



AGIR ENSEMBLE POUR LA MOBILITE DES PERSONNES FRAGILISÉES

La capacité à se déplacer dans sa région ou son pays, voire au delà, est une compétence de base, devenue presque indispensable pour participer à la vie sociale et pour trouver un emploi. C'est particulièrement vrai pour les personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement, très souvent appelées à travailler dans des zones géographiques mal desservies par les transports en commun et/ou sur plusieurs sites différents, et/ou avec des horaires découpés, ce qui leur impose la possession et l'usage d'un véhicule personnel.

Or, un grand nombre de ces personnes cumule les difficultés en matière de mobilité :

- faible maîtrise des outils numériques de gestion des déplacements (google maps, sites web des sociétés de transports, ...)
- difficultés d'apprentissage qui empêchent la formation dans les circuits traditionnels (auto-écoles commerciales)
- revenus insuffisants pour se former à la conduite automobile dans les circuits traditionnels
- revenus insuffisants pour acquérir, assurer et entretenir un véhicule personnel
- méconnaissance des possibilités de crédit social

Des milliers de personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement sont ainsi prises dans un cercle vicieux : peu mobiles, elles accèdent difficilement à l'emploi, mais sans emploi, elles ne peuvent ni se former ni acquérir un véhicule. Ce qui entraîne deux risques majeurs : celui de l'exclusion sociale structurelle et celui de l'illégalité, certaines personnes choisissant alors de rouler sans permis de conduire dans des voitures non assurées et non contrôlées.

Ces problèmes sont constatés depuis des années sur le terrain par des formateurs et accompagnateurs d'adultes en difficulté. Ils n'ont pourtant pas encore réellement fait l'objet de mesures politiques globales pérennes, car de nos jours, les politiques de mobilité se concentrent sur les *modes* de déplacement (pour encourager les citoyens à opter pour des moyens de transports moins polluants) et non sur la stratification sociale des *capacités* de déplacement.

Le Consortium « Mobilité pour tous » (réseau informel d'opérateurs du secteur non-marchand, créé en 2017 pour entreprendre un travail intersectoriel de réflexion et d'action sur la mobilité des personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement) se mobilise donc aujourd'hui pour identifier les mesures à prendre pour inclure les citoyens les moins favorisés dans la définition des futures politiques régionale et fédérale de la mobilité.

La capacité à se déplacer n'est pas innée : elle se construit par étapes, dans l'interaction entre un individu et l'environnement qui lui est proposé. C'est pourquoi le Consortium « Mobilité pour tous » ne peut accepter le désengagement des pouvoirs publics sur la problématique de la mobilité des citoyens les moins favorisés. Garantir l'existence et la continuité d'un service public structurant en matière de mobilité est un devoir d'Etat.





Consortium « Mobilité pour tous »

Memorandum pour une Mobilité Inclusive en Wallonie

Soutenir les initiatives d'information et d'action sur la mobilité des personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement

- ❖ Encourager la fédération, sur base régionale, des opérateurs et réseaux d'opérateur du non-marchand concernés par la mobilité des personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement.
- ❖ Instaurer un dialogue constructif entre le Cabinet Mobilité, la DG02 et le secteur non-marchand sur la problématique de la mobilité des ces personnes.
- ❖ Améliorer la circulation des informations relatives à la mobilité en Wallonie entre les différents acteurs concernés par cette problématique.
- ❖ Etudier la possibilité d'établir un référent Mobilité dans chaque IBEFE.

Garantir l'accessibilité financière des moyens de transport

- ❖ Pérenniser l'existence d'un service public en matière de mobilité et investir dans des solutions de transport en commun accessibles financièrement
- ❖ Prévoir le remboursement des frais de déplacements de personnes en parcours d'insertion et faciliter leur accès aux aides en matière de mobilité
- ❖ Favoriser le développement d'opérateurs de mobilité solidaire (garages sociaux, loueurs, assurances, ...)
- ❖ Promouvoir des formules de partage et de mutualisation de véhicules à coût modeste
- ❖ Généraliser le droit aux réductions pour les personnes titulaires d'un statut BIM ou Famille nombreuse.

Former à la mobilité multimodale / durable / douce

- ❖ Inciter la création et organiser le financement de filières ou de modules de formation à la mobilité adaptés aux besoins, ressources et capacités des personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement, chez les opérateurs qui accompagnent et forment déjà ce public
- ❖ Garantir la pluralité des opérateurs et des modèles pédagogiques pour la formation à la mobilité dans le secteur non-marchand

Démocratiser l'examen théorique du Permis B

- ❖ Evaluer le dispositif actuel d'examen du permis théorique B au prisme d'indicateurs d'inclusivité sociale et culturelle (niveau de langue, normes visuelles, ...) et l'adapter au besoin.
- ❖ Fournir aux candidat.e.s un feed-back constructif après l'épreuve théorique.
- ❖ Clarifier les conditions de délivrance et d'obtention de l'attestation donnant accès à la séance spéciale.
- ❖ Augmenter le nombre de séances spéciales dans les sous-régions et durant les périodes de l'année où des besoins importants se manifestent.

Démocratiser la formation pratique à la conduite (Permis B)

- ❖ Défendre le principe et l'existence de la « filière libre ».
- ❖ Inciter la réalisation d'un « Diagnostic mobilité individualisé » auprès d'un opérateur spécialisé préalablement à toute action de formation à la mobilité et/ou au permis de conduire.
- ❖ Développer des processus et des outils de formation à la conduite automobile adaptés aux besoins, ressources et capacités des personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement.





Consortium « Mobilité pour tous »

Memorandum pour une Mobilité Inclusive en Wallonie

- ❖ Ouvrir une concertation sur les conditions d'éligibilité à des modules de formation adaptés à ces personnes.
- ❖ Sensibiliser les instructeurs.trices de conduite aux besoins spécifiques de ces personnes et leur offrir des opportunités de formation en la matière.
- ❖ Repenser les matières de l'examen visant l'obtention des brevets II (instructeur.trice de conduite) et I (directeur.trice d'écoles de conduite) afin de renforcer les compétences des instructeurs.trices et des écoles de conduite sur le plan pédagogique.

Favoriser la création d'écoles de conduite sociales

- ❖ Elaborer un cadre réglementaire précisant leurs spécificités en termes de public, de personnel, de contenus de formation, de méthodes pédagogiques, de modalités d'accompagnement des bénéficiaires, de tarification des formations, de partenariats.
- ❖ Elaborer des mécanismes de financement public des structures répondant à ces exigences.

Améliorer l'articulation entre Permis B et Emploi pour les publics de l'ISP

- ❖ Sensibiliser le Forem et les employeurs.euses à la nécessité d'évaluer la pertinence des critères de recrutement relatifs à la mobilité renseignés dans les offres d'emploi (possession d'un permis ou d'un véhicule)
- ❖ Proposer la prise en charge financière des formations à la conduite d'employé.e.s peu qualifié.e.s ou en insertion par les Fonds sectoriels
- ❖ Objectiver les phénomènes de discrimination engendrés par des exigences en matière de mobilité et concevoir des solutions à leur opposer

