Les établissements scolaires se trouvent souvent à proximité de services administratifs ou de santé, ou d'une agence bancaire ou postale », fait remarquer Aurore Flippe, sociologue. Mais ce réseau de transport, « qui fonctionne

plutôt bien, malgré des difficultés de recrutement de chauffeurs », pourrait répondre encore mieux aux besoins de tous. « On pourrait imaginer que ces lignes de bus soient davantage utilisées en augmentant le nombre d'allers-retours dans la journée », suggère la sociologue. Les chauffeurs y trouveraient aussi leur compte : « Leur emploi du temps serait plus intéressant et leur salaire plus élevé. » Un investissement au « coût marginal », bien moins élevé que de créer intégralement une ligne de bus. ■

COMPRENDRE

» apporter une réponse plus appropriée grâce à une connaissance plus fine des besoins. « *Les politiques publiques de mobilité étaient auparavant réparties entre différentes commissions : transport scolaire, action sociale, environnement... On aborde aujourd'hui les enjeux de la mobilité de manière transversale* », explique Juliette Grolée, chargée de mission mobilité à la communauté de communes du Clunisois, en Saône-et-Loire. Devenue Autorité organisatrice de mobilités, l'intercommunalité met en œuvre une « *nouvelle stratégie* » s'inscrivant dans une « *logique d'intermodalité* » : création d'une nouvelle ligne de bus connectée aux cars interurbains de la région « *pour renforcer le maillage* », achat d'un minibus électrique « *pour relancer le service de transport à la demande* », installation de nouvelles aires multimodales comprenant « *des abris vélo sécurisés, des aires de covoiturage, des arrêts d'auto-stop et des places de stationnement* », énumère Juliette Grolée. Ces projets, pensés « *en concertation avec des représentants des usagers, des associations et des employeurs* », qui verront le jour en 2025, sont financés en partie

LE FONDS VERT NE PERMET PAS DE DÉVELOPPER ET DE PÉRENNISER DES SOLUTIONS PLUS AMBITIEUSES.

par le Fonds vert, un dispositif créé en 2023 et destiné à financer la transition écologique des collectivités territoriales. Mais sous l'effet des coups de rabet budgétaires, son enveloppe est passée de presque 2,5 milliards à près de 1 milliard d'euros. Au risque de freiner ou d'arrêter de nombreux projets alors même qu'un grand

nombre d'intercommunalités sont déjà endettées et en sous-effectifs. « *Les questions de mobilité sont complexes et techniques. Il faut des agents formés pour les gérer* », explique Marie Huyghe, consultante et formatrice en mobilité. « *Or il n'y a pas assez d'ingénierie dans la plupart*

des communautés de communes. C'est un engagement financier que beaucoup ne peuvent pas se permettre. » « *Ce fonds est intéressant pour des solutions légères, mais il ne permet pas de développer et de pérenniser des solutions plus ambitieuses* », renchérit Daphné Chamard-Teirlinck, du Secours Catholique, pour laquelle il est préférable de « *sortir d'une logique d'appels à projets au profit d'un programme de mobilité sur dix ans* ».

Trouver des financements n'est pas le seul problème, observe Luc Maudet, de l'Association des maires ruraux de France. S'il salue des avancées parcellaires et localisées, qui reposent sur la proactivité de certains acteurs, l'édile regrette « *un manque de volonté politique dans l'ensemble. Le faible nombre de collectivités territoriales qui ont accepté de prendre en charge la compétence mobilité en est un signe* ». Sur son territoire, un exemple symbolise cette inertie politique : l'aménagement d'une voie ferrée désaffectée, s'étirant sur deux départements, deux régions et plusieurs intercommunalités, en voie verte pour accueillir marcheurs et cyclistes. « *C'est un vieux serpent de mer, s'exclame-t-il. Ça fait quinze ans qu'on fait mine de s'en occuper mais il ne se passe rien. On en est toujours à la phase d'étude du projet.* » Il ajoute : « *Un maire de village très investi peut se retrouver bloqué si*

► **Latifa a bénéficié du programme de prêt de véhicule du Secours Catholique du Tarn. Ce prêt lui a permis de stabiliser sa situation professionnelle et de garder son travail.**



CHRISTOPHE HARGOUËS / SCOF



CHRISTOPHE HARGOLIES / SCDF

la communauté de communes ou les autres échelons administratifs ne suivent pas. »

Accompagner les décideurs politiques vers un « changement de représentations et de culture » est donc nécessaire, estime Marie Huyghe. « Prenons l'exemple des élus qui ont connu toute leur vie cette dépendance à la voiture et pour qui l'automobile serait synonyme de développement et de désenclavement. S'ils ne voient pas autre chose, par exemple des territoires dans lesquels se développent le covoiturage ou des modes actifs, ils ne vont pas imaginer que c'est possible. » Organiser des rencontres entre pairs et des voyages d'étude dans des localités où des solutions de mobilité alternatives sont expérimentées peut aider à « faire naître une volonté politique », considère-t-elle.

Faciliter la mobilité des personnes pour accéder à des services publics toujours plus éloignés n'est toutefois pas souhaitable, soutient le Secours Catholique, qui plaide pour le maintien d'un socle minimum de services de proximité. « Permettre à tous de pouvoir vivre à l'échelle de leur territoire est indispensable, tant d'un point de vue social qu'environnemental », assure ainsi Daphné Chamard-Teirlinck. Dans un effort de rapprochement avec les usagers, l'État ouvre depuis cinq ans des Espaces France services là où les services publics ont disparu. Il met également en circu-

lation des bus France services, des guichets uniques itinérants, qui vont à la rencontre des usagers. Pour Daphné Chamard-Teirlinck, il s'agit d'une « réponse intéressante mais insuffisante, car les plages d'ouverture de ces guichets sont parfois faibles et les agents d'accueil ne sont pas toujours en mesure de répondre à tous les besoins des usagers. L'État met un pansement sur des décisions de fermeture de services qu'il a lui-même prises », regrette-t-elle. Pour Aurore Flipo, sociologue, « assurer des services de proximité est important parce que c'est aussi cela qui fait vivre les territoires. Si tout le monde est tout le temps parti ailleurs, pour travailler, pour faire ses courses ou ses études, dans les villages, les liens risquent de se distendre, voire de disparaître. » Et elle conclut : « Si on reste dans un schéma de mobilité, on est dans une forme d'épuisement. Si on reste dans un schéma de mobilité inversée, on est dans une forme d'enfermement à domicile. Et si on ne favorise que les liens de proximité, on risque de vivre dans des îlots autarciques. Il faudrait articuler de manière équilibrée mobilité, mobilité inversée et proximité. » ■

▲ « Permettre à tous de pouvoir vivre à l'échelle de leur territoire est indispensable, tant d'un point de vue social qu'environnemental », plaide Daphné Chamard-Teirlinck du Secours Catholique.

1 3^e édition du Baromètre des mobilités quotidiennes de Wimoov, 2024
 2 Insee, 2017
 3 Insee, 2017
 4 3^e édition du Baromètre des mobilités quotidiennes de Wimoov, 2024

L'ENTRETIEN

« IL FAUT CRÉER DE L'INTERMODALITÉ EN MILIEU RURAL »

Quelles politiques publiques adopter pour mettre fin à la dépendance à la voiture des personnes vivant en milieu rural ? Quelles alternatives leur proposer ? Quid du financement ? Entretien avec Delphine Lingemann, députée Mouvement démocrate (MoDem) du Puy-de-Dôme.

PROPOS RECUEILLIS PAR **DJAMILA OULD KHETTAB**

PARCOURS

DELPHINE LINGEMANN

1972

Naît à Issoire, dans le Puy-de-Dôme.

2020

Élue au conseil municipal de Royat, chargée de l'environnement.

2022

Deviens députée de la 4^e circonscription du Puy-de-Dôme.

2025

Rédige une proposition de loi visant à améliorer la mobilité des jeunes ruraux.

Djamila Ould Khettab : Des personnes vivant en milieu rural et ne possédant pas de voiture nous disent avoir déjà dû renoncer à un emploi, des soins médicaux ou des sorties culturelles faute d'un mode de transport collectif accessible. La précarité mobilité est-elle aujourd'hui bien prise en compte par les élus ?

Delphine Lingemann : On voit des initiatives fleurir un peu partout dans les campagnes pour pallier un manque d'offres de mobilité, mais elles ne sont pas structurées. Chaque élu fait à sa sauce et se débrouille comme il peut. Mais il est vrai que, dans beaucoup de territoires ruraux, les programmes de mobilité ne font pas une place suffisante aux transports en commun. Les administrés se sentent ainsi abandonnés. Ce n'est pas qu'un sentiment, c'est une réalité : être dépendant à la voiture, c'est être dépendant à un moyen de locomotion qui coûte cher en termes d'acquisition, d'entretien et même de réussite au permis de conduire. Plusieurs générations de politiques n'ont pas investi sur les territoires

ruraux comme elles l'auraient dû, créant ainsi des situations d'inégalités territoriales importantes. Il y a également un exode rural qui a amplifié ce mouvement et encouragé les décideurs politiques à investir davantage dans les centres urbains ou les métropoles au détriment des territoires ruraux.

La suppression en 2005 de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar), qui organisait l'aménagement du territoire au niveau national, a contribué à ce désinvestissement dans les territoires ruraux, renforçant ainsi le sentiment d'abandon des personnes résidant dans ces territoires.

D.O.K. : Pourquoi est-il si difficile de sortir du système du tout-voiture ?



GAEIL KERBAOL / SCOP



Est-ce dû à un manque de volonté politique ?

D.L. : Un député doit être une courroie de transmission entre les territoires et le pouvoir central, mais il faut reconnaître que certains élus de la ruralité ont oublié cette mission. Nous avons besoin d'être davantage à l'écoute des problématiques du terrain pour pouvoir les changer ici, à l'Assemblée nationale.

Avec un groupe d'élus, nous portons une proposition de loi qui vise à faciliter les mobilités quotidiennes des jeunes qui choisissent de vivre et de s'épanouir dans des communes peu ou très peu denses. Cette loi permettra d'ajuster des dispositifs existants pour mieux prendre en compte les contraintes de mobilité des jeunes

ruraux. La mobilité est un enjeu crucial pour l'insertion professionnelle et sociale des jeunes en milieu rural. Les études montrent qu'aujourd'hui 38 % des jeunes ruraux

“
DANS BEAUCOUP DE TERRITOIRES RURAUX, LES PROGRAMMES DE MOBILITÉ NE FONT PAS UNE PLACE SUFFISANTE AUX TRANSPORTS EN COMMUN.
 ”

en recherche d'emploi disent avoir déjà renoncé à passer un entretien en raison de difficultés de déplacement, et que 30 % ont été empêchés de se rendre sur leur lieu d'études pour le même motif.

D.O.K. : De nombreuses communautés de communes, qui ont accepté de devenir Autorité organisatrice de mobilité (AOM) locale et d'exercer la compétence mobilité, c'est-à-dire d'organiser les déplacements sur leur périmètre, rencontrent des difficultés à mettre en place une offre de mobilité en raison d'un déficit en ressources internes. Comment les soutenir ?

D.L. : Le manque d'expertise et d'ingénierie en matière de mobilité à l'échelon local est effectivement un problème. Cela explique en partie pourquoi un nombre important d'intercommunalités n'ont pas souhaité devenir des Autorités organisatrices de mobilité (AOM) locales, laissant la compétence mobilité aux régions, comme prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) entrée »

COMPRENDRE



GABRIEL KERBAOL / SCDF

» en vigueur en 2019. Pourtant, plus on est proche du bassin de vie, plus on peut apporter des solutions fines et adaptées. Sur mon territoire, les intercommunalités sont de tailles différentes : il y a la grande métropole clermontoise, une autre grande agglomération et le reste sont des Établissements publics de coopération communale (EPCI) de plus petite taille. Ces derniers n'ont pas

les compétences en interne pour pouvoir développer une stratégie de mobilité inclusive et durable. On pourrait donc envisager de créer un pôle ressources qui servirait à mutualiser les moyens et les ressources humaines dans le cadre d'une coopération étroite entre la ville principale et les EPCI environnantes. On pourrait également encourager une meilleure collaboration entre les villes voisines les

plus importantes pour offrir une meilleure jonction et renforcer ainsi le maillage des transports collectifs.

Par ailleurs, je crois beaucoup aux Services express régionaux métropolitains (Serem), des projets locaux qui ont pour but d'améliorer la desserte entre une grande ville et une zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire et en optimisant les interconnexions avec les autres modes de transport.

D.O.K. : Comment les zones rurales pourraient-elles en profiter ?

D.L. : En rouvrant des lignes ferroviaires et en augmentant les fréquences. Les infrastructures existent déjà, nous avons en France un réseau ferroviaire exceptionnel. Il pourrait absorber une partie des flux et réduire ainsi la dépendance à la voiture individuelle.

Sur mon territoire, nous étudions un plan pour rouvrir la ligne Clermont-Ferrand-Ussel, qui permettait autrefois de se rendre à une station de ski par le train. Aujourd'hui, les touristes y vont en voiture car il manque une liaison pour parcourir les 30 kilomètres entre la ville et la station de ski.

Je ne crois pas au tout-voiture comme je ne crois pas au tout-vélo électrique qui n'est pas adapté à tous les terrains, comme les régions montagneuses. Il faut créer de l'intermodalité en milieu rural, ce qui suppose certains aménagements comme l'installation d'un plus grand nombre de places de stationnement vélos et voitures à proximité des gares.

D.O.K. : Ces investissements sont-ils envisageables dans la conjoncture budgétaire actuelle ?

D.L. : Le gouvernement d'Élisabeth Borne avait promis une "nouvelle donne ferroviaire" en lançant un grand plan de développement de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Il faut maintenant passer à la pratique : programmer des travaux et leur financement.

D.O.K. : Pour financer les politiques publiques locales, les intercommunalités ou les régions ayant la compétence mobilité peuvent bénéficier du "versement mobilité", une contribution des entreprises de plus de 11 salariés présentes sur un territoire. Quid des territoires moins dynamiques qui ne peuvent compter sur cette taxe ?

D.L. : Le "versement mobilité" tel qu'il est mis en œuvre aujourd'hui n'est pas satisfaisant. Les métropoles sont les lieux qui abritent le plus grand nombre d'entreprises, alors que ce n'est pas là où se trouve le plus grand besoin de mobilité puisque des solutions de mobilité y sont proposées, bien qu'elles puissent être améliorées. Aussi les salariés de ces entreprises, qui vivent en dehors du territoire de ces grandes villes, ne profitent pas nécessairement des solutions de mobilité inclusives ou solidaires financées par le versement mobilité.

Sur mon territoire, le problème du financement des transports collectifs ne se pose pas car plusieurs groupes y sont implantés. Mais au sud, dans le Cantal, il y a des territoires qui ne peuvent pas profiter de ce dispositif. Il leur est ainsi difficile de déployer des solutions de mobilité et de rompre avec la dépendance à la voiture individuelle. Il faut revoir le versement mobilité pour aller vers une

meilleure équité et une meilleure solidarité territoriale.

D.O.K. : Vous vous êtes prononcée en faveur de la loi pour le réemploi de véhicules au service de mobilités durables et solidaires, adoptée en mars 2024. Mais la prime à la conversion, anciennement prime à la casse, qui aidait les

“
JE NE CROIS PAS AU TOUT-VOITURE COMME JE NE CROIS PAS AU TOUT-VÉLO ÉLECTRIQUE.
”

Français à remplacer un vieux véhicule polluant par un modèle plus propre, est désormais supprimée. Cette décision porte un « coup dur » aux services d'autopartage, alertent des équipes du Secours Catholique, car moins de véhicules pourront être mis en location. Regrettez-vous ce rétropédalage ?

D.L. : Absolument ! Le gouvernement a décidé que cette mesure coûtait trop cher et a préféré faire machine arrière. C'est un choix politique que je regrette. La suppression de la prime à la conversion, décrétée en décembre dernier, anihile la loi sur le réemploi de véhicules en bon état destinés à la casse pour les faire louer à bas prix à des personnes en situation de précarité ou de vulnérabilité. Cette loi avait du sens, elle aurait pu aider à la marge des personnes en difficulté de mobilité en leur apportant une solution de dernier recours.

On peut attendre le projet de loi de finances rectificative, qui devrait

être débattu en juin, pour essayer de remettre le sujet sur la table. Mais étant donné les contraintes budgétaires auxquelles le pays fait face, il ne va pas être facile de défendre cette mesure.

D.O.K. : La mobilité soulève la question de l'accès aux services. Au lieu de contraindre les habitants des zones rurales à se déplacer, ne faut-il pas en faire davantage pour rapprocher les services des personnes ?

D.L. : Tout à fait ! Chaque citoyen a le droit d'avoir un même accès aux services publics, peu importe le lieu de son domicile. Mais l'éloignement géographique crée encore des situations d'inégalité en termes d'accès aux services de l'État.

Néanmoins, les maisons France services et les bus France services vont dans le bon sens. Il n'y avait rien il y a encore dix ans, des sous-préfectures fermaient. On revient de loin ! Les échos que j'ai des maisons France services et des permanences itinérantes sont plutôt positifs. Il y a dans l'ensemble un bon accompagnement des usagers : dans ces accueils physiques de proximité, on ne rencontre pas toujours des agents de la CAF, de la CPAM ou des Impôts, mais les agents d'accueil se renseignent et informent après coup les usagers sur des points précis. Par ailleurs, j'ai demandé la création d'une agence pour la rénovation du bâti rural. Nous avons de très beaux bourgs, mais ils sont à l'état d'abandon. Mieux coordonner les travaux de rénovation des anciennes bâtisses permettra de revitaliser ces villages et de répondre à la crise du logement en créant des logements conventionnés. ■

COMPRENDRE



OUGANDA, EN ROUE LIBRE

En Ouganda, comme ailleurs en Afrique subsaharienne, en l'absence de réseau de transport public, la population rurale ne peut compter que sur des solutions de mobilité informelles peu satisfaisantes, comme les mototaxis ou la marche à pied, pour avoir accès aux services sociaux de base.

PAR **DJAMILA OULD KHETTAB**

Au sud-est de l'Ouganda, depuis cinq ans, les malades ou les blessés peuvent être évacués gratuitement sur une civière surmontée d'un auvent protégeant du soleil ou de la pluie, tirée par un vélo électrique. Ces nouveaux engins complètent la flotte de vélos-ambulances déployée dans les régions rurales depuis 2018 par First Bicycle Information Organisation (Fabio), une organisation non gouvernementale locale. Dans un pays ne disposant que de rares

services ambulatoires, le vélo est « *une solution simple, adaptée au terrain, qui demande un coût d'acquisition et de maintenance bas et peu de logistique pour transporter des patients* », estime Jeremiah Brian Nkuutu, chargé de mission à Fabio. Cette solution s'est répandue en Afrique australe, comme en Angola, en Namibie et en Zambie.

Se déplacer pour accéder à des services sociaux de base constitue un défi dans les campagnes subsahariennes, où la densité démographique, d'équipements et de

AVIS D'ACTEUR

JULIEN ALLAIRE, DIRECTEUR DES OPÉRATIONS INTERNATIONALES DE TRANSITEC, UN BUREAU D'ÉTUDES SPÉCIALISÉ DANS LES MOBILITÉS

OFFRIR DU CHOIX

En Europe, la dépendance à l'automobile s'est construite dans le temps et en lien avec des politiques d'aménagement du territoire, depuis les années 1950, qui rendaient moins attractif le réseau ferroviaire. Depuis les années 1990, l'enjeu est de sortir de l'automobilisme et de favoriser des comportements multimodaux. Les pays subsahariens sont encore loin du niveau de motorisation européen : il y a environ 500 voitures pour 1 000 habitants en France contre un rapport de 50 pour 1 000 dans la plupart des pays africains. L'accès au véhicule est générateur d'inégalités

sociales. Les plus aisés bénéficient d'un élargissement de leurs horizons et d'un développement plus rapide de leur activité. Les autres restent sur le bord de la route littéralement. Dans ce contexte, il faut offrir du choix à des habitants qui sont, pour les plus pauvres d'entre eux, contraints de couvrir de grandes distances à pied chaque jour. Mais aussi, il faut sécuriser davantage les axes routiers. Comme très peu de pays aménagent les bas-côtés, les piétons et les cyclistes doivent souvent emprunter la route bitumée, s'exposant à des risques d'accident.

Le vélo électrique a beaucoup d'avenir en Afrique. Il permet de transporter des charges lourdes et de parcourir des distances assez longues sans souffrir des dénivelés. Mais il est trop peu développé. Des programmes de soutien à l'accès au vélo électrique existent, mais à la marge. En abaissant les taxes douanières, en simplifiant l'accès au microcrédit pour acquérir un vélo et en favorisant la collectivisation de ces véhicules pour réduire les coûts et créer de l'entraide dans les villages, son usage pourrait se démocratiser. ■



DES OUTILS POUR COMPRENDRE

À LIRE

services est faible, observe Olivier Ninot, ingénieur de recherche au CNRS, spécialiste des transports en Afrique. « *Il faut parcourir de grandes distances pour trouver un médecin ou aller à l'école. Il n'y a pas toujours de système de ramassage scolaire, et rares sont les familles qui sont capables de payer un transport. Les écoliers marchent parfois plus d'une heure.* » La marche reste « *un mode de déplacement dominant* » dans cette région du monde dépourvue d'un réseau de transport public régulier permettant de relier les villages aux villes, renchérit Jérôme Lombard, directeur de recherches à l'Institut de recherche pour le développement (IRD). Mais en Ouganda, comme ailleurs en Afrique subsaharienne, de plus en plus de ruraux utilisent les minibus ou les mototaxis. C'est une offre de transport dérégulée, discontinue et axée sur la demande qui s'épanouit « *depuis les années 1980 et la mise en œuvre de politiques d'ajustement structurel* », précise le géographe. « *Les États se sont désengagés, laissant à la discrétion des acteurs privés la question du transport. Mais ces services de rabattement sont inégalement déployés et souvent motivés par l'appât du gain. Les politiques publiques de transport se limitent à densifier le réseau routier interne peu développé et à l'étendre aux frontières de leurs voisins.* » Le gouvernement ougandais a ainsi lancé plusieurs projets autoroutiers visant à stimuler les flux commerciaux extérieurs, le dernier étant la construction d'un tronçon de 56 kilomètres dans des régions proches du Kenya. Le déficit en infrastructures routières, combiné à la faiblesse des services de transport, se répercute sur les revenus des ménages, explique Olivier Ninot. « *Des agriculteurs, notamment ceux qui cultivent des produits fragiles ou périssables comme la mangue ou la banane, sont entravés dans le développement de leur exploitation parce qu'il leur est difficile d'acheminer leurs récoltes vers un marché dans des conditions acceptables et avec une fréquence suffisante. Car les routes ne sont pas en bon état, les distances sont trop grandes et les camions pour transporter les produits ne sont pas disponibles.* » ■



Territoires ruraux : en panne de mobilité

Comment dépasser le système actuel de "tout-voiture", intenable tant sur le plan social et environnemental que sanitaire ? Dans ce rapport, le Secours Catholique plaide pour un changement de paradigme concernant la mobilité en milieu rural et pour des solutions de transport durables accessibles à toutes et tous. L'élaboration de ce rapport est le fruit d'un groupe de travail réuni par le Secours Catholique autour du thème de la mobilité en milieu rural. Il regroupe huit associations partenaires : la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Chrétiens dans le monde rural (CMR), la Croix-Rouge française, Emmaüs France, le Réseau action climat (RAC), France nature environnement (NFE), la Fondation pour la nature et l'homme (FNH) et le Mouvement rural de la jeunesse chrétienne (MRJC).

Baromètre des mobilités du quotidien

Dans cette troisième édition, parue en septembre 2024, Wimoow, association qui plaide pour une mobilité quotidienne accessible à tous, dresse le constat d'une aggravation de la précarité mobilité en France. Plus de 15 millions de personnes sont dans cette situation.

barometremobilites-quotidien.org



Les mobilités en milieu rural

Le numéro de décembre 2024 de la revue trimestrielle *Pour* (249/250) est consacré aux enjeux de la mobilité en milieu rural.

revuepour.fr/produit/les-mobilites-en-rural

À ÉCOUTER

Climat : faut-il changer de voiture pour réussir la transition ?

Dans cet épisode de "Chaleur humaine", un podcast du *Monde*, le journaliste Nabil Wakim interviewe Diane Strauss, directrice en France de l'ONG Transport et environnement, sur les alternatives à la voiture individuelle.

podcasts.lemonde.fr/chaleur-humaine

RENCONTRER



PARCOURS

1953

Naissance

1980

Rencontre Anwar Abu
Eisheh qu'elle épouse
en 1991

1996

S'installent à Hébron
avec leurs deux enfants

1997

Crée l'association
d'échanges culturels
Hébron-France

2024

Publie son livre
De Paris à Hébron.
Identités plurielles
(éditions Hémisphère/
Maisonnette et Larose)

CHANTAL ABU EISHEH, UNE FRANÇAISE À HÉBRON

UN PONT ENTRE LA PALESTINE ET LA FRANCE

PAR CÉCILE LECLERC-LAURENT

Mariée à Anwar Abu Eishah, originaire d'Hébron, Chantal l'y a suivi avec leur famille après l'espoir des accords d'Oslo. Depuis, elle vit au quotidien le joug de l'occupation israélienne, et a fondé l'association d'échanges culturels Hébron-France. Portrait d'une femme libre et engagée qui s'est découvert un nouveau chez-elle : la Palestine.

« **M**aman, comment as-tu fait pour quitter la France et venir

ici à Hébron ? » C'est pour mieux répondre à cette question de ses deux enfants, Hanane et Jamal, aujourd'hui âgés de 33 et 30 ans, que Chantal s'est décidée à écrire un livre pour témoigner. Elle y conjugue ses « *identités plurielles* ». Car d'emblée, Chantal l'affirme : « *Je rentre chez moi en France mais je rentre aussi chez moi à Hébron.* » Comme elle n'a pas officiellement l'identité palestinienne, faute de visa permanent, la septuagénaire continue d'effectuer des allers-retours entre les deux pays tous les trois mois depuis son arrivée à Hébron en 1996. Elle reconnaît que venir en France est un peu « *sa bulle d'air pour ne pas sombrer dans l'animosité* », même si elle préférerait naviguer plus librement entre ses deux pays.

Tout commence en 1980, année où elle fait la connaissance d'Anwar, militant palestinien réfugié depuis 1978 en France et étudiant en droit. Elle et lui ont les gènes de la rencontre et de la bougeotte, écrit-elle dans son livre. Chantal travaillait

alors à l'association parlementaire pour la coopération euro-arabe. En 1994 sont signés les accords d'Oslo : Anwar rêve de retourner dans son pays pour travailler à la construction de la paix. Chantal prend ses valises et le suit avec leurs deux enfants. Bien sûr, elle détonne à Hébron, le fief familial de son mari, elle, la « *ajnabiye* » (étrangère, en

“

**NOUS FAISONS RIRE CAR
NOUS AVONS UNE
RELATION DE COUPLE
INHABITUELLE POUR
LÀ-BAS.**

”

arabe) aux cheveux courts, à la peau parsemée de taches de rousseur, qui enchaîne les cigarettes. Son livre regorge d'anecdotes sur la manière dont elle est perçue dans cette société patriarcale, par exemple le jour où elle a voulu décorer leur appartement à sa façon, ce qui déplaisait à leur entourage. Anwar s'est imposé en disant que c'était sa femme qui décidait. « *Au final, on m'a dit : c'est simple mais c'est joli* », se souvient

Chantal en souriant. « *Avec Anwar, nous faisons rire car nous avons une relation de couple inhabituelle pour là-bas. Je surprends les gens mais je ne les choque pas : ils sont curieux de voir comment je suis, différente d'eux* », explique la Française hébronite, qui affirme s'être attachée à cette culture palestinienne dans laquelle les liens sociaux et familiaux sont importants. Chantal reconnaît qu'Hébron est devenue plus conservatrice au fil des ans, à cause du repli identitaire : « *L'espoir d'Oslo s'est envolé et après les intifadas, face à l'autre qui veut les effacer, les gens s'accrochent à leur identité et en particulier à la religion.* » C'est aussi ce dont témoigne Chantal dans son livre : le quotidien des Hébronites face à la colonisation israélienne. Elle décrit les détours à faire à cause des check-points (il faut souvent 1h30 de route avec trois taxis pour se rendre au travail alors que celui-ci est à 15 km), l'asphyxie économique (le fait que les Palestiniens payent l'eau plus cher que les colons, ou encore que les marchés soient envahis de produits israéliens au détriment des produits palestiniens) et surtout l'humiliation. « *Ils sont sans cesse à la merci de l'occupant. Je suis souvent submergée par un sentiment de culpabilité car je n'ai pas les mêmes papiers. C'est difficile de voir la population terrorisée face à la violence de l'armée et des colons* », témoigne Chantal. »

RENCONTRER



ÉLODIE PÉRIOT / SCDF

» Aux côtés des opprimés

Alors, grâce à son "association d'échanges culturels Hébron-France" (qu'elle a fondée en 1997, à l'origine pour s'occuper et maintenir les liens avec la francophonie), elle se bat pour « rendre le quotidien des habitants le moins insupportable possible ». Cours de français, organisation de bazars, dons de vêtements, ludothèque, sensibilisation aux droits des femmes... :

“

LES TOURISTES SONT PARTIS ET SANS ÉCHANGES, LES HÉBRONITES SONT PLUS ENFERMÉS.

”

les idées ne manquent pas et les activités sont nombreuses. La septuagénaire a même monté des circuits touristiques (avec des guides locaux ayant appris le français, et des hébergements chez l'habitant) et créé des jeux de société comme un "Topoly" pour sensibiliser à la réalité vécue dans les territoires occupés palestiniens. Mais tout cela, c'était avant le 7 octobre

2023. Les touristes sont partis et sans échanges, les Hébronites sont plus enfermés, explique Chantal. Le nombre de check-points s'est accru, les fouilles se sont accentuées avec des soldats plus agressifs, ce qui augmente le temps de transport. Les fonctionnaires comme leur fille médecin sont partiellement payés. Et la vie est plus chère (le kilo de viande est passé de 60 à 100 shekels), ce qui accroît la pauvreté. Avec son association, Chantal a réussi à mettre en place un parrainage d'assurance maladie pour 50 familles qui n'arrivaient plus à se soigner.

Hospitalité

Chantal fait preuve d'une qualité d'accueil et d'un engagement sans relâche face à une injustice permanente. « Cette qualité – que j'ai découverte chez nombre de Palestiniens – me fait dire que Chantal est devenue plus palestinienne que française », note Bernard Thibaud, ancien directeur de la Maison Abraham tenue par le Secours Catholique à Jérusalem, où le couple franco-palestinien aimait se rendre lorsque c'était encore possible, avant le 7 octobre 2023.. « Et à eux deux, Chantal et

Anwar sont un symbole de l'hospitalité orientale, poursuit Bernard Thibaud. Ils n'ont rien à envier à l'hospitalité du patriarche Abraham et de son épouse Sarah qui, selon la tradition, sont enterrés à Hébron. Et chacun sait que l'hospitalité d'Abraham n'est rien sans celle de Sarah. » Chantal, quant à elle, aurait préféré qu'Abraham ne s'arrête pas à Hébron, car « l'histoire serait aujourd'hui tout autre ». Aujourd'hui, dit-elle, cela pousse les colons à vouloir faire d'Hébron une ville totalement juive et à grignoter petit à petit les quartiers palestiniens. Quand on lui parle de paix et de réconciliation, Chantal est désabusée : « Je ne crois plus en rien. Tout le monde a vécu ici mélangé depuis des siècles. Il faut arrêter d'inculquer la haine dans la tête des gens : les deux peuples ont des droits et des histoires ! Je sais que je ne verrai pas la paix de mon vivant, mais je l'espère pour l'avenir de mes petits-enfants. » Le 7 octobre est survenu depuis la rédaction de son livre. Beaucoup d'amis européens de Chantal et Anwar ont quitté Israël et la Palestine. Aujourd'hui, leur fils étudie à Londres. Et leur fille, son mari palestinien et leurs deux enfants ont décidé de venir s'installer en France cet été, la situation devenant invivable à Hébron. Derrière ses lunettes colorées, les yeux bleus de Chantal pétillent et elle rit jaune : « Peut-être qu'un jour j'écrirai un nouveau livre : D'Hébron à Paris. » Avant de poursuivre : « C'est dur pour Anwar, lui qui répète d'habitude qu'on n'a pas le droit de désespérer. Désormais, il voit l'année 2025 comme la pire à venir pour la Cisjordanie. » Après être devenu ministre de la Culture de l'Autorité palestinienne en 2013-2014, Anwar demeure l'une des voix palestiniennes pacifistes majeures. Tous deux ne se voient donc pas partir. Et comme dit Chantal : « Là-bas, c'est ma vie. » ■

« FEMMES ÂGÉES AU BORD DE L'ISOLEMENT »

PAR CLÉMENTINE MÉTÉNIER PHOTOS : XAVIER SCHWEBEL

À Saint-Symphorien-sur-Coise, au cœur des monts du Lyonnais, vieillesse et isolement vont souvent de pair. Des femmes d'agriculteurs, aujourd'hui seules, souffrent de solitude. Pour briser l'isolement du quotidien, certaines d'entre elles se rassemblent autour d'un déjeuner ou d'un jeu de société. Rencontre.

EXPLORER



XAVIER SCHWIBEL / SCOF

▲ Marie (à gauche) et les trois Thérèse. Chaque mercredi depuis deux ans et demi, les « bulles pelaudes » se retrouvent pour déjeuner à la salle paroissiale.

Pour se rendre chez Marie, il faut grimper ou descendre raide, c'est selon et c'est le lot de tous à Saint-Symphorien. Arrivé au pied de son petit immeuble HLM accroché à la pente, on a la surprise de devoir appuyer sur - 4 dans l'ascenseur qui nous mène à son appartement. Quand Marie ouvre sa porte, elle a d'ailleurs toujours un petit sourire en coin pour le nouveau visiteur dont l'étonnement du périple mené se lit encore sur le visage. Ce jour-là, des décorations de Noël ornent le mur de son grand couloir d'entrée. « *Je n'ai pas beaucoup*

de visites, mais une fois par an je peux faire un effort de déco ! », lance la petite dame âgée de 80 ans. Des plantes grasses ornent le salon qui fait aussi office de salle à manger. « *L'hiver, je suis obligée de les mettre près du radiateur, je n'ai pas assez de place* ». L'appartement a beau être en contrebas de la route, la vue du balcon est imprenable. La petite ville médiévale de Saint-Symphorien-sur-Coise, à une quarantaine de kilomètres de Lyon et de Saint-Étienne, est construite sur les vestiges d'un château du Moyen-Âge. On aperçoit les maisons délaissées des tanneurs, ces ouvriers des métiers du cuir et du tissu, natifs ou venus de loin pour rejoindre la capitale des monts du Lyonnais. Les 3 800 habitants sont d'ailleurs dénommés les "Pelauds", en référence aux "peleurs de peau" disparus depuis la fermeture de la dernière usine

il y a vingt-cinq ans. Accoudée au balcon, Marie montre du doigt la route en lacet qui relie la plaine du Forez et la vallée du Rhône. Si "Saint-Sym" a été réputée pour sa situation géographique attractive durant des siècles, la ville reste loin des grandes agglomérations.

« Femmes de »

Marie aurait bien troqué l'agriculture pour la tannerie, voire serait même partie carrément. Avant de rejoindre ce logement social en 2003, elle n'avait jamais quitté le village de Saint-Martin-en-Haut situé à une dizaine de kilomètres, dans les terres. Aînée d'une fratrie de huit enfants, elle naît en 1945 et grandit à la ferme. Son père agriculteur faisait principalement du beurre et du fromage qu'il revendait à Lyon, « *... en sachet. On appelait ça un cocotier*, explique Marie. *Je n'aimais pas ce métier : j'avais peur des bêtes, je n'aimais pas la*

volaille et je détestais quand on tuait le cochon. » Lorsqu'elle évoque la récolte des pommes de terre, elle se sent encore transie : « C'était ma hantise. J'ai mis la main à la pâte très jeune, on ne nous demandait pas si ça nous plaisait, c'était la vie, il fallait aider. » Quand elle évoque sa mère, son visage s'assombrit. « Elle n'avait pas de travail, elle donnait des coups de main à la ferme, s'occupait des enfants. Ma maman restait à la maison, et c'est ce qui m'est arrivé aussi. » Comme pour justifier les difficultés qu'elle a vécues, Marie ponctue ainsi ses phrases : « C'était comme ça à l'époque, vous savez. » Les douleurs de la vie se lisent sur son visage. Marie aurait voulu être couturière et « apprendre l'amitié », murmure-t-elle. Ça, elle le confie du bout des lèvres et les larmes aux yeux. Car elle n'a pas connu de transition entre son rôle de fille aînée et celui de femme mariée. À 21 ans, elle passe d'une ferme à une autre, dans le même village, se marie avec un agriculteur avec qui elle aura 5 enfants dont un décédera. « Je suis restée au foyer. C'était une obligation, en quelque sorte. J'avais toujours cette envie d'avoir un métier, mais... non,

ça ne se faisait pas. » Les années passant, Marie se retrouve dans un isolement total et sous l'emprise de son époux. « Autrefois, une femme qui était dans l'agriculture et qui avait de gros problèmes dans son ménage n'avait pas le droit de divorcer. Non. Elle subissait, c'est tout. » À l'approche de ses 60 ans, ses filles la poussent à quitter la maison familiale. Une question de survie. « Elles m'ont conseillé de me rapprocher des commodités – médecins, commerces – de "Saint-Sym". C'était mieux, même si je ne voulais pas. Je suis arrivée ici en piteux état. J'étais carrément à zéro », se souvient-elle. Elle doit alors commencer une nouvelle vie. « Je suis arrivée sans le sou car je n'avais pas de compte en banque, je n'avais jamais travaillé à l'extérieur, j'avais juste de quoi payer le loyer. » La soixantaine bien entamée, elle commence à faire des ménages, accompagnée par une assistante sociale. « J'étais bien comme ça ! Pour la première fois de ma vie, j'avais une ressource que je n'avais jamais eue avant. » Marie raconte sans sourire. Sa force de caractère contraste avec sa silhouette frêle et courbée. « Ça, ce n'était pas le plus dur », observe-t-elle. Le plus dur était de sortir de

chez elle. « Je ne l'ai pas vécu comme une grande libération, car lorsqu'on n'a jamais appris à sortir seule, à être libre de ses mouvements, ce n'est pas facile. » C'est cela qui fait pleurer Marie. La détresse de l'isolement. Elle reste muette quelques minutes, à sécher ses larmes, car c'est bien ce qui l'a fait et la fait encore le plus souffrir. Aujourd'hui, Marie touche une retraite "de base" de 733 euros, avec un petit complément de 200 euros pour avoir élevé quatre enfants. Mais cette femme au grand cœur ne s'apitoie jamais sur son sort : « Les femmes d'agriculteurs ne sont pas les plus malheureuses, ici. Les femmes de commerçants et d'artisans ne touchent que quelques centaines d'euros par mois. Mes belles-sœurs sont dans ce cas », confie-t-elle.

Isolement et précarité

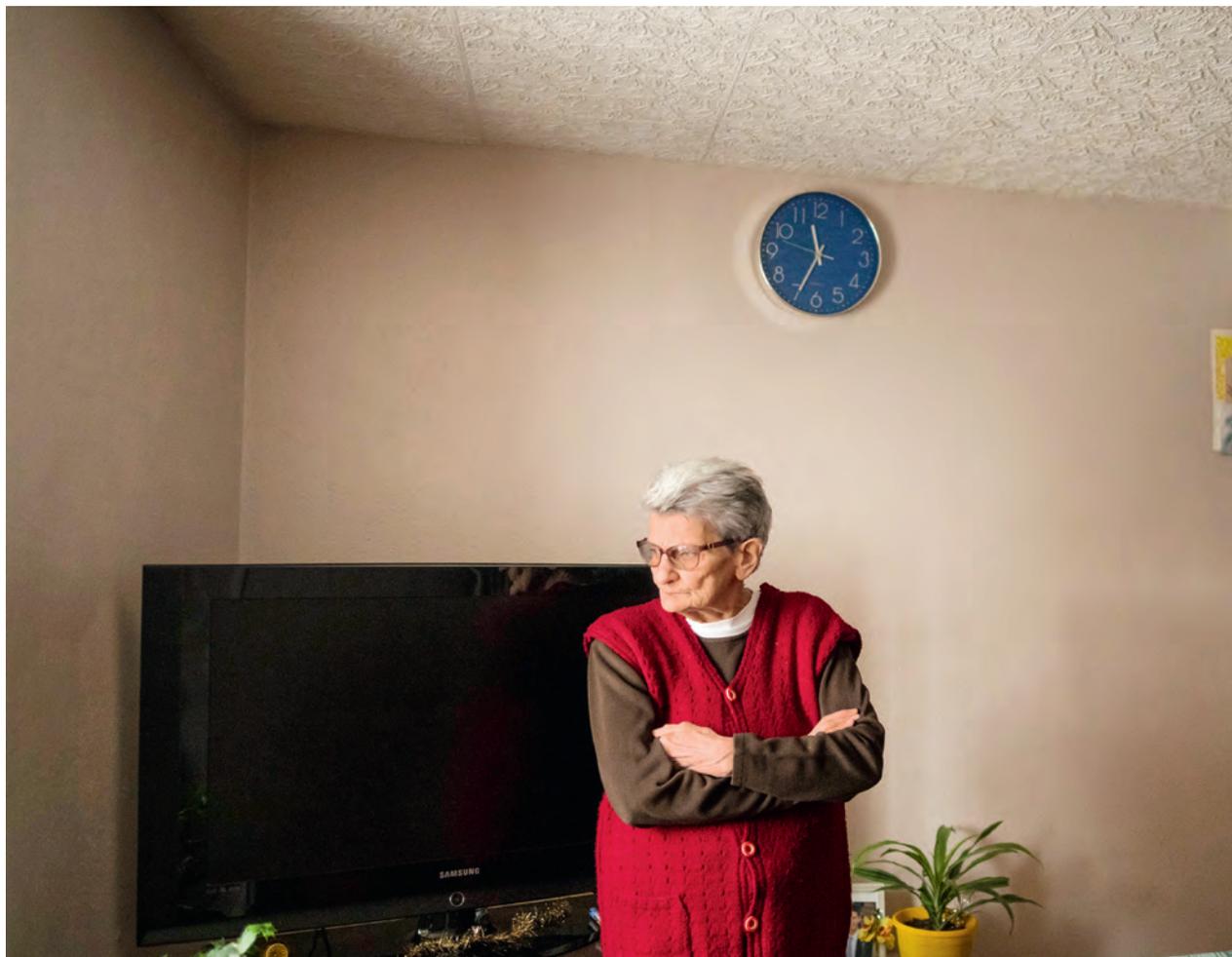
Grâce à son mari maçon, Thérèse, pour sa part, est propriétaire d'une petite maison. En levant haut les yeux dans la rue devant chez elle, elle aperçoit le balcon de Marie. Ici, la pente est encore plus raide pour se rendre dans le centre-ville. L'histoire familiale des deux femmes se ressemble : enfance dans une ferme, aînées d'une fratrie de six enfants. Pas de place non plus pour son rêve d'être couturière. À ceci près qu'à 15 ans, après son certificat d'études, Thérèse échappe au travail de la ferme et des moissons : elle est placée dans une famille pour s'occuper des cinq enfants. « C'était »



XAVIER SCHWELB / SCDF

◀ Saint-Symphorien-sur-Coise est une petite ville médiévale de 3 800 habitants, à une quarantaine de kilomètres de Lyon.

EXPLORER



▲ Depuis bientôt dix ans, Thérèse vit seule dans deux pièces de sa maison.

» inenvisageable de partir faire des études et de travailler ! » dit-elle en riant, comme on se souviendrait d'un bon souvenir. C'est à cela que se raccroche Thérèse : ses souvenirs. À 85 ans, elle n'est presque jamais sortie de Saint-Symphorien-sur-Coise. Alors le bal avec les copains où on allait à pied et une visite à Lyon avec

ses deux jeunes enfants restent gravés dans sa mémoire. Depuis la mort de son mari en 2006, Thérèse souffre de la solitude. « *J'avais 67 ans. Je n'avais pas de voiture. Je ne voulais pas retourner à l'usine de meubles où j'avais travaillé à 34 ans, trois ans avant de me marier. C'était dur de reprendre le travail si tard.* » Alors depuis, elle s'est retirée dans deux pièces de la maison. Dans le séjour, un grand lit côtoie la table et un téléviseur. Dans la pièce voisine, une cuisine spartiate. « *Je ne chauffe qu'en bas, ça suffit* », explique-t-elle en désignant un chauffage électrique. Le couloir où se trouvent la douche et les toilettes n'est pas chauffé, lais-

sant l'humidité de la Coise, la rivière qui coule en contrebas, envahir la maison. Seules les photos, souvenirs des quarante-cinq ans passés dans cette maison, réchauffent un peu les lieux. Thérèse perçoit pourtant la retraite de son mari, 1 380 euros par mois. Elle n'en vit pas moins pauvrement. « *J'ai été éduquée à ne rien dépenser. J'ai assez pour vivre mais je fais attention.* » Elle fait ses courses à la supérette du village et au marché. « *Parfois je m'octroie le plaisir de manger autre chose que des pommes de terre. Le dimanche, je m'offre de temps en temps un petit gâteau !* » Si elle ne se rend jamais au restaurant,



XAVIER SCHWIBEL / SCOP

ce n'est pas faute d'argent mais de compagnie. Thérèse peut passer des journées entières sans voir personne, juste les signes de mains des voisins qui lui disent bonjour lorsqu'elle est à sa fenêtre. Même aller au marché devient difficile : « *J'aime pas bien, il y a trop de monde, j'ai peur de tomber. J'aime pas bien* », répète-t-elle de sa voix fluette. Elle parle du corps qui change avec la vieillesse, de la lenteur et du manque de force. Dans les prochaines semaines, une aide-ménagère devrait venir l'épauler, le terme est bien choisi car ses épaules lui font mal lorsqu'elle enfle son manteau. Thérèse n'a jamais vu

la mer. Elle n'est jamais partie en vacances. L'un de ses deux fils vient parfois la chercher pour faire un tour à Villeurbanne : « *Mais je n'aime pas trop, je n'ai pas l'habitude, ça me fait peur de sortir de Saint-Sym* », dit-elle. Alors quand Marie a décidé de réunir des femmes le mercredi pour briser l'isolement et la solitude, Thérèse n'a pas hésité : la salle paroissiale n'est pas très loin, ça lui fera une petite sortie.

Sortir, une épreuve

En ce mercredi froid d'octobre, Marie s'active : elle dispose sur la table une assiette de jambon blanc, une salade de pommes de terre au saucisson et aux lardons, une salade verte et du pâté en croûte. Un menu à l'image des industries de charcuterie, Olida hier, Cochonou aujourd'hui, qui ont remplacé celles de tissage et qui font vivre le territoire. « *Le maire dit même que Saint-Sym est la capitale du cochon !* » déclare Marie qui a toujours le mot pour rire, malgré son air pince-sans-rire. « *Mais nous, on préfère s'appeler "les bulles pelaudes", à cause du passé industriel des tanneries ; parce qu'on est pétillantes et qu'on tchathe comme dans une bande dessinée !* » En compagnie d'autres personnes, Marie retrouve sa joie de vivre. Sous son impulsion, le groupe a vu le jour en novembre 2022. « *J'ai eu la chance de prendre conscience que d'autres femmes devaient être dans la même situation que moi, seules chez elles et qu'elles aimeraient peut-être se retrouver autour d'une table pour discuter de tout et de rien*, explique-

t-elle. *Nous sommes veuves ou séparées, avec une petite retraite et pas de permis de conduire. Beaucoup d'entre nous sont isolées dans leur vieillesse. Il fallait organiser quelque chose.* » Sa rencontre avec le Secours Catholique en 2003, et en particulier avec l'animatrice de l'association Anne-Françoise Liotard, lui a permis d'évoquer le sujet lors de réunions, à Lyon, consacrées à la mobilisation citoyenne autour de sujets de société. « *J'ai dit que la précarité des femmes en milieu rural me semblait importante et on a décidé de créer quelque chose ici* », conclut-elle. Anne-Françoise, présente au déjeuner ce jour-là, témoigne de la nécessité

“
ON EST PÉTILLANTES ET
ON TCHATCHE COMME DANS
UNE BANDE DESSINÉE !
”

d'un tel rendez-vous : « *Aider ces femmes à rompre l'isolement, ça veut dire aussi mener une réflexion sur la mobilité et les outils nécessaires*

pour qu'elles arrivent à s'entraider. Marie est la colonne vertébrale de ce groupe, deux fois par semaine si ce n'est plus. »

Les vieilles dames arrivent au compte-gouttes, au rythme lent du grand âge. Elles parlent du froid glacial de la ville, des travaux de la rue d'en dessous, se demandent pourquoi le petit commerce est fermé aujourd'hui. Toutes vivent seules mais portent encore leur alliance. « *Qu'est-ce qui t'as poussée à venir ici, toi, Thérèse ?* », demande Marie. Les trois femmes assises devant elle se retournent. « *On s'appelle toutes Thérèse* », dit l'une d'elles, déclenchant un fou rire général. En fait, leur prénom est Marie-Thérèse, mais toutes préférèrent Thérèse. « *Tu sais à la mort de mon mari, j'étais toute seule, je* »

EXPLORER

« n'avais pas de copines », explique « Thérèse du milieu ». « Moi je viens pour te voir, Marie, on s'entend bien toutes les deux, on se dit des conneries ! » L'autre Thérèse n'est pas en reste pour dire des blagues. Un moyen de surmonter les souvenirs d'une vie difficile. Issue d'une famille de 15 enfants, elle se retrouve, alors qu'elle est adolescente, à l'Aide sociale à l'enfance. Usson-en-Forez, Grézieu, Pommey, elle a parcouru les villages alentour dans de nombreuses familles d'accueil... « Depuis que je suis petite, je guenille, comme on dit en patois. Ça veut dire que j'ai toujours des problèmes. » Après le confinement lié au Covid 19, à 83 ans elle a choisi de se rapprocher du centre de Saint-Symphorien. « Ça m'apporte beaucoup de venir ici déjeuner et jouer. Parce que si je n'avais pas

ça, je ferais quoi ? Si je reste toute la journée là, sans sortir, je deviens folle ! » Il y a bien le Club des aînés, mais ça ne lui plaît pas : « Il n'y a que des mémés », rigole-t-elle à nouveau. Comme Marie et ses copines, Thérèse a un enfant qui est présent. Hervé l'appelle tous les soirs. « J'ai eu des jumeaux qui m'ont été enlevés à la naissance, mais ils



**À LA MORT DE MON MARI,
J'ÉTAIS TOUTE SEULE,
JE N'AVAIS PAS
DE COPINES.**



m'ont retrouvée trente ans après, il y a dix ans. L'un des deux est décédé l'année dernière. Heureusement que

j'ai l'autre. » Aujourd'hui Thérèse est sous curatelle. « Le mercredi et le vendredi, explique-t-elle, une dame vient faire les courses avec moi, je ne sors seule que pour me balader un peu chaque jour. »

Un travail au foyer non reconnu

Au bout de la table, André écoute attentivement les mamies. Il pourrait être leur fils. Il les regarde avec bienveillance. « Voilà la situation des femmes en milieu rural, lâchet-il. Vous avez travaillé dans l'ombre d'un conjoint toute votre vie, et vous n'avez pas cotisé... » La veille de sa retraite, après une longue carrière de menuisier, André a cherché un sujet sur lequel s'engager. « Je ne peux pas vraiment vous dire ce qui m'a poussé à venir ici. Je me souviens juste de Marie, un dimanche à la messe, invitant les personnes

POSITIONNEMENT

POUR UNE SOCIÉTÉ SOLIDAIRE ET INCLUSIVE

AURÉLIE MERCIER, CHARGÉE DE PROJETS SOLIDARITÉS FAMILIALES AU SECOURS CATHOLIQUE

L'isolement des personnes âgées constitue une réalité préoccupante de notre société. Facteur d'exclusion sociale, il fragilise les aînés, altère leur santé et leur qualité de vie. Les causes de cet isolement sont multiples : perte de mobilité, éloignement familial, deuil, précarité, manque d'accès aux services et aux transports... Autant de barrières qui rompent le lien social et enferment les personnes âgées dans une solitude pesante. Face à cette situation, les bénévoles du Secours Catholique tissent des liens de proximité par des visites à domicile ou en maison de retraite, par des groupes convi-

vieux, des accompagnements à la mobilité et des séjours de vacances. Par son plaidoyer, le Secours Catholique interpelle les pouvoirs publics et la société civile pour un meilleur accès aux soins, au logement et notamment au logement adapté, aux transports et aux loisirs, ainsi que pour un renforcement des dispositifs de lutte contre l'isolement. S'agissant de l'Aspa (allocation de solidarité aux personnes âgées), le Secours Catholique demande un accès facilité afin de lutter contre son taux record de non-recours. Une petite victoire de plaidoyer a été d'obtenir le couplage

du versement de l'Aspa quand on l'obtient avec la complémentaire santé solidaire. Cela évite une démarche supplémentaire. Reste que les personnes âgées sont plus que d'autres confrontées au tout-numérique et à la disparition des services publics, en dépit du développement de France services. L'enjeu est de taille : construire une société solidaire et inclusive, où chaque personne âgée se sente respectée, écoutée et intégrée. Le Secours Catholique appelle chacun à se mobiliser pour que la fraternité ne soit pas un vain mot, mais une réalité vécue au quotidien. ■



XAVIER SCHWEEBEL / SCSF

▲ Thérèse dans sa cuisine : « Si je reste toute la journée là, sans sortir, je deviens folle ! »

seules à se rassembler le mercredi autour d'un déjeuner. » Pour lui, c'est un "appel". « Sur les marchés je voyais des gens tout seuls, qui ne parlaient à personne. Dans mon village il y a beaucoup d'agriculteurs, des hommes aussi, qui vieillissent seuls. Je me suis dit que j'allais chercher des solutions pour briser ces solitudes destructrices. » André raconte avoir été très marqué par l'histoire de sa mère, veuve à 53 ans. « Sur le papier, elle n'a jamais travaillé. Mais élever huit enfants est le travail d'une vie, et quelle reconnaissance a-t-elle eue ? »

Vieillir en famille

Alors André a fait ce qu'il savait faire : construire une maison à

vocation solidaire pour aidants et aidés. À six kilomètres de Saint-Symphorien, à Larajasse, le chantier avance bien. « Il y aura deux appartements reliés par une pièce commune. Ce n'est pas médicalisé mais l'idée est de pouvoir vivre sa vieillesse en famille, à la campagne. » Tout a été pensé dans les moindres détails : l'isolation phonique, la place pour un fauteuil roulant, des portes qui séparent chaque espace... En construisant cette maison, le retraité a pensé à sa sœur âgée de 65 ans : « Il y a quinze ans, elle est tombée malade d'Alzheimer. Elle a travaillé un peu mais a surtout élevé trois enfants. Elle a une toute petite retraite. Quand la maladie s'installe, petit à petit, elle vient vous ronger. Comment va se passer sa vieillesse ? » Au milieu du chantier, André se met à pleurer. « Quand ces femmes qui se réunissent disent qu'elles n'ont pas travaillé, c'est faux ! C'est une grosse

injustice. » À sa mère, à sa sœur, il aurait aimé offrir un tel logement. Marie ne pense pas quitter un jour son appartement. Elle a trouvé son équilibre grâce à un petit jardin. Depuis vingt-deux ans, elle se rend tous les jours sur sa parcelle de 200 mètres carrés qu'elle loue moyennant quelques euros par an. « Au début je suis allée aux Restos du cœur, mais j'ai vite réussi à cultiver tous mes légumes. Je fais des conserves, des confitures, et mes enfants me donnent de la viande. Ça va bien, comme ça. » Sans ce jardin, Marie dit qu'elle n'aurait pas survécu. « C'est un défoulement, un moment de ressourcement. Je n'entends plus rien, je vide ma tête... » En retirant les mauvaises herbes, elle déclare à la manière d'une conclusion : « J'ai toujours dit à mes filles puis mes sept petites-filles : prenez un métier et foutez le camp de la maison. Une femme a besoin de son indépendance. » ■



MOSES SAWASAWA

POINT DE VUE

GOMA, RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO **« RÉSILIENCE, ESPOIR ET FOI EN L'AVENIR MALGRÉ TOUT »**

La situation sécuritaire continuait de se détériorer le dimanche 26 janvier 2025 autour de Goma (Nord-Kivu), tandis que les affrontements entre l'armée congolaise (FARDC), soutenue par ses alliés, et les rebelles du M23, appuyés par l'armée rwandaise, se poursuivaient pour le quatrième jour consécutif. Toute cette semaine, je m'étais concentré sur la couverture du front ouest, où les combats étaient intenses. Mais le dimanche, j'ai décidé de me rendre aussi sur le front nord. Je n'ai malheureusement pas pu atteindre ma destination, car en cours de route j'ai été stoppé par des détonations d'armes lourdes et des crépitements, ainsi que par un mouvement de déplacés, majoritairement des femmes et des enfants. J'ai pris beaucoup de photos, mais celle-ci m'a particulièrement marqué. Lorsque je la retouchai, les larmes me sont montées aux yeux. En voyant cette mère avec ses deux enfants et un colis sur la tête, j'ai senti en elle la résilience, l'espoir, la foi en l'avenir et la croyance que, malgré tout, ses enfants grandiraient. ■

© **MOSES SAWASAWA**. Reconnu pour sa couverture des questions humanitaires et sociales dans la région des Grands Lacs. Né en septembre 1997 et élevé à Goma, une ville marquée par des conflits prolongés, il a transformé cette réalité en inspiration pour capturer à travers son objectif la résilience des communautés locales.



www.instagram.com/mosessawasawa

LE CHAUFFEUR EST DANS LE PRÉ.

par Besse & la Blanche

La campagne, c'est super.
On y vit heureux, libre et fier.



Mais à une condition:
il faut une tuture.

Merde...
Mon carrosse s'est
transformé
en citrouille...



Car sans tuture, c'est le Moyen-Âge -
Je vais à la ville, chercher
un petit pot de beurre



Depuis les années 60, les campagnes
sont tombées dans un cercle vicieux.



Résultat? Pas de voiture = pas de
préfecture, pas de culture...
Et pas de nourriture!



Ce système tout-voiture
n'est pas viable: cher,
polluant, non-durable...
Je préférerais
regarder passer
les trains!



La solution est globale:
+ de transports en commun
+ de services de proximité
+ de citoyens formés à la
mobilité durable
...
Sauvée!



Concluons: si les Français aiment
tant leur voiture, c'est simplement
qu'ils n'ont pas le choix!



Non aux mariages forcés!

C'EST QUOI LA FRATERNITÉ ? UN SYMBOLE, UNE DEVISE GRAVÉE DANS LA PIERRE, UNE BELLE IDÉE DE L'HUMANITÉ QUI NOUS REND FIERS. MAIS ÇA NE DOIT PLUS RESTER UNE PROMESSE EN L'AIR, LA FRATERNITÉ MAINTENANT, IL FAUT LA FAIRE. ET CE N'EST PAS FACILE. LA FIN DE LA PAUVRETÉ N'EST PAS POUR DEMAIN, ON NE VA PAS SE MENTIR. MAIS LAISSER FAIRE, LAISSER TOMBER, CE SERAIT ENCORE PIRE. ALORS IL FAUT POUVOIR REGARDER EN FACE CEUX QUI NE TROUVENT PLUS LEUR PLACE, LEUR DIRE QU'ON EST TOUS SOLIDAIRES, QUE ÇA POURRAIT ÊTRE NOUS DANS LA GALÈRE. ALORS C'EST QUOI LA FRATERNITÉ ? UN ENFANT QU'ON ACCOMPAGNE DANS SA SCOLARITÉ ? UNE GRAND-MÈRE QUI SE SENT UTILE ET AIMÉE ? UN COIN DE TERRE, UN BOUT DE JARDIN OÙ ON PEUT ENCORE SE SENTIR BIEN ? UNE MAIN QUE L'ON TEND DANS LES CRISES ET LES TEMPÊTES ? UN LARGE SOURIRE QUI DIT « C'EST BON, ÇA Y EST, VOUS Y ÊTES » ? OU LA CHALEUR D'UN BON CAFÉ POUR SE POSER, POUR TOUT RACONTER ? C'EST TOUT ÇA LA FRATERNITÉ, C'EST REFUSER LES INÉGALITÉS OU LA PRÉCARITÉ. PEU IMPORTE CE QU'ON FAIT OU CE QUI NOUS POUSSE À LE FAIRE, L'IMPORTANT EST D'AGIR, DE MONTRER QU'ON EST TOUS FRÈRES. MÊME SI C'EST PEU, MÊME SI CE N'EST PAS TOUT LE TEMPS, LE JOUR OÙ VOUS COMMENCEREZ SERA TOUJOURS LE BON MOMENT. VOUS PENSEZ QUE LA FRATERNITÉ NE VA RIEN RÉGLER ? NOUS, ON PROPOSE JUSTE UN TRUC : ET SI ON ESSAYAIT ? PARCE QU'IL SUFFIRAIT QU'ON LE DÉCIDE, VOUS, NOUS, MAINTENANT ET ÇA CHANGERAIT LA VIE DE MILLIONS DE GENS.

LA FRATERNITÉ N'EST PAS UNE PROMESSE EN L'AIR, C'EST UNE RÉVOLUTION ET ENSEMBLE ON PEUT LA FAIRE.

REJOIGNEZ LA
#REVOLUTIONFRATERNELLE
revolutionfraternelle.org

