IMPRIMATUR

JOURNAL DE L'INSTITUT DE JOURNALISME BORDEAUX AQUITAINE GRATUIT

13 décembre 2023 # 747

À LA UNE

© Parti Delaspre

Guilhem travaille pour le Garage Moderne, son rôle est à la fois technique et éducatif puisqu'il apprend aux propriétaires des véhicules à réparer leur voiture eux-mêmes.

PRÉCARITÉ - MOBILITÉ

L'auto dépendance

Le Sénat se penche aujourd'hui sur une proposition de loi écologiste favorisant le réemploi des véhicules. Son objectif est de lutter contre la précarité en matière de mobilité. Reportage à Bordeaux où garages solidaires et associations tentent d'aider les plus précaires à accéder à une voiture.

« *On a deux jours pour réparer ces quatre voitures* ». Au garage associatif Apreva de Lormont, six mécaniciens s'affairent, les mains abîmées et les habits encrassés. Une vingtaine de voitures attend des réparations, les portières et le capot grand ouverts. Au cœur de ce puzzle de carcasses, le col roulé blanc de Nadège Milan, coordinatrice d'Apreva depuis sa création il y a une dizaine d'années, jure avec le décor.
« *On essaie de répondre aux difficultés de mobilité des plus précaires. Il y a une vraie demande : nos cinquante voitures sont déjà en service et on a dû mettre quatorze requêtes en liste d'attente, rien que sur le dernier mois* ». Ces demandeur·euses subissent la « précarité-mobilité », c'est-à-dire une difficulté à pouvoir se déplacer au quotidien. Une situation qui peut toucher tout le monde selon l'employée du garage. « *On voit passer des personnes divorcées avec leurs enfants, des familles pauvres ou recomposées, des personnes seules, des retraités. Il n'y a pas de profil type.* »

Un frein à l'emploi

Malgré l'effervescence du garage solidaire de Lormont, la situation inquiète. Selon un rapport de La Fondation pour l'Homme et la Nature, co-rédigé par Wimoov, 24 % des habitant·es de Nouvelle-Aquitaine sont en situation de précarité-mobilité (*infographie ci-contre*). Pour le directeur général de l'antenne Wimoov de Nouvelle-Aquitaine, Grégory Caplot, la question de la mobilité se cristallise essentiellement autour de l'insertion professionnelle. « *C'est le premier frein qui empêche des personnes d'accéder à un emploi.* » À l'échelle nationale, c'est un·e français·e sur quatre qui a déjà refusé un emploi faute de moyen de déplacement.

En flux tendu

Une situation ciblée particulièrement par Nadège Milan et ses équipes. Pour pouvoir prétendre à une voiture, il faut être sous contrat, en formation ou se situer sous le seuil de pauvreté (fixé en France à 1 102 € par mois). « *On fonctionne uniquement grâce aux dons de véhicules de la part de particuliers, et aujourd'hui, les gens ne donnent plus. En moyenne, nos voitures ont plus de 250 000 kilomètres au compteur, ce qui engendre des frais importants d'entretien. Les subventions sont gelées depuis dix ans. Comment peut-on faire dans ces conditions ? On est en flux tendu* », s'inquiète Nadège Milan. Le président d'Apreva, Bernard Dèche, se rend par ailleurs au Sénat dans la journée afin d'y faire entendre la voix des garages associatifs lors de l'étude de la proposition de loi (*lire ci-dessous*).
Au Garage Moderne de Bordeaux, le cahier de réservations du secrétariat ne désemplit pas. Dans cet immense hangar près de la Cité du Vin, les notes de jazz peinent à se faire entendre au milieu des bruits de soudures et de tôles froissées. Une demi-douzaine de duo s'affairent autour des voitures. « *Chaque réparation s'effectue par paire, un technicien et le propriétaire de la voiture* », commente Marc Salvator, chef d'atelier responsable du pôle automobile. Ce fonctionnement permet de diviser par deux le prix des réparations, une solution pour les personnes précaires. Le technicien nuance néanmoins : « *Nous ne sommes pas un garage solidaire mais un garage associatif. Cela veut dire que nos clients ne doivent pas être envoyés par une assistante sociale.* »

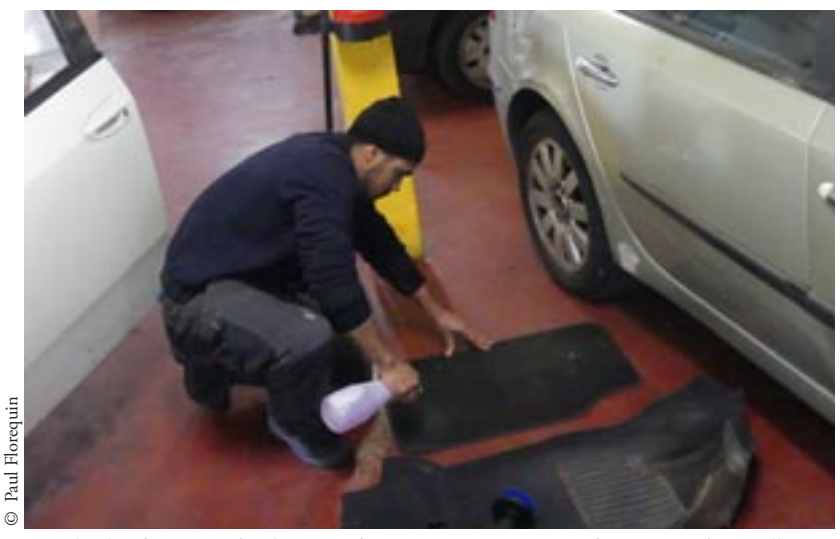
Des solutions qui ne tiennent pas la route

À l'origine, le Garage Moderne était surtout à destination des passionné·es de mécanique or « *beaucoup de nos client·es sont attiré·es par le prix plus attractif* ». Un problème que soulève aussi Caroline Hoarau, responsable du self-garage Jema Auto Service de Marcheprime. « *Si je ferme, je vais faire plus d'un malheureux c'est certain. On a de plus en plus de demandes et je suis la seule sur mon secteur* ». Si le Garage Moderne dispose de quelques aides de la municipalité de Bordeaux, ce n'est pas le cas de celui de Marcheprime, obligé de continuer à proposer d'autres activités mécaniques (comme le contrôle technique) pour rester viable économiquement.
Ces alternatives sont les rares disponibles dans la région bordelaise. C'est pourquoi, pour Grégory Caplot, si l'initiative proposée au Sénat est une solution pertinente, elle n'est pas suffisante. « *Proposer le réemploi des véhicules n'est qu'une étape dans le long chemin que représente la précarité mobilité en Nouvelle-Aquitaine* » .

Paul Florequin et Orianne Gendreau

© Parti Delaspre

Marc Salvador est chef d'atelier au Garage Moderne depuis sept ans.



© Paul Florequin

Dans l'atelier d'Apreva, Robin fait partie des six mécaniciens en contrat d'insertion professionnelle.

ET AUSSI

CONSEIL MUNICIPAL : LES BORDELAIS·ES ONT LA PAROLE

TRAVAUX LGV : LA FRONDE CONTRE LES BULLDOZERS

FOCUS SUR LA SANTÉ MENTALE DES MIGRANT·ES

EXPO PHOTO : UN JEU DE PISTE QUI CRÉE DU LIEN

La Nouvelle-Aquitaine à la traîne

À la suite de l'instauration d'un droit à la mobilité pour toutes et tous en 2019, la Fondation pour la nature et l'homme (FNH) et Wimoov ont créé un Baromètre des mobilités du quotidien. Son but est de comptabiliser et d'évaluer les habitudes de déplacement au fil des années. Il présente notamment les principaux facteurs de la précarité-mobilité. Entre absence d'alternatives à la voiture et budgets qui flambent, la Nouvelle-Aquitaine végète dans le bas du classement des régions de France.

LES RAISONS DE LA PRÉCARITÉ

36 %

des personnes interrogées
ont dû renoncer à un emploi
du fait d'un problème de mobilité

37 %

des personnes interrogées
ont dû renoncer à un rendez-vous médical
du fait d'un problème de mobilité

Source : Baromètre des Mobilités du Quotidien - Wimoov - 5 juillet 2022

Infographie réalisée par Patti Delaspre

« Aider les gens à sortir de la galère »

© Sénat

Jacques Fernique, sénateur du Bas-Rhin, est rapporteur de la proposition de loi visant à faciliter le réemploi des véhicules à destination des ménages précaires.

À quels besoins répond cette proposition de loi ?

Jacques Fernique : Il y a environ treize millions de concitoyens en situation de précarité-mobilité, dont quatre millions en grande précarité, c'est-à-dire qu'ils n'ont aucun mode de transport, que ce soit individuel ou collectif. Paradoxalement, beaucoup de véhicules partent à la casse via la prime à la conversion (PAC) qui a l'ambition d'accélérer le renouvellement du parc automobile. Le souci, c'est qu'une partie de ces véhicules sont détruits, alors qu'ils sont moins polluants que ceux mis à disposition des catégories populaires par les plateformes de mobilités solidaires. L'idée serait de les réemployer au lieu de les détruire.

Concrètement, comment ce dispositif se mettrait en place ?

J.F. : Sur la base du volontariat, les autorités organisatrices de mobilités (AOM), souvent les intercommunalités ou les régions, récupèreront les véhicules Crit'Air 3 à essence. Elles passeront ensuite par les associations pour les mettre à disposition des publics en difficulté à des prix de location très faibles.

Cette proposition est-elle largement soutenue ?

J.F. : Nous avons obtenu l'unanimité lors du vote de la Commission d'Aménagement du territoire et du Développement durable, mais plusieurs amendements vont être discutés en séance. Ce sont essentiellement des amendements qui précisent le dispositif, pour lui apporter davantage de garanties, sur la question du contrôle technique notamment. Je m'oppose en revanche à l'un d'entre eux qui prône l'ouverture du dispositif à tous les véhicules thermiques. Or, ce sont les diesels qui créent la majorité des particules fines.
Ensuite, il faut passer le cap de l'Assemblée nationale. C'est une autre affaire car la Direction générale de l'Énergie et du Climat estime que notre initiative viendrait contrecarrer l'esprit de la PAC.

Votre proposition n'est-elle pas paradoxale au vu des enjeux environnementaux ?

J.F. : Il faut un changement dans les transports qui s'adapte aux réalités du territoire. Donc quelquefois, il faut proposer la location solidaire de véhicule le moins polluant possible. L'autosolisme, la pratique solitaire de la conduite, est une plaie du point de vue économique et environnemental ! Mais on ne peut pas laisser de côté ceux qui souffrent le plus de la transition et qui ont déjà de grosses difficultés sociales et économiques. C'est justement cela qui est intéressant dans cette proposition : concilier les impératifs d'écologie et de solidarité.

Agathe Di Lenardo

POLITIQUE

Et si vous interpelliez votre élu·e ?

La mairie de Bordeaux a lancé cette semaine son « dispositif d'interpellation citoyenne ». La majorité municipale y voit un nouvel espace de dialogue. L'opposition remet déjà en question son efficacité.

Le dispositif d'interpellation citoyenne lancé le 11 décembre permet aux habitant·es d'adresser une demande à la Ville s'ils et elles rassemblent un nombre suffisant de signatures (*voir infographie ci-contre*). « *Une nouvelle façon d'interagir entre les citoyen·nes et la Ville* », se félicite Tiphaine Ardouin, adjointe chargée de la démocratie participative.

Le problème selon Anne Fahmy, conseillère municipale du groupe d'opposition Renouveau Bordeaux (centre), est que les sujets qui intéressent les habitant·es (la vie quotidienne, la mobilité, le logement, la propreté) ne sont pas de compétence municipale : ils relèvent des compétences de la Métropole. « *Il y a donc plein d'interpellations qui vont être irrecevables* », déplore-t-elle. « *Ce n'est pas parce que les sujets concernent les compétences métropolitaines que l'on ne peut pas s'en emparer* », répond Tiphaine Ardouin.

Issue incertaine

Par ailleurs, il est difficile de comprendre ce qui adviendra concrètement des demandes adressées par les citoyen·nes. Lorsqu'une interpellation atteint les 4 000 signatures, elle est censée être inscrite à l'ordre du jour. Cependant, selon la conseillère municipale d'opposition, « *la majorité propose que les habitant·es posent directement leur question. Or, le règlement du conseil municipal interdit de faire intervenir des personnes extérieures pendant le conseil* ». Les interpellations seront donc reléguées aux suspensions de séances.

Pour Myriam Eckert, conseillère municipale du groupe d'opposition Bordeaux en luttes (gauche), le dispositif ne va pas assez loin. « *Il ne suffit pas de faire participer les citoyen·nes, il faut les laisser décider et voter pour leur propre quartier* », revendique-t-elle. « *On essaye de créer un espace de dialogue plus direct et équitable avec ce dispositif* », répond Tiphaine Ardouin. « *On ne peut pas changer les règles nationales. C'est à un autre niveau que cela se passe* », renchérit-elle.

Un processus « *fastidieux* »

Myriam Eckert décrit le processus d'interpellation citoyenne comme « *fastidieux* ». Pour pouvoir adresser une demande, il faut en effet passer par de nombreuses étapes : vérification de l'interpellation, récolte de signatures, rencontres avec les élu·es, ateliers de médiation… « *On est prêts à évaluer le nombre de signatures nécessaire à la baisse après un an d'expérimentation* », tempère Tiphaine Ardouin.

La ville voisine de Libourne a mis en place un dispositif similaire en 2020. Mais dans cette commune, chaque Libournais·e peut déposer une interpellation sans avoir besoin de signatures et un temps est dédié à l'examen des demandes à la fin de chaque conseil. Les habitant·es peuvent poser leur question directement ou la faire lire par le maire. Cinq minutes sont ensuite accordées à la majorité puis aux groupes d'opposition. Au terme des éventuels débats, le maire propose les suites à donner à l'interpellation. Un dispositif qui pourrait donc inspirer celui de la Ville de Bordeaux, encore en construction.

Lisa Défossez

Comment ça marche ?

dès 150 signatures

Rencontre avec les élu·es et les services de la ville pour échanger sur l'interpellation.

dès 1 500 signatures

Atelier de médiation avec des expert·es et des citoyen·nes tiré·es au sort pour travailler des solutions.

dès 4 000 signatures

L'interpellation est débattue par le conseil municipal qui peut préparer une délibération, émettre un vœu, organiser un référendum ou une consultation.

SANTÉ

Les psys au chevet des migrant·es

La journée « Santé et précarité » se déroule aujourd'hui à Bordeaux. Christophe Lagabrielle, psychiatre au CHU Charles-Perrens, participe à la table ronde « Santé et migrations ».

Christophe Lagabrielle travaille depuis 20 ans au sein de l'Équipe mobile psychiatrie précarité (EMPP) et accompagne des migrant·es. psychotraumatisé·es.

Vous êtes engagé sur les questions d'accessibilité aux soins pour les migrant·es. Quels sont les changements que vous avez pu constater sur les accès aux soins psychiatriques ?

Christophe Lagabrielle : Nous voyons clairement une dégradation de la vie des migrants. À Bordeaux et alentours, il y a 7 000 migrants de plus de 18 ans qui sont en situation irrégulière, sans travail, sans papiers, sans logement, sans aucune aide hormis l'Aide médicale de l'État (AME). Ils sont en mode survie. Certains s'adaptent et d'autres sont atteints de pathologies chroniques dépressives, post-traumatiques et psychotiques.

Votre structure permet des soins gratuits aux personnes bénéficiaires de l'AME. Quelles sont les limites de l'accessibilité aux soins psychiatriques pour cette population précaire ?

C. L. : Les demandes de prises en charge sont forcément filtrées. On distingue plusieurs stades au sein des pathologies psychiatriques. 30 % des patients qui sont atteints des pathologies les plus graves comme la schizophrénie bénéficient d'un suivi régulier sur plusieurs années. Pour les autres migrants, le suivi se fait au jour le jour ou sur plusieurs mois. Chaque année, l'EMPP de Bordeaux prend en charge environ 1 100 patients dont 85 % de migrants, avec 55 % de places réservées à de nouveaux patients. Nous voulons assurer une continuité du lien social, psychologique, psychiatrique : c'est ça qui répare. L'hôpital a ainsi engagé des traducteurs afin de faciliter la médiation.

Le 11 décembre, l'Assemblée nationale a rejeté en première lecture le projet de loi immigration. Mais la transformation de l'AME en « aide médicale d'urgence » est toujours en jeu. Quelles pourraient être les répercussions sur votre travail ?

C. L. : Si la loi est approuvée, je ne sais pas ce qui nous attend… Mais ce serait une aberration. Depuis 1960, la psychiatrie publique est organisée pour faciliter l'accès aux soins : l'hôpital reçoit un budget pour les hospitalisations et pour les consultations en CMP (Centre médico-psychologique) et EMPP. Les patients ne doivent pas fournir leur carte de sécurité sociale, ils ne sont pas facturés, donc pas besoin de remboursement. Tout cela ne changera pas. En revanche, il y aura un problème pour les médicaments et les examens complémentaires, qui ne sont pas pris en charge par l'hôpital. Pour l'instant, nous avons le dispositif de Permanence d'accès aux soins et à la santé (PASS), une aide mise en place par le CHU. Mais cela reste temporaire.

Olivia Frisetti

LGV

Ça démolit à grande vitesse

Nouvelle étape dans le projet LGV Bordeaux-Toulouse : à Cadaujac, les démolitions des maisons situées sur le tracé ont débuté. Les associations anti-LGV estiment que « *la SNCF est passée en force* ». Elles restent mobilisées.

Pour les associations anti-LGV, les démolitions des maisons entamées par SNCF Réseau sont un très mauvais signal. Stéphanie Mariette, du collectif Stop LGV Bordeaux, s'indigne face à cette nouvelle étape dans création de la ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à Toulouse : « *De notre point de vue, SNCF Réseau fait un passage en force. À travers cette démolition ils actent le début des travaux, malgré plusieurs recours en justice déposés par différents collectifs.* »

Une membre du collectif Nina s'insurge et compare la situation au très controversé projet de liaison autoroutière A69 entre Castres et Toulouse, un véritable feuilleton.

En Gironde, trois recours ont d'ailleurs été déposés au tribunal administratif de Bordeaux. L'un d'entre eux demande l'annulation de la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, qui rend les démolitions possibles. Pour Lionel Bretonnet, fiscaliste et vice-président de l'association LGVEA, bien que « *la machine avance, il faut relativiser la destruction, sans la minimiser. Le recours n'étant pas suspensif, je reconnais que les travaux puissent commencer* ». Stéphanie Mariette tempère également : « *il s'agit seulement de quatre maisons sur plus de 300 kilomètres de chantier.* »

Des actions à venir

En effet, malgré le démarrage des démolitions, les associations n'ont pas dit leur dernier mot : « *On a intérêt à agir dans ce dossier* » rappelle Nadine Gaillard, membre de LGVEA. Pour Lionel Bretonnet, pas de négociation possible et beaucoup de détermination : « *C'est lourd mais on va tout faire pour mettre la machine au point mort* ». Il espère avoir gain de cause sur le recours déposé par son association auprès du tribunal administratif, qui rendra sa décision début 2024. Cela permettrait de ralentir la course aux travaux et de légitimer leur combat. « *Quand il y a un gros budget en jeu comme celui-ci, on peut s'interroger sur une possible corruption. Cela peut être un levier de pression important* », continue-t-il. D'autres actions juridiques sont en préparation, concernant notamment la taxe mise en place pour 2 340 communes de Nouvelle-Aquitaine, afin de financer les chantiers de la ligne.

Pour Stéphanie Mariette, « *les collectifs vont être obligés de revoir leur mode d'action et de passer à une étape supérieure. C'est loin d'être fini* », affirme-t-elle. Les associations font cependant un constat : le manque de sensibilisation et d'intérêt de la part de la population sur le sujet. « *Quand les gens auront le bulldozer devant leur maison, il sera trop tard pour s'affoler* », conclut-elle, amère.

Louise Gerbaud

© Nadine Gaillard

Les démolitions de maisons dans le cadre des travaux de la LGV Bordeaux-Toulouse ont démarré vendredi 8 décembre à Cadaujac.

EXPO

Faites entrer l'inconnu

© Marius Joly

Sébastien Sindeu, photographe indépendant basé à Bordeaux depuis 2014, espère trouver des financements pour continuer l'enquête.

Qui est « L'inconnu de la route de Toulouse » ? Le photographe Sébastien Sindeu et les habitant·es de Villenave, Bègles et Talence mènent l'enquête.

En 2020, alors qu'il menait un projet d'exploration urbaine avec des enfants défavorisés, le photographe bordelais Sébastien Sindeu est tombé presque par hasard sur une mystérieuse carte postale dans les archives de la commune de Villenave-d'Ornon. Sur celle-ci, un homme se tient debout, le costume mal ajusté, devant un panneau indiquant la route de Toulouse, artère historique de Bordeaux. Qui est cet homme ? Pourquoi apparaît-il sur une carte postale ? Autant de questions qui piquent la curiosité du photographe. « *La carte s'est presque imposée d'elle-même, il y avait une forme de mystère qui demandait à ce que quelqu'un se penche dessus* », explique-t-il. « *C'était le point de départ parfait pour interroger la mémoire collective des habitants autour de cette route.* »

Des souvenirs ressuscités

Parce qu'au-delà du simple jeu de piste, l'objectif de Sébastien Sindeu était bien de créer du lien autour de la route de Toulouse, un lieu mal-aimé du sud de Bordeaux. « *Cette route est moche, dangereuse, fatiguée* », poursuit-il. « *Mais avec ses cinq kilomètres, elle interroge notre rapport aux commerces de proximité, aux déplacements en ville.* »

Réuni·es au Café de la route à Villenave-d'Ornon, les habitant·es volontaires mobilisé·es pour l'enquête repèrent plusieurs indices : un chapeau, peut-être auvergnat, le nom d'un notaire bordelais nommé en 1922 ou encore, au dos, un timbre Kodak utilisé jusqu'en 1936. « *On a fait appel à beaucoup d'acteurs locaux, des chapelleries, des notaires, des entreprises, pour essayer de dater la photo et la situer* », explique Philippe Lespes, habitant de Villenave-d'Ornon impliqué dans l'enquête.

« *Je connais l'endroit depuis plus de 30 ans et pas mal de souvenirs ont été ressuscités à travers les témoignages* », continue-t-il.

Après deux ans d'enquête, et même si de nombreuses zones d'ombre persistent autour de cet inconnu, Sébastien Sindeu a regroupé tous les documents, témoignages et photographies du quartier dans une exposition présentée au Forum des arts et de la culture de Talence. « *Mon objectif c'est que cette enquête continue, mais il faut convaincre tout le monde que cette mémoire doit continuer à s'écrire.* »

Marius Joly

Jusqu'au 6 janvier
Entrée libre
Forum des arts & de la culture
Place Alcala de Henares, 33400 Talence

Directeur de la publication Arnaud Schwartz • **Coordination éditoriale** Matthieu Duphil et Florian Tixier • **Direction artistique** Fred Augry
Chef d'édition : Alexis Girard • **Rédacteur·ices** : Lisa Défossez, Patti Delaspre, Agathe Di Lenardo, Paul Florequin, Olivia Frisetti, Orianne Gendreau, Louise Gerbaud, Marius Joly

pour aller plus loin
imprimaturweb.fr

ijba Institut de journalisme Bordeaux Aquitaine
Université Bordeaux Montaigne