

LA MOBILITE EN MILIEU RURAL DES FEMMES DE PLUS DE 65 ANS

La perte de mobilité quand on vieillit est un problème en soi, au-delà des faibles revenus, même quand on a de l'argent. Comment se rendre chez le médecin dans le village voisin ? Comment revenir des courses avec tous ses sacs ? Comment accueillir les petits-enfants après l'école quand ils habitent à 25 km ? L'ACRF a opéré un sondage auprès de femmes de plus de 65 ans vivant en milieu rural, avec une attention particulière à celles qui disposaient de petites pensions.¹

Femmes âgées non précarisées, avec ou sans voiture

Les témoignages révèlent que les femmes de plus de 65 ans disposant de revenus confortables (autour de 1200 net par mois) qui ont pris l'habitude de l'usage de la voiture craignent profondément le jour où elles vont devoir s'en passer. On remarque que leur besoin d'autonomie a pris une telle proportion qu'il s'agirait pour elles d'un véritable changement de vie. Cette autonomie dans leurs déplacements leur permet notamment de participer à de nombreuses activités mais aussi de se mettre au service de leurs enfants et petits-enfants, d'autres personnes ou d'associations.

Certaines pensionnées non précarisées n'ont néanmoins jamais eu de voiture ou ne possèdent pas leur permis de conduire. Lorsqu'elles ont pris l'habitude de se passer de véhicule, elles se sont "accommodées" de la situation et gèrent leurs déplacements en jonglant entre les différentes possibilités.

Face aux difficultés de mobilité, il faut trouver des solutions. De manière générale, la majorité des femmes interrogées disent se rabattre sur des moyens alternatifs à la voiture qui posent également une série de problèmes :

- prendre son vélo mais les voiries sont reuses,
- utiliser les transports en commun mais les horaires sont excessivement contraignants et limités,
- recourir à des services communaux ou associatifs mais, pour certaines, c'est coûteux,
- faire appel aux enfants ou aux voisins mais il faut dépendre.

¹ Cette analyse se base sur les témoignages de femmes précarisées recueillis par Cécile Georis dans ses rencontres avec les plus de 65 ans en marge de l'étude sur « Résister et adapter ses pratiques à la condition précaire. A propos de la précarité des femmes de plus de 45 ans en milieu rural », Editions ACRF, 2009.

Qu'en est-il pour les femmes de plus de 65 ans avec de faibles revenus ?

On l'a vu les à travers différentes études et analyses, notamment de l'ACRF, le déficit de mobilité est un facteur de précarisation surtout pour les femmes vivant en milieu rural. Notre sondage montre que, pour les femmes âgées avec petite pension (1 femme de plus de 65 ans sur 4 vit sous le seuil de pauvreté en milieu rural) les problèmes sont amplifiés avec une connotation très particulière due à leur faible revenu : elles risquent de tomber beaucoup plus vite dans l'isolement.

1. Se passer de voiture

En premier lieu, les femmes en situation de précarité disent se passer de voiture. Pour les quelques propriétaires de voiture, elles ont été reçues ou achetées par le passé mais en aucun cas, elles ne seront remplacées.

"Quand mon fils a changé de voiture, il m'a donné son ancienne voiture. En - dessous de 2000 euros, on ne trouve pas de voiture d'occasion".

"Lorsque ma fille a racheté une voiture neuve, on lui reprenait 1000 euros la sienne. Comme la situation était au beau fixe pour eux, ils nous ont donné leur voiture. On a calculé avec mon mari et on s'est dit: "Tout compte fait, si on dirige bien, tout bien compté, on saura garder l'auto". C'est comme ça que nous avons eu une voiture".

"La mobilité? J'ai laissé tomber. J'avais une voiture mais je l'ai revendue parce que je n'arrivais pas à assumer".

"Je n'ai pas de voiture mais ce n'est pas un choix, c'est parce que ça fait des frais. C'est la voiture ou ce sont les réparations de la maison."

"Nous avons une voiture et elle devenait vieille. Il fallait payer une fois 100 euros, une fois 200, une fois 300 euros. Comme nous avons entendu parler des abonnements gratuits au TEC, nous avons rendu la plaque de voiture. Mais on n'a su que le jour même que l'abonnement, c'était pour une seule personne. C'était trop tard. La voiture était revendue et j'ai pris l'abonnement à mon nom. Mon mari achète des cartes de bus".

"J'ai eu mon permis de conduire mais nous n'avons jamais eu de voiture. Les enfants étaient en internat et nous n'avions pas d'argent pour acheter une voiture. Comme mon mari était aux chemins de fer, nous avions le transport par rail gratuit. Je prends le bus et je fais du co-voiturage, je fais tout ce que je peux pour me débrouiller seule. "

"Ma fille possède une voiture mais moi, je me déplace à vélo."

2. Les transports en commun peu utilisés

Suite aux entretiens, il apparaît que les personnes qui disposent d'une faible pension utilisent peu les transports en commun. Malgré la gratuité des transports par bus, elles les utilisent rarement. Elles n'utilisent pas le train car elles ne voyagent pas.

"Pour faire des petits voyage à la mer par exemple, on m'a dit de prendre la carte, mais je n'y vais quand même pas !"

Par contre, les pensionnées plus aisées font état d'une utilisation plus fréquente du train et signalent qu'elles profitent de la réduction à 5 euros pour se rendre à la mer ou pour aller en ville.

Pourquoi les pensionnées non motorisées utilisent peu les bus alors qu'elles disposent d'un abonnement gratuit ?

Le premier problème soulevé par les pensionnées concerne les horaires.

« Il faut obligatoirement aller en voiture si l'on doit se rendre à l'hôpital car les horaires des bus ne conviennent pas avec les rendez-vous. Il y a le bus des écoliers le matin et le soir. »

"Ca nous est arrivé d'attendre une heure, une heure et demi pour avoir un bus. Mon mari me disait: "Nous avons du temps devant nous, nous avons toute la journée". Ça me pesait de rester à attendre."

"Pour aller à..., c'est une expédition, ça dure une heure. J'arrive à la gare des autobus, je suis malade. Je dois m'asseoir pour me remettre pendant un quart d'heure."

Ensuite, viennent les problèmes de santé qui réduisent leur mobilité.

"Des bus, il n'y en a pas suffisamment, et puis je ne peux pas rester debout, les bus aux heures scolaires sont bondés."

"Je ne sais plus prendre les transports en commun. Il faut 20 minutes pour se rendre à l'arrêt."

"Avec mes problèmes aux jambes, je préfère prendre la ligne P parce qu'ils ont remis de vieux bus en circulation et dans les nouveaux bus, j'ai difficile à monter. (...) ils se mettent en dehors des quais d'embarquement qui sont surélevés."

3. Les autres services de mobilité

Si elles connaissent généralement les services de transport organisés par la commune, les pensions les plus faibles y font rarement appel, le coût en semble excessif contrairement aux personnes qui disposent d'une pension plus confortable. Des préjugés empêchent également le recours à ces services.

"J'utilise le bus communal une fois par mois pour aller faire les courses. Cela s'appelle "Service aux Aînés". Il est disponible le mercredi puisqu'il n'effectue pas le transport des enfants"

"Depuis ma chute, j'ai fait appel à "handicap et mobilité" pour me conduire à la clinique."

" Pour aller chez le médecin, mon voisin accepte de me conduire bénévolement. Ainsi, ça ne me coûte rien. Parfois, je prends un service de mobilité du CPAS mais il ne faut pas l'utiliser trop souvent sur le mois. Je ne dis pas que c'est cher mais ça se chiffre vite. L'autre jour, ça m'a coûté 10 euros. On a une heure et demie. Si l'entretien dure plus d'une heure et demie, on doit payer deux voyages, alors, pour les rendez-vous médicaux, c'est embêtant."

"Le Taxi social ? Il paraît qu'il y en a un le jour du marché. Je ne l'ai jamais pris mais ça sert surtout aux réfugiés. Voilà ce qu'on dit dans le village."

4. Le recours aux enfants

L'appel aux enfants est le premier réflexe de la majorité des pensionnées aux faibles pensions. Elles y trouvent un double avantage: disposer d'un service " porte à porte" (ce qui est mieux que les bus avec horaires non compatibles) et ne pas grever le budget d'une participation financière (au cas où elles doivent faire appel à un service communal). Toutefois elles évoquent deux problèmes majeurs : concilier leur demande avec les horaires de travail de leur fils ou de leur fille et vivre dans la dépendance.

"J'ai des filles qui pourraient m'aider pour mes déplacements mais il y en a trois qui travaillent. La dernière est un peu plus disponible, elle pourrait à la limite nous aider mais elle a une petite fille. Je vais profiter du congé maladie d'une de mes filles pour aller changer notre carte d'identité."

"Mon fils travaillait et ma belle-fille aussi. La personne qui entretient mon jardin m'a proposé de venir me chercher après les examens médicaux, alors je l'ai appelé."

La pensionnée la plus âgée (84 ans) explique qu'elle peut faire appel à son beau-fils parce qu'il est... pensionné!

Mais accepter de dépendre des personnes motorisées est difficile à vivre.

"Je n'aime pas déranger les gens, ce n'est pas dans ma culture."

"Il faut toujours demander mais je n'aime pas devoir quelque chose à quelqu'un."

"Je vais parfois avec ma fille faire nos commissions mais comme elle travaille aussi et qu'elle a des enfants, ce n'est pas facile."

"Quand ma fille a un jour de congé, elle nous le consacre pour aller faire nos courses. Moi, j'ai l'estomac noué et j'essaie d'aller vite pour ne pas l'ennuyer, pour ne pas prendre du temps. Elle pourrait faire autre chose que de m'accompagner."

"A la longue, ça m'ennuie parce que j'ai une créance vis à vis du chauffeur, c'est très difficile d'avoir la réciprocité avec certaines personnes."

"Au début, tout allait bien. J'allais souvent avec ma voisine mais il arrivait qu'elle parte sans me prévenir. Ils m'ont fait comprendre qu'ils n'étaient pas un taxi. Je leur disais pourtant: "si vous allez à tel endroit, pouvez-vous me prendre?" Le covoiturage, ça ne marche pas."

Conclusion

Est-il possible de se passer de voiture quand on vit en milieu rural? Et que se passe-t-il si cela arrive ?

Vendre sa voiture ou se passer de véhicule personnel, c'est se passer du droit à gérer ses déplacements librement, dans le confort et sans perte de temps. Il s'agit, en perdant sa liberté de déplacement, de repenser le temps (horaires des transports en commun), de s'astreindre à la marche à pied ou au vélo (aucune politique de réhabilitation des trottoirs et des pistes cyclables), de s'habituer à demander et à dépendre des autres pour effectuer certaines démarches.

Les femmes de plus de 65 ans, comme les plus jeunes d'ailleurs, utilisent des stratégies de débrouille pour essayer de résister à leurs conditions de vie précaires. Dans l'organisation de leur vie quotidienne, elles recherchent des arrangements parfois avec la famille, parfois avec les voisins ou les amis. Mais de manière générale le mode de résistance le plus courant consiste à réduire le plus possible les dépenses. Ici notre sondage sur la mobilité révèle toutefois un élément significatif: on remarque que les femmes qui ont une petite pension limitent les dépenses liées

à la mobilité et ne « profitent » pas des avantages des tarifs planchers des transports en commun. Si la limitation des dépenses en déplacement n'est qu'un des aspects des stratégies de débrouille, elle a toutefois comme conséquence de conduire nos aînées droit vers l'isolement.

Les femmes précarisées sont particulièrement pénalisées par l'absence de politique globale de mobilité. L'isolement guette les plus âgées. C'est un réel défi pour le développement des politiques sociales dans nos villages: quelles solidarités allons-nous développer quand on sait qu'en Wallonie une personne sur dix est une pensionnée de plus de 65 ans et que, parmi celles-ci, une femme sur quatre dispose d'un revenu inférieur au seuil de pauvreté de 878 € par mois en Belgique pour une personne isolée.²

Brigitte Laurent
Coordinatrice ACRF Education permanente

**L'ACRF souhaite que les informations qu'elle publie
soient diffusées et reproduites ;
n'oubliez pas dans ce cas de mentionner la source.**

Avec le soutien de



² Cécile GEORIS, *La précarisation des femmes en milieu rural. Approche quantitative*, Editions ACRF, 2009, p. 23-26.