



# MOBILITE INCLUSIVE

## Une politique à inventer pour la Wallonie

Actes des 21èmes Etats Généraux de la fédération CAIPS

20 septembre 2019 - Palais des Congrès de Liège



## LA FÉDÉRATION CAIPS

Fondée en 1988, CAIPS (Concertation des ateliers d'insertion professionnelle et sociale) défend et promeut l'économie sociale et l'insertion sociale en Région wallonne. Elle fédère 93 associations, CPAS et sociétés à finalité sociale et/ou coopératives : entreprises d'insertion (EI), services d'insertion sociale (SIS), centres d'insertion socioprofessionnelle (CISP), initiatives locales d'intégration (ILI), centres PMTIC. CAIPS est subsidiée pour ses trois missions statutaires : aide et services aux membres, échange et animation en réseau, représentation et défense des intérêts des membres. Enfin, CAIPS siège dans plusieurs instances sectorielles : Atout EI, FESEFA, ConcertES, CWES, FEBECOOP, Commission consultative et d'agrément des entreprises d'économie sociale, Commission consultative CISP, Interfédération, Conseil économique, social et de l'environnement de Wallonie, ... CAIPS est la plus importante fédération des CISP en Région wallonne, l'une des seules à représenter tant le secteur privé que le secteur public, et la première fédération pour le secteur des SIS associatifs.

## LES ETATS GÉNÉRAUX DE CAIPS

Les Etats Généraux de CAIPS constituent un événement qui réunit chaque année tous les membres de la fédération (responsables, formateurs et stagiaires) et de nombreux partenaires invités. Moment important dans la vie de la fédération, les Etats Généraux offrent l'occasion aux acteurs de l'insertion sociale et socioprofessionnelle partageant nos valeurs de progrès et de justice sociale de se rencontrer, de discuter et de débattre sur des enjeux du secteur, de conforter l'action collective mais aussi de partager un moment de convivialité. L'un des objectifs des Etats Généraux est également de relayer auprès du monde politique et des institutions publiques partenaires les questionnements et les propositions de la fédération.

## LA MOBILITÉ INCLUSIVE

La capacité à se déplacer est une compétence de base, indispensable pour participer à la vie sociale et trouver un emploi. C'est particulièrement vrai pour les personnes fragilisées socialement, économiquement et/ou professionnellement, très souvent appelées à travailler dans des zones mal desservies par les transports en commun, sur plusieurs sites différents, avec des horaires découpés, ce qui impose possession et 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 ; difficultés d'apprentissage qui empêchent la formation dans les circuits traditionnels ; 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 ; etc.

Des milliers de personnes 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.

Depuis 2016, CAIPS mène un travail d'analyse, de sensibilisation et d'interpellation des pouvoirs publics sur la problématique de la mobilité des personnes éloignées de l'emploi, au moyen de tables-rondes, de formations, de conférences et de réseautage régional et international. Les Etats généraux 2019 ont été l'occasion d'explorer la question plus avant sous divers angles, et de mettre la focale sur des initiatives de mobilité inclusive qui ont vu le jour en Wallonie et en France dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle

### **AVANT-PROPOS | page 3**

Necati CELIK -Président de la fédération CAIPS

### **TROP PAUVRES POUR BOUGER ? » | page 4**

Christine MAHY - Réseau wallon de lutte contre la pauvreté

### **MOBILITÉ INCLUSIVE : UNE NOTION, DES BESOINS, DES PRATIQUES DE TERRAIN » | page 5**

Hughes MENANT - Mob'In Bourgogne Franche-Comté

### **MOB'IN EUROPE, PARTENARIAT TRANSNATIONAL POUR LA MOBILITÉ INCLUSIVE | page 6**

Layla MAGON - Mob'In Normandie

### **POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ INCLUSIVE À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE | page 7**

Raluca OURIAGHLI - RISE Romania

### **COMMENT ÉTUDIER LA MOBILITÉ DES PERSONNES FRAGILISÉES ? » | page 8**

Amandine MASUY - IWEPS

### **QUE DIT-ON DANS LA FORMULE "IL FAUT LEUR APPRENDRE LA MOBILITÉ" | page 9**

Simon BORJA - CERAPS, Université de Lille

### **DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT | page 10**

- Guide « Bouger pour l'emploi » - Séverine LENOIR, MOBILESEM
- You'Move, Diagnostic Mobilité - Bruno SCHNEIDER, asbl Perspectives
- Dispositifs de soutien à la mobilité pour les demandeurs d'emplois - Dominique CARPENTIER, Le Forem
- Centrale des moins mobiles - Marco de WAEGHE, Taxistop

### **DISPOSITIFS DE FORMATION | page 12**

- Formation au permis théorique en CISP : enjeux pédagogiques - Aurore DEMARET, Funoc
- Projet Intégra-Code - Virginie FOURGON (France)
- Ecole de conduite sociale - Annick MEULDERS, auto-école sociale SPOT

### **NOUVEAUX MÉTIERS DE LA MOBILITÉ | page 13**

- Formation d'instructeurs de conduite pour le secteur social - Daphné WINNEPENNINCKX, auto-école sociale Chantier
- Formation de conseillers en mobilité-insertion - Layla MAGON, Mobilys (France)
- Formation de demandeurs d'emploi au transport de personnes et de repas - Albert DELIEGE, asbl DEVENIRS

### **CONCLUSIONS POLITIQUES | page 15**

- Jean-Luc VRANCKEN, Directeur de la fédération CAIPS
- Benjamin WERY, Président de l'IBEFE de Liège
- Christie MORREALE - Ministre wallonne de l'Emploi, de la Formation, de l'Action sociale et de l'Egalité des chances

### **MOTION POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITE INCLUSIVE EN WALLONIE | page 17**

## AVANT-PROPOS

**Necati CELIK, Président de la fédération CAIPS, Directeur de SIMA Verviers**

Necati CELIK, en sa qualité de Président de la fédération CAIPS, souhaite la bienvenue à la 21ème édition des Etats Généraux de CAIPS et remercie l'ensemble des participants et intervenants réunis à cette occasion. Certains sont venus de loin pour partager ce moment important de la vie de notre fédération. Il remercie également, pour leurs contributions à l'organisation de cette journée, l'Instance Bassin Enseignement Formation Emploi de la Province de Liège, et la Province de Liège, de même que SamDrive, Taxistop, Ethias et le GroupS qui ont choisi d'être partenaires de l'évènement.

Il introduit le thème choisi cette année en expliquant combien la mobilité inclusive ne peut laisser personne indifférent, citant Benjamin Franklin qui en 1732 proclamait déjà, en publiant son *Almanach du Bonhomme Richard* : « *L'humanité se divise en trois catégories : ceux qui ne peuvent pas bouger, ceux qui peuvent bouger, et ceux qui bougent* ». Vérité qui reste tout aussi actuelle qu'insupportable. La mobilité est clairement une dimension majeure de l'exclusion sociale ; sans jeu de mots : nos centres ne peuvent que se mobiliser pour une mobilité accessible à toutes et tous ! Faire évoluer les pratiques ou changer les règles du jeu est un enjeu majeur, car il y va de l'avenir des publics dont s'occupent nos centres. Pour eux, pouvoir se déplacer est devenu une « compétence de base », indispensable pour participer à la vie sociale et trouver un emploi. Or les stagiaires et usagers rencontrent de nombreux obstacles pour y parvenir (difficultés d'apprentissage, revenus insuffisants pour se former, acheter, assurer et entretenir un véhicule, méconnaissance des possibilités de crédit social, ou de prêt de moyens de déplacement,... ). Ils sont dans une cercle vicieux : pas de mobilité.... pas d'emploi, pas d'intégration sociale ! Et si pas d'emploi.... pas de véhicule, donc une mobilité limitée.

Ces problèmes sont bien sûr constatés depuis des années sur le terrain par des formateurs et accompagnateurs. C'est suite à leurs demandes et interpellations que CAIPS s'est penchée sur le dossier depuis 2013 pour tenter d'y apporter des réponses. L'une de ces réponses a consisté en la création, en 2017, à l'initiative de CAIPS, du « Consortium Mobilité pour tous », réseau informel d'acteurs de l'insertion, de l'action sociale et de la mobilité réunis autour de la problématique de la mobilité des personnes fragilisées socialement, professionnellement et économiquement. Fin 2018, le travail de CAIPS autour de la mobilité s'est élargi encore avec le projet Mob'in Europe, partenariat transnational mené par CAIPS en collaboration avec les associations Mob'in France et Ateliere Fara frontiere de Roumanie et visant le développement de supports pédagogiques pour la formation des publics fragiles à la mobilité et au permis

## TROP PAUVRES POUR BOUGER ?

Christine MAHY, Réseau wallon de lutte contre la pauvreté

Christine Mahy inaugure la journée par un constat : la mobilité dans notre pays devrait être un droit, mais, en réalité, elle constitue un obstacle qui tout comme la pauvreté accroît la violence faite aux individus. C'est à travers le prisme de la mobilité comme une violence qu'elle entend aborder cette problématique.

Le Réseau wallon travaille la question de l'accès à tous les droits, pas spécifiquement celui de la mobilité, et considère que l'état devrait jouer, via ses services publics, un rôle de régulateur des inégalités. La question de la mobilité devrait y être incluse. Actuellement, elle constitue trop souvent « l'obstacle de trop » qui s'ajoute à d'autres difficultés comme l'accès au logement, à l'emploi, à la formation, à l'exercice de la citoyenneté, à la rencontre de l'autre. Rendue accessible à tous, elle serait un atout.

La question de la mobilité est englobée dans les enjeux climatiques actuels : les décisions prises en matière d'environnement, les nouvelles réglementations, les complications comme celles qu'on retrouve dans les changements liés au permis de conduire, tout cela risque - encore une fois - d'accabler les personnes les plus précarisées et donne aux individus un sentiment d'agression. Il faut penser la mobilité non pas en termes de possession d'un permis de conduire et d'une voiture - une vision limitée du problème - mais dans une approche intégrée qui ne se ferait pas au détriment de la justice sociale.

Le moteur de l'enjeu climatique doit être la réduction de la pauvreté et la justice sociale

Une capacité individuelle de mobilité est rendue incontournable à différents niveaux : la disparition des services dans les zones rurales dépossède une partie des citoyens de ce qu'ils pouvaient faire en toute autonomie. Il faut se battre contre cela, pour un remaillage des services publics dans ces zones. Car on ne peut éluder la question du coût de cette mobilité individuelle imposée. On parle aujourd'hui de gratuité pour certains types de publics, dont les personnes précarisées, mais qui va définir les critères? Il faut y être attentif : certaines personnes ne bougent plus faute de moyens, même pour aller chercher un colis alimentaire, ou recharger une carte de compteur à budget. Cette difficulté de mobilité entraîne une série de rendez-vous ratés pouvant même être sanctionnants, comme au Forem, ou au SAJ. Les plus précarisés tairont ces difficultés quotidiennes, par peur qu'on leur reproche cette « défaillance ».

Le chantier est donc vaste en matière de réflexions et d'actions, mais il vaut la peine d'être réfléchi au niveau politique. Il faut saisir toutes les perches. La dernière déclaration politique doit donner envie de se retrousser les manches et de prendre le problème de la mobilité à-bras-le-corps.

Des adaptations réglementaires sont à faire, surtout quand elles ne coûtent pas grand-chose comme de lever les barrières à l'accès au permis de conduire.

## **MOBILITÉ INCLUSIVE : UNE NOTION, DES BESOINS, DES PRATIQUES DE TERRAIN**

**Hugues MENANT, Mob'in Bourgogne Franche-Comté**

Hugues Menant, Directeur de La Roue de Secours et administrateur du réseau Mob'in France, présente les grands principes des « plateformes de mobilité inclusive », qui visent à répondre aux problèmes de mobilité des personnes précarisées.

Ces problèmes vont en en s'accroissant, prouvant que la capacité de se déplacer ne peut s'arrêter sous les deux angles de l'offre de transports en commun (souvent défectueuse) et de la possession d'une voiture. Pour les acteurs des plateformes mises en place dans les réseaux Mob'In, la mobilité est plutôt appréhendée comme une « capacité générique<sup>1</sup> » nécessaire à la satisfaction des besoins primordiaux : les difficultés à se déplacer impactent l'employabilité, mais sont également liées à la question des compétences de base (lire, écrire), des capacités techniques, de l'état de santé. Rouler à vélo, par exemple, n'est pas une compétence universelle : créer une école de vélo pour adultes invite à expérimenter ce moyen de transport pour aller travailler, se former mais surtout...pour s'autoriser à aller plus loin qu'à pied !

Les solutions mises en place par les acteurs des réseaux Mob'In en France sur le territoire, visent prioritairement à inclure les personnes dans la société, à accompagner les individus dans le développement d'un champ de possibilités en matière de mobilité. Ces acteurs proposent un accompagnement individualisé, en fonction des capacités personnelles, mais également de l'environnement du lieu de résidence.

Offrir un panel de services complet n'est pas l'objectif principal des plateformes de mobilité inclusive, même si on vise, à terme, une offre globale et coordonnée. Il s'agit, bien plus, de tenir compte de la réalité des habitants du territoire, et de faire appel à un réseau organisé où coopèrent acteurs publics, privés, associatifs. Les initiatives locales doivent dès lors définir un plan d'actions qui tient compte des spécificités de leur territoire et de leurs publics afin d'apporter des réponses adaptées.

Les publics de ces plateformes varient, eux aussi, selon les options prises par le territoire. La personne qui s'adresse à une plateforme reçoit une réponse adaptée à la spécificité de ses besoins, après un diagnostic (sous forme de bilan de compétences) qui permet de repérer ses atouts et ses freins pour proposer un accompagnement pertinent vers une mobilité autonome. Un atelier de gestion du stress peut être, à titre d'exemple, une réponse appropriée. Dans d'autres cas, quand les freins sont économiques, les personnes ne sont pas en mesure de mobiliser les aides existantes, qui sont parcellaires, temporaires, mal expliquées, ou dont l'obtention est conditionnée par des procédures administratives fastidieuses.

Travailler à lever ces freins constitue un champ d'actions à investir

---

<sup>1</sup> Il cite le sociologue français Jean-Pierre Orfeuil : « *les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé, etc., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité* » (Orfeuil, 2011)

## MOB'IN EUROPE, PARTENARIAT TRANSNATIONAL POUR LA MOBILITÉ INCLUSIVE

Layla MAGON, Mobilys

Conseillère en mobilité pour Mobilys, association membre de Mob'in France, Layla Magon présente d'abord les grandes lignes du projet Erasmus+ « Mob'In Europe », partenariat européen pour la mobilité inclusive conçu et porté par CAIPS, Mob'In France et Ateliere fara Frontiere (Roumanie).

Ce projet vise à poser les premières bases d'une offre de formation à la mobilité pérenne adaptée aux publics éloignés de l'emploi tant sur le plan financier que sur le plan pédagogique. Le public-cible est celui des personnes éloignées de l'emploi engagées dans une démarche de formation dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle : personnes peu qualifiées, chômeurs de longue durée, NEETS, femmes rentrantes, personnes étrangères primo-arrivantes...

Le projet Mob'In Europe doit aboutir à la réalisation de quatre productions tangibles, qui seront mises gratuitement à disposition des publics visés au terme du projet.

- **Recommandations aux pouvoirs publics en matière de politiques de mobilité inclusive**, sous forme de Livre Blanc de la mobilité inclusive offrant une nomenclature de solutions de mobilité inclusive illustrée de cas concrets wallons, français et roumains, ainsi qu'une mise en perspective critique de la mobilité et des problèmes de mobilité d'aujourd'hui.

- **Diagnostic Mobilité** : Outil pédagogique permettant d'évaluer la mobilité individuelle des personnes éloignées de l'emploi, prenant la forme d'une brochure et/ou d'une plateforme web structurés en deux parties : un volet méthodologique pour les travailleurs sociaux chargés de ce diagnostic, un volet pratique pour les adultes en insertion (niveau de langue adapté etc).

- **Module de formation « Mobilité »** : conception d'une bibliothèque de ressources pour la formation à la mobilité de personnes qui connaissent des difficultés d'apprentissage, des difficultés sociales, économiques ou psychologiques. Le module sera matérialisé sous forme de site web mis gratuitement à disposition des opérateurs de formation et d'accompagnement des personnes en difficulté.

- **Module de pré-formation « Conduite automobile »** pour le même public, sous forme de bibliothèque de ressources en ligne comportant différents volets : sensibilisation à la mobilité durable ; sécurité routière ; gestion des coûts d'acquisition et d'entretien d'un véhicule ; développement de la connaissance de soi comme conducteur ; gestion du stress ; gestes techniques pour l'entretien du véhicule ; ....

Layla MAGON fait part de ce constat des partenaires du projet Mob'In Europe : il n'existe pas actuellement de politique globale pour l'amélioration de la mobilité des publics fragilisés sur les territoires wallons, français et roumain. Au vu des difficultés rencontrées aujourd'hui par ces publics pour se déplacer, et des conséquences délétères de ces difficultés en termes d'accès aux droits fondamentaux, il conviendrait de se saisir de ce problème sous l'angle d'un « droit à la mobilité » à défendre à l'échelle européenne. « Les Recommandations » en cours d'élaboration par les partenaires iront dans ce sens, comme ne témoigne le document « Mobilité Inclusive : une approche transnationale » fourni aux participants.

## POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ INCLUSIVE À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

Raluca OURIAGHLI, Ateliere Fara frontiere

Fondatrice et Directrice d'Ateliere Fara Frontiere, Raluca OURIAGHLI présente son entreprise d'insertion, à l'initiative d'un réseau travaillant avec des publics particulièrement précarisés (Rise Romania et Ensie)

En Roumanie, il n'existe pas de politique publique sur la mobilité inclusive. Elle évoque une Europe à plusieurs vitesses en la matière. A l'est, tout est à construire alors que le besoin est réel et alarmant. Son pays, avec son taux de population inactive très élevé, est sans doute dans les dernières places en termes de risques et d'exclusion, alors qu'il y a des pays où les politiques publiques sont très avancés en matière de mobilité. Et puis il y a des pays qui ont amorcé un processus de changement toujours en cours. Le partenariat du projet Mob'in reflète, selon elle, ces trois niveaux.

Certaines actions pourraient déjà rapidement être suggérées au niveau européen et national. Ses 5 recommandations sont les suivantes :

**Identifier et reconnaître les bonnes pratiques** dans le domaine de la mobilité inclusive, afin de mieux les communiquer, voire de les mutualiser

**Créer un cadre favorable à la multiplication et aux changements d'échelle** de ces bonnes pratiques

**Intégrer la mobilité inclusive de manière transversale** dans les politiques publiques existantes, les directives et les recommandations de l'Union Européenne

**Intégrer la mobilité inclusive de manière transversale dans les financements publics** via les fonds structurels (FSE, FEDER, PAC,...) pour ce qui concerne l'Europe

**Favoriser la coopération et les échanges entre les acteurs européens**, proposer des appels à projets dédiés à des thématiques telles que la citoyenneté, le dialogue social, et pourquoi pas sur l'innovation en termes de mobilité inclusive.



## « COMMENT ÉTUDIER LA MOBILITÉ DES PERSONNES FRAGILISÉES ? »

Amandine MASUY, IWEPS

Amandine Masuy, attachée scientifique à l'IWEPS présente les enseignements tirés de deux enquêtes récentes sur la mobilité, « MOBWAL » et « GPSWAL », réalisée en 2016-2017 auprès d'un échantillon représentatif de la population wallonne.

Amandine Masuy signale qu'une distinction doit être faite entre « mobilité » et « motilité ». La compétence mobilité, ce n'est pas seulement l'accès aux transports mais aussi lire une carte, un itinéraire, savoir changer ses plans pour changer un itinéraire, comprendre les données accessibles sur un site web.

Les deux études citées portaient cependant sur la mobilité entendue en termes de possession d'usage des différents moyens de transport. Elles confirment une mobilité fortement centrée sur la voiture en Wallonie, tant en termes de possession que d'usages.

On découvre sans surprise que la possession d'une voiture est corrélée à la densité de population (+ de voitures en zone rurale), au type de ménage (+ de voitures chez les ménages avec enfants), à l'emploi (+ de voitures chez les personnes qui ont un emploi). En termes d'usage, on constate un usage majoritairement individuel (1 personne par voiture) surtout chez les personnes qui ont un emploi.

Parmi les répondants de l'enquête Mobwal, seuls 20% ne possèdent pas de permis de conduire, alors que l'enquête Bien-être et Insertion de CAIPS, réalisée à la même période, montre qu'au sein du public CISP, la proportion des personnes sans permis de conduire monte à plus de 50% ! Ceci permet un regard critique sur les méthodologies d'enquête : les personnes fragilisés socialement, économiquement et professionnellement sont moins bien représentées dans les enquêtes institutionnelles car elles éprouvent des craintes ou des méfiances à se livrer, ou en sont empêchées par la barrière de la langue.

Des méthodes d'enquêtes adaptées aux personnes difficiles à rencontrer pourraient être imaginées : il faudrait constituer une base de 'sondage' adaptée (via des organisations, le bouche à oreilles, avec des personnes relais), envisager un mode d'enquête spécifique voire multilingue avec un questionnaire plus court et plus ouvert (reformulation), ou encore prévoir un timing flexible et réfléchir au lieu d'entretien par exemple en passant par l'intermédiaire des organismes qui accueillent et accompagnent déjà ces personnes, comme les CPAS, les CISP ou les sociétés de logement social.

Amandine Masuy termine sa présentation en soulignant qu'elle s'est focalisée sur la voiture, qui constitue un mode omniprésent et très valorisé en général et en Wallonie en particulier, entre autres parce que qu'à l'heure actuelle, l'aménagement du territoire wallon et la structuration des temps sociaux n'offrent pas de réelle alternative efficace. Cette situation peut amener à prendre des décisions « rationnelles » discutables : ne pas travailler (vu les coûts pour se rendre au travail), ou habiter en périphérie (coûts individuels et collectifs importants).

Si l'accessibilité à un mode de transport flexible et fiable pour tous est une nécessité pour une plus grande équité sociale, les solutions ne doivent pas pour autant, être, autocentrées voire « autosolistes » mais plutôt multimodales, multidimensionnelles et solidaires. Cela permettra alors de recréer du lien social et de considérer la mobilité comme un service et non comme une contrainte

## « QUE DIT-ON DANS LA FORMULE « IL FAUT LEUR APPRENDRE LA MOBILITÉ ? »

Simon BORJA, CERAPS, Université de Lille

Simon BORJA interroge les « injonctions à la mobilité » faites aux personnes dans la société contemporaine : pour quelles raisons revendique-t-on aujourd'hui des politiques « inclusives », pourquoi faut-il que cela se dessine de nos jours comme un enjeu « transversal » ?

Ayant étudié l'usage du terme mobilité dans les politiques publiques durant les dernières décennies, Simon Borja observe que le concept de mobilité s'est progressivement substitué à ceux de « déplacement » ou de « transport ». Est-ce juste une affaire de mots ? De nos jours, le fait d'être mobile apparaît comme une évidence, une vertu, et devient une exigence qui fait l'objet d'un discours normalisant. De plus en plus présente dans le jargon politique, la notion de mobilité y prend des allures de croyance : elle est présentée comme un progrès de la civilisation, et on fait désormais le lien entre ascension sociale et mobilité. Ce discours normalisant touche également les personnes fragilisées : paradoxalement, pour peu qu'un citoyen possède un emploi, la question de sa mobilité semble devenir tout à fait secondaire.

Une équation se dessine ainsi entre les termes « mobilité », « emploi » et « insertion », avec pour pendant cette autre équation : « immobilité = exclusion ». Mais sur le plan linguistique, le signifié du terme « mobilité » s'est élargi au point qu'on peut y mettre tout et son contraire. Le phénomène auquel on assiste est en réalité celui d'une imposition à toute la population des codes dominants, ceux de la culture légitime.

Désormais, le permis de conduire prend valeur de diplôme légitimant : « Il est nul à l'école, mais au moins il a un permis ». La capacité à faire preuve de mobilité se confond avec la réussite et l'intégration. Elle peut même introduire une logique de compétitivité : avoir participé à un programme Erasmus constitue un atout discriminant (« Il a prouvé qu'il avait une mobilité apprenante »). Toutes ces injonctions proviennent de catégories dominantes, elles sont relayées par les dirigeants politiques dès lors qu'ils déclarent qu'il « faut » bouger et qu'ils prévoient des dispositifs réglementaires imposant de se plier à cet impératif.

Selon lui, la mobilité est plus qu'une croyance : c'est une illusion, un anachronisme qui sous-tend une dictature « mobilitaire » (« Si tout le monde s'en empare nous seront égaux »), alors qu'en fait elle concerne un minimum d'individus. A titre d'exemple, la proportion d'étudiants qui partent en séjour Erasmus ne s'élève pas à plus de 7%

La mobilité serait-elle dès lors un nouveau paradigme? On en parle comme s'il s'agissait d'un nouveau phénomène... alors que les gens ont toujours bougé!

Simon BORJA attire l'attention sur les biais de ces injonctions à la mobilité: il ne suffit pas de vouloir normaliser l'apprentissage à la mobilité pour que cela ait du sens aux yeux de tous, il faut un sens social. Or dans ce discours de culpabilisation dominant (qui attribue la faute à ceux qui ne s'adaptent pas à la société telle qu'elle est et évolue), la mobilité telle qu'elle est désormais pensée et signifiée ne permet plus de nommer les inégalités sociales: la mobilité est paradoxalement devenue à la fois un problème et une solution. Il conclut par une mise en garde sur base du constat que de nos jours, on ne regarde plus la société avec la lorgnette « inégalités sociales », mais plutôt à travers du « prisme de la mobilité ».

## **LA MOBILITÉ INCLUSIVE PAR LA PRATIQUE : INITIATIVES WALLONNES ET FRANÇAISES**

### **I. DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT**

#### **Guide « Bouger pour l'emploi » - Séverine Lenoir, Mobilesem**

Créée en octobre 2011, la centrale de mobilité Mobilesem développe des actions répondant aux besoins de mobilité des citoyens de la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Le Guide « Bouger pour l'emploi », élaboré en 2018 avec l'aide de la Région Wallonne, permet de diagnostiquer les besoins des bénéficiaires en identifiant les freins rencontrés par chacun. Il a été construit sur base d'un travail avec différents partenaires. Les objectifs poursuivis sont de montrer les différentes possibilités de transport, de faire comprendre qu'il existe des alternatives à la voiture, de familiariser les personnes avec des procédures et des techniques susceptibles d'améliorer leurs capacités de déplacement. Il prévoit des ateliers (et les fiches y afférentes) pour accompagnement en trois phases :

« Avant » : avec un accompagnateur social, les bénéficiaires complètent un questionnaire d'identification (diplôme, situation familiale, contraintes horaires, identification de la mobilité, etc.) et un second questionnaire relatif à la mobilité (questions précises sur leur mobilité, réponses binaires « oui/non »).

« Pendant » : des ateliers sur des thèmes différents sont organisés pour trouver des solutions aux problèmes rencontrés et effectuer des mises en pratique.

« Après » : les bénéficiaires sont invités à compléter le même questionnaire qu'au début pour identifier les évolutions dans leur mobilité.

Le guide est accessible gratuitement au format pdf sur le site web de Mobilesem.

#### **Plateforme You'move – Bruno Schneider, Perspectives**

You'Move est une plateforme web qui propose d'une part un questionnaire permettant de faire un bilan des compétences de mobilité, d'autre part une boîte d'outils pédagogiques pour le travail des compétences apparus comme perfectibles lors du bilan. L'outil présente l'avantage qu'il est possible de ne pas réaliser tous les exercices, mais de les cibler selon les besoins. Il est en libre accès sur [www.youmove.be](http://www.youmove.be)

You'Move a été développé par un consortium européen regroupant sept partenaires, qui ont travaillé dans le cadre d'un programme Erasmus+. Le projet est parti du constat que beaucoup de jeunes et de demandeurs d'emploi sont limités dans leurs projets à cause de problèmes de mobilité. L'objectif n'est pas de les forcer à se déplacer mais de les aider à améliorer leurs possibilités de déplacement. La mobilité n'est pas poursuivie comme une fin en soi mais comme une plus-value par rapport à un autre objectif.

#### **Soutien à la mobilité pour les demandeurs d'emplois - Dominique Carpentier, Forem**

En termes d'aide à la mobilité, les stagiaires qui suivent une formation du Forem ou en partenariat avec le Forem peuvent conclure un contrat qui leur permet d'obtenir un remboursement des frais de déplacement sur base journalière (indemnité aller/retour par jour de présence en formation ou en stage, calculée sur base du tarif abonnement mensuel de la SNCB et ce quel que soit le mode de transport). Il est par ailleurs possible pour les personnes qui habitent plus loin de leur lieu de formation d'obtenir des

indemnités de séjour : si le stagiaire doit s'absenter de son domicile plus de 13h par jour, une intervention forfaitaire journalière de 16,24€ pour se loger près du lieu de formation peut être octroyée.

Le FOREM est également, par moments, en mesure d'octroyer des bourses permettant de passer le permis pratique à des personnes plus éloignées du marché de l'emploi qui souhaitent trouver un emploi, mais qui rencontrent des difficultés en termes d'achat de véhicules et de charges que cela peut représenter. Ce type de mesures est souvent limité dans le temps (« stop and go »).

Le Forem se soucie d'avoir une large distribution géographique, y compris dans les zones rurales et dans les quartiers en difficulté. De nombreux centres d'informations sont donc disponibles dans toute la région : maisons de l'emploi, relais de l'emploi, CEFO, sites emplois, etc.

Dans le cadre de l'accompagnement adapté des demandeurs d'emploi, le projet d'instituer des conseillers en mobilité-insertion est en cours de réflexion mais le Forem ne communique pas sur le sujet pour le moment. Actuellement, la question de la mobilité est abordée dès l'entretien avec le conseiller-référent et lors de la réalisation du bilan. Des actions liées à la mobilité sont également proposées lors de la réalisation du plan d'actions. Les conseillers du Forem proposent alors de se diriger vers différents opérateurs.

En Belgique, la fonction de « conseiller mobilité » consiste à accompagner les entreprises à mettre en place un plan mobilité, ainsi que les demandeurs d'emploi qui souhaitent travailler en Flandre. Cela n'a donc aucun rapport avec le concept français de conseiller en mobilité-insertion.

Pour conclure, Dominique Carpentier insiste sur le fait qu'il est important, dans la réflexion sur les nouvelles implémentations, de tenir compte de l'accessibilité des demandeurs d'emploi et des personnes avec un handicap. Elle ajoute qu'il pourrait être envisagé de soutenir des actions de mobilité inclusive dans le cadre des appels à projets impulsés par le Forem.

### **Centrale des moins mobiles – Marco de WAEGHE, service « Mobitwin » de TAXISTOP**

Marco de Waeghe est chargé de projet en mobilité partagée au sein de l'ASBL Taxistop, qui chapeaute le service Mobitwin. C'est un service développé par Taxistop depuis plus de 35 ans maintenant. D'abord en Flandre, en 1980, où il existe ce que l'on y appelle toujours une centrale des moins mobiles (CMM) dans sept communes sur dix. Ensuite en Wallonie, avec quarante centrales aujourd'hui, et à Bruxelles. L'union centrale des moins mobiles est devenue Mobitwin fin juin, notamment parce que l'ancien nom donnait le sentiment que le service était limité aux seules personnes à mobilité réduite. Le but est bien de permettre à tout le monde de se déplacer et de lutter contre l'isolement social par l'accompagnement des chauffeurs bénévoles.

Mobitwin est un service qui fonctionne avec des bénévoles qui sont souvent des prépensionnés, des pensionnés ou des personnes qui sont à la recherche d'un emploi. Il propose de transporter des personnes à petit revenu et/ou à mobilité réduite. Les membres font leurs demandes de trajets minimum 48 heures à l'avance. Cela permet aux responsables de la Centrale de rechercher un chauffeur qui correspond à leurs besoins. Au jour et à l'heure prévue du rendez-vous, le chauffeur volontaire va chercher l'utilisateur à son domicile et assure le trajet demandé. A la fin du trajet, l'utilisateur paie l'indemnité due au chauffeur volontaire en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

*Un CISP peut-il les contacter directement pour faire appel à leurs services ?* Chaque centrale est gérée de façon indépendante, il suffit de prendre contact avec la centrale de la région souhaitée. Toutes les coordonnées sont disponibles sur le site internet de Taxistop.

## **II. DISPOSITIFS DE FORMATION**

### **Projet Intégra-Code - interview vidéo de Virginie Fourgon, Mob'in France**

Intégracode est un outil d'apprentissage du français au travers de celui du code de la route, proposé par quatorze acteurs membres du réseau Mob'In ; il est destiné à des primo-arrivants non francophones. Ce projet, cofinancé par le ministère de l'Intérieur, la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP) et la Fondation SNCF, a été initié dans sept régions. Il a été élaboré au sein d'une collaboration réunissant un spécialiste du code de la route et un spécialiste FLE-FLI (français langue étrangère / français langue d'intégration).

Les objectifs d'Integra Code sont d'une part, d'améliorer les compétences sociolinguistiques tout en assimilant les pré-requis à l'entrée en formation code de la route ; d'autre part de permettre aux apprenants, en fin de formation, de poursuivre une formation au code et au permis en auto-école. Le processus de formation est construit à partir de 5 thèmes du référentiel d'éducation pour une mobilité citoyenne (code de la route).

### **Formation au permis théorique en CISP : enjeux pédagogiques - Aurore Demaret, Funoc**

L'échec au permis théorique, fréquent chez tous les candidats et plus encore chez les personnes moins scolarisées, s'explique par différentes raisons : difficultés à comprendre les questions, difficultés de mémorisation à moyen et long termes, difficulté d'analyse, mauvaise gestion du stress, etc.

C'est pourquoi la Funoc aborde, en plus des cours liés au permis théorique, des matières telles que le FLE, les maths, l'utilisation d'un PC, etc. Le centre utilise également divers outils pour décoder les structures langagières, dépasser le stress, développer l'autonomie du stagiaire, tenter de développer une dynamique de groupe pour conserver la motivation, etc.

Cette méthode a fait ses preuves puisque le centre fait état d'un taux de réussite dans l'accès au permis de conduire théorique B proche de 80% en deux essais. La moitié des apprenants réussit dès le premier essai, l'autre moitié lors d'un deuxième essai.

Les avantages de cette formation en CISP, outre sa gratuité pour les personnes éligibles en CISP, sont nombreux : la formation est plus longue que celle proposée dans le privé ; elle permet un accompagnement spécialisé des bénéficiaires ainsi que la possibilité de passer les examens avec l'assistance d'un examinateur ; le centre procure des informations sur les financements possibles ainsi que sur les auto-écoles sociales (la Funoc ayant travaillé à l'élaboration d'une auto-école sociale) ; un accompagnement post-examen est disponible pour rassurer les stagiaires ayant raté l'examen ; un accompagnement est proposé dans le cadre de l'accès au permis pratique ;

### **Ecole de conduite sociale - Annick Meulders, association « Chapitre XII » SPOT**

SPOT est une association chapitre XII, qui regroupe plusieurs CPAS de la région liégeoise. L'association n'est pas encore agréée auto-école sociale, mais construit progressivement un projet pour pouvoir à terme prétendre à cet agrément. Dans l'attente de ce statut, elle organise une filière de formation à la conduite inscrite dans le cadre réglementaire de la « filière libre » : moyennant possession d'un permis de conduire provisoire à solliciter auprès de leur commune, les apprenants reçoivent des cours de conduite sur véhicule double commande, accompagnés d'un moniteur agréé.

Les difficultés rencontrées pour obtenir un agrément d'école de conduite sociale sont multiples : seules les ASBL et SFS peuvent créer de telles structures, pas les CPAS ou leurs regroupements en associations dites « Chapitre XII ». De plus, directions et instructeurs doivent être détenteurs des brevets reconnus ; or les difficultés à trouver du personnel breveté sont réelles. Enfin, les véhicules doivent avoir moins de cinq ans ce qui engendre des coûts importants.

### **III. LES NOUVEAUX MÉTIERS DE LA MOBILITÉ**

Formation d'instructeurs de conduite pour le secteur social – Daphné Winnepeninckx, auto-école sociale de l'EFT « Chantier »

La grosse difficulté rencontrée par une auto-école sociale est de trouver des instructeurs brevetés disposant d'une formation sociale. L'obtention d'un brevet d'instructeur de conduite ne demande aucune diplôme de base, mais il est conditionné par différentes démarches : apprentissage du Code de la route (autonome ou au sein de structures de formation des adultes, par ex. promotion sociale ou certaines écoles de conduite) ; connaissances détaillées en mécanique ; acquisition de compétences pédagogiques pour l'enseignement de la conduite théorique et pratique ; épreuve auprès d'un jury central au Ministère, organisé seulement trois fois par an (20% de réussite seulement...) ; stage de 300h. Au total, cela représente pratiquement 1 an de formation.

Le secteur de la formation à la conduite fait donc face à une réelle pénurie des instructeurs brevetés. Les auto-écoles, y compris commerciales, sont en recherche constante de moniteurs. Pourtant, cette fonction n'est pas considérée comme un métier en pénurie.

De plus, le public-cible de l'insertion socioprofessionnelle a besoin d'un accompagnement particulier et d'attention. Si aujourd'hui, à la FUNOC, plus de 80% des stagiaires de la filière permis B réussissent leur permis théorique, c'est indéniablement dû à l'accompagnement proposé par les instructeurs. C'est pourquoi, le soutien et la formation de ces instructeurs est primordial.

Pour toutes ces raisons, l'EFT Chantier (première école de conduite sociale de Belgique) a entrepris la mise sur pied d'une formation d'instructeurs de conduite avec une orientation « sociale ». La formation coûterait environ 600 et durerait 300h – il serait intéressant qu'elle puisse être prise en charge ou remboursée par les fonds de formation professionnelle.

#### **Formation de conseillers en mobilité-insertion – Layla Magon, Mobyliis**

Mobyliis propose l'accompagnement de personnes en insertion socio-professionnelle en les aidant à pallier les freins qu'ils rencontrent au niveau de leur mobilité (démarches à réaliser, demande de permis, montage de dossier pour introduire une demande de micro-crédit, etc.).

La mobilité est un apprentissage, elle fait partie d'une construction sociale. Or, nous ne sommes pas égaux face à la mobilité en termes de capacités qu'elles soient financières ou cognitives. De ce fait il existe plusieurs axes d'interventions, depuis le développement de la capacité à lire un plan jusqu'à la gestion du stress dans le cadre de l'apprentissage de la conduite en passant par l'acquisition de connaissances relatives au réseau de transport public de son territoire.

Aujourd'hui, les plateformes de mobilité fleurissent sur tout le territoire français avec des infrastructures et des services différents. Ainsi le métier de conseiller mobilité insertion apparaît de plus en plus comme

une fonction nécessaire et inévitable dès lors qu'on s'intéresse à la mobilité d'un individu en insertion sociale et ou professionnel et qu'on souhaite l'accompagner dans son parcours.

Le « conseiller mobilité » peut aider une personne à faire ses démarches en lignes pour son permis, sa carte grise, l'accompagner pour faire une demande de micro-crédit pour un achat de véhicule, ou encore soutenir une personne en apprentissage du code de la route pour l'aider sur les points où elle a des difficultés. C'est très vaste, il arrive souvent qu'il faille trouver des réponses personnalisées aux difficultés rencontrées. Pour Mob'in France, cette diversité des difficultés rencontrées en matière de mobilité impose de former des conseillers capables d'intervenir à de nombreux niveaux différents. Le réseau Mob'In propose donc une formation de trois jours, basée sur 3 axes, destinée aux conseillers en mobilité-insertion.

### **Formation de demandeurs d'emploi au transport de personnes et de repas - Albert Delière, Devenirs**

Dans le cadre de ses filières de formation CISP (maraîchage biologique, commis de cuisine), l'asbl Devenirs organise la livraison de repas et le transport de personnes dans la région de Marchin. Les chauffeurs travaillent généralement sous contrat Article 60.

L'idée est née de différentes interpellations quant à l'absence de services de taxis sociaux sur le territoire. Au fil du temps, Devenir a établi des contacts et des collaborations avec différents acteurs de son territoire, jusqu'à organiser ensemble une formation de chauffeurs de taxis sociaux en partenariat avec la promotion sociale.

Le public issu des CPAS est privilégié. Au cours d'une formation organisée une demi-journée par semaine, ils abordent différents aspects : l'école du dos, les aspects relationnels, les aspects pratiques via la mise en situation d'une dizaine d'heures, etc.

Actuellement, une session de formation est proposée par an. Un accompagnement post-formation est également proposé. En moyenne, environ deux tiers des personnes formées ont trouvé un emploi par la suite.

Cette formation n'est pas organisée dans le cadre de l'agrément CISP, son financement à long terme n'est pas garanti.

## CONCLUSIONS

### **Benjamin WERY, Président de l'IBEFE de Liège**

Réfléchir sur la question de l'insertion socio-professionnelle uniquement sous le prisme de l'emploi mène à une impasse.

En termes de possibilité d'exercer sa citoyenneté, il y a des questions à se poser. A titre d'exemple, les personnes sans mobilité ne peuvent pas se déplacer aux manifestations pour le climat.

Cette transition écologique doit être intégrée dans la lutte contre les inégalités sociales et contre la pauvreté. Sinon, on court à une catastrophe sociale totale.

### **Jean-Luc VRANCKEN, Directeur de la fédération CAIPS**

On l'a dit et répété aujourd'hui, la mobilité est une des dimensions de la pauvreté et de l'exclusion. Or celle-ci est trop souvent oubliée. Nous avons mis en avant un nouveau concept qui se veut une réponse à cet oubli : le concept de « mobilité inclusive ». Ce nouveau concept émane d'un constat : l'inégal accès aux « *savoir-bouger* » et « *pouvoir-bouger* » sur les territoires. Mettre en avant ce concept, c'est souligner les bonnes pratiques existantes et en cours de développement comme nous l'avons fait cet après-midi. Mais c'est aussi et surtout en appeler à une politique publique soucieuse de permettre à chaque citoyen de se mouvoir librement selon ses besoins avec des moyens adaptés. De nombreuses initiatives se sont multipliées, elles ont besoin du soutien des pouvoirs publics, elles nécessitent un cadre plus cohérent et mieux intégré. Un plus grand intérêt du politique s'indique clairement.

Un des grands mérites du consortium wallon « Mobilité pour tous » est d'avoir élaboré un premier mémorandum à l'occasion des élections générales du 26 mai 2019. Le nouveau gouvernement wallon issu de ce scrutin annonce lancer un plan wallon de lutte contre la pauvreté avec de nouvelles mesures sociales. Il s'engage également à se concerter avec la société civile et les acteurs de terrain. Tournons-nous vers nos décideurs politiques en leur disant : « Chiche ». Ce mémorandum réclame avant tout d'instaurer un dialogue constructif entre les ministres concernés, les administrations et le secteur non-marchand.

Ainsi en matière d'accès au permis de conduire pour tous, nous défendons le principe et l'existence de la « filière libre » de formation pratique à la conduite automobile permis B ou le développement d'auto-écoles sociales au côté de celle qui existe déjà à Charleroi à l'initiative d'un centre affilié à CAIPS. Nous proposons aussi d'organiser le financement de filières ou de modules de formation à la mobilité adaptés aux besoins, ressources et capacités des personnes fragilisées chez les opérateurs qui accompagnent et forment déjà ce public.

Une participante de notre journée a rappelé que la mobilité pour toutes et tous passaient aussi par une amélioration des accès aux bâtiments et biens publics pour les personnes à mobilité réduite. Un bus gratuit comme le prévoit le programme politique du nouveau gouvernement wallon, c'est bien, un bus accessible à toutes et tous, c'est mieux encore.

On conclura en mettant l'accent sur quelques autres points forts de cette journée :



- donner une plus grande visibilité et un soutien renforcé aux actions concrètes trop souvent en manque de reconnaissance et de moyens qui se développent sur le terrain et qui sont autant de réponses au défi que nous cherchons à relever.
- s'intéresser aux nouveaux métiers que nécessitent la démocratisation de la mobilité : conseiller en mobilité insertion, régisseur de plateforme numérique, instructeur social de conduite en sont de premiers exemples.
- créer ou développer les emplois liés à la mobilité pour les publics peu qualifiés, politique essentielle à développer.

Jean-Luc Vrancken conclut en appelant la nouvelle ministre au dialogue et à l'écoute des propositions du terrain.

### **Christie MORREALE, Ministre wallonne de l'Emploi, de la Formation, de l'Action sociale et de l'Egalité des chances**

La Ministre tient à adresser un message politique rassurant au secteur et plus particulièrement aux centres d'insertion socio-professionnelle.

La déclaration de politique régionale pour la Wallonie marque clairement la volonté du gouvernement d'intensifier la concertation. C'est exactement de cette façon qu'elle envisage son action. Elle a bien conscience du manque de concertation subi par le secteur ces deux dernières années et entend y remédier. Entrée en fonction depuis quelques jours seulement, elle n'a pas encore eu le temps de s'entretenir avec toutes les personnes avec qui elle va travailler, mais assure qu'elle restera une ministre proche du terrain, qui se veut proche des citoyens et attachée au dialogue.

En ce qui concerne l'insertion socioprofessionnelle, la déclaration politique régionale prévoit un renforcement des actions. Le portefeuille de compétences de Mme Morreale comporte également la lutte contre la pauvreté. C'est avant tout une matière transversale, qui devra donc faire l'objet de l'attention de tous les départements du gouvernement. A cet égard, la question de la mobilité ne s'appréhende pas de la même façon selon que le public est ou non précarisé. Les freins à la mobilité ne concernent pas que l'accès à la voiture ou l'offre de transports : ils tiennent aussi aux difficultés de compréhension du public. Ces freins compliquent ou empêchent l'insertion sociale et l'accès au travail. Les freins à lever sont donc cognitifs, psychologiques, matériels et financiers. Des mesures concrètes sont étudiées.

Elle entend mener des politiques avec concertation, d'autant plus qu'on vise des publics fragilisés. Un dialogue constructif avec le terrain et les fédérations est primordial.

# POUR UNE MOBILITE INCLUSIVE EN WALLONIE

## Motion du Conseil d'administration de CAIPS

*« Ce qui est à mobilité réduite,  
ce ne sont pas les wallons : c'est la Wallonie »<sup>2</sup>*

En 2019, se déplacer vers le travail, l'école, les services, les activités de loisir est plus complexe qu'il n'y paraît. En effet, depuis les années '60, le territoire wallon est pensé pour être sillonné en voiture. En conséquence, de vastes zones d'habitat et d'activités économiques sont éloignées des gares et mal desservies par les réseaux de bus. Avec les évolutions sociétales des dernières décennies (taux de chômage important, accroissement des inégalités sociales, multiplication des ménages monoparentaux, réduction des services et commerces de proximité, vieillissement de la population, ...), l'accès à la voiture individuelle n'est pas garanti pour tous : non seulement l'achat et l'entretien d'un véhicule motorisé sont de plus en plus coûteux, mais la formation à la conduite automobile a subi les dernières années des modifications réglementaires qui la rendent elle aussi plus coûteuse et plus complexe, tant en termes de procédures administratives qu'en terme de connaissances à acquérir pour réussir les épreuves donnant accès au permis de conduire.

Parallèlement, si les moyens de déplacement disponibles se sont - assez récemment - diversifiés (voitures et vélos partagés, vélo électrique, trottinettes...), leur utilisation suppose généralement des capacités notamment de lecture et d'écriture, alors que 10% des adultes environ sont analphabètes ou illettrés. Souvent, elles comportent des technologies numériques qu'une part significative de la population maîtrise mal.

Les problèmes de mobilité observés aujourd'hui en Wallonie sont pour partie imputables à une inadéquation de l'aménagement du territoire et de l'offre de services de transport en regard des impératifs de mobilité faits aux individus. Et ces problèmes de mobilité impactent plus lourdement les personnes peu scolarisées, sans emploi ou en situation de pauvreté que les autres. Elles aussi doivent effectuer de nombreux déplacements - pour accéder aux services d'aide sociale, emmener les enfants à l'école, se rendre au FOREM, suivre une formation, rendre visite à des proches, etc - mais il n'est pas rare que les ressources et compétences aujourd'hui nécessaires aujourd'hui pour aller facilement et rapidement d'un endroit à l'autre leur fassent défaut.

Depuis 2016, CAIPS mène un travail d'analyse, de sensibilisation et d'interpellation des pouvoirs publics sur cette problématique, au moyen de tables-rondes, de formations, de conférences et de réseautage régional et international, notamment avec le soutien du Consortium « Mobilité pour tous ». Ses Etats généraux 2019 étaient l'occasion d'explorer la question sous divers angles, et de mettre la focale sur des solutions de mobilité inclusive qui font leurs preuves en Wallonie et en France dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle.

Les travaux de la journée ont permis de mettre en exergue plusieurs constats et propositions :

---

<sup>2</sup> Propos tenu par une participante lors des Etats Généraux de CAIPS du 20 septembre 2019

1. Mobilité, pauvreté et exclusion sont intimement liées, mais précisément à cause de cette transversalité, les difficultés de déplacement des personnes précarisées constituent trop souvent un « point aveugle » tant des politiques de mobilité que des politiques de lutte contre la pauvreté. Aussi, nous avons choisi avec nos partenaires de mettre en avant un nouveau concept : la « mobilité inclusive ». Il émane d'un constat : l'inégal accès aux « savoir-bouger » et « pouvoir-bouger » sur les territoires. Il invite à lever les freins cognitifs, psychologiques ou physiques, matériels, financiers qui compromettent et réduisent les capacités à se déplacer.
2. Au vu de la DPR, le mémorandum élaboré par le Consortium « Mobilité pour tous » à l'occasion des élections générales de mai 2019 garde toute sa pertinence et doit être soumis aux nouvelles autorités wallonnes dont il importe qu'elles s'en saisissent et s'en inspirent dans les politiques futures. On pourra utilement en prendre connaissance sur :  
[http://www.caips.be/images/caips/documents/Actions/Permis\\_de\\_conduire/Memorandum\\_2019.pdf](http://www.caips.be/images/caips/documents/Actions/Permis_de_conduire/Memorandum_2019.pdf)
3. En matière d'accès au Permis de conduire B, une révision urgente de la réglementation wallonne est nécessaire : les nouvelles contraintes réglementaires et les coûts majorés de la formation et des épreuves obligatoires pour l'obtention sont très excluants pour les personnes les plus pauvres et les moins qualifiées. Nous défendons, d'une part, le principe de l'existence de la « filière libre » pour la formation pratique à la conduite automobile, et d'autre part, le développement d'auto-écoles sociales subventionnées, dotées de modèles pédagogiques et de réglementations spécifiques adaptés à leur objet social.
4. Nous proposons d'organiser le financement de filières ou de modules de formation à la mobilité adaptés aux besoins, ressources et capacités des personnes fragilisées chez les opérateurs qui les accompagnent et les forment d'ores et déjà. Dans une telle perspective, il a été souligné à de nombreuses reprises, qu'un accompagnement individualisé, adapté et s'inscrivant dans la durée est requis.
5. Le soutien à la mobilité inclusive doit à terme devenir un nouvel objectif dans les subventionnements publics ou les appels à projets, notamment ceux portés par le Forem.
6. Penser une mobilité inclusive, c'est aussi améliorer l'accès aux moyens de transport et aux bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite. Promouvoir la gratuité des transports en commun n'a de sens si cela s'accompagne d'un véritable accès des espaces publics et transports en commun pour les personnes à mobilité réduite.
7. Des intervenants ont insisté sur la nécessité de mobiliser les entreprises dans cet effort collectif vers une mobilité inclusive : sensibilisation des employeurs quant à l'exigence souvent excessive de possession d'un permis et/ou d'un véhicule dans les offres d'emploi, formation à la conduite à financer par les fonds professionnels quand l'usage de la voiture est indispensable dans un emploi peu qualifié, mise à disposition de moyens de transport alternatifs...
8. Investir ce nouveau champ d'action, c'est aussi contribuer à la création et au développement de nouveaux métiers. Des gisements d'emplois sont à exploiter : conseiller en mobilité-insertion, régisseur de plateforme numérique de mobilité, instructeur de conduite dans le secteur social en sont de premiers exemples. C'est aussi créer des emplois de proximité pour les publics à qualification réduite, par exemple de chauffeurs.

Ces propositions ne nécessitent pas toutes des moyens financiers importants : le secteur non-marchand est porteur d'une expertise partageable et produit déjà des outils et supports pédagogiques qui font leurs preuves, comme des « Diagnostic Mobilité individuel » que le partenariat Mob'In Europe vise à collecter, améliorer, tester et diffuser entre autres en Wallonie. Mais les nombreuses initiatives qui se sont multipliées ces dernières années ont besoin du soutien des pouvoirs publics : leur pérennisation suppose un cadre cohérent et mieux intégré. Un plus grand intérêt du politique s'indique clairement.

Aussi, nous lançons un appel aux autorités politiques régionales. Dans le cadre du futur Plan wallon de lutte contre la pauvreté, une large concertation doit être impulsée, en effet, en la matière, une approche multidimensionnelle s'impose. La nouvelle Déclaration politique régionale annonce « *renforcer le cadre de l'insertion socioprofessionnelle et de la formation* ». On ne peut que se réjouir de l'intégration de cette politique étrangement oubliée jusqu'à ce jour. Nous demandons au gouvernement wallon d'aller jusqu'au bout de cette nouvelle approche par la prise en compte de la mobilité inclusive dans ses objectifs et mesures effectives.

Contact : Fédération CAIPS, Rue du pont 24 - 4540 Amay - [info@caips.be](mailto:info@caips.be) - [www.caips.be](http://www.caips.be)