

## SOLIDARITÉ

# La flambée des prix impacte l'aide humanitaire

Avec la hausse du prix du carburant, envoyer des biens à l'étranger ou acheter sur place peut coûter jusqu'à trois fois plus cher. Pour les associations d'entraide, cela entraîne des restrictions drastiques. Tour d'horizon depuis Genève.

LUNDI 8 JUIN 2026 SARAH ZEINES



Thierry et Michelle, cofondateur-ices de Yob a Yoo, posent avec les enfants du quartier de Nkozoa, à Yaoundé au Cameroun. DR

**AIDE HUMANITAIRE** ► Yob a Yoo, «les cieux ouverts» en beti, soutient une trentaine d'enfants et leurs familles au Cameroun. Mais dans le quartier des Grottes, ce jeudi pluvieux, Thierry Baeriswyl s'inquiète pour l'avenir de ses protégé·es: «Le dernier container avec des marchandises que nous avons envoyé sur place, c'était il y a 4 ou 5 mois, confie-t-il. Nous misons

désormais sur les voyages en avion.»

Le prix du billet a aussi connu un bond: environ 30% depuis le début de la guerre en Iran. «Heureusement, nous avons le droit de prendre six valises par personne lorsque nous voyageons, grâce à un accord négocié avec une compagnie aérienne. S'il manque des fonds, nous les sortons de nos poches.» Michelle, la fondatrice, vient par ailleurs de s'envoler pour Yaoundé, raconte Thierry Baeriswyl: «Les enfants sont toujours contents de la voir. Ils savent qu'ils vont recevoir des cadeaux.»

## **Réduction des déplacements sur place**

Le prix du pétrole, qui a connu un bond de 60%, impacte fortement les corridors humanitaires, a communiqué le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), lors d'une conférence de presse à Genève. Réalité confirmée mardi dernier par Caritas Suisse: «La principale cause de la propagation de la faim est la raréfaction de l'approvisionnement en pétrole.» Selon une analyse de Save the Children, chaque hausse de 5% du prix du pétrole risque par ailleurs de réduire l'aide humanitaire disponible et de priver jusqu'à 40'000 enfants de services essentiels.

Pour les petites structures d'entraide comme Yob a Yoo, une révision des cahiers des charges associatifs s'impose. «Il n'y a presque plus de carburant en Éthiopie, souligne Camila Lattion, responsable des programmes chez SOS Villages d'Enfants. Un litre d'essence coûte désormais 750 birr [3,80 francs suisses] au marché noir contre 163 birr au prix officiel. La Fondation au Népal nous rapporte que les bouteilles de gaz sont rationnées et arrivent à moitié remplies. Au Lesotho, le coût des transports publics a augmenté de 57%; l'électricité de 30 %. Partout, tout devient plus cher, ce qui fait que nous devons revoir nos priorités.»

Pour faire face à ces augmentations vertigineuses, les équipes de l'association en Ethiopie ont par exemple négocié une allocation de

carburant auprès du gouvernement pour deux véhicules. «Dans certains projets, les déplacements se font désormais en tuk-tuk», détaille Camila Lattion.

---

## **«La crise du fret révèle une fragilité structurelle que l'aide internationale a longtemps refusé de considérer» Gérard Sermet**

En corollaire, le pouvoir d'achat a drastiquement baissé. «Avec une même somme, on fait trois fois moins, regrette-t-elle. Cette pression se répercute directement sur les ménages que notre fondation accompagne.»

### **Vers une entraide «anti-paternaliste»?**

La flambée des prix renforce le point de vue «anti-paternaliste» de Gérard Sermet, fondateur de l'Association Soutien aux Plus Démuni-e-s. Le retraité, qui a passé sept ans entre le Tchad et le Niger pour la coopération suisse, œuvre au Nigeria depuis une dizaine d'années dans les domaines de l'agriculture et de la formation. «La crise du fret révèle une fragilité structurelle que l'aide internationale a longtemps refusé de considérer, dénonce-t-il. Contrairement aux grandes organisations internationales, je suis de l'avis que les populations de ces pays doivent être parties prenantes des projets. Elles participent à leur mise sur pied avec les moyens à disposition. Le matériel s'achète sur place. Envoyer le matériel d'ici ne fait pas sens du tout.»

Dans le delta du Niger, précise Gérard Sermet, l'économie locale peut assurer le forage d'un puits, la fabrication de mobilier scolaire ou de

matériel médical. «Malheureusement, les grandes ONG négligent souvent cela.»

## **D'autres projets seront touchés**

Cette façon de pratiquer la coopération est aussi défendue par Emp'ACT, association qui finance des projets au Togo, au Pérou et en Colombie. «L'envoi d'aide matérielle depuis l'Europe vers les pays du Sud est souvent perçu comme un geste de solidarité, mais cette pratique peut aussi reproduire des mécanismes hérités de l'histoire coloniale», estime Alejandro Mackinnon, secrétaire général. «Lorsque les besoins sont définis principalement par les organisations ou les donateurs européens, les populations concernées risquent d'être placées dans une position de bénéficiaires plutôt que d'acteurs de leur propre développement.»

Ascovime Genève organise de son côté des campagnes de santé annuelles en Guinée Conakry. La dernière remonte à septembre 2025, tandis que la prochaine est prévue pour septembre 2026. Le budget se trouve actuellement en sursis: «L'augmentation du prix du pétrole va forcément impacter le budget», estime Loana Galli-Merle.

Thierry Baeriswyl reste optimiste et fait le choix de la versatilité: containers depuis Genève quand les fonds sont suffisants, achats sur place quand ils ne le permettent pas. «Sur place, on achète aussi. La viande, les habits, des choses urgentes. Si on voit que le petit magasin est vide, on envoie quelqu'un combler.» La machine à broyer le manioc installée au centre d'accueil de Yaoundé, c'est l'association qui l'a financée. Elle permet aux mères du quartier de produire et vendre. «Le but, c'est de les rendre autonomes.»