



REVUE DE PRESSE
SUD-OUEST ET CHARENTE LIBRE
DU LUNDI 31 OCTOBRE 2016



Finance solidaire: le cœur vaillant

Certes, la finance solidaire, celle qui s'investit d'abord dans des projets d'utilité sociale ou environnementale, ne représente qu'une goutte d'eau dans l'épargne des Français. Le seul Livret A cumule près de 360 milliards d'euros (chiffres de septembre) là où l'épargne solidaire affiche ses 8,46 milliards de montants collectés actuellement enregistrés.

Il n'empêche: la vitalité du secteur se retrouve dans ses chiffres de collecte (plus de 290 millions d'euros en 2015) et dans le nombre de ses épargnants, qui dépasse le million. Un exemple sur l'emploi:

«Avec notre réseau de «fabriques» (21 en France et 4 à l'étranger), souligne Finansol, qui labellise les investissements solidaires, nous formons gratuitement des personnes éloignées de l'emploi aux métiers de développeur de sites web.»

C'est dans ce contexte porteur que la semaine de l'économie solidaire, à partir de jeudi jusqu'au 10 novembre, organise une centaine d'événements et, plus particulièrement, la remise des Grands Prix de la finance solidaire, parrainées par Finansol et Le Monde.



Elles & ils

■ Karl Babin,

le **Cognaçais**
(Repro CL) qui
a choisi de
reconstruire
sa vie au
Mali où il
préside
l'association
Les Enfants
de Neneko
au soutien
de la
scolarisation
d'enfants
d'un village,
a reçu



samedi le trophée de
«Philanthrope de l'année»
à l'occasion de la 2^e Nuit
de la philanthropie à Bamako,
la capitale. Étaient
récompensés des entreprises,
fondations, ONG, des femmes
et des hommes qui œuvrent
en faveur des plus démunis.
«*Quelle grande fierté*», a réagi
Karl Babin, qui pilote
actuellement un projet
professionnel de
transformation des déchets
plastiques en matériaux de
construction. Il ajoute:
«*Vous aurez les images de la
soirée via ma page Facebook.
Merci à tous ceux qui
soutiennent mes actions.*»

Division 4

Poule A

Champniers (C) - Mansle (B)	1 - 1
Pranzac/Mornac (B) - Montignac	0 - 5
Elan Charentais (B) - Chte Limousine (C)	1 - 5
Lessac (B) - Abzac/Brillac (B)	5 - 2
Touvre - Champagne-Mouton	3 - 0
Classement. - 1. Champniers (C), 23 pt, 7 m; 2. Mansle (B), 22 pt, 6 m; 3. Montignac, 20 pt, 5 m; 4. Pranzac/Mornac (B), 18 pt, 7 m; 5. Touvre, 17 pt, 7 m; 6. Champagne-Mouton, 16 pt, 6 m; 7. Chte Limousine (C), 13 pt, 6 m; 8. Elan Charentais (B), 10 pt, 6 m; 9. Anais (B), 9 pt, 6 m; 10. Lessac (B), 9 pt, 7 m; 11. Abzac/Brillac (B), 6 pt, 5 m; 12. Chasseneuil (C), 0 pt, 0 m	

Poule B

Brie (B) - Chabonais Exideuil (B)	8 - 0
Fontafie (B) - St Adjutory	1 - 2
Brigueuil - Etagnac	0 - 1
Haute-Charente - Ruffec (C)	1 - 1
Saulgond - Villognon	0 - 0
St-Angeau (B) - Aunac	3 - 0
Classement. - 1. Brie (B), 24 pt, 7 m; 2. Etagnac, 22 pt, 7 m; 3. St-Angeau (B), 18 pt, 7 m; 4. Chabonais Exideuil (B), 18 pt, 7 m; 5. St Adjutory, 17 pt, 7 m; 6. Villognon, 16 pt, 7 m; 7. Fontafie (B), 16 pt, 7 m; 8. Haute-Charente, 15 pt, 7 m; 9. Brigueuil, 14 pt, 7 m; 10. Saulgond, 10 pt, 5 m; 11. Aunac, 10 pt, 6 m; 12. Ruffec (C), 8 pt, 6 m	

Poule C

Châteauneuf (B) - Gond-Pontouvre	1 - 2
St-Yrieix (C) - Courbillac	4 - 0
Fléac (B) - Vindelle (B)	0 - 3
Genac/Marcillac/Gourv. - Entente Foot 16 (B) ...	1 - 1
Javrezac/Jarnouz. - St-Sulpice-de-C. (B)	7 - 1
Nercillac/Repars. (B) - St-Meme-les-Car.	3 - 7
Classement. - 1. Vindelle (B), 26 pt, 7 m; 2. Gond-Pontouvre, 26 pt, 7 m; 3. Javrezac/Jarnouz., 19 pt, 7 m; 4. St-Sulpice-de-C. (B), 19 pt, 7 m; 5. Entente Foot 16 (B), 17 pt, 7 m; 6. Fléac (B), 17 pt, 7 m; 7. St-Meme-les-Car., 16 pt, 7 m; 8. St-Yrieix (C), 15 pt, 7 m; 9. Châteauneuf (B), 13 pt, 7 m; 10. Genac/Marcillac/Gourv., 13 pt, 7 m; 11. Courbillac, 8 pt, 7 m; 12. Nercillac/Repars. (B), 7 pt, 7 m	

Poule D

Châteaubernard - St-Cybardeaux	3 - 5
Segonzac/Gensac (B) - La Gente (B)	2 - 3
Aigre (B) - Grande-Champagne (B)	2 - 1
Dirac (B) - Mosnac-Champmil.	2 - 3
Ma Campagne - Ars-Gimeux	6 - 0
Mons - St-Brice (B)	1 - 0
Classement. - 1. Mons, 25 pt, 7 m; 2. Ma Campagne, 25 pt, 7 m; 3. St-Brice (B), 22 pt, 7 m; 4. St-Cybardeaux, 22 pt, 7 m; 5. Aigre (B), 17 pt, 7 m; 6. Mosnac-Champmil., 16 pt, 7 m; 7. Grande-Champagne (B), 15 pt, 7 m; 8. Ars-Gimeux, 13 pt, 7 m; 9. Châteaubernard, 13 pt, 7 m; 10. Dirac (B), 12 pt, 7 m; 11. La Gente (B), 12 pt, 7 m; 12. Segonzac/Gensac (B), 9 pt, 7 m	

Cet après-midi

Températures

Mini Maxi



Ensoleillé et doux.

Toujours du grand soleil et une grande douceur pour la saison ; mais le début de journée se déroulera encore sous la grisaille, brumes et brouillards seront fréquents dans les fonds de vallons, et notamment en Charente Maritime. Les températures atteignent les 19 à 21°, largement au-dessus des moyennes de saison.

Pourquoi le covoiturage fait le plein

TRANSPORTS Partager une voiture pour voyager : la pratique n'est plus l'apanage des étudiants. BlaBlaCar, principale plateforme, connaît depuis cinq ans un essor impressionnant

JULIEN ROUSSET
j.rousset@sudouest.fr

Myriam Dupuis, 54 ans, bordelaise, dessinatrice dans un bureau d'études. Une partie de sa famille vit à Lorient, ses enfants sont à Montpellier. Longtemps abon- née au chemin de fer, elle s'est convertie au covoiturage en 2010. 80 voyages en six ans. « Que des avan- tages. » Le prix ? Une trentaine d'euros pour aller à Lorient ou à Montpel- lier. « Un billet de train, c'est souvent deux fois plus cher. » La durée ? Égale voire inférieure aux liaisons ferro- viaires Bordeaux- Lorient ou Bor- deaux-Montpel- lier, en TER, Intercités, moins rapides et fréquen- tes que les liaisons à grande vitesse. Et puis, assure Myriam, il y a un « esprit covoi- tage », « détendu », le principe étant le partage : partager une voiture, les frais d'essence et les péages. Voilà l'un des nombreux témoignages qui sont

parvenus à « Sud Ouest » après un ap- pel lancé sur Facebook qui a suscité des dizaines de réponses. Signe que la pratique du covoiturage, en tout cas sur les longues distances, n'est plus marginale, et que ses adeptes sont très actifs sur les réseaux sociaux.

1 Qui fait caisse commune aujourd'hui ?

Combien de Français pratiquent-ils le covoiturage pour de longues distances ? Il n'existe pas d'estimation fiable, mais en France, la voiture par- tagée se confond avec la société BlaBlaCar, devenue la plateforme in- contournable. Son essor est un indi- cateur : elle emploie plus de 500 sala- riés et revendique 35 millions de membres dans le monde, dont « plu- sieurs millions en France » - le nombre exact n'est pas communiqué.

Si elle n'a pas quantifié le phéno- mène, l'Ademe, l'agence de l'environ- nement, a mené une étude, en 2015, sur le profil des usagers de BlaBlaCar : « Depuis 2009, le covoiturage se dif- fuse. Il ne s'agit plus d'une pratique d'étudiants : l'âge moyen est, en 2015, de 33 ans, il a augmenté. » Autre en- seignement : « Les covoituteurs sont très diplômés, puisque 47 % d'entre

eux sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur de deuxième cycle, contre 13 % des Fran- çais. »

2 Économique, écologique et, en général, sympathique

Le covoiturage offre une alternative au train. Bordeaux-Paris ? 35 euros. Bordeaux-La Rochelle ? 7 à 10 euros. Bordeaux-Biarritz ? 10 à 12 euros. Éco- nomique donc, mais aussi écologi- que : il permet de réduire le nombre de voitures sur la route. Et sympathi- que, c'est l'argument numéro un des usagers. Une « convivialité » à part, dans le huis clos d'une voiture, le temps d'un trajet. « J'adore le covoi- turage car c'est un service rendu des deux côtés, pour le conducteur, qui minimise ses dépenses, et pour le passager. Et ça crée une relation par- ticulière. On parle volontiers, libre- ment, on a tendance à se livrer, le tra- jet dure plusieurs heures... » note l'Angoumoisine Annie Musseau. À 69 ans, elle est aussi sensible au brassage des générations. « Une fois, nous étions trois dans le même véhi- cule pour Poitiers : une mamie de 86 ans, une jeune femme d'une ving- taine d'années et moi au milieu... »



BlaBlaCar est le leader incontesté du covoiturage.

PHOTO QUENTIN SALINIER

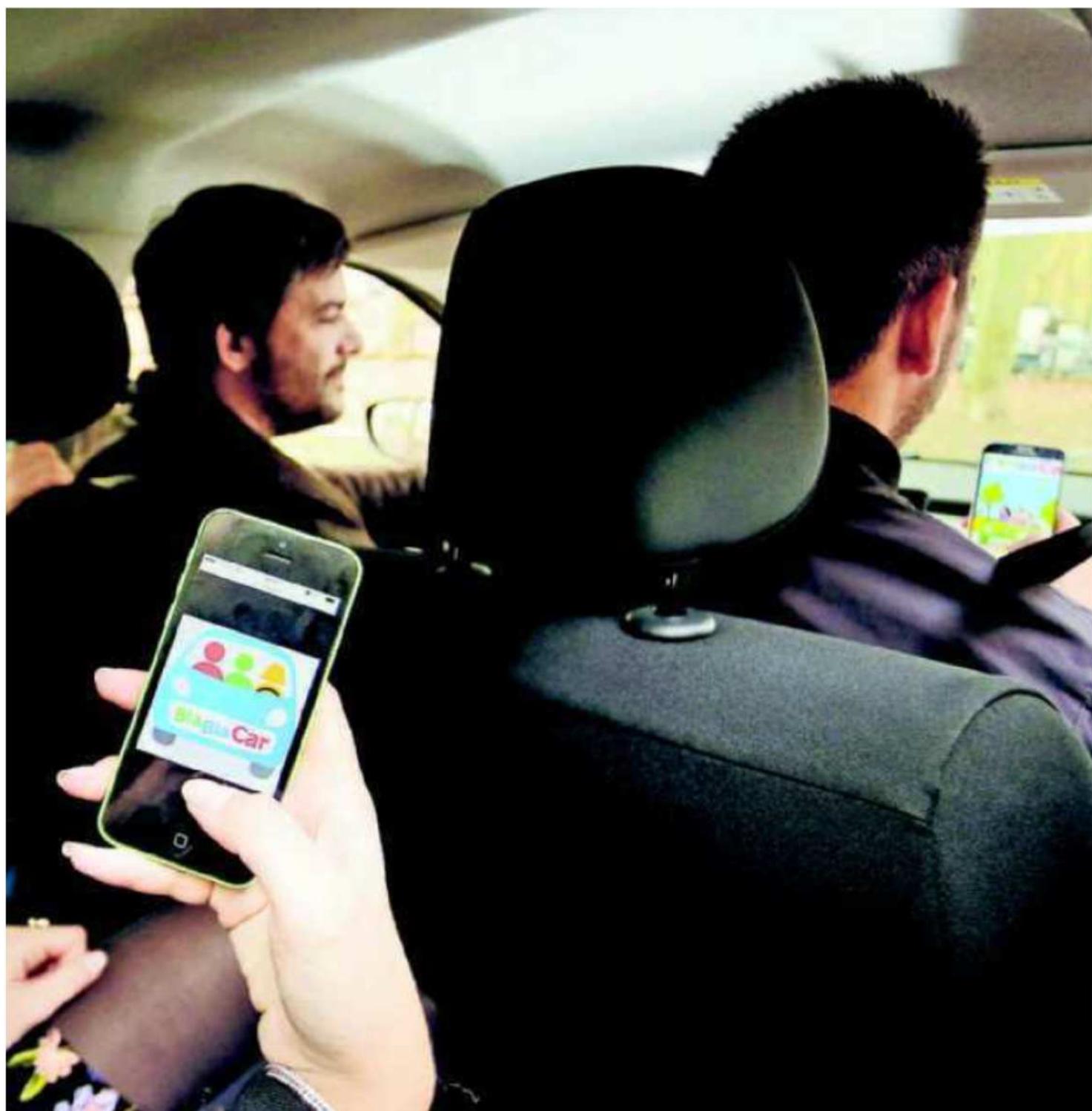
Il faut s'adapter, on met plutôt Pipou Skyrock ! »

James Gaudin, DRH à la retraite, a également 69 ans. Domicilié à Ma- rans, en Charente-Maritime, il va voir sa fille à Toulouse tous les deux mois et embarque volontiers des passa- gers. « Ça paie une partie de mon péage et de mon essence, et ça nous permet, à mon épouse et à moi, de

rencontrer plein de jeunes. À notre grand âge, c'est chouette ! »

3 BlaBlaCar, de la start-up à l'hégémonie

Peu de pratiques sont, comme le covoi- turage, à ce point associées à une entreprise : BlaBlaCar est en situation de quasi-monopole. D'autres sites existent, comme iDroom, filiale de



la SNCF, plus spécialisée dans les trajets quotidiens, ou Covoiturage-libre, gratuit et collaboratif. Mais la société de Frédéric Mazzella (lire ci-contre) concentre 95 % des annonces en France. « Il y a un effet de masse : plus il y a d'usagers, plus il y a de trajets proposés, et plus il y a de trajets, plus il y a d'usagers », observe le Savoyard Nicolas Robineau, éditeur de sites Internet, « covoitureur » militant qui a pris ses distances avec BlaBlaCar, à qui il reproche d'avoir « industrialisé »

une idée qu'il préférerait quand elle était, comme l'auto-stop, plus imparfaite et spontanée. « On voit des conducteurs qui se comportent comme des chauffeurs de taxi, qui prennent tout ça très au sérieux, et des passagers pas du tout aimables et tournés vers les autres, explique Nicolas Robineau. Et puis, BlaBlaCar empoche des commissions pouvant aller jusqu'à 20 % du trajet. »

La société justifie cette rémunération, estimant apporter, par le travail

de ses salariés, « fiabilité et sécurité » au covoiturage. Le paiement se fait en ligne avant le trajet : aucun risque pour le conducteur de ne pas être payé. Le montant du trajet est encadré (6 à 20 centimes le kilomètre). Et personne n'avance masqué, chaque usager a un profil. « On sait à qui on a affaire », note Annie Musseau. Le passager peut choisir un conducteur bavard ou pas. Qui accepte les animaux ou pas. Tolère la cigarette ou pas. . .

Au quotidien : plus compliqué

Le covoiturage se développe sur les longues distances, moins pour les trajets domicile-travail

A priori, une mouette ne « covoiture » pas. Sauf en Charente-Maritime. Le symbole du Département, déjà utilisé pour nommer le réseau de transport de bus, qualifie aussi le site Internet de covoiturage créé en 2012 (1). Pas question pour autant d'attirer des pigeons, bien au contraire : il vise plutôt les trajets maison-boulot ou maison-lieu d'études, qui représentent 80 % des voyages quotidiens.

Comme beaucoup de collectivités, le Conseil départemental charentais-maritime veut doper cette pratique de la voiture partagée pour susciter un mode de transport quotidien alternatif, parfois réduire la pression du trafic auto dans le cadre des plans de déplacements, ou mieux mailler un territoire. Et comme ailleurs, ce covoiturage « institutionnel » sur les trajets courts peine à se développer.

Le covoiturage version Mouettes se veut un complément aux 59 aires dédiées mises à disposition dans tout le département. Et même le cas d'un lapin posé par un covoitureur a été anticipé : le site garantit un retour. L'utilisateur lésé n'a qu'à appeler un numéro pour être aiguillé vers un autre covoitureur ou se voir envoyer un taxi gratuitement. Depuis 2012 que le service existe, « ce n'est jamais arrivé », se félicite Catherine Desprez, vice-présidente chargée du transport.

Trop peu d'offres ?

Dans la pratique, si l'élue évoque « plusieurs centaines d'équipages », le site se heurte au manque d'offres. Une dizaine en moyenne sont proposées au départ ou à destination de La Rochelle. À Royan, le chiffre chute à quatre équipages en partance et au-

tant à destination. Le Département mise pourtant cette année sur 25 000 visiteurs sur la plateforme. Le site a « besoin d'être plus connu, mais il est identifié », nuance Catherine Desprez. Pas autant que BlaBlaCar, mais ça tombe bien, car il n'est pas question de concurrencer le site phénomène.

Quant aux aires de covoiturage qui existent en Charente-Maritime – et même si on ne sent pas de synergie entre elles et le site du Département –, leur taux de remplissage atteint « 70 % », selon la vice-présidente. On peut en déduire que les utilisateurs s'organisent seuls ou à l'échelle de leur entreprise. Il faudra du temps pour changer les mœurs. La refonte du site et l'arrivée d'une application pour téléphone mobile en 2017 y contribueront peut-être.

Thomas Ghiloni

(1) lesmouettes-covoiturage.fr.

« J'ai essayé le bus deux jours... »

DORDOGNE. Jenny Peralta, 27 ans, vit à Boulazac, dans l'agglomération périgourdine, et suit une formation dans la prestigieuse École de Savignac. Tous les jours, un camarade de sa promotion embarque l'étudiante colombienne à sa résidence. Ils récupèrent une troisième passagère à Trélissac et parcourent ensemble les 20 kilomètres qui séparent leurs domiciles de leur établissement niché dans la campagne. « J'ai essayé le bus les deux premiers jours. Je suis arrivée à 7 h 15, plus d'une heure et demie avant le début de mes cours. » Très vite, l'entraide s'est instaurée, la libérant des contraintes horaires imposées par les transports publics. Le covoiturage est devenu son mode de déplacement privilégié : « C'est quelque chose qui m'était totalement inconnu en Colombie, que j'ai découvert en arrivant ici. » Son école, si elle est réputée, n'en reste pas moins très isolée. Les étudiants de Savignac ont monté une page Facebook pour permettre aux conducteurs de faire connaître leurs disponibilités et aux autres de trouver une voiture pour les conduire ou les ramener. « La moitié de ma promotion se déplace en groupe. »



Jenny Peralta. PHOTO T. MA.

Chez BlaBlaCar, c'est lui qui tient le volant

FRÉDÉRIC MAZZELLA Ce jeune Vendéen a créé, il y a dix ans, cette entreprise devenue aujourd'hui, avec 500 salariés, le leader mondial du covoiturage

Xavier Niel, le patron de Free, dit de lui qu'il est « la plus grande star française de l'Internet ». Le Vendéen Frédéric Mazzella, 40 ans, diplômé de l'École normale supérieure (en physique) et de l'université de Stanford, aux États-Unis, a créé, il y a dix ans, BlaBlaCar.

« Sud Ouest » Comment vous est venue cette idée ?

Frédéric Mazzella. En deux temps. D'abord, étudiant en Californie, j'ai découvert les « car pool lanes », ces voies d'autoroute réservées aux voitures transportant plusieurs passagers. Puis, au milieu des années 2000, devenu parisien, j'ai, un jour, voulu rentrer en Vendée pour les vacances de Noël, or tous les trains étaient complets. Ma sœur est venue me chercher. Pendant que nous roulions, je voyais toutes ces voitures vides et, le long de la route, des trains archi-pleins. Ce fut le déclic. L'idée du covoiturage existait déjà, mais il n'y avait quasiment rien sur Internet pour le mettre efficacement en pratique.

Que représente aujourd'hui, économiquement, BlaBlaCar ?

Les premières années n'ont pas été faciles. J'ai dû attendre cinq ans avant de me verser un salaire. Aujourd'hui, nous sommes leader mondial. Nous avons ouvert le service dans 22 pays. Partout, il s'appelle BlaBlaCar. 35 millions de personnes l'ont utilisé un jour. Il y a 550 salariés, dont 350 en France.

Quel est votre modèle économique ?

Nous touchons une commission, qui varie de 10 à 20 % du coût du trajet, en contrepartie du service que nous proposons. Non seulement nous mettons en relation conducteurs et passagers, mais nous sécurisons ce covoiturage : nous garantissons le partage des frais, grâce au paiement en ligne ; nous encadrons les tarifs proposés pour éviter les abus ; et, chaque usager ayant un profil, nous permettons aux gens de savoir avec qui ils voyagent. La clé de

la réussite de BlaBlaCar, c'est la confiance, la fiabilité.

Vous ne cessez de procéder à des levées de fonds. BlaBlaCar est-elle une entreprise solide ?

Si on regarde ce que le covoiturage nous coûte et ce qu'il nous rapporte, oui, notre activité est rentable. En revanche, il nous faut du capital pour grandir et nous développer à l'étranger, d'où ces levées de fonds. Il y a un énorme potentiel à l'international, qui justifie ces investissements.

Quels sont vos objectifs prioritaires à l'étranger ?

L'Europe de l'Est et la Russie, où BlaBlaCar marche déjà très bien. La Russie est un grand pays, les transports ne sont pas développés partout, BlaBlaCar permet des liaisons entre des villes qui n'ont pas de connexions par le train ou le bus.

En Espagne, deux conducteurs font l'objet d'une procédure de la Région de Madrid (lire ci-contre). Ils sont soupçonnés d'avoir, pour faire des bénéfices, demandé une participation supérieure aux coûts du transport. Comment vous assurez-vous que le covoiturage ne devient pas un filon ?

Nous avons posé des règles. Le nombre de passagers est limité à quatre. Quant au prix du trajet, nous indiquons chaque fois un prix conseillé, qui, selon l'heure, la durée, les péages, varie de 6 à 20 centimes par kilomètre. Le conducteur et le passager peuvent s'entendre sur un autre tarif, mais il ne pourra pas dépasser de 50 % notre tarif conseillé.

Ce tarif est, du reste, très en dessous du maximum légal : la loi fixe un plafond de 50 centimes par kilomètres, c'est un barème qui comprend aussi les frais d'assurance, d'entretien... BlaBlaCar permet à un conducteur de partager ses frais, mais en aucun cas de gagner de l'argent, car notre montant ne prend en compte que l'essence et les péages, et pas l'entretien de la voiture ou son assurance, tant s'en faut...

« La mortalité persiste »

ABEILLES Le congrès de l'apiculture française vient de s'achever. Les nouvelles ne sont pas réjouissantes, le tonnage des pesticides ne cessant d'augmenter

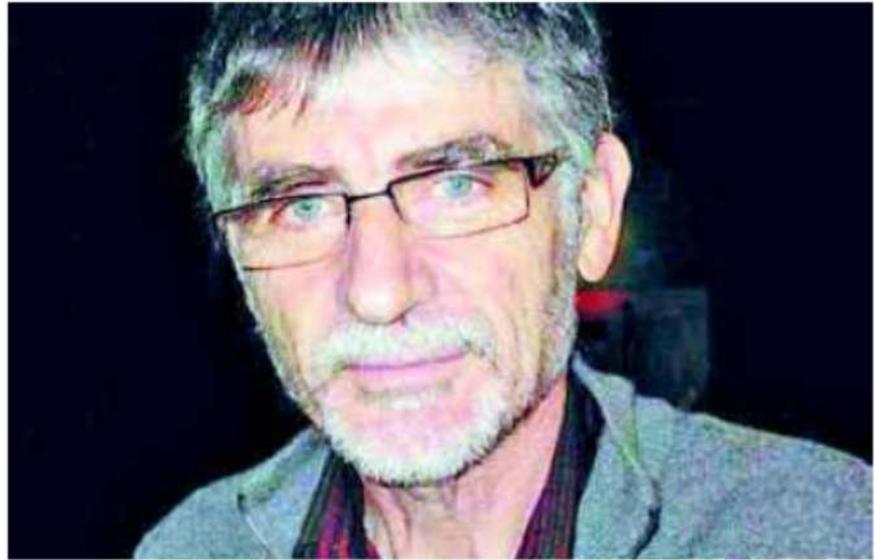
Apiculteur dans le Morbihan, Gilles Lanio est le président de l'Unaf, Union nationale de l'apiculture française. Le 2^e congrès national consacré à l'activité s'est achevé hier à Clermont-Ferrand.

« **Sud Ouest** » Quel est l'état de santé des ruches après un printemps difficile sur le plan météo ?

Gilles Lanio L'apiculture ne se porte pas bien. Le printemps pourri a aggravé les problèmes sanitaires du cheptel qui sont globalement les mêmes qu'en 2015. Les mortalités persistent puisque les produits dangereux pour les abeilles n'ont pas été retirés du marché. Tant que l'environnement des ruches ne change pas, il ne faut pas espérer d'amélioration ! Certes, il y avait eu une légère embellie en 2015, mais elle était causée par une météo exceptionnellement favorable cette fois.

Où en est-on du dossier des insecticides néonicotinoïdes qui sont désignés comme responsables d'une part de la mortalité ?

Depuis 2013, un moratoire européen s'applique à trois molécules néonicotinoïdes. Mais, en début d'année, on a constaté que malgré ce moratoire les colonies connaissent les mêmes déboires. Les symptômes d'affaiblissement étaient identiques à ceux observés auparavant. On s'est tournés vers le ministère de l'Agriculture pour obtenir des données sur l'usage de ces pesticides, mais il a fallu insister plus que lourdement pour les obtenir. C'est par l'entremise de notre avocat qu'on a pu en savoir un peu plus [NDRL : l'Unaf avait saisi la Commission d'accès aux documents administratifs, la Cada, face à la rétention d'informations du



Gilles Lanio, président de l'Union nationale de l'apiculture française. PHOTO DR

ministère]. On s'est aperçus que, malgré le moratoire européen, le tonnage des néonicotinoïdes avait progressé de 31 % en France entre 2013 et 2014 ! Et même + 36 % pour

« Malgré le moratoire, le tonnage des néonicotinoïdes a progressé de 31 % en France entre 2013 et 2014 »

Ségolène Royal, la ministre de l'Écologie, a participé à votre congrès. Votre sentiment ?

Ségolène Royal s'intéresse depuis longtemps au dossier des abeilles. Adoptée l'été dernier, sa loi sur la biodiversité porte des promesses d'amélioration, avec l'interdiction des néonicotinoïdes à partir de septembre 2018. Si une autre majorité voulait revenir en arrière, il faudrait

l'imidaclopride, l'une des molécules les plus dangereuses ! On n'a aucune raison de penser que la tendance s'est inversée depuis. Dès lors, les problèmes ne peuvent que perdurer.

une autre loi avec la signature du ministre de la Santé et de celui de l'Environnement. Et il faudrait assumer... Cette avancée est un espoir pour nous. Elle tranche avec les beaux discours de Stéphane Le Foll, le ministre de l'Agriculture, qui a provoqué une déception énorme dans nos rangs après notre congrès à Agen, en 2012. Des aides financières pour les apiculteurs, c'est bien. Mais si vous ne changez rien sur les substances autorisées, c'est juste un puits sans fond !

Et sur le frelon asiatique ?

Les préfets auront bientôt la possibilité de procéder à la destruction des nids qui se situent sur des terrains privés. C'est une bonne chose. Mais pour le moment, on détecte les nids bien trop tard, quand les reines en sont déjà parties. Il faut les intercepter plus tôt en saison. Nous, apiculteurs, avons des propositions à formuler à la ministre de l'Écologie. Nous ne restons pas les bras ballants.

Recueilli par Jean-Denis Renard

Le traité Ceta signé mais loin d'être ratifié

UE-CANADA Chacun des pays de l'Union devra approuver l'accord de libre-échange signé hier à Bruxelles

« On avait planifié de signer cet accord il y a trois jours, on le signe aujourd'hui », a commenté le Premier ministre canadien, Justin Trudeau, après avoir paraphé l'ambitieux traité de libre-échange (Ceta). « Ça ne fait pas une énorme différence dans l'impact économique que ça va avoir pendant des décennies, de façon positive, sur tous nos citoyens », s'est-il félicité.

« Il nous faut être capables de convaincre nos citoyens que le libre-échange est dans leur intérêt, et pas



Donald Tusk, Justin Trudeau et Jean-Claude Juncker. S. LECCOCQ/TEPA

seulement dans celui des grosses entreprises », a plaidé à ses côtés le président du Conseil de l'Union euro-

péenne, Donald Tusk, laissant le soin à Jean-Claude Juncker de régler quelques comptes avec les opposants au

Ceta. « J'ai été quelquefois vexé qu'on ait pu penser, en Europe, que nous sacrifierions sur l'autel de cet accord les droits des travailleurs », a observé le président de la Commission avec un brin d'émotion dans la voix.

Le traité doit maintenant être ratifié par le Parlement européen, sans doute en décembre ou en janvier, et par celui du Canada, avant d'entrer en application partielle et provisoire.

L'UE fera alors face à une autre montagne : la nécessaire ratification du traité par les différents Parlements nationaux et régionaux des États membres de l'Union, afin qu'il devienne définitif. Une tâche qui, à la lumière du psychodrame belge - l'opposition des Wallons -, s'annonce délicate.

Une conférence sur les Templiers

Histoire Le Groupe de recherches et d'études historiques de la Charente saintongeaise (Greh) propose, samedi 5 novembre (17 heures) à La Salamandre, une nouvelle conférence. Animée par Anël Vignet, archéologue,

doctorant en histoire médiévale et directeur de l'abbaye de Saint-Amant-de-Boixe, elle portera sur les Templiers en Charente.

Des recherches aux archives, liées aux récentes études, permettent d'éclairer et de porter un regard neuf, et peut-être plus objectif, sur les Templiers en Charente, loin de tout fantasme ou idée reçue. Cette présentation fera le point sur cet ordre si singulier, en insistant plus spécifiquement sur la vie des Templiers, puis tentera de renouveler les connaissances du public, en prenant exemple sur quelques établissements charentais, notamment ceux du Cognacais. Tarifs : adultes, 6 € ; membres du Greh, 2 € ; gratuité pour les moins de 18 ans.



Pauline Moreau remplace Catherine Furlan Simpson à la direction des Jardins de Louise. PHOTO S. B.

Pauline Moreau à la tête des Jardins de Louise

C'est dans le hall d'accueil des Jardins de Louise, jeudi 27 octobre, que la nouvelle a été officialisée : Pauline Moreau remplace Catherine Furlan Simpson, directrice depuis juillet 2012 de la résidence de retraite Les Jardins de Louise à la faveur d'une reconversion professionnelle. Un poste qu'elle occupait à mi-temps puisqu'elle avait aussi en charge Les Jardins de Mathis à Saint-Julien-de-l'Escap (17).

Pauline Moreau, elle, est arrivée il y a dix ans. Secrétaire puis assistante de gestion, la trentenaire prend les rênes de la direction sereinement : « Je connais l'établissement. J'ai recruté l'équipe. Du fait que M^{me} Furlan Simpson était sur le poste à mi-temps, ces quatre années m'ont préparée à cette nouvelle prise de fonction. » Profitant

de ce moment de solennité, Catherine Furlan Simpson a tenu à remercier individuellement chaque membre du personnel avant d'expliquer les raisons de son choix : « J'ai eu une proposition du groupe Orpéa de prendre la direction de l'établissement Les Charentes à Angoulême. J'ai vraiment hésité : il y a de la route, c'est un autre contexte. Mais c'est un Ehpad (Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes). J'ai repris mes études pour prendre la direction de ce type d'établissement. Cela permet d'ouvrir la porte à d'autres. » Et de se tourner vers Pauline : « Avec beaucoup de discrétion et de gentillesse, Pauline a l'occasion de monter en grade. En dix ans, c'est une très belle évolution. »

Sandra Balian

CHÂTEAUBERNARD

Permanence du Secours populaire. Tous les vendredis de 14 à 17 heures ainsi que le deuxième samedi de chaque mois de 10 à 12 heures. Boutique solidaire ouverte à tous et aide alimentaire.
Lieu d'implantation : les locaux de l'ancienne crèche, résidence du Hammeau des Meuniers, rue Jean-et-Pierre Bienassis (bât D, entrée A1).
Contact : 06 80 40 36 87.