

# Ouverture de la journée

Joël Gillaux, Directeur de Lire et Écrire en Wallonie



Monsieur le Ministre,

Mesdames et Messieurs les intervenants,

Mesdames et Messieurs,

C'est avec plaisir que je vous accueille au colloque annuel organisé par LEEW.

Assez peu reconnues il y a encore dix ans, les inégalités face à la mobilité sont de plus en plus mises en avant.

Alors que nous sommes dans une société où le besoin de mobilité est en augmentation continue, elle reste inaccessible pour de nombreuses personnes. Les apprenants de Lire et Écrire n'échappent pas à ce phénomène. Et j'en suis sûr, beaucoup d'entre vous aujourd'hui sont les témoins au quotidien de ces situations de vulnérabilité. C'est pourquoi, pour Lire et Écrire, la mobilité est une question sociale.

Digitalisation et réduction voire disparition des alternatives physiques, horaire inadéquat, offre inégale et insuffisante sur le territoire, faibles ressources financières, examen du permis de conduire théorique difficilement accessible et pas en lien avec la mobilité, sont autant d'exemples de difficultés dont on entend parler régulièrement dans nos centres de formation.

Pourtant, la mobilité, on le sait, est un puissant facteur d'insertion sociale, professionnelle et culturelle. Les différentes interventions et témoignages que vous entendrez aujourd'hui vous le montreront : la mobilité est

souvent un préalable conditionnant l'accès à tous les autres droits. Elle se doit dès lors d'être accessible et de répondre aux besoins de tous et toutes.

Et bien que la mobilité soit un problème global qui touche l'ensemble des citoyens et doit répondre aux réalités de chaque territoire, il me semble important d'amener quelques éléments en lien avec le public de Lire et Écrire. Éléments que vous aurez l'occasion de développer plus en profondeur durant les 3 ateliers de l'après-midi.

Le premier concernera l'accessibilité à l'heure du numérique. Ce n'est un secret pour personne, Lire et Écrire est plutôt critique sur sa généralisation et son utilisation à outrance. Mais ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Lire et Écrire n'est pas contre le numérique. Nous pensons que cela peut avoir des avantages dans certains cas, mais nous défendons et revendiquons l'importance de confronter son impact social et son utilisation par rapport aux réalités de vie de certaines personnes. Si l'on voit bien les avantages pour certains, on voit également très bien les problèmes pour d'autres. Car oui, nous ne sommes pas tous égaux face au numérique.

Dans le cas de la mobilité, la disparition des guichets de gare au profit des bornes électroniques, les QR codes pour accéder aux vélos/trottinettes partagées ou encore pour connaître les nouveaux emplacements des arrêts de bus durant les travaux sont des exemples criants de mobilité entravée.

Comment fait-on quand on ne sait ni lire ni écrire ? Si on n'a pas d'adresse email ou de smartphone ? Et si nos horaires ne permettent pas d'accéder aux guichets aux heures d'ouvertures restreintes ?

Pour prendre un exemple, même si ce n'est pas une compétence de la Région wallonne, est-il normal de payer son ticket de train plus cher quand il n'y a plus de guichet et qu'on n'est pas à l'aise avec le numérique ? Aujourd'hui, une personne en difficulté de lecture et d'écriture qui prend le train dans une gare où il n'y a plus de guichet et qui ne sait pas utiliser

une borne électronique, va être surtaxée de 9 € car elle achète son billet dans le train.

La DPR met bien en avant l'importance de maintenir des guichets physiques ouverts et accessibles, il me semble important de rappeler que cette ouverture doit s'accompagner, d'une part d'horaires accessibles pour tout le monde, et d'autre part, d'un accueil et d'une prise en charge de qualité. Peut-on espérer que les paroles de la DPR puissent se concrétiser en actions concrètes en faveur de tous les citoyens wallons.

Faisons ensuite un focus sur l'examen théorique du permis de conduire. Nous ne remettons pas en question l'importance de l'examen. Ce que nous reprochons, c'est qu'il s'agit plus d'un examen de français que d'un examen de vérification de connaissance du code de la route.

Il est indispensable d'une part de revoir la formulation des questions en utilisant un français simple, accessible et compréhensible par tous et d'autre part de former les examinateurs aux réalités de l'analphabétisme et de l'illettrisme.

Au sein de nos Régionales, des formations spécifiques sont organisées, un GT interne « permis de conduire » est mis en place pour réfléchir à un cadre pédagogique et des outils adaptés pour apprendre la théorie en prévision du passage de l'examen.

À plusieurs reprises, sous l'ancienne mandature, Lire et Écrire a fait offre de service dans la cadre de la reformulation des questions. Monsieur le Ministre, cette offre de service est toujours d'actualité.

Quand on parle de mobilité, on ne la réduit pas au permis de conduire, qui n'est d'ailleurs pas suffisant, faut-il encore avoir les moyens de s'acheter un véhicule. Quand on parle de mobilité, ce sont toutes les formes de mobilité et notamment par le renforcement de l'offre des transports en commun, surtout dans les territoires ruraux. Aujourd'hui, devoir se passer

d'une voiture est souvent impossible voire très pénalisant car les alternatives proposées ne sont pas toujours satisfaisantes et/ou ne répondent pas aux besoins des personnes. Les intervenants de ce matin vous en parleront plus en détails. Pour nous, ce facteur déterminant d'inclusion sociale doit faire l'objet d'un soutien du Gouvernement wallon pour permettre aux personnes de récupérer du pouvoir de déplacement et donc de liberté et d'autonomie.

Enfin, profitons des prochaines élections communales et provinciales. Il est important que les pouvoirs communaux élaborent des plans de mobilités et que ceux-ci prennent en compte les personnes en difficulté de lecture et d'écriture. Qui de mieux que les pouvoirs locaux pour mettre en place un plan cohérent et pertinent en lien avec les réalités de leur territoire ? Nos différentes Régionales peuvent les aider à mieux percevoir les réalités spécifiques des personnes analphabètes et illettrées.

On le voit bien, tous les niveaux de pouvoirs ont un rôle à jouer dans le développement et la consolidation d'une mobilité plus inclusive. Facile à dire, mais pas forcément facile à mettre en place, me direz-vous. On le voit bien, dès qu'on parle de sujet de mobilité, des oppositions peuvent naître facilement entre les réalités de terrain, les cas individuels et la poursuite d'objectifs globaux. Pourtant, l'interdépendance entre les acteurs est une condition sine qua non pour y parvenir.

Mesdames et Messieurs,

A l'aube de cette nouvelle législature et face à ce phénomène grandissant qui amène certains des apprenants de Lire et Écrire à devoir renoncer à leur formation et/ou à un emploi, arrêtons-nous le temps d'une journée sur cette thématique si particulière et encore peu documentée. Quels sont les enjeux ? Quelles sont les pistes de travail et les partenariats à mettre en place ? Comment les personnes en difficulté de lecture et d'écriture vivent-elles la mobilité ? Comment en tant qu'organisme de formation peut-on

aborder la question de la mobilité et accompagner au mieux les apprenants dans l'acquisition des compétences de base indispensables à une mobilité efficiente ? Quel est le rôle et les attentes envers le Gouvernement wallon et les pouvoirs locaux par rapport à ce type de public ?

Ce sont autant de questions qui nous accompagneront tout au long de cette journée. Je vous remercie d'ailleurs pour votre présence aujourd'hui et les échanges riches et intéressants qui s'annoncent.

Je cèderai la parole à Mr Desquesnes notre nouveau ministre wallon que je remercie pour sa présence aujourd'hui et dont au moins 4 de ses compétences : la Mobilité, la Sécurité routière, les Pouvoirs locaux et l'Aménagement du territoire concernent notre journée de réflexion.



# Introduction

**François Desquesnes, Vice-Président et Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux**

Bonjour à chacune et à chacun,

Merci pour votre invitation, Monsieur Gillaux, et pour votre plantage de décors par rapport aux enjeux de la mobilité. Soit une mobilité en lien avec son accessibilité pour l'ensemble des personnes, y compris les personnes qui ont des difficultés notamment liées à l'alphabétisation ou à la capacité de lecture.

D'abord, permettez-moi de saluer le travail de votre association. Il s'agit d'un travail fondamental de recréation de liens et d'inclusion entre les 2 000 apprenants en moyenne par année au sein de l'asbl Lire et Écrire et la société. Je souhaite remercier à la fois l'ensemble des acteurs de votre association et tous les bénévoles, je sais qu'ils sont nombreux, derrière le travail qui est accompli.

La thématique du jour est évidemment une thématique qui m'intéresse particulièrement au vu des compétences ministérielles que j'assume depuis trois mois.

C'est un enjeu fondamental. C'est finalement répondre à la question : comment garantit-on à chacun le droit effectif à la mobilité ? On ne peut pas participer à une société aujourd'hui si on n'est pas capable de pouvoir activer l'ensemble des outils de mobilité. C'est un enjeu de dignité humaine aussi.

Alors, ce droit à la mobilité, il est évidemment extrêmement concret et il se traduit, vous avez cité quelques sujets (le permis de conduire, se débrouiller avec les tarifs des TEC, avec une machine de la SNCB, ou encore

avec les modes de paiements pour la nouvelle mobilité dont notamment les véhicules partagés, trottinettes et autre.

Alors, c'est vrai que la Région wallonne a une stratégie régionale de mobilité. L'inspecteur général en charge de la mobilité au sein du SPW prendra la parole après moi pour vous expliquer la vision de la Région wallonne, sa stratégie. Dans cette stratégie, évidemment, il y a un volet sur l'inclusivité. Soit faire en sorte qu'on réussisse le transfert modal, on a besoin d'une planète plus respirable, on a besoin d'une mobilité moins subie et plus choisie, et ce qui implique notamment la capacité à simplifier, à accéder plus facilement à l'ensemble des services de mobilité. De ce point de vue-là, il présentera les chiffres.

Il y a du progrès, mais on est encore très loin des objectifs que nous nous sommes fixés globalement. Notamment en terme de réduction des gaz à effet de serre liée aux transports, ce qui se traduit aussi derrière par d'autres objectifs comme la qualité de l'air en ville ou encore l'amélioration de la sécurité routière.

Cette stratégie doit inclure et prévoit d'ailleurs un volet d'inclusivité. Il y a des choses qui ont déjà été faites. Ce n'est pas que depuis trois mois que les choses sont en route. Il faut le reconnaître et l'administration est là pour assumer la pérennité des actions de la stratégie wallonne.

Ma prédécesseuse Madame De Bue a évidemment travaillé sur l'amélioration des permis de conduire. J'ai entendu l'offre de service qui est la vôtre pour aller plus loin, notamment pour votre public cible. Je suis prêt à discuter, évidemment, avec votre association sur concrètement comment faire avec les services de la Région wallonne pour faire en sorte que celles et ceux qui ont des difficultés à la lecture et à la compréhension puissent effectivement passer leur permis de conduire. Finalement, dans une logique d'équité par rapport à tout le monde. Ce qui est important, c'est de comprendre les règles du code de la route, sinon on aura des

problèmes de sécurité routière. Par contre, ce n'est pas d'être capable de lire ou décoder les subtilités d'une phrase alambiquée avec une double négation. Cela ne doit pas être l'élément qui doit permettre de dire si quelqu'un est en capacité ou non de prendre le volant en toute sécurité pour lui et pour les personnes qu'il croise sur la voie publique. Je pense que c'est une discussion que nous devons prolonger.

Alors, en ce qui concerne les TEC, l'opérateur de transport de Wallonie qui fait circuler les bus sur nos belles routes de Wallonie qui doivent être un peu plus réparées... ça, c'est une parenthèse. Aujourd'hui, l'analyse et le bilan, qui est partagé d'ailleurs avec la direction générale du TEC, est de dire que le tarif est extrêmement compliqué. Extrêmement compliqué pour le commun des mortels. Quand on dit qu'il faut changer de mode de transport, faire des modes de transport meilleurs pour notre environnement, meilleurs pour notre mobilité du quotidien, à la fois sur le plan économique, environnemental, social et de la santé, cela implique de pouvoir le faire facilement. Et aujourd'hui, même pour Monsieur et Madame tout le monde, ceux qui n'ont pas l'habitude de prendre le bus, c'est complexe. Ce n'est pas facile.

On a donc aujourd'hui une vraie difficulté sur la grille tarifaire, et donc aussi à la fois sur la compréhension des mécanismes d'accès pour avoir le juste prix par rapport aux transports et également sur les mécanismes des grilles tarifaires. Il y a là un vrai objectif de simplification qui est en chantier avec la direction générale de l'OTW.

Et enfin, je ne voudrais pas oublier ou balayer d'un revers de la main un outil qui est important qui sont les centrales locales de mobilité. Ce sont des outils et services qui sont à la disposition du public, notamment par téléphone, soit un mode d'accès relativement simple, avec des guichets physiques aussi dans une série de cas et qui peuvent aider à construire une

solution concrète aux enjeux de mobilité auxquels les personnes sont confrontées.

On est ici en début de législature, nous allons devoir évaluer les outils qui sont mis en place par la Région wallonne pour savoir ce que nous allons faire dans les prochains mois et prochaines années. Une élection, c'est un nouvel élan pour la Région, un nouveau cap qui est donné avec une série d'objectifs.

En termes d'objectif, vous l'avez cité Monsieur Gillaux, l'objectif du Gouvernement wallon est de s'assurer à la fois qu'on avance dans la numérisation des outils, en termes de simplification et de fluidité, mais qu'on n'oublie pas toutes celles et ceux qui, aujourd'hui, ne sont pas adaptés ou qui ont des difficultés avec le numérique. Et l'une des difficultés peut être évidemment le fait d'être analphabète. Avoir des difficultés de lectures est un enjeu extrêmement important. C'est pour ça qu'il y a et qu'il y aura encore des guichets physiques au TEC. Bien sûr, on ne peut pas mettre à chaque arrêt de bus, et ça n'a jamais été le cas, un poinçonneur ou quelqu'un qui donne et qui vend les tickets. C'est évident.

Je ne peux pas parler de la SNCB, que vous avez interpellée assez directement, mais on a des contacts réguliers. C'est un sujet qu'on mettra également sur la table puisque la Région wallonne a un représentant au Conseil d'Administration. C'est donc un élément sur lequel nous pouvons venir et appuyer.

Cette réflexion sur la simplification des grilles tarifaires des TEC, sur l'amélioration de l'accès aux services, sur la compréhension, c'est un élément sur lequel nous souhaitons également travailler avec votre association. Mes collaborateurs et plus particulièrement ma collaboratrice ici présente ne manquera pas de prendre contact avec vous pour établir ce lien important.

Enfin, et pour conclure cette introduction, ce qui est important aussi est que vous puissiez nous donner les remontées du terrain. Le colloque d'aujourd'hui, cette journée dédiée à la mobilité et l'accès aux services de mobilité, est particulièrement le bienvenu. Il va nous permettre de faire remonter les expériences de terrain et toute une série d'enseignements basés sur vos échanges, vos pratiques. Soit tous des éléments qui nous seront utiles pour inscrire et mettre en place après les meilleures solutions possibles pour faire en sorte que la mobilité soit un droit accessible à toutes et tous en Wallonie quelle que soit sa situation. Qu'on habite à la campagne ou à la ville. Que l'on soit dans une situation de précarité ou dans une situation nantie. Qu'on dispose de moyens intellectuels et de capacité à comprendre les choses ou qu'on soit plus en difficulté par rapport à ça. C'est vraiment un élément sur lequel je souhaite insister.

Et donc le travail que vous allez mener aujourd'hui et les conclusions qui en ressortiront seront évidemment extrêmement intéressants pour faire en sorte finalement que ce que met en place la Région wallonne soit le plus utile à chacune et à chacun sans exclusivité aucune. Voilà ce que je souhaitais dire en guise d'introduction. Merci de m'avoir proposé cette prise de parole et bon travail à chacune et à chacun aujourd'hui.





# La politique Régionale de mobilité et le tableau de bord de la mobilité

**Jean-Michel Baijot, Inspecteur général expert SPW-Mobilité Infrastructures**

Bonjour à vous,

Ce n'est évidemment pas toujours facile de passer après le Ministre qui est aguerri à cet exercice de présentation.

## Le SPW – Mobilité infrastructures (MI)

Anciennement connu sous le nom du MET – Ministère de l'Équipement et du Transport, le SPW MI est né de la fusion entre les routes et les voies navigables. Il s'agit donc d'une entité mobilité intégrée, qui représente maintenant 4.000 travailleurs au sein du SPW (soit 40 % de l'effectif total). Le SPW MI est actif dans l'ensemble des aspects de la mobilité, quel que soit le mode (voies navigables, routes, transports publics wallons...). Il a donc cette capacité d'avoir une vision la plus intégrée possible afin d'essayer de supprimer les silos qui ont toujours existé dans les Administrations par le passé.

Le fait de travailler de manière globale et transversale est un élément extrêmement intéressant. En effet, il est important d'avoir cette vision globale, cette compréhension de l'évolution future de la mobilité, de manière à mettre en évidence les points d'attention qui doivent permettre

de veiller à ce que tout un chacun et chacune puisse avoir accès à toute une série de services de mobilité.

## La politique de mobilité en Région wallonne

### Les directives européennes

Cette politique découle de toute une série d'éléments qui relèvent de l'Europe et du Fédéral. En effet, la Wallonie n'est pas une île au milieu du désert et s'intègre donc dans toutes les dispositions européennes, que ce soient des directives ou des règlements.

### Introduction: Stratégies à long terme

- L'UE et ses États membres se sont engagés à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Cet objectif est juridiquement contraignant et fondé sur une analyse d'impact menée par la Commission.

On voit donc qu'au niveau européen, il y a des objectifs très structurants, contraignants. Quand on descend d'un cran, en Belgique, les trois Régions

compétentes en matière de mobilité, se sont également fixé des objectifs ambitieux.

### Les directives belges

#### Stratégies à long terme: en Belgique aussi! Le transport: les régions à l'action

- Les 3 régions visent à réduire à 0 les émissions du secteur des transports d'ici 2050, tant pour les personnes que les marchandises
- Gestion/rationalisation de la demande de transport
- Importance du transfert modal
- Passage à des véhicules/vecteurs à émissions zéro
- Développement Maas

Par rapport à cette slide plusieurs éléments :

- **Gestion / rationalisation de la demande de transport** : On constate souvent que la demande de mobilité ne cesse de croître, les chiffres au niveau du bureau du plan sont assez clairs. Si on ne fait rien, si on n'adapte pas les choses, la croissance va continuer dans le domaine de la mobilité. Cette croissance est-elle supportable, acceptable tant au niveau des infrastructures que des personnes ?
- **Importance du transfert modal** : À un moment donné quand la congestion sur les routes n'est plus supportable, que fait-on ?

L'offre de transport public ne peut pas être équivalente partout en Wallonie, mais l'enjeu des transferts modaux est d'offrir des



alternatives crédibles à la voiture, quel que soit le public, tout en gardant à l'esprit les objectifs environnementaux et climatiques.

- **Passage à des véhicules/vecteurs à émissions zéro** : Certains disent que la technologie va résoudre le problème des émissions de gaz à effet de serre. Cela peut y répondre partiellement, certainement pas totalement et le problème de congestion reste tout de même présent. Cela ne permettra donc pas de se déplacer de manière efficace.
- **Développement Maas** : Il s'agit d'une tendance, déjà présente dans certains pays, à une informatisation de l'offre de transport. En Belgique, les premiers opérateurs Maas voient le jour dans certaines villes belges. Plus concrètement, les objectifs sont de:
  - o avoir accès à un service de mobilité intégrée au départ d'un smartphone.
  - o permettre de payer en une seule fois un trajet d'un point A à un point B, quel que soit le moyen de transport utilisé.

Evidemment pour des publics plus en difficulté avec le numérique, c'est un point d'attention à souligner.

### Vision FAST 2030

Fort de ces éléments structurants, la Wallonie a défini en 2017 une vision en matière de mobilité.



Cette vision repose sur la nécessité du transfert modal et de tenter de réduire la dépendance à la voiture en offrant des alternatives (modes actifs et transports publics). Même s'il est clair qu'une partie de la population sera obligée de continuer à utiliser la voiture, car il n'y a pas d'autre alternative possible.



### La stratégie régionale wallonne

Déoulant de cette vision FAST, [la stratégie régionale de mobilité](#) des personnes a été adoptée en 2019. Celle-ci décrit les grandes orientations en matière de politiques régionales à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de la vision FAST.

#### Les orientations

Ces grandes orientations sont :

- **Une mobilité durable et propre** : à travers la décarbonation et la réduction de la demande de transport.

- **Une mobilité au service d'une qualité de vie** : Il s'agit du partage de l'espace public. En d'autres termes, la ville et les villages doivent se transformer et devenir plus agréables. Il faut ramener de l'habitat dans les centres villes afin de réduire la demande de mobilité.

C'est le cas notamment avec la transformation de toute une série de places qui servaient de parking auparavant et qui sont maintenant devenues des zones réservées aux piétons et aux cyclistes.

- **Une mobilité pour tous** : qui découle d'une accessibilité territoriale et sociale, notamment en ruralité.

communaux de mobilité. Et ce, afin que la Région puisse se concentrer sur les aspects plus supra-communaux, à l'échelle de bassins de mobilité cohérents. Ces bassins sont en lien avec les bassins de vie, les bassins d'emplois. L'objectif étant de relier de manière beaucoup plus fine l'offre de mobilité déployée (quel que soit le mode) avec les besoins concrets des citoyens.

- **Investissements** : Pour prendre un exemple, c'est le déploiement de l'accessibilité vélo via la mise en place de liaisons cyclables.
- **Les comportements** : Modifier les comportements de la population n'est pas évident et cela prend du temps. Cela nécessite un travail de fond extrêmement important, via de l'accompagnement et la mobilisation de toute une série d'acteurs. Le travail que Lire et Écrire mène avec ses publics en matière de mobilité se situe dans cet accompagnement.

## Les axes

### Stratégie régionale de mobilité (SRM)

25/10/2024  
9

#### 3 axes :

- **GOVERNANCE** (actions sur les structures et le pilotage)
- **INVESTISSEMENTS** (actions sur l'offre)
- **COMPORTEMENTS** (actions sur la demande)

- **Gouvernance** : À l'avenir plus d'autonomie sera accordée aux communes dans la réalisation et mise en œuvre concrète des plans

## Les chantiers

### Les 8 chantiers SRM

25/10/2024  
10

- **Gouvernance et pilotage unifiés** de la mobilité à l'échelle régionale
- **Anticipation et gestion des impacts sociétaux** (économiques, sociaux et environnementaux) des ruptures technologiques et d'usage
- **Accroissement et transformation de l'offre** de déplacement en particulier, mutualisé
- Concrétisation du principe de la **comodalité dans les infrastructures**
- Amélioration de l'efficacité et de la sécurité des systèmes de transport par une **utilisation intelligente des technologies**
- **Organisation du territoire** en vue de réduire le volume de déplacements
- Orientation des pratiques vers une **mobilité durable par une fiscalité intelligente**
- **Information, formation et accompagnement des citoyens** et des acteurs de la société à la mobilité durable

- **Comodalité dans les infrastructures** : Si la volonté est de développer une mobilité intermodale (en utilisant différents modes de transport lors d'un même trajet) de manière efficace en tentant de concurrencer la voiture sur certains types de trajets, il faut que les infrastructures s'adaptent. C'est le cas avec le développement de mobipôles qui centralisent toute une série d'offres alternatives à la voiture et adaptées au contexte local (exemple : la gare de Namur).
- **Organisation du territoire** : Le nouveau CODT se veut être un outil qui lutte contre l'étalement urbain. Les effets ne se verront qu'à long terme. Néanmoins, il est indispensable de travailler là-dessus car plus l'étalement urbain s'accroît, plus les difficultés de mobilité et la dépendance à la voiture s'accroissent également. La meilleure mobilité est celle qu'on ne doit pas faire car tout est à proximité immédiate (cfr. [La ville du quart d'heure](#)).
- **Une fiscalité intelligente** : La fiscalité en matière de mobilité reste un des leviers efficaces, car il fait réfléchir les utilisateurs.

- **Plus autonome** : À l'avenir, le développement des véhicules autonomes va se généraliser. Cela existe déjà aux Etats-Unis et en Chine. En Belgique, des projets pilotes sont en phase de test. C'est intéressant en termes de sécurité routière, pour autant que les véhicules se parlent entre eux. C'est également intéressant pour toute une série de personnes (difficulté de déplacement, pas de permis de conduire, etc.). Par contre, c'est extrêmement dangereux en termes de développement de la demande. En effet, toutes les personnes qui auraient accès à cette mobilité seraient susceptibles de l'utiliser avec la question de la congestion derrière.
- **Partagée** : C'est une autre manière de concevoir les choses en renforçant le covoiturage, le partage de voiture, etc.
- **Partiellement à la demande** : Le transport à la demande est une thématique qui doit et va se développer. Cela existe déjà dans certains pays et régions avec des opérateurs qui jouent un rôle social en milieu rural. Malheureusement, actuellement, cette offre est insuffisamment structurée et l'ensemble de la Wallonie n'est pas totalement couverte. Les objectifs du SPW MI sont de :
  - o couvrir l'ensemble du territoire de la Wallonie en incitant le développement d'initiatives locales ou supra-locales ;
  - o structurer et professionnaliser ce contexte. Ce n'est pas évident car actuellement ces structures sont essentiellement composées de bénévoles.

## Les 6 ruptures de la mobilité

25/10/2024  
11

### Une nouvelle gouvernance de la mobilité

Pourquoi?

Enjeux climatiques et de congestion routière.  
Préparer les acteurs aux **6 ruptures de la nouvelle mobilité** (technologiques et d'usage) :

1. + connectée
2. + autonome
3. 0 émissions (+ durable)
4. Partagée
5. Partiellement à la demande
6. multimodale

## Le tableau de bord de la mobilité

Comme l'a dit Monsieur le Ministre en introduction, il est aujourd'hui important d'évaluer les effets des politiques que la Wallonie met en œuvre à l'échelle régionale, de manière à orienter les moyens de la manière la plus efficace possible. Et ce, dans un but de recherche d'atteinte d'objectifs car

les moyens budgétaires sont de plus en plus limités et rares. Les Administrations publiques ont donc la responsabilité de les utiliser de la meilleure manière qui soit. D'où l'importance du tableau de bord de la mobilité.

Pour le développer, tout un travail a dû être mené afin de définir les objectifs, les indicateurs ainsi que la capacité de mise en œuvre de l'équipe au sein du SPW pour répondre aux attentes tant du politique que des citoyens.

De plus, en matière de mobilité, il existe énormément de données, mais pas forcément toutes pertinentes. Il y a donc tout un travail en cours afin de permettre d'assurer la continuité d'analyse de données avec une validation scientifique.

Enfin, les données collectées proviennent de données régionales, d'autres organismes (AWSR, AwAC) ainsi que d'une enquête panel réalisée en mars 2024 auprès de 2.000 adultes et 1.000 enfants (dans un contexte scolaire) durant 15 jours.

### Résultats par indicateur

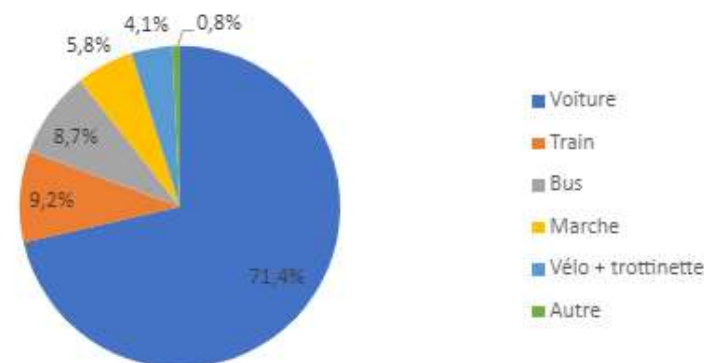
#### Parts modales relatives aux déplacements des Wallons en 2024

Les Wallons se déplacent essentiellement en voiture. En effet, on constate que 71,4 % des déplacements sont réalisés en voiture.

Par contre, au niveau du vélo et de la trottinette, on passe de 1 % en 2017 à 4,1 % aujourd'hui et avec un objectif à 5 % en 2030.

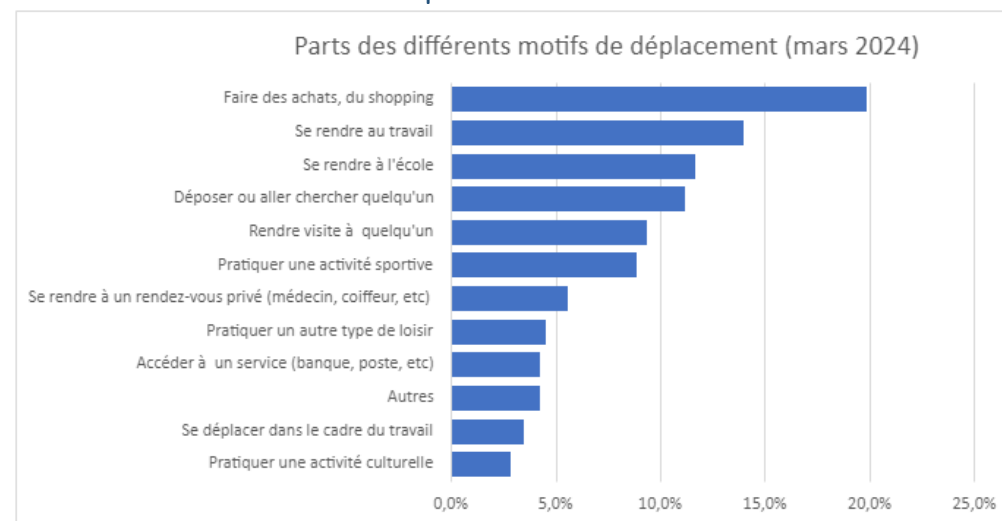
On sait, grâce aux enquêtes réalisées dans les entreprises (de plus de 100 personnes), qu'on est largement au-dessus de cette part modale de 5 % pour les déplacements domicile-lieu de travail.

Parts modales relatives aux déplacements des wallons en 2024 (exprimées en p.km)



Source : Enquête par panel

#### Parts des différents motifs de déplacements

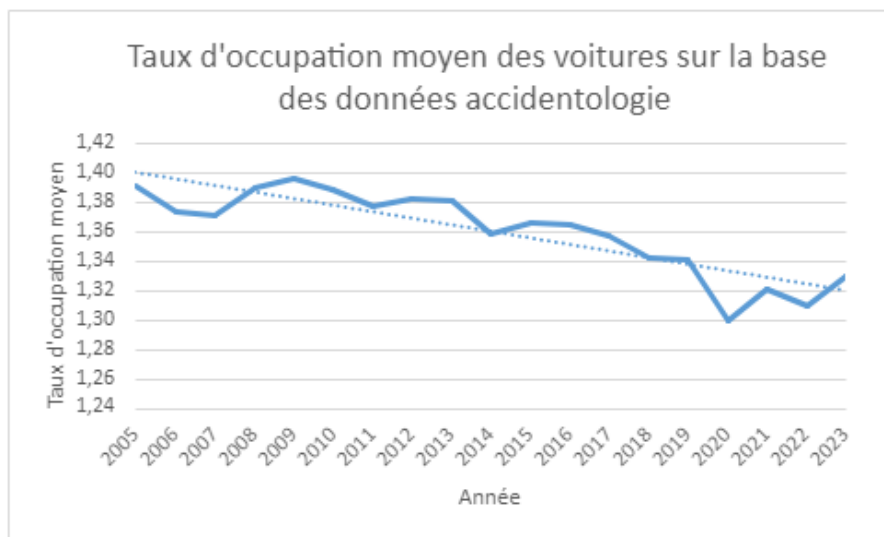


Source : Enquête par panel

Comprendre pourquoi les Wallons et Wallonnes se déplacent permet d'adapter les leviers et actions. 20 % des déplacements sont liés au motif "faire des achats".

### Taux d'occupation moyen des voitures sur la base des données accidentologie

On se rend compte d'une part que les voitures qui se déplacent sont relativement vides et d'autre part que la situation ne s'améliore pas. Actuellement, la moyenne est d'1,3 personne par voiture.



Source : Données statistiques sur les accidents de la route avec et sans lésions corporelles – AWSR

Dans les actions à développer au cours de cette législature, les dispositifs de type covoiturage et le développement de lignes de covoiturage doivent être mis en place.

### Le parc automobile

Le parc automobile est encore très largement thermique (96 % des voitures).

Motorisation	2023
Diesel (dont micro-hybridation)	40,6%
Essence (dont micro-hybridation)	55,8%
CNG	0,1%
BEV (Battery Electric Vehicle)	1,1%
PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	1,7%
Hydrogène	0,0%
LPG	0,5%
<b>TOTAL (en nombre de véhicules)</b>	<b>1.830.233</b>

On entend souvent dire qu'en Wallonie, il n'y a pas assez de bornes de recharge. Il s'agit d'un faux problème. En effet, la plupart des recharges se font au domicile et sur le lieu de travail.

La plupart des gens se déplacent sur des distances très limitées. L'autonomie de 300 ou 400 km est largement suffisante pour couvrir les déplacements quotidiens.

Le frein psychologique ainsi que le coût restent des éléments qui expliquent la difficulté du passage à l'électrique.

Source : Données issues du projet ECOSCORE (projet financé par les 3 régions du pays)

### La demande de transports motorisés

La demande de transports motorisés continue d'augmenter.

On constate un fléchissement de la demande en transport en commun. Ce fléchissement a été remarqué avec le Covid où toute une série de

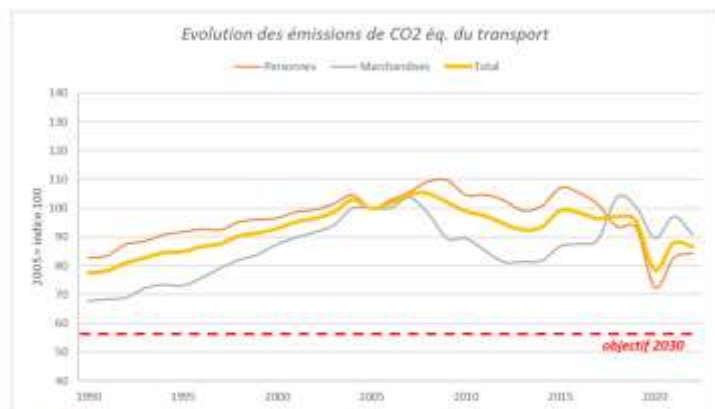
personnes ont abandonné le transport public par crainte ou par la généralisation du télétravail.

Passagers.km (en milliards) <sup>1</sup>		
Mode	2017	2023
En véhicules légers <sup>2</sup>	47,30	55,49
En transport en commun <sup>3</sup>	5,03	3,80
<b>Total</b>	<b>52,33</b>	<b>59,29</b>



Source : Résultats calculés à partir de données collectées par le centre PEREX, l'OTW et la SNCB et d'une méthodologie de calcul développée par le SPW MI

## Les émissions de CO2



Source : AwAC, « fuel sold »

On est encore loin de l'objectif fixé pour 2030, car le parc automobile n'évolue pas, la demande n'est toujours pas maîtrisée.

## Sécurité routière



Source : données statistiques sur les accidents de la route avec lésions corporelles - AwSR





# Accessibilité à la mobilité pour toutes et tous

Julien Juprelle, Attaché scientifique à l'Iweps

## L'Iweps

L'Iweps est l'Institut Wallon d'Évaluation de la Prospective et de la Statistique. Il s'agit d'un institut scientifique public d'aide à la prise de décision, notamment au travers de la diffusion de statistiques de publications et autres études d'évaluation de la politique publique.

C'est aussi, plus récemment, l'Autorité statistique de la Région wallonne. À ce titre, il fait partie de l'Institut Interfédéral de la Statistique ainsi que de l'Institut des comptes nationaux belges.

## Précision sémantique

### Qu'est-ce que la mobilité ?

C'est la capacité à réaliser un certain nombre d'activités, à aller chercher plus loin ce qu'on n'a pas tout près.

La mobilité renvoie également à la notion de **motilité**, soit la capacité intrinsèque propre à chaque individu de mobiliser ses aptitudes physiques, mentales, cognitives ainsi que ses éléments matériels et pécuniaires pour se déplacer. Il s'agit donc de mobiliser l'ensemble de ces capacités pour pouvoir bouger.

En d'autres termes, c'est mobiliser tout son acquis pour pouvoir utiliser les infrastructures routières, pour pouvoir utiliser l'offre en transport public. Et comme l'a expliqué Monsieur Gilliaux en début de journée, quand on a des difficultés à lire et à écrire, il n'est pas facile d'avoir une compréhension du système de transport. D'autant plus s'il existe toute une série d'obstacles qui voient le jour, notamment la fermeture des guichets.

Dans le cadre de ce colloque, on est donc bien dans l'esprit de la motilité, soit la capacité de tout un chacun de savoir bouger et de pouvoir bouger dans un environnement particulier.

Dans le cadre du rapport de la cohésion sociale, cinq droits fondamentaux pour tout citoyen ont été définis. Parmi eux, le **droit à la mobilité** est défini comme l'accès d'un individu à ses activités. Ce droit conditionne la plupart des autres droits socio-économiques (se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer, se cultiver, avoir une vie sociale) et politiques (voter, participer).

### Qu'est-ce que l'accessibilité ?

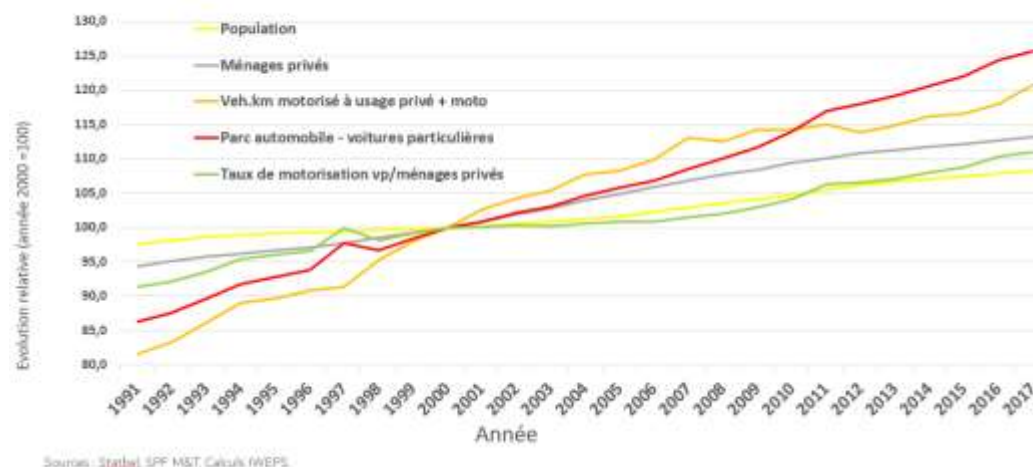
L'accessibilité, c'est la facilité (distance-temps, coût, effort) avec laquelle on peut accéder à une ressource territoriale (commerce, entreprise, service public ou culturel...). Elle est fonction de la motilité des individus/ménages, du système de transport mais aussi de la localisation (lieux d'origine et de destination).

La mobilité et l'accessibilité concourent donc toutes les deux, ou en tout cas sont deux variables à prendre en compte lorsqu'on veut garantir l'égalité de tout un chacun dans la participation à la vie sociale.

## Les constats

### La croissance de la demande de transport

Évolution de la demande de transport par la route avec un véhicule à usage privé (en termes de flux et de stock) et mise en perspective avec d'autres variables, Wallonie (en base 100, année 2000, calculs IWEPS)



Comme l'a dit Jean-Michel juste avant, la demande de transport est en croissance suite à plusieurs raisons :

- La croissance démographique, ménages et logements ;
- Les modes de vie (part grandissante des déplacements de loisir) ;
- L'étalement urbain (dispersion des fonctions, accroissement des distances...) ;
- La croissance du nombre de voitures, taux de motorisation ;
- Les coûts de la mobilité.

### La logique du cercle de la dépendance à la voiture

Cette croissance est le résultat du fait d'avoir une énergie et du pétrole « relativement bon marché ». En effet, depuis les années 60, l'émergence



de la voiture a permis d'atteindre des territoires qui, précédemment, n'étaient pas ou peu atteignables par les autres modes (marche, vélo, transports en commun).



Source : Vivre en Ville (2013), inspiré de Société de transport de Montréal, illustration adaptée par l'IWEPS

La voiture a donc permis de :

- Atteindre une offre foncière périphérique abondante et bon marché ;
- Rencontrer le rêve d'une maison 4 façades dans un cadre vert ;
- Une habitation plus en adéquation avec la taille de la famille ;
- Un étalement urbain résidentiel et des activités. Il y a donc eu une dispersion des lieux d'origine et de destination d'un déplacement. Ce faisant, cela a rendu l'offre en transport public et le service en transport public moins efficaces, car moins concentrés.

L'utilisation accrue de la voiture a amené au développement d'infrastructures afin que les déplacements restent fluides. Ce qui a permis d'accroître encore les distances et de coloniser des territoires encore plus lointains.

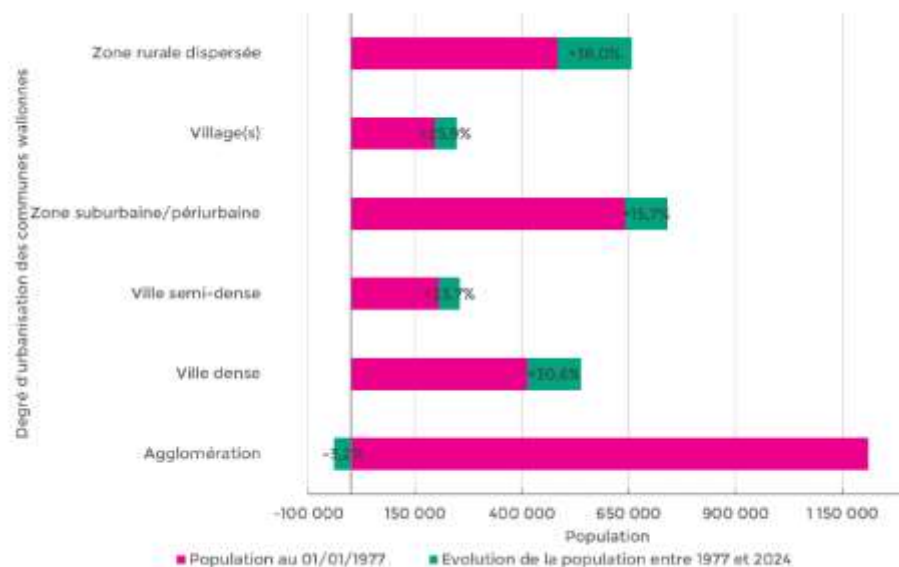
Cette modification de nos déplacements a eu pour conséquence d'augmenter les distances, d'augmenter la demande en transport et de rendre la voiture d'autant plus indispensable, puisque seul moyen qui permettait de rencontrer l'ensemble des besoins.

La voiture est devenue quasiment incontournable dans le système de transport actuel. Ce faisant, cela rend le système vulnérable puisque lié à une énergie (le pétrole) dont le prix peut augmenter et dont on ne maîtrise pas tout (cfr. la fermeture de l'entreprise Audi Bruxelles), ce qui nous rend dépendant d'autres pays également.

- La voiture est devenue dès lors une problématique publique qui nécessite une réponse de politiques publiques.

## Les contextes territoriaux variés

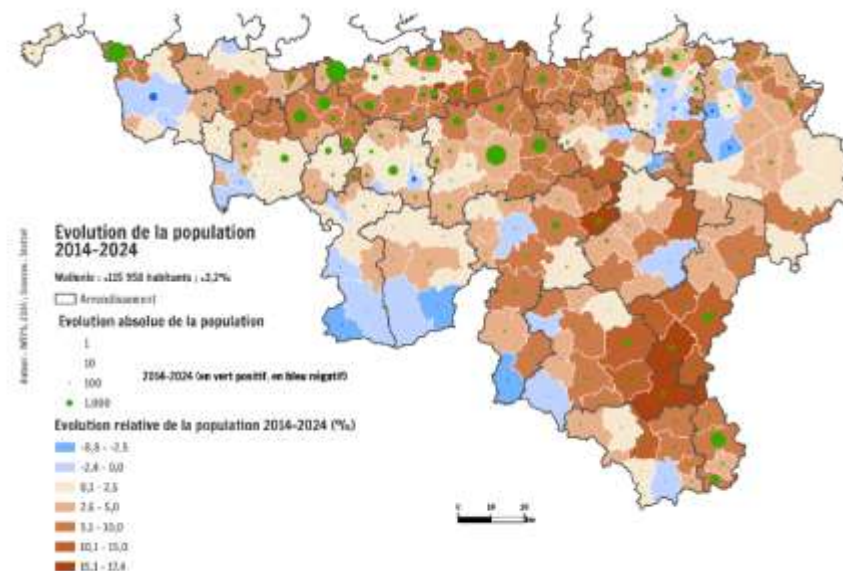
### L'étalement urbain



Source : Statbel et IWEPS, population légale au 1<sup>er</sup> janvier. Calculs : IWEPS sur la base de Charlier (2023)

La partie verte sur le graphique représente la croissance de la population entre 1957 et 2024. Deux tendances à noter :

- Une consolidation de la croissance de la population dans les villes denses ;
- Une poursuite de l'éparpillement de la croissance de la population en dehors des centres habités et dans des zones peu denses, notamment dans les zones rurales dispersées.

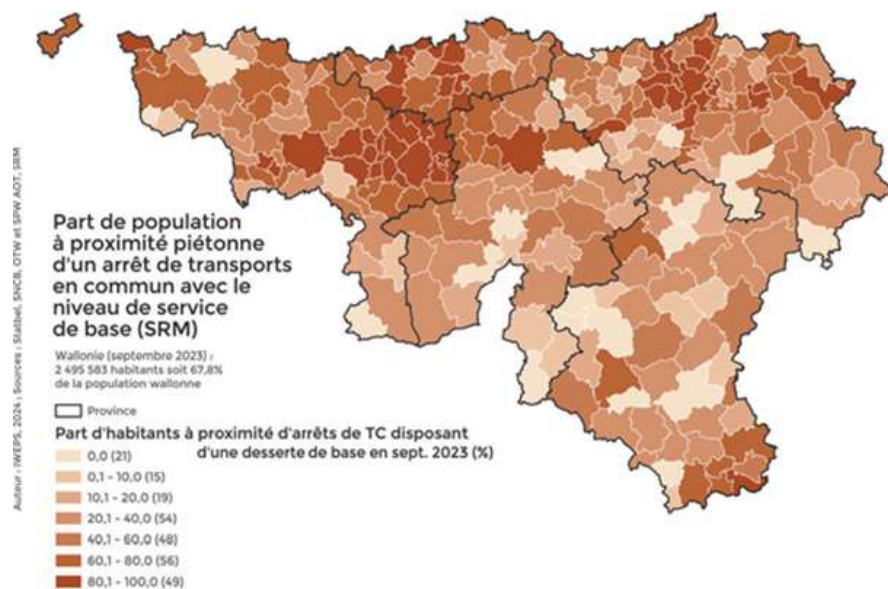


On voit également ici la même tendance, à savoir une croissance plus importante de la population dans les communes peu denses. La conséquence est de rendre ces communes, et plus particulièrement la population qui y habite, dépendantes des autres communes limitrophes. En effet, les habitants sont obligés de se déplacer dans d'autres communes pour avoir accès à plus de services et à de l'emploi.

Face à ces difficultés, on peut se demander la raison du choix de se localiser dans ces zones éloignées. La raison qui apparaît est la recherche de disponibilité foncière abondante et bon marché.

Ce qui a pour conséquence d'augmenter les distances à parcourir entre le domicile, le lieu de travail et les lieux de services. En ce faisant, les personnes sont rendues captives de l'usage de la voiture.

## Les équipements en Transports en commun

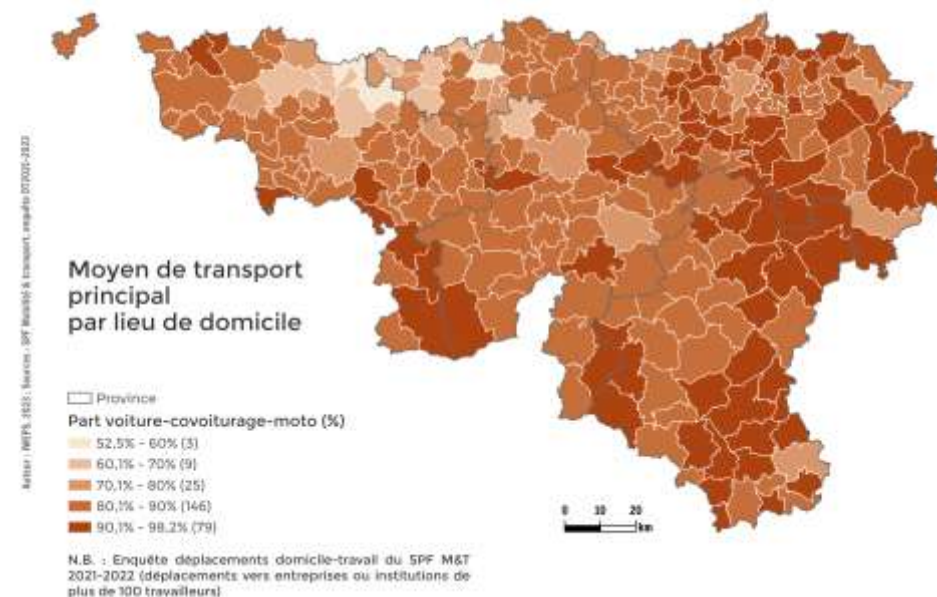


Cette carte montre la diversité territoriale, en fonction de la distance à parcourir par rapport à l'activité qu'on va réaliser ainsi que par rapport à l'offre en transport en commun disponible. 68 % de la population a accès à un arrêt de transport en commun bien desservi (au sens de la stratégie régionale de mobilité). Cela veut dire que, dans les communes très claires sur la carte, un Wallon sur trois n'a pas ou peu accès à une offre en transport en commun pertinente.

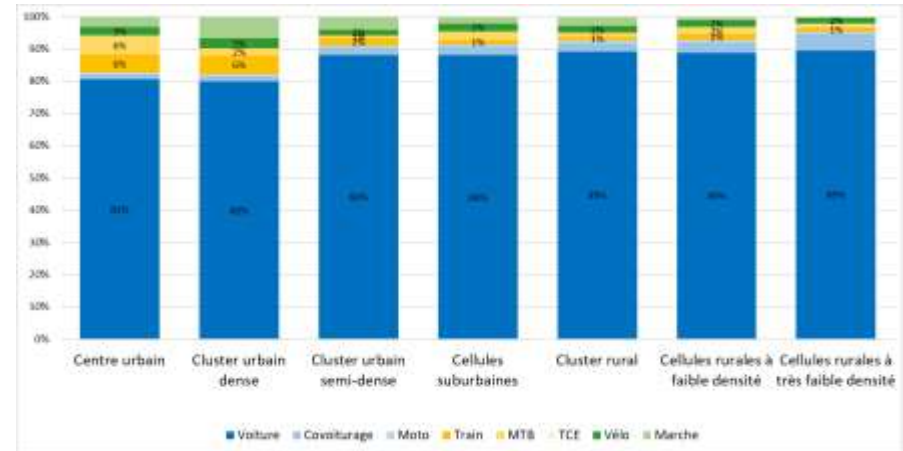
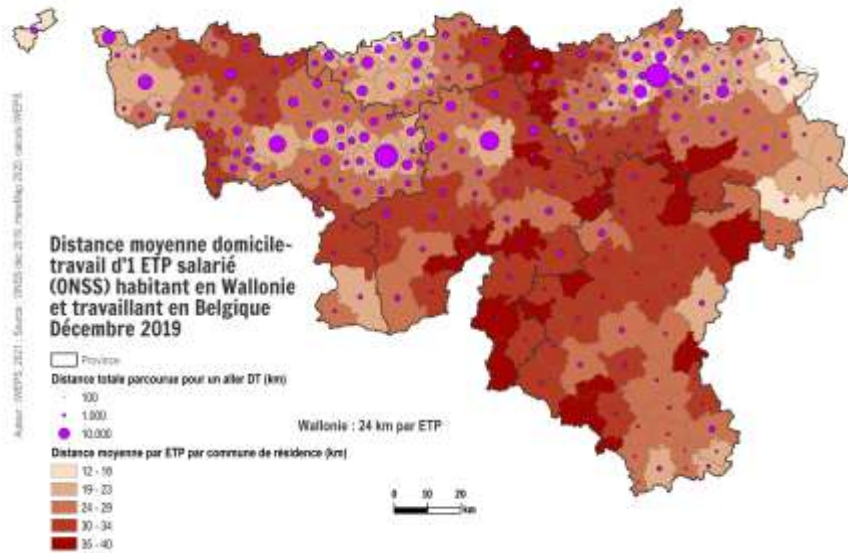
L'Iweps a également fait le calcul de l'évolution entre 2010 et 2023. On remarque qu'on est passé de 64 % à 68 % dans la part des personnes bénéficiant d'une bonne accessibilité aux transports en commun. Cette évolution positive est notamment due à la réouverture de trois points au niveau ferroviaire, mais également par la création de lignes express au

niveau des bus ainsi que de nouveaux arrêts de bus. Néanmoins, cet effet bénéfique a été contrecarré par la croissance de la population en dehors des zones bien desservies par les transports en commun.

## Les déplacements contraints



Plus la commune a une couleur foncée, plus la part de la voiture est conséquente pour aller travailler.



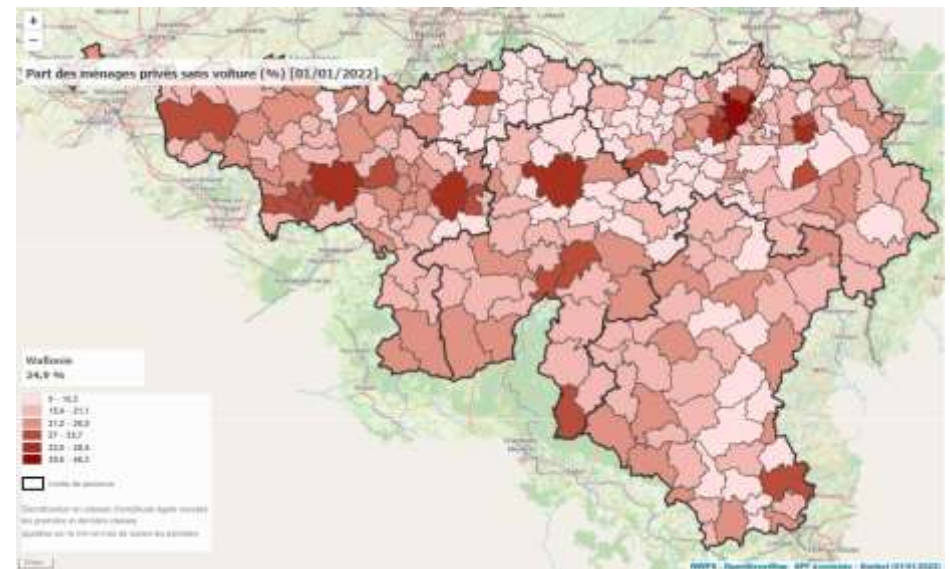
### La voiture à disposition des ménages

Cette carte représente les distances moyennes parcourues par ETP.

Ce qu'il faut retenir de ces deux cartes, c'est d'une part la prédominance de la voiture, notamment dans les territoires en-dessous de la ligne Sambre et Meuse et d'autre part, même si ce n'est pas la même variable, les distances parcourues pour aller travailler.

### L'utilisation forte de la voiture, partout

Quel que soit le degré d'urbanisation, de l'urbain vers le rural, on remarque la suprématie de la voiture (représentée en bleu dans le graphique).



Cette carte représente bien, par commune, la part des ménages privés ne disposant pas de voiture (privée et/ou de société). Plus la couleur de la commune est foncée, plus la part de personnes n'ayant pas de véhicule dans le ménage est importante.

La possession ou non d'un véhicule est dépendante de :

- Si on dispose d'une offre en transport en commun ;
- Si la distance à parcourir est grande pour effectuer une activité.

Par exemple, la Commune de l'Eglise :

Au niveau de la croissance de population, c'est une des communes qui enregistre la plus grande croissance. C'est également une des communes ayant le plus faible taux de personne sans voiture. Il s'agit donc bien d'une confirmation du fait que les personnes se localisant dans cette commune sont captives de la voiture.

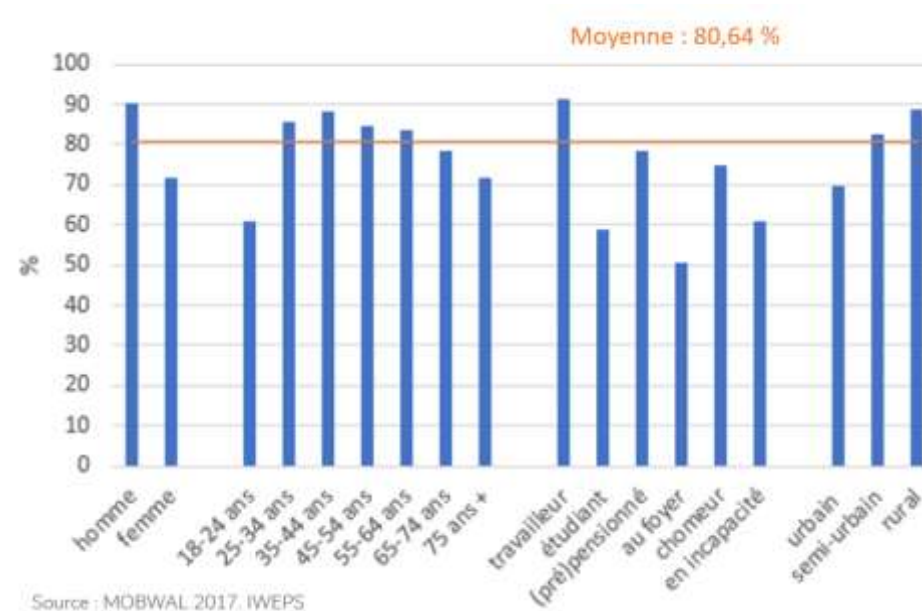
### Avoir son permis dans une mobilité « autocentrée »

Le permis de conduire :

- Donne accès à la voiture ;
- Est le sésame pour trouver un emploi ;
- Procure un sentiment de liberté, notamment pour les publics plus jeunes.

Selon l'enquête Mobwal, 80 % de la population a un permis de conduire. Les 20 % qui ne l'ont pas sont principalement des personnes sans emploi, des urbains, des relativement jeunes ou des personnes plutôt âgées.

Si on a un emploi, si on a un niveau d'instruction plus ou moins élevé et si on est à l'aise financièrement parlant, on a plus de chance d'avoir un permis de conduire.



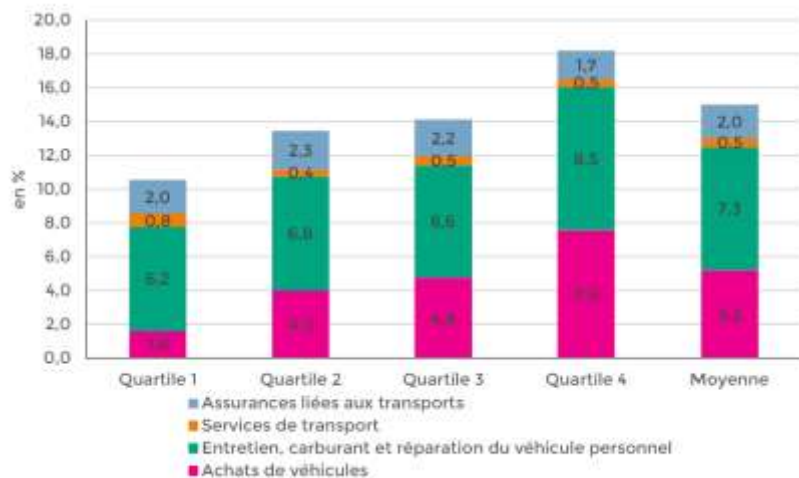
### Budget des ménages et dépenses

Au niveau des dépenses totales des ménages, le poste consacré aux transports est le troisième poste en importance. Après le logement et l'alimentation. En moyenne, au niveau du budget des Wallons, ce poste avoisine les 16 % du budget total du ménage.

## Répartition des dépenses moyennes des ménages wallons par type de dépense et selon leurs quartiles de revenus, Wallonie 2018



Source : Statbel EBM, calculs IWEPS. Note : les assurances liées aux transports sont ici englobées dans la rubrique « Transports » plutôt que généralement dans la rubrique « Autres biens et services ».



Source : Statbel EBM, calculs IWEPS.

Les quartiles (répartition de la population en fonction des tranches de revenus) de revenus les plus élevés ont quasiment une dépense double en terme de mobilité par rapport au premier quartile.

On remarque également que les coûts fixes (achat, assurances) représentent quasiment la moitié du poste lié aux transports. Face à ce constat, on peut se poser la question de la pertinence de vouloir posséder un véhicule. La voiture comme marqueur social peut alors être considérée comme une des causes du problème.

## Les enjeux : des territoires (populations) sous contraintes et vulnérables

Deux enjeux principaux :

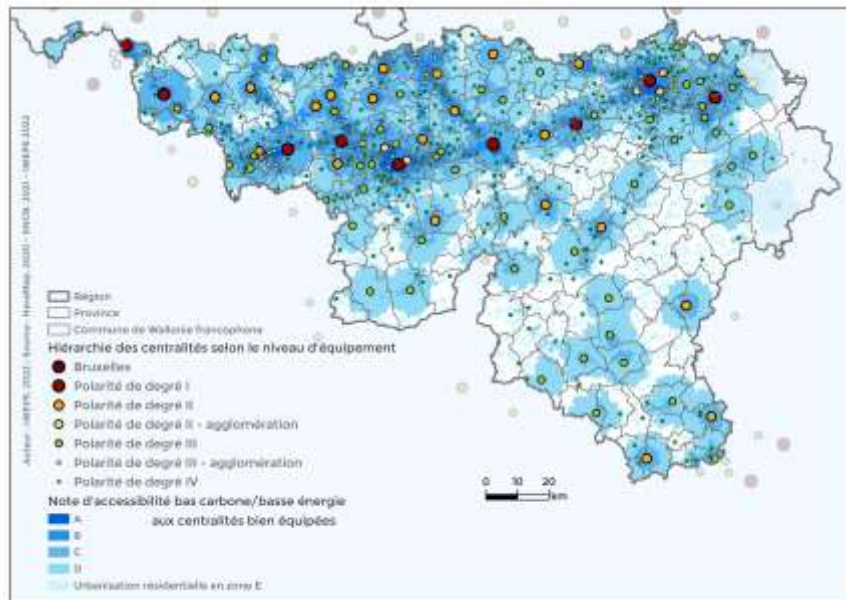
- Rencontrer les différents besoins d'accès des personnes aux services et aux biens (au moins essentiels) ;
- Diminuer les consommations énergétiques liées aux déplacements, en priorité les carbonées.

Ce double enjeu demande des réponses qui sont à apporter par :

- Les pouvoirs publics : via des politiques d'aménagement du territoire, du logement et de la mobilité pour un meilleur accès pour tous ;
- Une prise de conscience au niveau collectif et individuel, notamment en interrogeant nos modes de vie.

## Quelles réponses y apporter ?

### Adapter l'organisation des territoires



Il importe de :

- Adapter la structure des territoires et de renforcer la structure urbaine polycentrique (maillage territorial de villes et bourgs - centralités hiérarchisées (services rendus) - et accessibilité régionale basse énergie) ;
- S'appuyer sur la structure existante pour répartir mieux les services, l'emploi et la croissance de la population ;
- Compléter cela en renforçant les centralités à haut potentiel, en les rendant plus attractives, notamment par des logements plus adaptés et plus en adéquation avec les différents publics visés. Le territoire doit agir pour être à même de réduire les distances à

parcourir tous les jours pour que tout un chacun réalise ses choix de vie et ses activités.

### Redéploiement de l'offre en transport

Sur cette structure territoriale consolidée, il faut redéployer l'offre de manière adéquate et notamment avec des axes structurants en transports alternatifs à la voiture. Et ce, en améliorant les connexions en transports (bus, bus express et ferroviaire) entre les centralités hiérarchisées, en venant greffer différents pôles d'échange (notamment les mobipôles) et en améliorant le réseau cyclable.

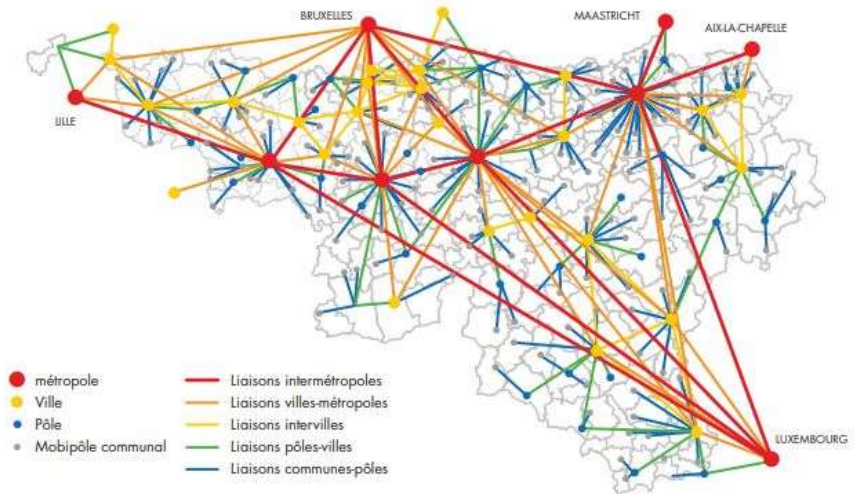


Figure 2 « conceptuelle » : Liaison structurante entre chaque mobipôle et son pôle principal de destination. (Source : Stratégie régionale de mobilité - Volet 1 Mobilité des personnes, SPW Mobilité et Infrastructures)

Au niveau local, il faut faire correspondre les différentes initiatives, centraliser les différentes demandes et suggestions, concerter les citoyens

pour compléter le maillage de transport sur l'offre structurante du transport public.

### Sensibilisation et conscientisation

Il est nécessaire de :

- Amener les collectivités et les citoyens à **réfléchir sur leurs modes de vie** ;
- Attirer l'attention sur **l'importance de son choix et la localisation de ses lieux de vie** (coût du logement + coût de la mobilité) ;
- Réussir **une transition juste** du système actuel en un succès, organisé et non subi, il importe d'avoir un engagement de toute la société vers cet objectif. Cela nécessite d'avoir :
  - o Des politiques de sensibilisation, de participation démocratique ;
  - o **Un accompagnement adéquat, des aides et solutions plurielles de mobilité aux ménages les moins aisés ou publics précarisés et pour une mobilité plus inclusive.**
- Les enjeux sont collectifs et transcendent l'hétérogénéité des situations individuelles et des territoires.

### **Pour aller plus loin**

- Charlier J. et Juprelle J., 2024. Quelle accessibilité géographique des Wallons et des Wallonnes aux transports en commun ?, Working Paper n°41 de l'IWEPS, Namur, mai 2024, 48p. <https://www.iweps.be/publication/quelle-accessibilite-geographique-des-wallons-et-des-wallonnes-aux-transport-en-commun/>
- Charlier J. et Juprelle J., 2022. Interaction mobilité/aménagement du territoire en Wallonie dans une perspective de transition juste, Working paper n°34 de l'IWEPS, Namur, 111 p.

<https://www.iweps.be/publication/interaction-mobilite-amenagement-du-territoire-en-walloniedans-une-perspective-de-transition-juste/>

- Charlier J. et Reginster I., 2022. Assurer l'accès de la population wallonne aux distributeurs de billets – Éléments d'analyses géographiques, Rapport de recherche n°49 de l'IWEPS, Octobre 2022, Namur, 69p. <https://www.iweps.be/publication/assurer-lacces-de-la-population-wallonne-auxdistributeurs-de-billets-elements-danalysesgeographiques/>
- Charlier J. et Reginster I., 2022. Typologie des polarités résidentielles selon leur degré d'équipement en services et leur accessibilité bas carbone/basse énergie, Working Paper de l'IWEPS n°36, Namur, 70p. <https://www.iweps.be/publication/typologie-des-polarites-residentielleselon-leur-degredequipement-en-services-etleur-accessibilite-bas-carbone-basse-energie/>
- Charlier J. et Juprelle J., 2020. Mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires, Working Paper de l'IWEPS n°30, février 2020, 54p. <https://www.iweps.be/publication/mesures-de-laccessibilite-geographique-territoire-wallon-selon-differents-moyens-de-transport-premiere-application-aux-garesferroviaires/>
- Charlier J., 2023. Degré d'urbanisation ou de ruralité du territoire : la méthode internationale DEGURBA appliquée à la Wallonie, Working Paper n°39 de l'IWEPS, Namur, 66p. <https://www.iweps.be/publication/degre-durbanisation-ou-de-ruralite-du-territoire-la-methode-internationale-degurba-appliquee-a-la-wallonie/>



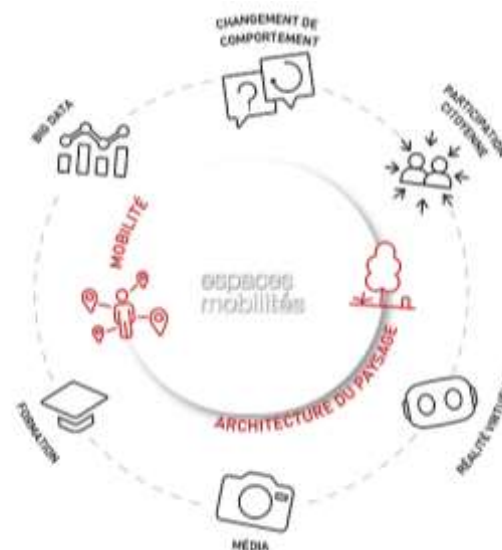


# L'impact de la diversité des modes de transport et de financement

Alexandre Van Pestel, Administrateur et chargé de projets au sein d'Espace Mobilité

## Espace mobilité

Il s'agit d'un bureau de consultance qui travaille en Wallonie et en Région bruxelloise sur deux grandes thématiques : la mobilité et l'aménagement de l'espace public.



À côté de ces missions, Espace mobilité a également spécifiquement travaillé sur la question de la mobilité inclusive et l'accompagnement des personnes. Notamment via :

- L'élaboration du projet « coordinations régionales et locales des initiatives de mobilité rurale alternative » qui a donné lieu, notamment, à un colloque sur la « mobilité inclusive et solidaire » en 2018 ;
- L'accompagnement COCOF : l'organisation du transport scolaire pour les enfants à besoins spécifiques qui transporte chaque jour plus de 300 élèves grâce à 200 circuits de transport ;
- L'accompagnement de deux centrales de mobilité pour le redéploiement de l'AOT.

## Complexité de l'écosystème mobilité

### La mobilité au centre des préoccupations

La mobilité est au centre des préoccupations. Cela a tellement pris de l'ampleur que c'est le sujet qui a été au centre de tous les débats politiques en vue des prochaines élections. Malheureusement, cela reste des débats sans fin avec des prises de position assez fortes, car le sujet est très prégnant, touche énormément de monde ainsi que l'ensemble des secteurs (pouvoirs régionaux et locaux, secteur économique et de l'emploi, acteurs sociaux, milieu scolaire et de la formation, milieu médicalisé, développement rural...).

La thématique de la cohésion sociale et de l'inclusion émerge également, même si moins médiatique.



### Ecosystème complexe

L'écosystème de la mobilité est un domaine complexe en raison de la diversité des acteurs, des technologies, des politiques publiques, et des comportements humains.

Cette complexité combine :

- **La multiplicité des modes de transport**  
La mobilité comprend les voitures individuelles, les transports en commun (bus, métro, tram), les modes actifs (marche, vélo), les voitures partagées (autopartage, covoiturage), le transport à la demande (collectif ou non), et les nouvelles solutions de micromobilité (trottinettes...).
- **L'intermodalité**  
La transition parfois laborieuse entre les différents modes de transport, rupture de charge...

## À BRUXELLES, PAS MOINS DE 30 SERVICES DE MOBILITÉ !



Cela veut dire qu'un Bruxellois qui sort dans la rue a le choix entre 30 services de mobilité. Ce qui a pour conséquence que la plupart des gens se noient dans cet écosystème (que dois-je prendre ? comment je m'en sors ?).

### Ecosystème inégal

L'écosystème est complexe, mais également inégal.

- **Inégalité d'accès** : Tous les citoyens n'ont pas le même accès aux différents modes de transport. Les zones rurales, les quartiers défavorisés peuvent être exclus des systèmes de mobilité

performants. Exemple : les modes de transport partagés tels que les trottinettes, vélos et voitures, ont d'abord été lancés dans les communes bruxelloises les plus riches. Les zones qui en avaient le plus besoin n'étaient malheureusement pas desservies (notamment par peur de dégradation). Au fur et à mesure, on se rend compte que ce sont toujours les mêmes populations qui sont touchées et n'ont pas accès à ces services de mobilité.

- **Peu inclusif pour les personnes à mobilité réduite et les publics fragilisés** : Difficulté souvent pour les systèmes de transport de tenir compte des personnes ayant des besoins spécifiques (handicap, mobilité réduite...), ce qui demande des infrastructures et des solutions adaptées.

### INTERMODALITE

Possible pour tous et tous ?



### La voiture, une solution de simplicité ?

On estime régulièrement que la voiture est la solution de simplicité pour les déplacements :

- Liberté, contrôle de son itinéraire et de son temps de trajet ;
- Semble souvent la seule alternative dans les zones plus isolées.

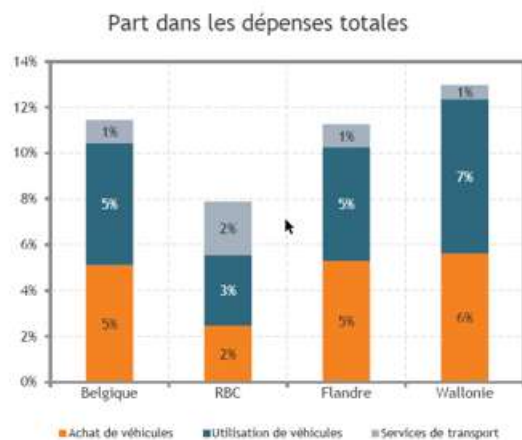
Pourtant, la voiture est également un générateur de craintes aussi :

- Trafic : congestion, mixité des modes sur la voirie... ;
- Stationnement : disponibilité, réglementation, tarif ?

- Zones LEZ (low emission zone) et nouvelles réglementations. Cette nouvelle zone amène toute une série de questionnements. En effet, les personnes ne savent même plus si elles peuvent, avec leur voiture, entrer dans la ville.

Elle pose également toutes une série de questions pour un public plus fragilisé :

- Difficulté d'accès au permis : cout élevé, difficulté d'apprentissage, accessibilité des cours et centres d'examen ;
- Accès au véhicule : possession, entretien, consommation... Une voiture, c'est entre 400 et 800 € par mois selon le modèle de la voiture.

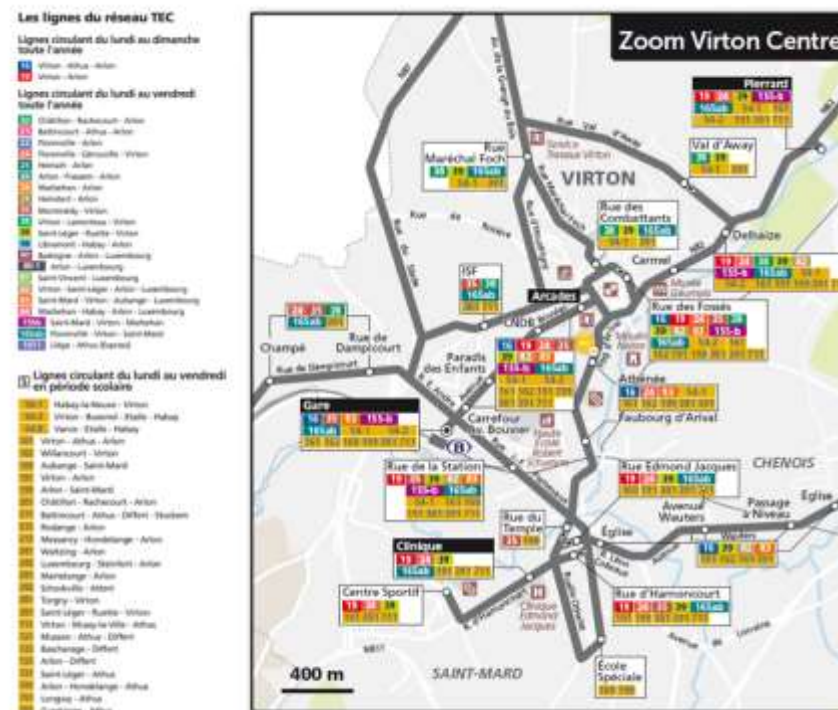


Source : Bureau Fédéral du Plan, 2019

## Complexité du transport public

Pour tout qui n'est pas habitué aux transports en commun, comprendre les lignes de bus, de métro ou de train, les correspondances et les horaires peut être très complexe. En effet, les systèmes sont souvent peu intuitifs et engendrent un sentiment de peur de se perdre ou de mal comprendre le système.

On le voit avec l'exemple ci-dessous avec des lignes au nom compliqué à comprendre (155B, 165AB etc.).



De plus, actuellement chaque direction de TEC, avec l'AOT (autorité organisatrice du transport), est en train de redéployer complètement son réseau. Un des grands principes de ce redéploiement est de favoriser les grandes lignes structurantes, classiques et améliorer les liaisons efficaces.

En conséquence, toutes les petites lignes plus rurales, scolaires, de marché etc. sont plus en voie de disparition. Il va donc falloir compenser cette perte d'une manière ou d'une autre.

Cette façon de faire peut se comprendre du point de vue des contraintes budgétaires et de la volonté de diversifier, au niveau du tec, les publics qui prennent les bus (autre que du scolaire). Mais forcément, cela demande le développement d'alternatives pour pallier l'offre qui disparaît. D'où le développement du TEC à la demande.

À côté de ces éléments de complexité, des améliorations ont également vu le jour au niveau de la communication et de la lisibilité :



Néanmoins, malgré ces améliorations, beaucoup de personnes continuent à avoir difficile à lire les indications.

Enfin, différentes sources d'appréhensions peuvent créer des réticences à l'utilisation du transport public :

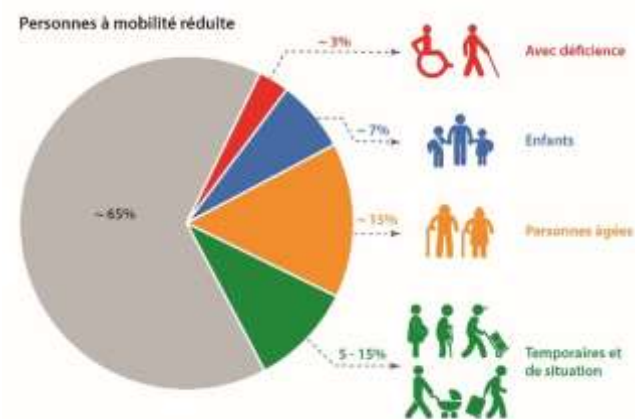
- La tarification / mode de paiement ;
- Changements imprévus (changement de quais, lignes de bus déviées, grèves etc.) ;
- Accessibilité des arrêts ;
- Sentiment d'insécurité.

## Les mobilités actives

Il s'agit d'un type de mobilité dont on parle moins, mais qui pourtant reste une manière de se déplacer surtout pour des publics plus fragilisés.

### La mobilité piétonne

Quand on parle de mobilité active, on est sur des distances très courtes, mais cela reste utile. Il faut néanmoins un cheminement car essentiellement dépendante des infrastructures qui doivent être sécurisées, continues, et adaptées aux PMR.



## La mobilité cyclable

La mobilité cyclable, et surtout le VAE (vélo à assistance électrique), est en plein développement. Avant, on parlait de distance entre 3 à 5 km, maintenant avec les VAE, on peut aller jusqu'à 10 – 15 km. Enfin, avec le speedelec, même si encore peu utilisé en Wallonie et à Bruxelles, on peut monter jusqu'à 30-40 km, mais avec une infrastructure cyclable solide.

C'est un progrès, mais qui comprend encore beaucoup de freins :

- Accès au véhicule (achat, location...);
- Disponibilité et qualité des infrastructures cyclables (itinéraires, équipements...) surtout en milieu rural ;
- Certaines personnes ne savent pas rouler à vélo et beaucoup ne se sentent pas à l'aise sur un vélo.
- Crainte de l'utilisation sur la route à proximité des autres modes.

Selon une [étude](#) menée pour le Club des territoires et villes cyclables, 2,1 % des Français ne savent pas manœuvrer une bicyclette. Et environ 20 % de la population déclare ne pas être à l'aise sur un vélo.

## De réelles barrières

Pour répondre à la question posée dans le titre du colloque, est-ce une question sociale ? Clairement !

La mobilité est indéniablement une question sociale. Elle va bien au-delà du simple déplacement d'un point A à un point B et touche à des enjeux liés à l'équité, à l'accès aux opportunités économiques, à la qualité de vie, et à l'inclusion sociale.

On imagine donc l'ampleur de la complexité pour un public fragilisé (moins de possibilités, moins de connaissances, moins de capacités financières). Néanmoins, cet écosystème de la mobilité est complexe pour la majorité des personnes, il n'y a pas que pour le public plus fragile que cela est compliqué.

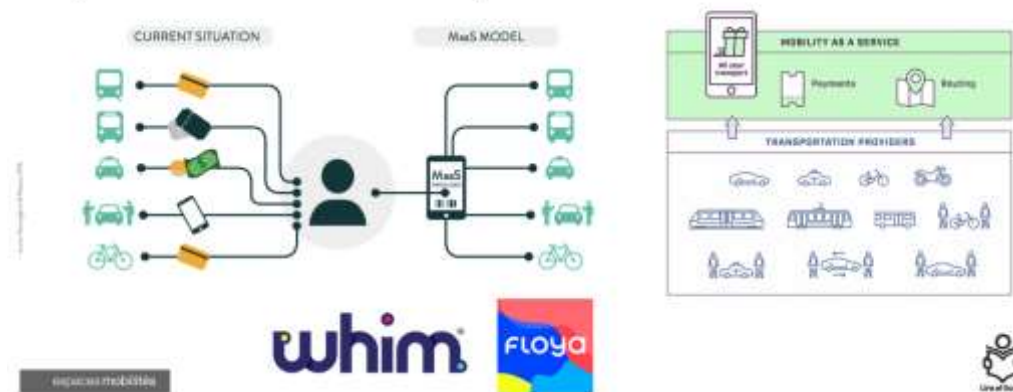
D'autant plus en milieu rural/périurbain, avec des barrières importantes à franchir !

- ➔ Même si des efforts sont faits à différents niveaux pour une mobilité plus inclusive, cela reste encore insuffisant et très inégal ;
- ➔ Le défi est donc considérable pour un public fragilisé au sens large (l'analphabétisme étant un public encore plus ciblé).

## Le MaaS comme nouvelle solution ?

- Concept de **MaaS** (= **Mobility as a Service**) se développe depuis 10 ans en Europe

Intégrer les différentes formes de mobilité pour faciliter la multimodalité et l'intermodalité



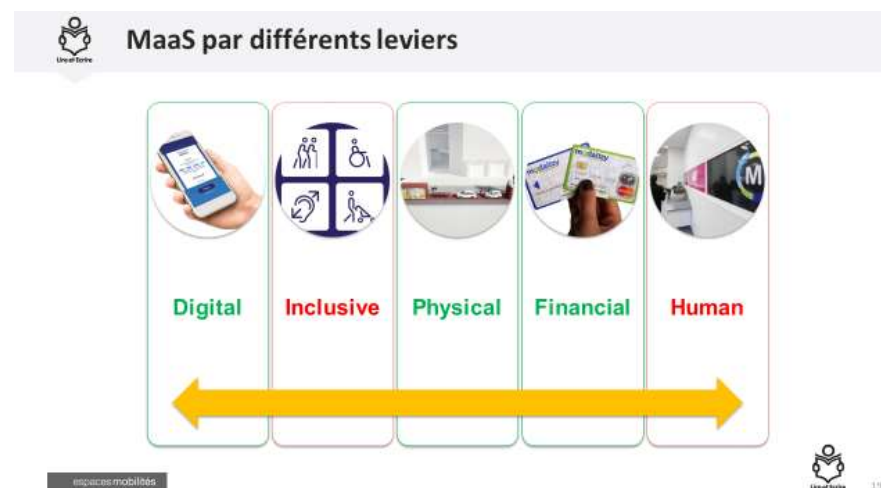
C'est un concept intéressant car il renverse la manière de réfléchir la mobilité. Il s'agit de voir la mobilité en général comme un service à la population et à la personne. Ce n'est pas simplement un opérateur qui réalise son trajet.

Qui dit service dit facilité, lisibilité, etc. L'objectif est de comprendre comment tous ces éléments fonctionnent de manière intégrée. Cette manière de voir les choses provient des pays nordiques et émerge seulement en Wallonie.

Malheureusement, tout son développement est perçu via le spectre du digital et du smartphone. Alors, il existe des MaaS physiques (mobipôle, mobipoint). Il s'agit de regrouper différents services en un seul endroit, ce qui permet de faciliter la lisibilité et l'accès. L'objectif est donc bien de faciliter les déplacements en proposant aux utilisateurs une variété d'options de transport pour répondre à leurs besoins de mobilité.



Pour le mettre en place, il existe différents leviers :



Les deux leviers qui sont complètement sous-estimés et sous-développés sont l'inclusivité et l'humain. Le MaaS actuel ne répond donc pas encore à la demande des publics plus en difficulté.

Pourtant, la mobilité est autant si pas plus un processus émotionnel/humain qu'un processus technique. Il y a donc tout un travail encore à faire pour développer ces deux piliers.

On dit toujours qu'il y a une solution technique. Si on y met les moyens, il y aura toujours une solution technique.

L'accompagnement de l'humain et de l'émotionnel est beaucoup plus complexe et demande souvent beaucoup plus de moyens.



En Région bruxelloise, cette réflexion sur le développement de l'accompagnement des personnes s'est développée avec l'apparition des zones LEZ.



## Accompagnement des personnes

C'est le renversement actuel qui est en cours car l'aspect coaching et humain est de plus en plus mis en œuvre, mis en avant par rapport aux solutions techniques.

- 
**E-mail**  
 Le plus simple, le plus efficace. [Nous écrire](#)
- 
**Vidéo conférence**  
 30 min de coaching personnalisé en visio. [Prendre rdv](#)
- 
**Messagerie**  
 Laissez un message sur la boîte vocale du Mobility Coach, il vous répondra dans les 72h ouvrables. [Nous laisser un message au 02.850.48.11](#)
- 
**Permanences**  
 2 fois par mois, les personnes qui le souhaitent, qui ont des problèmes pour remplir leur prime, peuvent se rendre chez Bruxelles Environnement pour une prise en charge complète

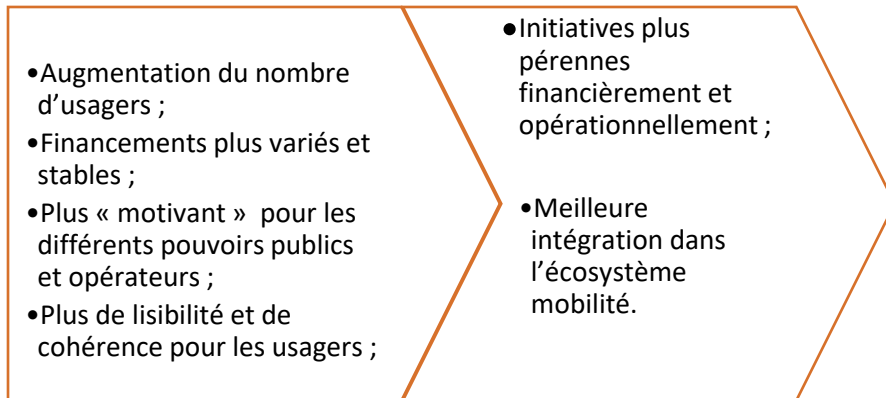
## Mobilité >< Mobilité inclusive

Attention de ne pas se focaliser que sur des initiatives à destination d'un public précis, car alors on risque d'avoir des dérives qui rendent les initiatives très compliquées et peu pérennes. Pour travailler sur les problématiques de mobilité, il faut travailler de manière globale avant tout. Ainsi, gérer en amont la mobilité de manière plus large et globale (tout public), surtout en milieu périurbain et rural où les solutions sont rares, résoudra une grande partie des difficultés du public cible.

Néanmoins, cela doit s'accompagner derrière par des actions très spécifiques pour renforcer cette vision globale de la mobilité.

Les avantages de réfléchir en tant que solution globale sont :





## IMRA (Initiative de mobilité rurale alternative)

### Les constats

La mise en place de ces IMRA provient de plusieurs constats récurrents présents depuis 10-15 ans :

- Des zones desservies de manière inégale par les différents transports collectifs classiques ;
- Réseau cyclable en évolution mais peu dense ;
- Des publics cibles fragilisés sans solutions de déplacement.



Face à ces constats, une multiplication d'initiatives (tant publiques que privées – structure locale, asbl, cpas etc.) a vu le jour, mais pas toujours de manière pérenne. Toutes ces initiatives étaient très isolées et chacun travaillait dans son coin, parfois en créant le même outil sans le savoir.



### Les IMRA ?

L'offre de « mobilité alternative » se compose de solutions de mobilité autres que les réseaux TC structurants et la voiture individuelle. Ces mobilités alternatives permettent des déplacements jusqu'à des destinations spécifiques ou servent à rabattre vers les pôles TEC et SNCB.

Les IMRA ont des objectifs variés, mais sont toutes fortement orientées vers l'insertion sociale. Elles sont souvent créées pour favoriser la mise à l'emploi, faciliter l'obtention du permis de conduire, desservir des lieux de formation, des pôles hospitaliers, etc.

Elles touchent des publics variés : personnes âgées, personnes en situation de précarité sociale et économique, enfants et adolescents,

PMR et plus largement tous les habitants des zones moins ou mal desservies.

## Echantillon de la diversité des initiatives

### Mobilité citoyenne

Catégorie	Objectif	Type de véhicule	Public cible	Opérateur(s)	Exemples de services
Transport individuel	Autonomie, déplacement individuel (alternatif)	Voiture, camionnette, scooter, vélo, marche	Tous publics, parfois ciblé (demandeurs emploi etc.)	Acteurs variés: citoyens eux-mêmes, Région wallonne, associations...	<p><b>Formations:</b> permis de conduire, apprentissage vélo, usage des transports en commun...</p> <p><b>Mise à disposition de véhicules :</b> Location de voitures, scooters ou vélos (élec.)</p> <p><b>Autopartage :</b> Cambio, Wibee,</p> <p><b>Auto et vélo partagés entre citoyens:</b> Cozywheels, Getaround</p> <p><b>Exemple:</b> formations Pro Velo et MobilEsem, MultiMobil, tous à pied...</p>
Transport individuel "partagé"	Autonomie et optimisation de l'usage de véhicules individuels	Voiture, camionnette, vélo électrique....	Tous publics	Région wallonne (cadre), associations, entreprises, administrations	<p><b>Covoiturage :</b> Carpool.be, ...</p> <p><b>Autostop:</b> VAP, COVOIT'STOP...</p>



#### Autopartage



### Transport collectif

Catégorie	Objectif	Type de véhicule	Public cible	Exemple de services
<b>Transport collectif régulier ouvert à tous</b>	Desserte régulière (régulier = selon un horaire prévu à l'avance)	Bus, train, véhicules min 8 places + chauffeur	Tous publics, adaptation PMR limitée	Bus TEC (lignes classiques ou express), trains, Proxibus, desserte TEC P+R
<b>Transport collectif régulier scolaire</b>		Tous	Réservé aux élèves	Transport scolaire (TEC, bus, taxis, véhicules particuliers, opérateurs privés...)
<b>Transport collectif régulier réservé à un public précis</b>		Tous	Réservé à un public précis	Navette Crealys (réservée au personnel du zoning), ramassage du personnel,

Navettes de transport d'entreprise de type GSK...



(y compris STIG) et/ou l'accompagne ment adapté. Chauffeur formé à l'accompagnement de personnes fragilisées...; Chauffeur avec brevet secouriste; Exemples: Télé-Entraide Herve, Alteo, Taxi Seniors (Beauchevin), bus "Bon pied bon oeil", centrale des moins mobiles de MobilEsem

Transport à la demande

Catégorie	Objectif	Type de véhicule	Public cible	Opérateurs	Exemple de services
<b>Transport collectif à la demande, tous public</b>					
<b>Transport public à la demande</b>	Desserte à la demande de pôles non desservis par le transport régulier	Tous	Tous publics	TEC, RW, sociétés de taxis, services soutenus par FlexiTEC	Bus TEC (lignes classiques ou express), trains, Proxibus, desserte TEC P+R
<b>Autre transport collectif à la demande, non spécialisé</b>	Rabattement vers le transport public régulier			Pouvoirs locaux (communes, CPAS...), ASBL (bénévoles), Croix-Rouge...	<b>Taxis sociaux</b> T'Condruses, Télé-Service Plombières, nombreux CPAS, parfois véhicules adaptés PMR Transport d'intérêt général (STIG): taxis opérés par commune, CPAS...
<b>Transport à la demande, individuel spécialisé</b>					
<b>Transport à la demande, individuel spécialisé</b>	Déplacements à la demande nécessitant un véhicule	Tous, adapté PMR ou chauffeur formé à	PMR (y c. seniors) et public fragilisé	Associations..	Véhicules sanitaires légers (VSL); Véhicules adaptés PMR (lourd ou léger); Ambulances;



**PAF :**  
 ▶ Trajet inférieur ou égal à 8 Kms : forfait de 2,60 € par course (un aller/retour est considéré comme deux courses distinctes)  
 ▶ Autres trajets : 0,35 €/Km. Le total de la course sera arrondi à la dizaine de centimes inférieure.

Cette offre de transport à la demande est intéressante au vu du contexte actuel, notamment budgétaire. En effet, ce type de transport à la demande est beaucoup plus viable financièrement que du transport régulier. En effet, il faut accepter qu'un bus de 60 personnes qui roule toute la journée pour trois personnes pose des questions par rapport à la pertinence de l'utilisation des finances publiques. Des solutions plus adaptées sont donc développées avec des camionnettes plus petites, avec du transport à la demande qui va chercher les gens au plus proche et qui font certains trajets spécifiques, notamment du rabattement vers les lignes plus structurantes.

### Une série d'obstacles identifiés

#### Obstacles opérationnels

- Difficulté à établir des partenariats efficaces et durables ;
- Manque de complémentarité avec les autres IMRA ;
- Absence de coordination des initiatives locales ;
- Méconnaissance de la demande.

#### Obstacles économiques & financiers

- Difficultés de trouver des financements pérennes : certains opérateurs travaillent sur base de 6 à 7 sources de financement différentes. Chaque source de financement amène ses propres contraintes particulières. Ainsi, pour pouvoir survivre, ils sont obligés d'aller piocher à gauche à droite avec un public éligible de plus en plus réduit ;
- Difficulté d'allouer des budgets à la mobilité, surtout quand ce n'est pas la priorité principale de l'association ;

- Souvent des montants peu élevés et sur des périodes assez courtes.

→ Multiplication par moment des sources de financement (public et privé)

#### Obstacles structurels

- Le territoire couvert par les associations pas toujours adapté aux réalités de mobilité ;
- De nombreux agréments doivent être obtenus, ce qui est chronophage et coûteux ;
- Le public bénéficiant des initiatives peut être limité par les restrictions de financement.

### Les faiblesses du système

#### - **IMRA peu pérennes**

Perte de l'expérience et des compétences.

Initiatives recommencent à zéro là où d'anciennes IMRA ont disparu.

#### - **Démarches énergivores**

Beaucoup d'énergie et de moyens dans l'administratif et dans l'élaboration d'outils plutôt que dans l'opérationnel.

#### - **Peu de mutualisation entre les IMRA**

Matériel parfois sous-utilisé et rarement mutualisé.

Peu d'échange de documents ou de bonnes pratiques.

- **Services redondants sur des territoires proches**

Chaque commune a son service d'intérêt général (taxi social) ...

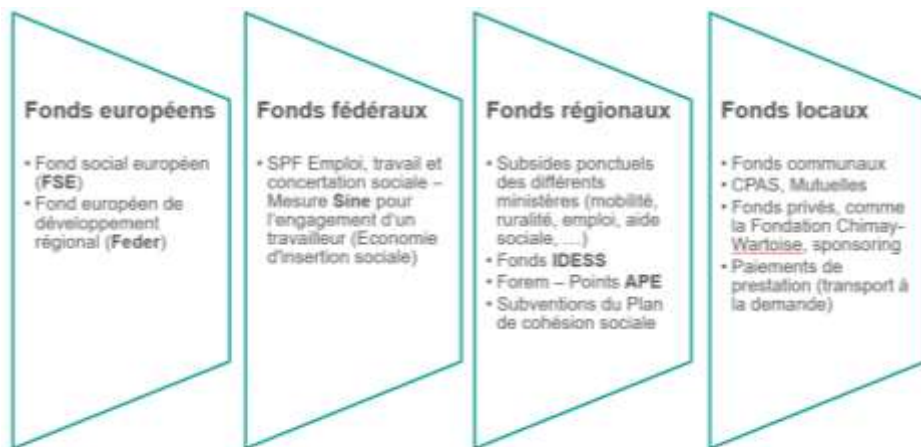
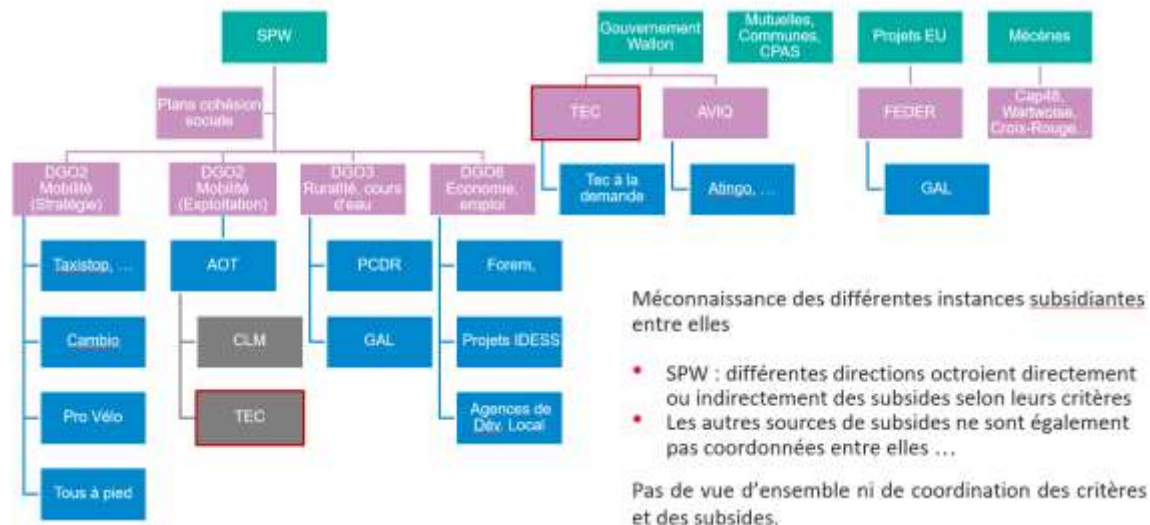
Difficulté à établir des partenariats efficaces et une complémentarité avec les autres IMRA.

- **Public souvent trop restreint**

Public bénéficiant des initiatives peut être limité par les restrictions de financement (âge, conditions sociales économiques, limites géographiques, etc.)

- **Peu de complémentarité avec le transport régulier**

La diversité des financements



IDESS : Initiatives de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale  
 APE : Aide à la Promotion de l'Emploi

Cette diversité des sources de financements amène une arborescence assez complexe.

Pour aller chercher ces financements, les asbl font face à des démarches administratives énergivores et très complexes. Ce qui a pour conséquences que les personnes au sein de ces asbl passent plus de temps à faire de l'administratif, aller chercher des financements, que de faire de l'opérationnel ou vraiment développer des services.

**Exemples :**

GAL (2017) - principalement taxis sociaux

- IDESS

Subside de fonctionnement	1 500€
Mesure SINE (personnel)	9 000€
Points APE (personnel)	19 693€
Autres interventions SINE	10 000€

- AVIQ 3 000€
- Contribution communale 1€ /an par habitant 18 000€

+ Recettes des transports

### ASBL (2017)

Sources de financement :

- Fondation Warthoise
- Subsidés APE
- Cabinets Ministériels
- Recettes formation permis pratique et théoriques
- Communes adhérentes à la Charte
- Subside projet vélo
- Plan Cohésion Sociale art. 18
- *Activa (plan impulsion)*

## Les centrales de mobilité et accompagnement

Face à toutes ces initiatives, il était impératif de réaliser un cadastre de l'existant et une analyse des initiatives pertinentes et viables. C'est-à-dire éviter les redondances, mutualiser ce qui est possible pour que cela fonctionne au mieux. Avec des objectifs pragmatiques :

- Optimiser l'utilisation des subsides : « faire plus et mieux avec autant » ;

- Pérenniser les IMRA efficaces ;
- A terme couvrir les besoins sur tout le territoire en complément des services et transports classiques.

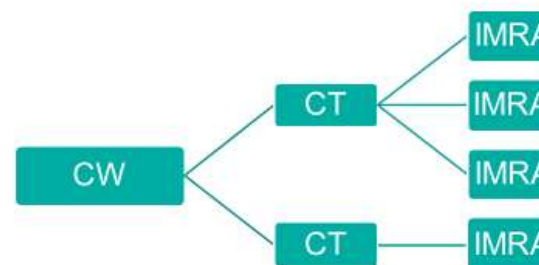
### Une coordination

Pour répondre à ces enjeux, la proposition a été de mettre en place une coordination.



#### Etude 2017 : Coordination sur 2 niveaux

- Coordination territoriale « CT » (supra-communale) des IMRA locales : proximité des IMRA, connaissance du terrain et des acteurs
- Coordination Wallonne « CW » (niveau régional) : relais avec cabinet, SPW, SRWT et entre les coordinations territoriales

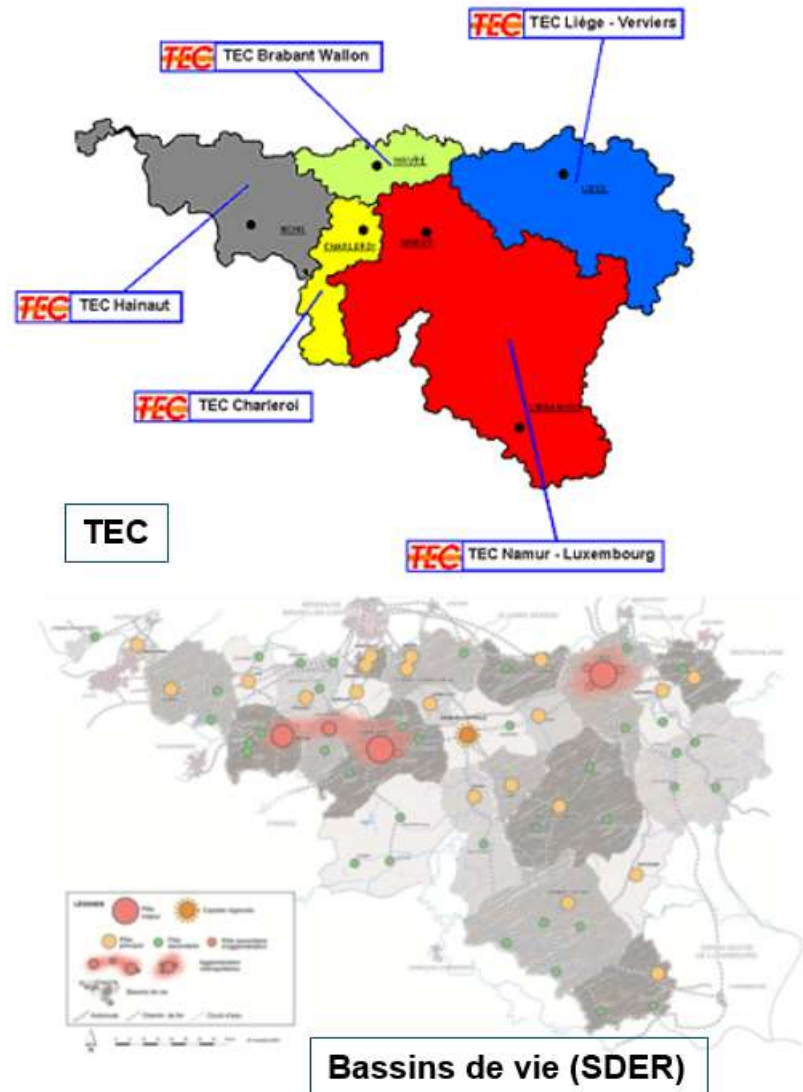
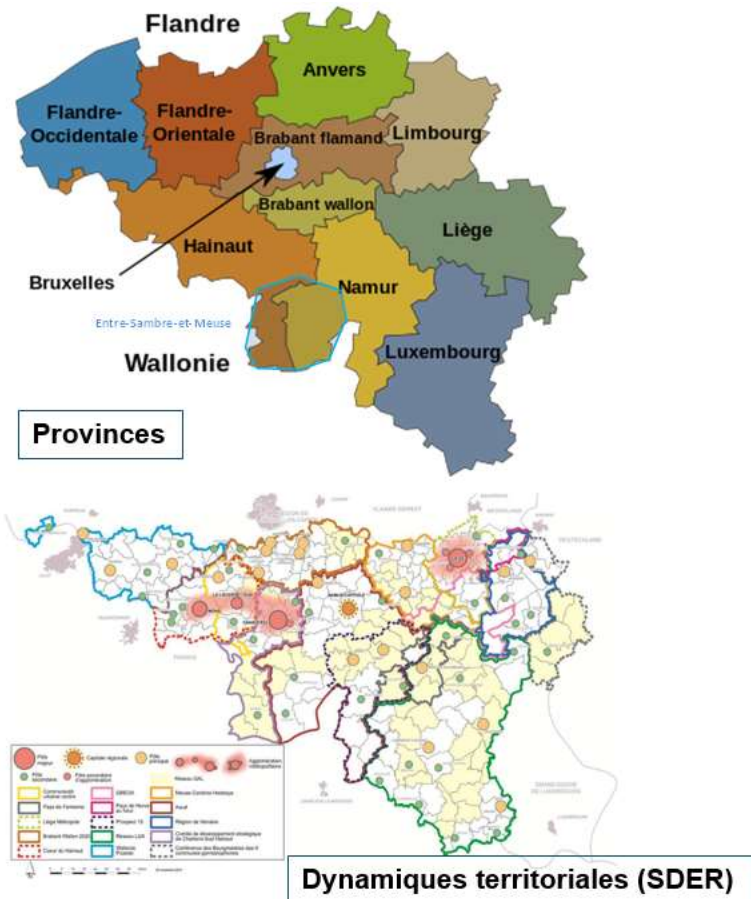


À l'heure actuelle, les centrales de locale de mobilité sont souvent gérées par des opérateurs eux-mêmes. Cela provient de la réalité du terrain, mais parfois cela s'avère problématique. En effet, ils réalisent en priorité leur service d'opérateur et leurs objectifs avant de coordonner ce qu'il se passe sur leur territoire.

Il faudrait donc modifier cette manière de fonctionner en amenant une entité neutre (reprise au niveau de l'AOT) qui coordonnerait tout cela.

Territoire >> réalité de la mobilité

Une autre problématique provient de la spécificité des territoires.



La mobilité ne s'arrête pas à des frontières administratives. Les personnes se déplacent sans réfléchir à la commune, la province, la desserte tec en fonction du territoire, etc.

Maintenant, la Wallonie a décidé de scinder le territoire en bassins de vie sur lesquelles émergent des coordinations locales :

- Mobilesem – Charleroi Métropole;
- CAPN – Mobilité – arrondissements de Namur et Dinant ;
- Forum de la Mobilité – Province de Luxembourg ;
- CAPBW – Mobilité en Brabant Wallon
- Fahrmit – CRM-W – Communauté germanophone ;
- Multimobil – zone Wallonie Picarde.



### Exemples :

Mobilesem est la première centrale de mobilité qui s'est développée en Région wallonne. Elle est souvent prise en exemple et a été l'inspiration pour la mise en place des autres. Aujourd'hui, de nombreux services se développent.

The collage features the Mobilesem logo at the top left. Below it are several examples of services:

- Transport à la demande:** Access to all the mobility of your region and benefit from a ride in the organization of a transport to the demand non-urgent.
- Co-planification du taxi social communal:** Report to the mayor of the commune to keep their social taxi on their territory tout en écopartant la charge de la gestion par la municipalité.
- Formations Conduite:** Des formations permet de combler théorique, des remises à niveau du code de la route, de l'écopilotage ou de l'accidentologie.
- Formation à la pratique du vélo:** A group of people in high-visibility vests practicing cycling on a path.
- Conseil vélo:** A person in a wheelchair being assisted by a volunteer on a bicycle.
- Contrôle et réglages de vélos:** A person in a high-visibility vest adjusting a bicycle.
- Atelier réparation vélo:** A person working on a bicycle in a workshop.
- Accompagnement dans le développement d'une politique vélo au sein de l'entreprise, l'association, l'école, ...** A person standing next to a bicycle in an office setting.
- Mise en place d'un système d'autopartage entre voisins:** A small white car parked on a street.



## Un peu de prospective pour finir

La mobilité de demain sera-t-elle inclusive ? Passera-t-elle par les navettes autonomes ?

Ce n'est pas une fiction. Cela existe aux Etats-Unis, en Chine et les premiers tests au Luxembourg vont avoir lieu dans quelques mois.



Les projets qui se développent sont principalement des navettes de maximum 16 personnes. Soit des dispositifs assez légers qui peuvent avoir un vrai rôle à jouer à termes dans le cadre de dessertes locales plus isolées.

Si on peut voir des opportunités dans son développement, une crainte persiste néanmoins. En effet, actuellement, tous les opérateurs qui sont à la manette de ce type de projets sont les géants de la tech (Google, grandes entreprises chinoises, etc.). Ils risquent d'arriver ici, comme ils l'ont fait avec Uber ou encore les vélos partagés, avec leur modèle social, leur business plan.

Cela veut dire que si l'autorité publique ne prend pas cela en main, ce ne sera plus un service social, mais au contraire on verra une aggravation des fractures sociales puisque le service ne sera accessible qu'à un certain type de population (probablement les plus aisés).



# La mobilité des publics ISP

**Céline Lambeau, Consortium Mobilité pour tous**

Face à la masse de complexité et de difficultés qui ont été mises en avant jusqu'ici durant ce colloque, la plupart des opérateurs qui sont en contact avec le public se demandent ce qu'il faut faire. C'est de cela dont on parlera durant cette intervention.

## Le Consortium Mobilité pour tous

Il s'agit d'une association de fait, une plateforme d'échanges et de concertation entre différents acteurs de l'insertion socioprofessionnelle et des acteurs de la mobilité et au-delà. On retrouve parmi les membres, l'Interfédération des CISP, les 5 Fédérations CISP, des Mutuelles, les syndicats, la Promotion sociale, des régies de quartier, plusieurs IBEFE, etc.



La Fédération Caips a lancé cette plateforme en 2017. La volonté était de se parler entre familles d'opérateurs qui constataient tous les mêmes problèmes auprès du public accompagné. Ces différents acteurs se sont ainsi rencontrés régulièrement afin d'identifier les problèmes et réfléchir

aux solutions à tous les étages. De là, des initiatives ciblées se sont multipliées et développées.

Aujourd'hui, ce Consortium se rencontre, en fonction de l'actualité, une fois par trimestre voire plus si nécessaire. Il veut être force de propositions auprès des autorités publiques (d'où la rédaction et la diffusion d'un Mémoire reprenant des mesures inclusives pour le public ISP, soit des personnes qui sont précarisées, peu qualifiées ou les deux, ou en réorientation, en difficulté etc.).

## La Mobilité inclusive

### Un horizon

Pour le Consortium Mobilité pour tous, la « mobilité inclusive » est un horizon, un idéal vers lequel on travaille. Une mobilité inclusive serait donc un résultat, l'atteinte de l'objectif : une société dont chaque citoyen est en capacité de se déplacer.

Pour atteindre cet horizon, il faut mettre en place une stratégie. Pour le Consortium, la mobilité inclusive recouvre donc aussi cette notion de stratégie à laquelle le Consortium cherche à contribuer pour mettre en place une politique de mobilité en Wallonie qui vise l'inclusivité en matière de mobilité. Il paraît dès lors plus correct de parler d'inclusivité des services de mobilité que de mobilité inclusive.

### Des acteurs à écouter

Derrière la notion de mobilité inclusive se cache toute une galaxie d'acteurs (usagers, services publics, secteur associatif, entreprises).

Le premier acteur à mettre en avant est l'utilisateur. Pour aller vers plus d'inclusivité, il est essentiel d'écouter ce que l'utilisateur a à dire. La façon dont les usagers exposent ce qu'il se passe peut mettre en lumière aussi la réalité, l'effectivité, l'efficacité ou l'inclusivité de tous ces systèmes dont on vient d'entendre parler.

Parmi ces services, les bus à la demande ont été mis en avant précédemment aujourd'hui. Quand on écoute les usagers des zones où le TEC l'a déployé, ce service n'est pas du tout une solution. Il complexifie même la mobilité : il n'est pas assez présent, il augmente fortement la charge mentale, il augmente le coût financier, etc. Ce n'est donc pas une solution pour le public ISP.

### Des espaces de travail

Plusieurs espaces de travail existent pour parler de la mobilité et de l'inclusivité :



Ces espaces permettent d'aborder la mobilité sous différents angles, par exemples celui du pédagogique (Mob'in Europe) ou encore Escap qui permet d'aborder l'angle de l'économie sociale qui peut apporter des

modèles pour le développer de services locaux, de proximité qui répondent à tous les enjeux.

## Les recommandations du Consortium

Dans le cadre du [Mémorandum](#), le Consortium Mobilité pour tous a émis un certain nombre de recommandations.

La première, quand on parle de l'enjeu d'inclusivité, est la mise en place d'une politique wallonne. En effet, près d'une personne sur cinq est en difficulté significative par rapport à la mobilité.

Concrètement, il est possible d'agir sur trois piliers : l'accompagnement et le soutien à la mobilité, les formations à la conduite et enfin les transports en commun.

Accompagnement et soutien à la mobilité	Formations à la conduite	Transports en commun
Conseillers en Mobilité-Insertion Ateliers Mobilité en ISP Parcs de véhicules et d'équipements de mobilité (pour test, partage, location...)	Maintien des moyens Passeport Drive mais réforme des modalités Simplification examen théorique Permis B Egalité d'accès aux séances spéciales Auto-écoles sociales	Redéploiement Information inclusive Diversification des moyens de transports Politique tarifaire

## L'accompagnement et le soutien à la mobilité

### Les conseillers en mobilité insertion

Il s'agit d'un travailleur social qui a une spécificité, une connaissance des enjeux de la mobilité et des solutions pour se déplacer (à court, moyen et long termes). Ayant cette spécificité, ce travailleur social peut accompagner de manière individualisée les personnes qui ont besoin d'une aide spécifique pour leur déplacement (aujourd'hui, demain et après-demain).

C'est un profil qui fonctionne très bien en France et dont est inspirée la proposition du Consortium. L'idée est de mettre en place une formation de quelques jours qui peut être dispensée à des personnes qui sont déjà en fonction, afin de compléter leur boîte à outils en ajoutant les compétences d'accompagnement individualisé à la mobilité.

Une dizaine de personnes ont déjà été formées, en collaboration avec l'Interfédération des CISP.

### Ateliers mobilité en ISP

Ces ateliers existent déjà. Les agréments CISP permettent aujourd'hui de le faire.

### Equipements de mobilité

L'accès au véhicule est un des freins. Là encore, disposer de parc de véhicules pour tester des solutions - comme par exemple des parcs de

véhicules à louer, pour ne pas devoir en acquérir une - est aussi une option à mettre en réflexion.

### Les formations à la conduite

En termes de formations à la conduite, il est clair qu'il y a un problème significatif pour le public précarisé et/ou peu qualifié.

#### Dispositif Passeport Drive

Il s'agit du mécanisme wallon de financement de formation à la conduite individuelle. C'est donc une forme de bourse qui permet de payer une formation complète en auto-école. Si c'est une belle initiative à la base, malheureusement la façon dont elle a été mise en place a été très difficile à manier. Les opérateurs en ont surtout tiré la conclusion que ce n'était pas comme ça qu'il fallait faire.

Cependant, il s'agit tout de même de 25 millions d'euros pour 5 ans. Le Consortium plaide pour une pérennisation de ces moyens, mais en réfléchissant à une autre manière d'opérationnaliser le projet. Par exemple, en finançant des auto-écoles sociales.

L'auto-école sociale, c'est répondre au besoin de formation à la conduite par une pensée service public. C'est-à-dire mettre en place des structures dans lesquelles les professionnels connaissent les spécificités du public et savent l'accompagner adéquatement tant en formation théorique qu'en formation pratique.

Ainsi, plutôt que de donner au cas par cas des bourses à des individus, il s'agirait plutôt de financer des structures qui peuvent les accueillir dans une visée d'insertion socioprofessionnelle. C'est un axe sur lequel le Consortium, et particulièrement Caips, travaille. En effet, la Fédération

recense la première auto-école sociale en son sein. Ce qui permet d'avoir un modèle et d'y réfléchir.

### Simplifier l'examen théorique du permis de conduire

Ce point a été abordé en ouverture de cette journée. En effet, la difficulté langagière est le frein principal à l'obtention du permis de conduire pour le public ISP. Des éléments se mettent en place et le Consortium espère qu'à travers Lire et Écrire, il sera possible de participer à la concertation et au travail de simplification des questions.

De plus, suite à la réforme qui est en passe d'être opérationnalisée, il sera possible de passer l'examen du permis théorique en session spéciale. Deux types de séances :

- Les séances spéciales, pour les publics avec un handicap léger.
- Les séances adaptées, pour le public alpha et fle.

Il persiste quelques difficultés dans le texte des arrêtés. Le Consortium travaille donc à l'interpellation pour tenter d'ajuster les éléments.

### Les transports en commun

#### Le redéploiement

Il est possible d'agir au niveau du redéploiement beaucoup plus inclusif des services de transport. Pour ce faire, il faut le repenser dans les principes du service public.

Aujourd'hui, on a toute cette diversité d'acteurs parce que quelque part le service public n'a peut-être plus été assez présent dans cette mobilité. Ce qui a amené les acteurs du territoire (marchand et non-marchand) à

déployer tout un ensemble de dispositifs. Mais cela crée de la complexité, des difficultés de pérennité, etc. Pour le Consortium Mobilité pour tous, il paraît essentiel que le service public reprenne la main, en analysant ce qui fonctionne.

## L'accès à l'information

Cela fait des années maintenant que le Consortium travaille sur la question de la mobilité pour le public ISP. Il apparaît clairement que le premier déficit est l'accès à l'information.

Pas parce que l'information est inexistante, mais parce qu'elle est libellée dans des formats et véhiculée par des canaux qui ne sont pas adaptés au public.

En effet, il est habituel d'utiliser des expressions toutes faites, des métaphores, des expressions fons qui ne parlent pas à tout le monde. Il doit donc y avoir, partout où il y a un service de transport, la possibilité de trouver l'information libellée dans un français facile à lire et à comprendre. Pas seulement à la lecture. Il faut aussi pouvoir la trouver en audio, via des personnes qui l'expliquent.

S'il y a un enjeu durant les cinq prochaines années sur lequel il faut vraiment travailler, c'est celui-ci.

## La diversification des moyens de transport

Il y a plein de choses qui se font, d'initiatives qui se prennent. Analyser cela sur dix ou quinze ans permet d'identifier ce qui fonctionne.

Aussi longtemps que la Wallonie sera structurée par la voiture, les solutions locales se développeront. Ou alors, il faut réfléchir de manière beaucoup

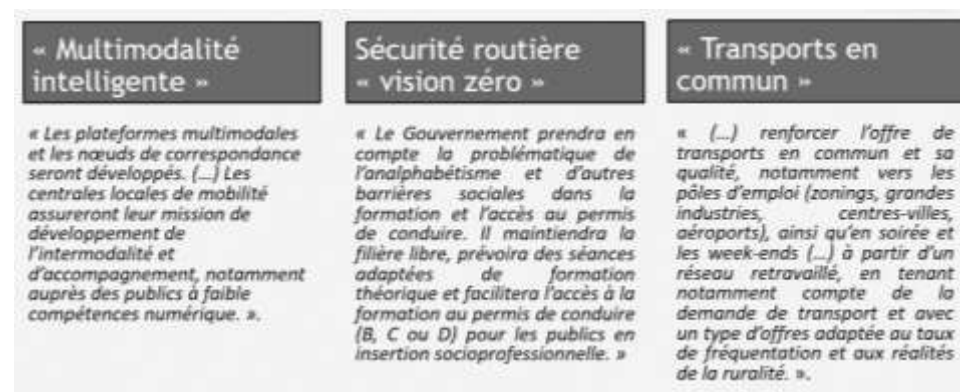
plus méta en imaginant un redéploiement des services de transport en commun, comme c'était le cas avant la guerre. En effet, avec un transport en commun qui va beaucoup plus loin dans les territoires, on n'aura plus besoin d'autant de micros solutions.

## La politique tarifaire

Le principal problème par rapport au train, pour le public ISP, c'est le coût qui chaque année augmente de presque 10 %.

## La Déclaration de Politique Régionale (DPR)

Avec cette nouvelle législature qui s'ouvre, que prévoit la DPR concernant la question de la mobilité ?



**« Prise en compte de la problématique de l'analphabétisme et d'autres barrières sociales dans la formation et l'accès au permis de conduire » :**

Le Mémorandum a été entendu.

#### « Le maintien de la filière libre »

Ce n'est pas toujours une solution pour le public ISP puisqu'il faut avoir quelqu'un autour de soi qui peut être un guide. La filière libre n'est pas chère, mais si on ne dispose pas des ressources, ce qui est souvent le cas du public ISP, ce n'est pas une solution.

#### « Faciliter l'accès à la formation du permis de conduire pour les publics en ISP » :

Le Consortium Mobilité pour tous s'accrochera à cela pour proposer le projet de déploiement des auto-écoles sociales, du renforcement de la préparation du permis théorique en ISP. En effet, plus de 100 opérateurs proposent déjà des dispositifs de qualité, avec des formations allant de 30h jusqu'à 90h. Et ce avec un taux de réussite à l'examen théorique de 75-80 %.

#### « Renforcer l'offre en transport en commun » :

Il s'agira ici d'être vigilant à ce qu'il se passe et d'envoyer des informations sur les besoins du public.

## Quelques chiffres

Caips a réalisé une étude il y a 6 mois sur le public CISP. 500 personnes issues de 35 CISP différents ont été interrogées. Une attention a été portée afin d'équilibrer la représentation des régions, des types de filières ainsi que les aspects ruraux et urbains.

Cette enquête a été réalisée en s'inspirant de l'enquête Mobwal, les questions ont juste été traduites en français facile. Cela permet de

comparer les chiffres du public CISP par rapport aux chiffres de la population globale.

Quelques éléments qui ressortent de cette enquête :

Comment se déplacent les stagiaires CISP ?	Quelles sont leurs ressources pour se déplacer ?
<b>80 %</b> se déplacent à <b>pied</b> plusieurs fois par semaine ;	<b>3 sur 10</b> ont un vélo en bon état ;
<b>Plus de 50 %</b> se déplacent <b>en bus</b> plusieurs fois par semaine ;	<b>4 sur 10</b> détiennent un permis de conduire valide ;
<b>30 %</b> se déplacent <b>en voiture</b> , comme conducteur ou passager ;	<b>4 sur 10</b> ont accès une voiture en bon état et assurée.
<b>Moins de 15 %</b> circulent régulièrement à <b>vélo</b> .	

Par rapport à ces premières données, plusieurs constats à mettre en lumière :

- Après le déplacement piéton, le bus est le moyen de transport le plus utilisé par le public CISP. Cela veut dire que quand l'offre de bus diminue ou se réoriente vers des lignes intercity pour les travailleurs au détriment des lignes locales, c'est directement le public CISP qui est touché. Quand on enlève des bus, on met en difficulté de mobilité les publics les plus en difficulté et malheureusement, le transport à la demande ne répond pas à leur besoin de mobilité.

- Si on creuse plus en détail la question du permis de conduire valide, car le public CISP est assez hétérogène, on se rend compte que ce sont les chômeurs complets indemnisés qui possèdent le plus le permis de conduire (parce qu'ils ont été insérés et/ou ont déjà travaillé). A contrario, ce sont les femmes émargeant au CPAS qui le possèdent le moins.
- Seulement 4 personnes sur 10 ont accès à une voiture en bon état et assurée. Cela veut dire que si demain, ils sont confrontés au fait de devoir aller travailler pour ne pas perdre leurs allocations de chômage, si le lieu de travail ou le site de formation n'est pas accessible en transport en commun, ils seront en grande difficulté.
- On se rend aussi compte que l'utilisation du vélo est au même niveau que la population globale belge. Par contre, pour la voiture, il faudrait doubler le nombre de personnes issues de l'ISP pour atteindre la moyenne globale.

<b>70 %</b> déclarent qu'il leur est difficile de se déplacer à vélo.	<p><b>En voiture</b> : pas de permis, pas de voiture, peur de conduire ;</p> <p><b>A vélo</b> : pas de vélo, pas ou peu d'équipement (cadenas, cape de pluie, autre), déficit d'infrastructures et d'équipements collectifs, sentiment de danger.</p>
---	---

## Que peut-on mettre en place dès maintenant ?

Ce qui est indiqué dans le tableau ci-dessous est inspiré de pratiques déjà existantes, mais qui peuvent être renforcées.

Que disent-ils/elles de leur mobilité ?	Quelles sont les difficultés rapportées ?
<b>34 %</b> déclarent qu'il leur est difficile de se déplacer à pied ;	<b>À pied</b> : distance excessive, santé défaillante, infrastructures pas adaptées, météo, lieu d'habitation trop éloigné ;
<b>35 %</b> déclarent qu'il leur est difficile de se déplacer en train ;	<b>En train</b> : offre insuffisante, coût excessif, faible maîtrise des procédures ;
<b>63 %</b> déclarent qu'il leur est difficile de se déplacer en voiture ;	

Multimodalité et mobilités actives	Apprentissage de la conduite	Solutions de mobilité
<p>Sensibilisation et formation des travailleurs et des bénéficiaires</p> <p>Ateliers Mobilité collectifs et coaching mobilité individuel: diagnostic, plan d'action, activités et sorties didactiques, ...</p>	<p>Modules de préparation permis B théorique</p> <p>Cours pratiques sous filière libre avec instructeur breveté</p> <p>Accompagnement social pour la formation pratique en auto-école</p>	<p>Connaissance des services</p> <p>Partenariats</p> <p>Ateliers collectifs et coaching individuel autour des transports collectifs et partagés</p> <p>Accompagnement individuel sur les dispositifs d'aide financière</p>

- **Sensibilisation et formation** : la première chose à faire est de former les travailleurs. Il est indispensable que ceux-ci apprennent, découvrent les différents systèmes de mobilité car on ne peut pas parler, conseiller, former quelqu'un sur quelque chose qu'on ne



connaît pas. D'où le développement de la formation en conseiller mobilité insertion.

Ce n'est qu'à partir de là qu'il est possible de former les bénéficiaires. Et ce, en prenant au sérieux la multitude de freins existants et les représentations sur lesquelles il est possible de travailler.

- **Cours pratiques sous filière libre avec instructeur breveté** : les auto-écoles sociales, c'est pour l'avenir. En attendant, un CISP ou une asbl, aujourd'hui, peut engager un instructeur breveté qui peut dispenser des formations à la conduite aux stagiaires qui sont en filière libre. Et ce, sans que la personne soit le guide officiel pour le permis.
- **Accompagnement social individualisé des stagiaires qui sont en formation en auto-école** : apprendre à conduire est un travail long et confrontant. Certaines personnes ont un traumatisme au niveau de la voiture ou de l'apprentissage (exemple, difficulté à entendre certaines consignes ou à les comprendre si elles ne sont pas données d'une certaine manière). Il faut un personnel formé pour ce type d'accompagnement particulier. Aujourd'hui, les auto-écoles ne disposent pas de ce type de personnel. En tant qu'opérateur d'insertion, il est donc possible de veiller à assurer un accompagnement social tout au long de cette formation afin de récupérer le coup quand il y a un accident de parcours.
- Posséder la **connaissance des services de mobilité** existants sur le territoire est la première chose à développer. Dans ce cadre, le Consortium mobilité pour tous a travaillé sur un cadastre des formations ISP à la conduite ainsi que des taxis sociaux. Quand on connaît bien son écosystème local et supra-local, on est en meilleure capacité d'aider les personnes en demande.

- Dispositifs d'aide financière : certains opérateurs de transport ont des politiques tarifaires, mais qui malheureusement sont difficiles à comprendre. Il existe également des aides pour financer l'obtention du permis de conduire. Mais toutes ces informations ne sont pas facilement accessibles et il faut un accompagnement là-dessus.

## Des ressources accessibles

- <http://mobineurope.eu> : Ce site vise précisément à mettre au même endroit toutes les ressources pédagogiques utiles et des conseils. Il s'agit donc d'une bibliothèque de ressources gratuites en ligne.
- <http://mobilite.wallonie.be>
- [Cartographie des formations permis B / Mobilité](#) coordonné par le Consortium Mobilité pour tous.
- [Cartographie des lieux de réparation vélos en Wallonie](#)