

L'ESSOR

Quatrième trimestre 2014 n°70

de L'INTERFÉD 

La revue trimestrielle du secteur de l'insertion socioprofessionnelle

Editeur responsable : Eric Mikołajczak, rue Marie-Henriette, 19-21 à 5000 Namur



ISP, embrayons pour la mobilité bus, piéton, auto, vélo, train



ISP, embrayons pour la mobilité

Editorial	3
Introduction : Mobilité et insertion socioprofessionnelle	4
La mobilité, un facteur d'inégalité sociale	6
Les formations pour le permis de conduire dans notre secteur sont en danger !	9
Solutions de mobilité en Brabant wallon	12
Fiches d'activité mobilité	14
Boîte à outils pour l'obtention du permis de conduire théorique dans le cadre des ateliers de remise à niveau	
Module de formation à l'apprentissage du permis de conduire théorique	
Jeu Optimove	
Mobilesem	
Plan Mob'ISP	
Mobilicentre	
Scooter vers l'emploi	
Module mobilité	
Mobil'Insert asbl	
I Move 1 « Vélos électriques partagés »	
SCRLFS La Locomobile	
Initiation vélo	
Remise en selle à vélo & rouler à vélo en ville	
Programme de formation à la mobilité à l'attention de formateurs	
Quelques actions des CSEF pour soutenir la mobilité	30
Quelques actions des opérateurs CISP pour soutenir la mobilité	31
Les principaux acteurs de la mobilité	33



Le numéro 71 sortira en mars 2015

Son thème : Insertion socioprofessionnelle et santé mentale

Contact : Véronique KINET 081/74.32.00

E-mail : secretariat@interfedeb.be

EDITORIAL

La mobilité est une question complexe, un enjeu pour l'insertion sociale et professionnelle des stagiaires.

Dans les années 70, les questions de mobilité n'étaient pas si prégnantes qu'aujourd'hui et n'étaient pas un enjeu majeur. On s'inquiétait de la crise du pétrole cher et des premières crises économiques avec l'apparition d'un chômage de masse et de longue durée.

Dans les villages, les quartiers, il était possible de s'insérer professionnellement avec peu de déplacements, les zonings à l'extérieur des centres urbains étaient peu développés. Chaque village ou quartier avait ses activités culturelles (cinéma, café du village, salle des fêtes, troupe de théâtre...). Cela permettait à chaque citoyen d'être inséré socialement (pas d'idéalisme, un contrôle social important s'exerçait à cause de cette proximité).

Des raisons principalement économiques ont amené la disparition de ces lieux. La marchandisation et la rentabilité sont devenues les règles. L'apparition de mégacomplexes de cinéma, de mégadancings, de méga... mais aussi le développement des zonings dans des zones difficilement accessibles ont obligé les personnes à se déplacer, à devenir mobiles. Malheur à celui qui n'a pas cette mobilité physique. C'est l'exclusion pas seulement professionnelle et économique, mais aussi sociale et culturelle.

La mobilité, au sens de capacité de se déplacer physiquement, est devenue ce qui va sauver l'économie.

Pour l'Europe, la solution, ce qu'il faut mettre en avant, c'est la mobilité intra-communautaire. C'est favoriser la libre circulation des travailleurs (on ne dit rien sur les conditions de travail ni sur le dumping social que cela peut entraîner).

En Belgique, la notion d'emploi convenable¹ va être modifiée et pas dans le sens d'une amélioration. Par ailleurs, les budgets des gouvernements fédéraux et régionaux sont aux économies. Les budgets de la SNCB, du TEC vont être diminués. Pour équilibrer leur budget, les organismes publics vont diminuer l'offre et augmenter le prix des billets de transport. Cela va rendre encore plus difficile les déplacements pour un public précarisé et isoler encore plus une série de personnes.

Traiter de la mobilité, ce n'est pas seulement se questionner sur les actions à mettre en place pour permettre aux personnes de se déplacer, mais c'est aussi aborder l'impact sur la capacité de se créer un réseau de relations, sur la capacité de se projeter dans l'avenir, sur la capacité d'imaginer qu'en dehors de son quartier, il y a une vie, que ce n'est pas un monde hostile, c'est aborder les questions d'aménagement du territoire, de l'offre de transport public, du mode d'organisation de la société...

Au moment de lire ces lignes, l'année 2015 sera à nos portes avec son lot de difficultés et d'incertitudes. Au niveau des budgets 2015, les déclarations sont rassurantes pour notre secteur, mais nous n'avons (au moment de l'écriture de ces lignes) encore aucun document chiffré qui confirme les annonces.

Le 1^{er} janvier 2015 sera aussi la date d'application des mesures prises par le gouvernement Di Rupo concernant la suppression des allocations d'insertion pour une série de demandeurs d'emploi. Mesures auxquelles viendront s'ajouter les mesures prises par le gouvernement Michel.

Que ce soit au niveau fédéral ou dans les entités fédérées, le choix a été de travailler sur une diminution des dépenses et pas sur une augmentation des recettes avec une visée plus égalitaire. Les années 2015 et suivantes seront des années de rigueur et d'austérité. Le secteur sera amené à se mobiliser et pas seulement pour sa défense, mais comme indiqué dans la charte de l'Interfédé : « *Notre démarche historique s'inscrit dans une démarche de lutte contre les injustices sociales à partir d'inégalités sociales* ».

L'automne aura été chaud, le printemps risque de l'être, profitez de la trêve des confiseurs pour recharger vos batteries.

Bonnes fêtes à toutes et à tous ! ●●●●●

Joël GILLAUX,
Président de l'Interfédé

¹ Un emploi est réputé non convenable s'il donne habituellement lieu à une absence journalière de la résidence habituelle de plus de 12 heures ou si la durée journalière des déplacements dépasse habituellement 4 heures. L'ancienne réglementation ne tenait pas compte de ces principes si la distance entre le domicile et le travail était de plus de 25 km. Depuis le 1^{er} janvier 2012, le nombre de km est porté à 60 km. Nouveaux critères d'emploi convenables signifiés dans l'Arrêté ministériel du 28 décembre 2011 paru dans le Moniteur belge du 30 décembre 2011.



Introduction

Mobilité et insertion socioprofessionnelle

« La question de la mobilité est liée à celles des inégalités sociales ». Comme le dénonçait Eric Le Breton², « dans notre société dispersée, les positions sociales des personnes dépendent pour partie de leurs capacités à se déplacer³ ». Les questions de mobilité sont un enjeu clé dans notre société et elles représentent un enjeu particulier pour les publics de nos centres d'insertion socioprofessionnelle. Il était donc évident de consacrer un numéro de l'Essor à ces questions.

Force est de constater que les personnes en recherche d'emploi, celles et ceux qui suivent une formation disposent de peu de ressources et rencontrent des problèmes de mobilité.

Leurs déplacements sont limités au quartier, à la recherche d'emploi, aux démarches administratives. Le temps consacré à la mobilité concerne l'essentiel au détriment de la valorisation des liens sociaux, des activités de loisir, au péril de la santé.

Les études consacrées à ce sujet relèvent que les personnes en recherche d'emploi se déplacent à pied, utilisent les transports en commun s'ils sont existants. Trop souvent, elles ne disposent pas de levier pour obtenir un permis de conduire et acquérir un véhicule. Certaines n'ont aucun moyen de se déplacer. « 48 % des demandeurs d'emploi ne possèdent pas de permis de conduire », signale l'enquête mobilité pour l'emploi du CSEF de Tournai⁴.

Même s'il existe des solutions de déplacement alternatif (dans les centres urbains), ces derniers ne sont pas toujours généralisés (en milieu rural). Les moyens les plus communs de se déplacer (train, métro, bus, voiture) ne sont malheureusement pas encore accessibles à toutes et tous. De plus, être mobile aujourd'hui requiert des compétences (sociales, temporelles, cognitives).

« Les non-diplômés ou les diplômés du primaire sont des individus qui éprouvent réellement de grandes difficultés à se déplacer ; seule la moitié d'entre eux le fait sans aucune difficulté et 35 % d'entre eux éprouvent une impossibilité avec au moins un mode de déplacement », observe l'enquête Beldam⁵.

La mobilité, un facteur clé d'accès à la formation

Il est donc primordial de lutter contre ces inégalités pour rompre avec des situations d'exclusion.

Comment inverser la tendance ? Comment soutenir les personnes en formation qui souhaitent développer une mobilité alternative ? Être mobile est en effet un atout pour trouver un travail, pour suivre une formation, découvrir d'autres horizons. Il est indispensable de « permettre aux personnes qui les utilisent – et notamment les plus précaires – de récupérer du pouvoir de déplacement, et donc de liberté et d'autonomie, et de réduire le nombre de kilomètres parcourus⁶ ».

La mobilité est un facteur clé d'accès à la formation, à l'emploi ; c'est un facteur déterminant d'inclusion sociale. Aujourd'hui, de nombreux freins existent : géographiques, économiques, sociaux, liés également à la pérennisation des dispositifs.

Partager des outils

Ces différentes questions sont développées dans ce numéro de l'Essor. Ce dernier rencontre l'objectif de poser le cadre, d'identifier les acteurs de la mobilité, de se questionner sur le lien entre la mobilité et les inégalités, mais aussi et surtout de découvrir les initiatives développées pour soutenir les personnes en recherche d'emploi et de formation.

Pour diffuser ces projets, nous avons recueilli auprès des plateformes sous-régionales CISP les actions déployées dans nos centres. Ces dernières peuvent être centrées sur le permis de conduire, la formation de formateurs, la sensibilisation, la construction d'outils.

Nous en publions une sélection dans ce numéro de l'Essor, mais toutes les actions dont nous avons eu connaissance se trouvent sur le site Internet de l'Interfédé⁷. Nous avons conçu ce numéro comme une boîte à outils qui ne demande qu'à être alimentée; n'hésitez pas à nous en communiquer d'autres. Vous retrouverez dans ce numéro une présentation des principaux acteurs de la mobilité dans notre pays (en page 34) ainsi que de nombreuses références bibliographiques (en encadré de cet article) vous permettant d'aller plus loin dans vos projets et votre réflexion.

Le Comité de rédaction a souhaité également identifier et réserver une place aux projets développés par les CSEF. Il existe certainement bon nombre d'actions pertinentes sur lesquelles encore communiquer. À nouveau, nous avons choisi de ne publier qu'une seule action à titre exemplatif. La liste des actions des CSEF se retrouve donc en page 30.

Aujourd'hui, les initiatives mobilité qui prennent en compte les personnes sont souvent limitées dans le temps. Elles sont soumises aux changements législatifs et budgétaires. L'enjeu est de les développer dans une logique de service centrée sur les personnes. Il s'agit d'agir pour une mobilité inclusive accessible à toutes et tous en associant les acteurs publics et privés dans l'objectif de garantir aux personnes en formation une mobilité autonome, responsable et durable, gage d'émancipation. ●●●●●

Véronique DUPONT,

Rédactrice en chef de l'Essor et Chargée de missions socio pédagogiques à la fédération Aleap

Pour aller un pas plus loin...

- «Pas d'auto... Pas de boulot», Pistes pour s'en sortir, Cellules syndicales de Mobilité CSC et FGTB.
- «Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale», Eric Le Breton, Armand Colin, 2005.
- «Enquête – Mobilité pour l'emploi», Comité Subrégional de l'Emploi et la Formation Tournai-Ath-Lessines, Septembre 2008.
- «La mobilité, nouvelle question sociale?», Jean-Pierre Orfeuil, Sociologie (en ligne), Dossiers «Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques», mis en ligne le 27 décembre 2010.
- «Mobilité et inclusivité. La Mobilité accessible à tous. Mobilité, insertion et accès à l'emploi. Constats et perspectives», Auxilia Rapport 2013, Synthèse.
- «Mobilité et social: le crash test», Numéro spécial Mobilité 306-307, AlterEchos, Décembre 2010.
- «La mobilité rurale alternative en Wallonie. État des lieux de l'offre et propositions pour la développer et la soutenir», SAW-B 2011, http://www.saw-b.be/Publications/Rapport_IMRA_Final.pdf

2 Conférence du 7 janvier 2006 à l'Université de tous les Savoirs.

3 Les enjeux sociaux de la mobilité durable, Aude Garely, Mobilité et social : le crash-test, Alter Echos, dossier spécial mobilité, numéro 306-307, Décembre 2010.

4 «Enquête mobilité pour l'emploi», CSEF Tournai-Ath-Lessines, 2008.

5 «La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête Beldam»; Politique scientifique, Fédéral-belspo & SPF Mobilité et Transport; Eric Cornelis (FUNDP, GRT).

6 Les enjeux sociaux de la mobilité durable, Aude Garely, Mobilité et social : le crash-test, Alter Echos, dossier spécial mobilité, numéro 306-307, Décembre 2010.

7 La liste de ces actions mobilité, qui est loin d'être exhaustive, se retrouve en page 31.



La mobilité, un facteur d'inégalité sociale

La mobilité est un facteur d'inclusion ou d'exclusion. Les difficultés d'accès à la mobilité sont un frein à l'insertion. La complexité des déplacements, leur coût, leur durée, conditionnent l'accès aux loisirs, à la culture, à l'éducation, à la formation, au travail. Il est donc nécessaire de considérer la mobilité comme un facteur d'inégalité sociale pour lequel des pistes d'action doivent être envisagées afin d'assurer une plus grande cohésion sociale.

Être mobile, une nécessité

Les questions de mobilité représentent un enjeu clé du développement de nos sociétés. L'accès à des moyens de locomotion et de transports de masse rapides et sûrs, et la démocratisation de l'automobile à la fin des années '50 ont contribué à mettre « le monde en mouvement ».

À l'époque de l'ère industrielle, les grandes industries logent leur personnel, organisent la vie de la cité près des sites de production, proposent des circuits de ramassage. La distance moyenne au travail est courte. Le vélo, la mobylette, les transports publics sont fréquemment utilisés. L'achat d'un véhicule est généré par un souci de consommation et est un symbole d'appartenance à la classe moyenne. Le véhicule relève de la sphère de la consommation.

Au XXI^{ème} siècle, les choses ont bien changé. Aujourd'hui, la voiture reste un mode de déplacement privilégié pour de courtes ou moyennes distances.

« Les déplacements courts (de moins de 7,5 km) représentent 30 % de l'ensemble de tous les déplacements effectués au jour moyen. En dessous de 250 m, on se déplace presque exclusivement à pied (90 % des déplacements). Mais entre 250 et 500 m, déjà un déplacement sur dix est réalisé en voiture. Ce chiffre monte immédiatement à un déplacement sur trois pour les distances entre 500 m et 1 km et ne cesse de grimper, passant d'un déplacement sur deux pour les distances entre 1 et 2 km à trois déplacements sur quatre dès qu'on dépasse la barre des 3 km.

On ne peut qu'en conclure que, même pour des déplacements très courts qui peuvent assez aisément s'effectuer avec un mode actif, les Belges ont malgré tout tendance à ne pas délaissier la voiture⁸ ».

Être mobile, une compétence

« Dans notre société moderne, être "mobile" est devenu une nécessité pour chaque individu et ne pas l'être peut entraîner in fine sa marginalisation⁹ ».

Aujourd'hui, la mobilité dépasse le simple fait de se déplacer. L'aptitude à la mobilité est une affaire de compétences qui concerne la connaissance des lieux, la représentation de l'espace, le lien entre l'espace et les réseaux qui le desservent, les capacités d'usage des moyens de transport, l'aptitude à passer un « permis » et à se conformer aux normes. Être mobile implique que l'on dispose de capacités acquises : représentation spatiale, abstraction, gestion de l'information, lecture de plans, compréhension de consignes, maîtrise de la langue, respect du code culturel, résolution de problèmes, planification, utilisation de dispositifs techniques (GPS, billetteries, écrans tactiles), projection et adaptabilité. Ces compétences sont mises à mal par les situations de désaffiliation sociale et d'exclusion.

Mais la mobilité est aussi une compétence sociale individuelle : la mobilité est une façon de voir et de percevoir le monde, un mode de projection mentale. Il s'agit du fruit d'un contexte socio-éducatif et d'une histoire personnelle. Ce mode de perception s'incarne à travers des pratiques et des comportements.





Des freins à la mobilité

En Wallonie, selon le Forem, 40 % des demandeurs d'emploi ne possèdent pas le permis de conduire.

« Chez les "non-diplômés" et diplômés de l'enseignement primaire, l'usage de la voiture signifie encore près d'une fois sur deux que l'on est passager »¹³.

« Il faut bien reconnaître que le fait de ne pas avoir de permis de conduire ou de voiture est un frein à l'emploi. Les demandeurs et demandeuses d'emploi sont régulièrement confrontés à des difficultés d'accès à l'emploi à cause de problèmes de mobilité. Posséder une voiture coûte cher et ne garantit pas d'être à l'heure »¹⁴.

« 97 % des acteurs en lien direct avec la mise à l'emploi voient quotidiennement des demandeurs d'emploi renoncer à un travail faute de pouvoir s'y rendre. Ils sont 87 % à mentionner qu'il arrive très souvent qu'un employeur demande le permis de conduire alors que le poste à pourvoir et les missions attendues ne le justifient pas »¹⁵.

Les enfants dont les parents sont mobiles acquerront sans doute, dès leur plus jeune âge, des pratiques de l'espace plus riches et diversifiées. La mobilité se construit comme un capital, une capacité à, un potentiel. Le statut familial conditionne le rapport à l'espace, l'acquisition de la mobilité et détermine les pratiques de mobilité. Les comportements liés à la mobilité relèvent donc de l'héritage social et familial ce qui induit des inégalités liées à la classe sociale. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces discriminations pour agir et lutter contre l'exclusion.

Éric Le Breton¹⁰ considère que la mobilité est *« une activité sociale engageant toute la culture de l'individu et son groupe d'appartenance »*. C'est ainsi que les personnes en difficulté développeront des pratiques et représentations de l'espace se rapportant largement au « territoire du proche ». La mobilité lointaine est associée à une incursion dans des mondes étrangers. Le retour à la résidence évoque un retour au pays. Les territoires du deuil renvoient quant à eux à des ruptures.

Les difficultés de déplacements génèrent le déroulement de la vie quotidienne sur les territoires du proche (des territoires géographiquement restreints délimités par la marche à pied), l'isolement relationnel des personnes, la représentation et la qualification sociale des territoires, la limitation objective et subjective des programmes d'activités à ces territoires.

Emmanuel Piérru affirme que *« la mobilité n'est pas une dimension sectorielle et autonome de la vie sociale, mais au contraire, une dimension transversale. Il existe des interrelations entre mise en mobilité et fonctionnements familiaux, modèles éducatifs, manière de vivre, accès à l'adolescence, autonomie, modes d'organisation du travail, gestion des courses du quotidien »¹¹.*

« Faute d'outils de perception, le travail de mobilisation nécessite un environnement sécurisant, du temps, la prise en compte de variables de contexte »¹².

Ces constats révèlent que l'on attend hélas encore trop souvent qu'une personne soit autonome et mobile parce qu'elle possède un véhicule alors que d'autres solutions existent. Encore faut-il qu'elles soient connues.

En dehors de la non-possession d'un permis de conduire et d'un véhicule, d'autres obstacles à la mobilité sont identifiés par les chercheurs :

- les coûts financiers liés à la passation d'un permis de conduire, à l'achat d'un véhicule et aux charges afférentes. L'absence de moyens à consacrer à se déplacer est le premier facteur d'exclusion... ;
- le transport en commun est une alternative pour autant que les horaires et déplacements soient bien desservis (accessibilité des zonings, horaires, temps de déplacements et d'attente, coût) ;
- la localisation géographique des sphères de travail et de vie (milieu rural, développement des villes, localisation des lieux de vie, de travail, de formation) ;
- la formation nécessaire à l'acquisition des compétences utiles à la mobilité ;
- le réseau du demandeur d'emploi qui impacte la faculté de se déplacer ou de trouver un moyen de déplacement ;
- la santé et la condition physique. Bon nombre d'études démontrent l'effet dévastateur de la précarité induite par le non emploi sur la santé physique et mentale des personnes ;
- la situation familiale (les familles monoparentales, la situation du conjoint, la composition de la famille) ;
- la méconnaissance des outils et alternatives par les demandeurs d'emploi et les professionnels qui les rencontrent ;
- la qualité de l'offre d'emploi et de formation qui feront qu'une personne aura ou non envie de se mettre en mouvement.



Et des pistes d'action

Ces dernières concernent la formation, l'intégration des appuis à la mobilité à l'occasion d'un retour à la formation ou à l'emploi.

L'école et les opérateurs de formation doivent continuer à contribuer à ce que la mobilité s'apprenne et se décline en fonction des ressources (capital santé, situation financière, culture) dont disposent les personnes et en lien avec leurs projets.

Il s'agit d'intégrer ces compétences dans les contenus de formation (passer le permis en rhéto, suivre une formation en tant que demandeur d'emploi dans un organisme habilité), mais aussi d'informer sur les aides et outils existants, de décroiser les actions au profit du réseau partenarial local.

Pour certaines personnes, l'obtention du permis de conduire reste incontournable (zones peu desservies, réalités du métier, localisation de l'emploi et de l'habitat).

Ne serait-il pas également judicieux de solliciter le monde du travail pour qu'il prenne en compte les contraintes liées à la mobilité en proposant, comme c'est parfois le cas, des solutions collectives?¹⁶

Les dispositifs de passation de permis devraient être soutenus et pérennisés¹⁷. Un soutien régulier devrait être apporté à la location sociale de véhicules (mobylettes, vélos), au recours aux taxis sociaux, aux transports à la demande. Des aides budgétaires (système de prêt zéro, microcrédit, intégration de la donnée coût dans une prime de retour à l'emploi ou à la formation, gratuité des transports en commun) devraient être généralisées. Au-delà d'un simple droit au transport, c'est un droit à la mobilité qui devrait être accessible à tous les citoyens. ●●●●●

Véronique DUPONT,

Rédactrice en chef de l'Essor et Chargée de missions socio-pédagogiques à la fédération Aleap



- 8 « La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELdam », Politique Scientifique Fédéral-belspo & SPF Mobilité et transport ; Eric Cornelis (FUNDP, GRT).
- 9 « Les chiffres clés de la Wallonie » ; n° 12, février 2012, IWEPS.
- 10 Le Breton Éric, « L'orientation familiale des mobilités », <http://www.netcom-journal.com/volumes/articlesV193/Netcom179-192.pdf>
- 11 Chargé de recherches au CERAPS-Lille II, in « Enquête Mobilité pour l'emploi », CSEF Tournai-Ath-Lessines Septembre 2008.
- 12 Le Breton Éric, « Bouger pour s'en sortir », A Collin, 2005, in « Enquête Mobilité pour l'emploi », CSEF Tournai-Ath-Lessines, septembre 2008.
- 13 « La mobilité en 2010, résultats de l'enquête BELdam », Politique scientifique Fédéral-belspo - SPF Mobilité et Transport, Eric Cornelis (FUNDP, GRT).
- 14 « Pas d'auto, pas de boulot, pistes pour s'en sortir », 2013, Cellules syndicales de la mobilité de la CSC et de la FGTB.
- 15 In « Enquête Mobilité pour l'emploi », CSEF Tournai-Ath-Lessines, septembre 2008.
- 16 Navette Créalys Gembloux (moyen de transport collectif entre le lieu de résidence et de travail).
- 17 Voir à ce sujet, l'article « Les formations pour le permis de conduire dans notre secteur en danger ! » de Benjamin Distèche en page 9 de ce numéro de l'Essor.

Les formations pour le permis de conduire dans notre secteur sont en danger !

Un arrêté royal adopté fin décembre de l'année 2013 a modifié les modalités de formation en vue de passer l'examen de permis de conduire. Ces modifications, dont l'ampleur a, semble-t-il, été largement sous-estimée par ses auteurs, entravent depuis leur entrée en vigueur, le 3 février 2014, l'action des associations proposant ce type de formations à destination des personnes précarisées. Ces dernières, dont des centres EFT/OISP, voient donc leurs activités ou une partie de celles-ci clairement menacées.

Les compétences liées aux formations à la conduite des auto-écoles et des centres d'examen sont désormais transférées à la Région à partir du 1^{er} janvier 2015. Le permis de conduire reste, lui, une matière fédérale. La réglementation existante et les problèmes qui en découlent demeurent donc d'application jusqu'à ce que la Région décide de modifications ou de nouvelles règles. Au risque de remettre en question des activités essentielles pour le public accueilli dans les centres de formation CISP, l'adoption de mesures de réparation est plus qu'urgente.

Permis pratique

Le principal problème issu de ces modifications pour les formations en vue de passer l'examen pratique est la restriction opérée sur le nombre de stagiaires susceptibles d'être suivis par un guide non breveté. Or, en association, la grande majorité des guides, bénévoles, ne sont pas des instructeurs de conduite brevetés. Si le stagiaire ne fait pas partie des conditions d'exception, le guide doit attendre un an au moins entre chaque mission individuelle. L'action de ces associations est, par conséquent, mise en péril par cette contrainte puisqu'elles ne sont plus en mesure, faute de guides disponibles, d'offrir un service adéquat aux demandeurs de ces formations.

Permis théorique

Du côté du permis théorique, le candidat qui rate deux fois de suite l'examen théorique B doit désormais suivre une formation théorique à la conduite dans une école de conduite agréée. Cette nouvelle règle qui semble moins impacter le secteur actuellement participe aussi à la crainte de ces associations dès lors que leurs bénéficiaires, de par leurs caractéristiques, sont plus enclins à être visés. Le coût à supporter pour suivre les leçons redevient alors un frein important dans leurs démarches pour obtenir le permis et se rapprocher ainsi du marché de l'emploi.

Heureusement, il s'accompagne d'exceptions pour certaines personnes qui, dans un tel cas, ne devront pas passer par l'auto-école agréée. Il s'agit des candidats qui produisent un certificat d'un médecin oto-rhino-laryngologue attestant qu'ils présentent un handicap de l'ouïe tel qu'ils ne peuvent suivre

l'enseignement théorique dans des conditions normales et des candidats dont les facultés mentales ou intellectuelles, ou le niveau de maîtrise de la lecture et/ou de l'écriture, sont insuffisantes pour subir l'examen en session normale, et qui en apportent la preuve par la production d'un certificat ou une attestation d'un centre psycho-médico-social, d'un centre public d'aide sociale, d'un institut d'enseignement spécial, d'un centre d'observation et de guidance ou d'un centre d'orientation professionnelle. Et à condition que ces candidats participent à une session spéciale de l'examen théorique.

Le permis de conduire, un outil

Pour certains, le permis de conduire reste un sésame incontournable, que ce soit dans le cadre de la vie sociale ou professionnelle. Il est synonyme d'émancipation personnelle et participe à rompre l'isolement dans lequel des personnes peuvent se retrouver. En matière d'insertion et d'accès à l'emploi, il représente parfois un critère de sélection exclusif, qui plus est, de plus en plus important pour les postes accessibles à nos publics peu qualifiés. Ces derniers demandent encore plus de mobilité et de flexibilité que d'autres postes plus classiques : horaires décalés, de nuit, coupés sur plusieurs lieux de travail ou chantiers (secteur du titre-service, de l'aide familiale, de l'horeca, du nettoyage industriel, de la manutention), etc. Sans permis de conduire, certains travailleurs déjà à l'emploi ne peuvent prétendre à une occupation pérenne et restent donc cantonnés à des postes temporaires ou précaires. Considérant l'acquisition du permis de conduire comme outil d'insertion professionnelle, il apparaît clairement que les mesures précitées représentent donc de réels freins à l'insertion de nos publics.

Des pédagogies spécifiques

En matière de préparation à l'examen théorique, la dimension collective de la formation et le tutorat sont mis en avant de manière à assurer un soutien et une remise en confiance des stagiaires face à l'étude et l'examen.

En effet, ces publics souvent exclus d'un point de vue économique et social sont très faiblement scolarisés. Ils ne sont guère familiarisés aux nouvelles technologies et ne possèdent

pas une maîtrise suffisante de la langue française pour étudier et passer seuls l'examen théorique alors que celui-ci repose en grande partie sur la compréhension des questions posées et sur le maniement d'un outil informatique.

Dans les centres, on se rend compte ainsi que les apprenants échouent plus pour des raisons de mauvaise compréhension des questions, de temps et de concentration que pour une méconnaissance des règles du Code de la route. Pour pallier ces problèmes particuliers, les associations mettent en œuvre des formations basées sur l'apprentissage du français en lien avec le langage spécifique lié à la réglementation. Elles sont organisées en fonction des besoins et sont régulièrement aménagées en termes de contenus, méthodes et de rythmes pour correspondre au plus près possible au niveau d'avancement des stagiaires et leur apporter une attention adaptée et renforcée.

Les formations données intègrent également la sensibilisation des stagiaires, dans le cadre de leur insertion socioprofessionnelle, à la mobilité citoyenne, la conduite responsable, l'écoconduite, le covoiturage, la mobilité alternative, etc.

Enfin, les auto-écoles agréées demandent un coût important que les personnes en formation ne peuvent que très rarement assumer et n'offrent pas d'accompagnement individualisé. Le volume de stagiaires accueillis et les résultats obtenus

confortent le sentiment de ceux qui les ont initiées. Ces formations plus longues organisées par les associations et plus spécialisées présentent des taux de réussite avoisinant les 80 % voire 85 % si l'on prend en compte un éventuel second passage.

En matière d'examen pratique, la formation à la conduite peut s'accompagner de la préparation à l'acquisition, l'entretien, l'utilisation et la gestion d'un véhicule en adéquation avec les besoins économiques, sociaux et professionnels des stagiaires. Plus généralement, les aspects liés à la mobilité y sont également étudiés en raison des difficultés de raisonnement spatio-temporel, de connaissances géographiques défailtantes, d'un manque de pratique des transports en commun et des problèmes financiers importants que peuvent présenter les stagiaires. Ces formations annexes visent ainsi à l'acquisition de compétences spatio-temporelles et au renforcement de l'autonomie des stagiaires dans leur utilisation des transports et la confection d'itinéraires et d'horaires.

De manière générale, il ne faut pas oublier que ces initiatives nécessaires participent aussi à l'amélioration de la sécurité routière au sens large. En proposant des formations spécialisées pour un public fragilisé leur permettant d'obtenir leur permis avec un taux de réussite très satisfaisant, il est clair que le nombre de personnes qui roulent en voiture quotidiennement sans permis ou sans assurance diminue.

Auto-écoles sociales ?

Les asbl et les sociétés à finalité sociale peuvent demander un agrément en tant qu'écoles de conduite des véhicules à moteur, mais il leur faut respecter exactement les mêmes conditions qu'une entreprise privée et uniquement donner cours théoriques et pratiques à un public limité constitué par :

- les détenus en fin de peine (uniquement cours théorique) ;
- les bénéficiaires de revenus d'intégration ou de l'aide sociale équivalente ;
- les personnes inscrites comme demandeur d'emploi inoccupé depuis plus de 12 mois ;
- les personnes handicapées répondant à l'une des situations suivantes : atteintes d'une invalidité permanente de 80 % au moins ; dont l'état de santé provoque une réduction d'autonomie d'au moins 12 points ; atteintes d'une invalidité permanente découlant des membres inférieurs et occasionnant un taux d'invalidité de 50 % au moins ; atteintes de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres ; être invalides civils ou militaires de guerre ayant au moins 50 % d'invalidité de guerre.

Le concept d'auto-écoles sociales est davantage mis en œuvre en France qu'en Belgique. Ce sont des associations d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle qui ont pour objet de faciliter l'insertion ou la réinsertion des personnes qui relèvent soit des dispositifs d'insertion, soit de situation de marginalité ou de grande difficulté sociale, soit d'une prise en charge au titre de l'aide sociale en s'appuyant notamment sur la formation à la conduite et à la sécurité routière. Ces associations mettent en œuvre des modalités spécifiques d'accueil, d'accompagnement et de suivi social et professionnel. En résumé, l'auto-école sociale française est un établissement agréé par la préfecture qui apporte un cofinancement du permis de conduire grâce à leurs partenariats financiers avec des collectivités et des fondations privées, une approche pédagogique spécifique, un allongement de la prise en charge tant pour le code que pour la conduite, une éducation renforcée par des explications sur les raisons d'être des règles de conduite et un accueil sur prescription d'une structure d'insertion (mission locale, Pôle emploi, Cap emploi).

Des mesures soutenant des personnes en formation

Plusieurs aménagements de la réglementation actuelle assureraient la pérennité et le développement de ces actions, véritable chaînon manquants entre les publics les plus éloignés du permis et les centres de validation. La suppression de la restriction concernant le recours à des guides non brevetés en formation pratique ou l'adoption d'un moratoire concernant le personnel salarié ou bénévole des associations ne disposant pas d'un brevet et l'élargissement du public non visé par l'obligation après deux échecs à l'examen théorique de passer par des cours en auto-école agréée en raison de leurs caractéristiques spécifiques explicitées plus haut doivent être les revendications principales. À côté de celles-ci, d'autres demandes permettraient une meilleure reconnaissance de ces associations comme la prise en compte de l'existence des associations dans la formation au brevet d'instructeur (en tant que lieu possible de stage) ou dans les dispositifs d'incitation à l'obtention du permis (permis-emploi en Région wallonne). Il y a de l'égalité des chances en termes de mobilité et d'accès à l'emploi.

Ne nous y trompons pas, au-delà des obstacles directs pour l'accomplissement de leurs missions, d'autres risques vont surgir. Celui de l'obligation de disposer de formateurs brevetés, de surcroît actuellement en pénurie sur le marché de l'emploi en tant que salarié, pour donner les cours théoriques en constitue l'un d'entre eux. Un tel changement demandé par certains dans le secteur de la formation à la conduite engendrerait à coup sûr une remise en question au sein des centres du maintien de leurs actions. Les coûts supplémentaires qui en résulteraient pousseraient à abandonner leurs formations avec comme conséquences des licenciements, des problèmes d'agrèments, de projets européens, etc. Sans une mobilisation dès maintenant, ces risques pourraient rapidement devenir effectifs...

Le secteur demande donc des aménagements de la réglementation pour que les personnes puissent continuer à poursuivre ces formations qui se caractérisent par des pédagogies et des accompagnements spécifiques que les dispositifs traditionnels ne mettent pas en place. ●●●●●

Benjamin DISTECHE,
permanent à la Fédération CAIPS.
Avec le soutien de
Joëlle Van Gasse,
Directrice de la Funoc et de
Chantal Gosseau,
Coordinatrice de Mobil'Insert.

Mobil'Insert, un bel exemple

L'asbl Mobil'Insert a vu le jour en janvier 2008 afin de former à la mobilité les personnes fragilisées inscrites dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, via notamment l'acquisition, à coût réduit, du permis B en faisant appel à une méthodologie adaptée. Fondée à l'initiative du CRIC (Centre régional d'intégration de Charleroi), de l'EFT Quelque Chose à Faire, de SOS Dépannage Social, de l'EFT Chantier, de l'EFT Essor et de la Funoc, ils ont été rejoints entretemps par les organisations syndicales (FGTB, CSC), la Mirec, l'EFT Gerموir et l'AID Soleilmont. L'asbl s'inscrit dans une logique non-marchande, de solidarité, d'insertion et de réseau cherchant à contribuer à lutter, par le biais de la formation à la conduite, contre les inégalités sociales, à améliorer la qualité de vie et la sécurité routière, à sensibiliser à la question de l'inclusion sociale des personnes précarisées, à favoriser les alternatives à la voiture par l'organisation de la formation à l'écoconduite, à renforcer la cohésion sociale par le développement d'initiatives de covoiturage et à contribuer au bien-être des familles en augmentant leur potentiel de réinsertion sociale et professionnelle.

Les spécificités de Mobil'Insert concernent la méthodologie et pédagogie de formation: l'attention qui est accordée, en amont, tout au long, et au-delà, à l'apprentissage du candidat. La durée de formation peut être augmentée selon les besoins et enfin la formation à la conduite en elle-même accorde beaucoup d'importance aux aspects liés à la multimobilité et au respect de l'environnement.

Fort d'une équipe composée sur le terrain d'un instructeur breveté et d'un guide non breveté pour 1,5 équivalent temps plein auxquels s'ajoutent des guides volontaires selon les nécessités du service, l'asbl a dispensé 4.406 heures de cours et a couvert la formation complète de 168 candidats en 2013 pour un taux de réussite approchant les 70%. Avec la réforme de la législation, l'asbl (de même que d'autres dans notre secteur) risque malheureusement de devoir fortement réduire son activité, et ce, au moment où les demandes et les sollicitations de ses partenaires ou de partenaires potentiels sont grandissantes.



Solutions de mobilité en Brabant wallon

Présentation des outils d'accompagnement et de coaching à la mobilité à destination d'un public en insertion socioprofessionnelle.



Un constat de départ

Si les difficultés de déplacement peuvent un jour ou l'autre nous toucher (embouteillages, correspondances non-assurées, etc.), il y a des publics pour lesquels ces difficultés s'expriment souvent de façon plus aigüe. Parmi eux, l'on compte des personnes à la recherche d'un emploi, d'une formation qui se trouvent freinées dans leur parcours de (ré)insertion socioprofessionnelle à cause de problèmes de mobilité qu'elles ne parviennent pas à résoudre seules.

Se déplacer requiert de mobiliser différentes ressources personnelles. En effet, cela nécessite des connaissances (p.ex. connaissance du Code de la route), des savoir-faire (p.ex. capacité à lire des horaires, des plans), des ressources matérielles (p.ex. l'achat d'un véhicule, le financement d'un permis de conduire), des ressources relationnelles et psychologiques (p.ex. la recherche d'un guide, le soutien de proches), des ressources physiques et des capacités organisationnelles (p.ex. gérer le timing d'une journée avec plus ou moins de contraintes familiales). Or, nous ne sommes pas tous égaux face à ces ressources. Certains publics, particulièrement ceux plus éloignés de l'emploi et disposant de peu de moyens financiers, cumulent souvent les manques et par là, les difficultés.

Ce sont ces constats que les acteurs de l'insertion et de la formation du Brabant wallon n'ont cessé de relever au cours de ces dernières années. Beaucoup témoignent: « Ces publics se trouvent coincés dans le cercle vicieux du "pas de voiture, pas de travail", "pas de travail, pas de permis", "pas de permis,

pas de voiture" et donc, pas de travail ! » Comment, alors, les aider ? Comment les soutenir vers des solutions rationnelles et accessibles ? C'est pour tenter de répondre à ces questions que le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation du Brabant wallon a choisi de s'investir par rapport à la problématique de la mobilité, en outillant ses partenaires qui accompagnent au quotidien des publics confrontés à ces difficultés.

Des actions

C'est en 2010 par l'organisation d'un colloque et d'une première formation « Relais Mobilité » que le CSEF brabançon a initié, autour de cette thématique, toute une dynamique partenariale, associant experts de la mobilité (SNCB, TEC, Taxistop, Pro Velo, Vap asbl, SPW Mobilité, Cellules de mobilité syndicales, etc.) et acteurs de l'insertion socioprofessionnelle (Forem, CPAS, OISP/EFT, Promotion sociale, CEFA, IFAPME, etc.). Grâce aux nombreuses rencontres et échanges, c'est un réel dialogue qui a pu se créer entre ces acteurs de secteurs pourtant très différents. Des contacts rapprochés ont pu permettre ainsi une réelle compréhension des enjeux de la mobilité par et pour chaque acteur de la dynamique.

Grâce à ce climat positif et collaborant, des actions plus engagées ont pu dès lors voir le jour. Au terme de l'année 2012, une seconde formation a impliqué cette fois tous les acteurs de la mobilité. Plus que jamais, l'objectif poursuivi était de former des acteurs « Relais Mobilité » capables non seulement d'informer le public « en mal de mobilité », mais aussi d'ouvrir avec lui le champ des possibles, le rendant plus autonome dans sa recherche de solutions. Plus d'une quarantaine d'accompagnateurs, conseillers et formateurs du secteur de l'insertion socioprofessionnelle ont pu découvrir les offres de mobilité commentées et animées par les acteurs de mobilité eux-mêmes, ceci avec l'outil Internet pour support des recherches instantanées.

Un outil

Fort du succès rencontré lors de cette seconde formation « Relais Mobilité », le CSEF du Brabant wallon a souhaité diffuser plus largement les contenus de la formation afin d'en faire profiter l'ensemble des acteurs du territoire. C'est ainsi que l'**outil « Solutions de mobilité en Brabant wallon »** a pu voir le jour. Loin d'avoir la prétention d'être une baguette magique de la mobilité, cet outil offre une information exhaustive quant aux solutions de mobilité disponibles sur le



territoire, d'une part et des pistes d'animation et de coaching, d'autre part. Présentant les avantages et les inconvénients de chaque solution de mobilité, il permet à l'usager de poser un choix de mobilité raisonné et raisonnable compte tenu de ses contraintes, mais aussi de ses forces et de ses potentiels.

L'outil se voulant adaptable à chaque situation d'accompagnement du demandeur d'emploi, il se décline sous trois formes différentes complémentaires : un sous-main en format A3, un classeur comprenant des fiches synthétiques et une brochure exhaustive.

Très accessible, le recto du sous-main « Penser Malin sa Mobilité » est une synthèse des différentes solutions disponibles : il reprend les coordonnées des acteurs de mobilité et un tableau comparatif assez sommaire. Son verso « Accompagner Malin la Mobilité » synthétise, en revanche, les « questions-clefs » à envisager lors d'une situation problème de déplacement. La démarche base sa dynamique sur le « profil-mobilité » du

demandeur d'emploi, à savoir son accès aux modes de déplacements, à l'information, sa pratique et son environnement.

Le classeur à onglets propose quant à lui deux parties. La première partie s'articule autour des différentes solutions de mobilité pour lesquelles sont décrites les atouts et les inconvénients du moyen de transport, les formations existantes, les recherches d'itinéraire, les trucs et astuces pour se procurer le mode de déplacement, le coût du transport et différents « conseils malins ». Une seconde partie consacre quatre chapitres : l'un aux aides à la mobilité (dont les aides financières), un second aux dispositifs prévus pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et les deux derniers aux outils de coaching soit individualisés soit collectifs. Chaque chapitre est limité à quatre pages imprimées en noir et blanc afin d'en permettre une reproduction de qualité pour le public.

Enfin, la brochure exhaustive présente une version plus complète et plus dense du classeur. Contrairement à ce dernier et au sous-main, elle n'est disponible qu'en format électronique. Ses avantages sont, en autres, de proposer une table des matières dynamique et un moteur de recherche par « mot-clef ». Elle contient aussi plus d'illustrations, des guides pédagogiques permettant de rechercher les itinéraires sur les sites de la SNCB, du TEC, de Taxisstop et des informations plus fouillées dont les coordonnées des partenaires locaux (conseillers en mobilité, agent d'insertion du CPAS, Forem), supracommunaux ou régionaux.

A ce jour, grâce aux séances de formation, plus d'une centaine de personnes ont pu mieux découvrir les potentialités de l'outil. De nouvelles formations pourraient être organisées à la demande des acteurs intéressés. ●●●●●



Pour aller un pas plus loin...

L'outil est entièrement téléchargeable sur le site du CSEF du Brabant wallon : www.csefbw.be (onglet "Documents">"Mobilité").

Contact : Nathalie Lazzara - nathalie.lazzara@forem.be
- 067/79.49.76 - CSEF du Brabant wallon : rue de la Science 15 - 1400 Nivelles.



Formation stagiaires

Boîte à outils pour l'obtention du permis de conduire théorique dans le cadre des ateliers de remise à niveau

Acteurs

Asbl Crabe et le Forem qui reconnaît la formation.

Objectifs

Permettre aux stagiaires de réussir leur permis de conduire théorique mais également d'obtenir une vue d'ensemble sur ce que coûte une voiture et sur les alternatives existantes.

Déroulement

Dans le cadre des ateliers hebdomadaires (1 jour par semaine). 6 à 8 personnes intègrent le groupe avec lequel est abordée la matière du permis de conduire théorique afin de permettre au public en insertion d'avoir une corde supplémentaire à leur arc dans leur recherche d'emploi.

Grâce à un logiciel adapté, toute la matière du permis de conduire est abordée, tant sur le volet apprentissage que sur les volets prévention et environnement.

Besoins auxquels l'action répond

La formation est donnée dans des régions peu ou mal desservies par les transports en commun (Jodoigne, Incourt, Perwez et Hélécinne) ce qui rend difficile le déplacement des chercheurs d'emploi.

Public cible

Toutes personnes inscrites comme demandeuses d'emploi auprès du Forem.

Perspectives

Les demandes restent nombreuses sur tout le Brabant wallon de l'Est.

Cette formation a donc toute sa pertinence, également à long terme.

Éléments facilitateurs/freins à l'action

- **élément facilitateur** : être informé des modifications du code de la route.
- **freins à l'action** : les difficultés de mobilité du public qui souhaite se former.

Coût/Financement

La formation est gratuite pour les stagiaires.

La formation est reconnue par le Forem et donne donc droit à une prime pour chaque stagiaire s'élevant à un euro brut par heure de formation.

L'asbl Crabe reçoit des subsides de la Wallonie pour mettre en place cette formation.

Contact

Asbl Crabe, Vinciane WILLETTE, rue du Sergent Sor-tet 23a, 1370 Jodoigne - Tel: +32 (0) 10 81 40 50
Fax: +32 (0) 10 81 43 46 - email: info@crabe.be ou vinciane.willette@crabe.be





Formation stagiaires

Module de formation à l'apprentissage du permis de conduire théorique

Acteurs

Asbl Crabe en collaboration avec des partenaires comme les CPAS, les ALE ou d'autres.

Objectif

Permettre aux personnes en insertion de passer leur permis théorique au centre le plus proche au terme de 5 jours de formation.

Déroulement

Module de formation organisé sur 5 jours rapprochés par groupes de 6 à 8 personnes. Grâce à un logiciel adapté, toute la matière du permis de conduire est vue, tant sur le volet apprentissage que sur les volets prévention et environnement.

Public cible

En fonction de la collaboration établie, le public peut varier mais reste principalement du public en insertion sociale et/ou professionnelle.

Besoins auxquels l'action répond

La formation est donnée dans des régions peu ou mal desservies par les transports en commun (Jodoigne, Incourt, Perwez et Hélécinne) ce qui rend difficile le déplacement des chercheurs d'emploi.

Éléments facilitateurs/freins à l'action

Éléments facilitateurs :

- il existe une demande pour cette formation,
- les stagiaires en formation apprécient beaucoup le fait de pouvoir se concentrer sur le permis durant ces cinq jours,
- l'effet de groupe qui a un effet stimulant,
- accompagnement des stagiaires au centre d'examen en fin de semaine de formation pour qu'ils passent l'examen.

Frein à l'action : le coût de cette formation étant relativement élevé, les partenaires pouvant collaborer avec nous ne sont pas toujours en mesure d'investir leurs deniers dans l'opération. C'est le principal frein à cette action.

Coût/financement

La formation est gratuite pour les stagiaires.

Convention de partenariat signée entre l'asbl Crabe et le partenaire à l'action.

Commentaires

L'asbl Crabe souhaite faire valider cette formation intensive de 5 jours d'une autre manière afin de pouvoir répondre aux demandes fréquentes du public.

Contact

Asbl Crabe, Vinciane WILLETTE, rue du Sergent Sortet 23a, 1370 Jodoigne - Tel: +32 (0) 10 81 40 50 - Fax: +32 (0) 10 81 43 46 - email: info@crabe.be ou vinciane.willette@crabe.be



Outil

Jeu Optimove

Acteurs

CSEF Brabant wallon et Empreintes asbl (concepteur).

Objectif

Outils qui permet une réflexion dans le choix des modes de déplacements et qui permet d'ouvrir les esprits à d'autres solutions de mobilité. Le jeu Optimove est ainsi avant tout un outil de sensibilisation, levier susceptible d'amorcer des changements dans les comportements.

Déroulement

Son aspect ludique permet de l'introduire facilement dans un processus de formation ou de coaching. Il est particulièrement adapté aux grands groupes (jusqu'à 20 personnes). Son aspect coopératif renforce la cohésion du groupe autour d'objectifs communs et incite à une réflexion collective.

Le plateau de jeu, une ville avec son centre et ses quartiers périphériques, est tout d'abord aménagé par les participants, à l'aide d'une trentaine de petits blocs représentant les services d'une ville (police, maison de jeunes, magasins, poste, mais aussi Maison de l'emploi, Forem, syndicats, CPAS...). Chaque équipe reçoit ensuite sa mission : conduire son enfant à l'école, se rendre à son travail, aller à l'hôpital... Chacun de ces déplacements génère des émissions de CO2 collectées dans un « pot » collectif qui ne peut déborder. Il faut donc coopérer tous ensemble pour respecter cette limite... Quelle combinaison de transport choisir ? En empruntant quel itinéraire ? Les joueurs sont aussi invités à répondre à des questions sur la mobilité, l'environnement ou la sécurité routière, permettant d'avancer et suscitant le débat. Un portefeuille de lecture sur les trois thématiques permet à l'animateur de jeu d'exploiter plus en profondeur les réponses des joueurs.

Public cible

Public d'adultes.

Disponibilité

Emprunt du jeu

CSEF du Brabant wallon : rue de la science 14 - 1400 Nivelles - tél : 067/79 49 70

Un exemplaire disponible en prêt gratuit moyennant une caution

Crabe asbl : rue Sergent Sortet 23 - 1370 Jodoigne - tél : 010/81 40 50 - L'asbl Crabe dispose de deux exemplaires.

Calif asbl : rue des Marécages 1 - 4000 Liège - tél : 04/343 48 98

<http://www.calif.be/calif/index.php/2014-08-25-09-50-48/outils-pedagogiques.html>

Achat du jeu sous forme de mallette

Empreintes asbl : Mundo N - rue Nanon 98 - 5000 Namur - tél : 081/39 06 60 - info@empreintesasbl.be - www.empreintesasbl.be

Coût : 100€ pour les collectivités (formation au jeu incluse).

Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité (CDDM – SPW Mobilité) : CapNord - boulevard du Nord 8 - 5000 Namur - tél : 081/77 31 32 - www.mobilite.wallonie.be - centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

Ouvert, tous les jours de la semaine, de 9h à 12h et de 14h à 16h30, uniquement sur rendez-vous.



Plateforme de coordination

Mobilesem

Acteurs

Des Communes, des Plans de cohésion sociale, des CPAS, des ALE, deux sociétés de titres-services et les centres de formation de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui forment un partenariat public-privé-associatif peu courant.

Objectif

L'objectif est double :

- répondre aux enjeux de la mobilité en région rurale en coalisant les forces, tout en produisant des outils, des services et de la formation aux compétences liées à la mobilité ;
- rendre accessibles aux publics isolés-précarisés, les services de base ; renforcer l'autonomie des stagiaires et des demandeurs d'emploi pour le processus de rapprochement de l'emploi.

Déroulement

- informations horaires, formations au permis, remédiation à la conduite pour seniors, organisations de trajets, animations pédagogiques sur la prévention routière, remise en état de vélos ;
- mise en place d'un principe d'auto-école citoyenne faisant appel à des bénévoles tuteurs de conduite, ainsi qu'à un formateur professionnel employé par l'asbl ;
- service d'accompagnement des communes (via la signature d'une charte) dans la réflexion et le montage de projets à destination de leurs citoyens et de promotion des mobilités alternatives et durables.

Public cible

Les publics sont très variés : personnes précarisées et isolées qui ont du mal à accéder aux services de base en milieu rural ; personnes handicapées à la recherche d'un transport adapté ; jeunes (bénéficiaires du RIS ou demandeurs d'emploi) qui n'ont pas le permis ; élèves des écoles sensibilisés à la prévention routière et à la pratique de la mobilité douce ; seniors qui ont besoin d'évaluer leur conduite et leur connaissance du Code de la route.

Besoins auxquels l'action répond

Les services de Mobilesem répondent, de près ou de loin, aux besoins en déplacements. Ils s'adaptent aux besoins des habitants, pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité qu'ils rencontrent quotidiennement.

Perspective


L'avenir de la coordination se dessine autour des 5 pôles de services : Mobilesem Permis, Mobilesem Vélo, Mobilesem Call Center, Mobilesem Communes et Mobilesem Ecomobilité.

Éléments facilitateurs/freins à l'action

Éléments facilitateurs :

- L'intersectoriel : cette dynamique couronne le succès du multi partenariat, le croisement de mondes qui jusque-là ne se croisaient jamais, ou trop peu, et surtout rarement autour de projets structurels et structurants. Elle incarne la dimension extrêmement enrichissante de l'intersectorialité, de ce qu'il fut génial à l'époque de la part du Centre de Promotion Local de la Santé de désaxer la réflexion de ses socles habituels pour placer comme horizon régulateur une dimension transversale et supérieure : la qualité de vie de citoyens en milieu rural, et singulièrement dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.
- La dimension collective : d'un point de vue sociologique, la mobilité ayant été intériorisée par le discours politique et le discours commun, en tant que compétence individuelle, personnelle, biographique, le coup de force de cette dynamique est de lui avoir rendu sa vraie matière : qui est entièrement et indubitablement collective.
- Une périphéralité positive : à travers cette initiative (qui maintenant se poursuit par une nouvelle plateforme centrée sur l'insertion socioprofessionnelle), c'est tout un sous-bassin de vie qui se met en mouvement, enfin reconnu par les nouvelles frontières plus cohérentes des bassins de vie Enseignement-Emploi-Formation. Car c'est ici d'un ressort crucial pour les régions enclavées, ou excentrées dont nous parlons : la périphéralité positive. Cette force des territoires ruraux de puiser dans leurs ressources (parfois maigres, souvent dispersées) pour offrir à leurs citoyens un accès à des services utiles et citoyens.





Freins à l'action :

L'urgence ne fait que commencer car la bataille remportée (Mobilesem croule sous les demandes alors que dans le même temps et malgré un impact mesurable important sur le terrain, ses finances restent fragiles), n'augure en rien des défis à surmonter encore. La ruralité pour tous les avantages qu'elle apporte, n'en reste pas moins un frein lorsqu'il s'agit de publics précarisés, dont l'éloignement de l'emploi par défaut de compétences, de diplômes, d'expériences se trouve factorisé par l'éloignement géographique des pôles d'emplois et des tissus d'entreprises très dispersés. Face à ces défis de longue haleine, gageons cependant que l'énergie des acteurs de terrain ne se perdra pas en route, tant le chemin déjà parcouru est important.

Commentaires

Après que le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Charleroi eut présenté à Treignes, en 2008, les résultats d'une enquête sur la mobilité des personnes en recherche d'emploi, les opérateurs, conscients depuis longtemps qu'il fallait faire quelque chose, se sont réunis autour du Centre Local de Promotion de la Santé pour échanger, débattre, faire le point, et ce de manière vraiment intersectorielle. Une plateforme est née qui a donné de beaux bébés.

Dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, les questions liées à la mobilité sont très vite apparues comme éminemment prioritaires et surtout intersectorielles. Entendre Philippe Mouyart, Coordinateur du Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin, parler de la mobilité dans le bassin de vie sud-carolo, c'est comprendre bien vite la force de la dynamique qui a réuni depuis 2009 des opérateurs très variés (de la Formation, de l'Emploi, de la Santé, du Handicap, du Transport, ainsi que les communes de Couvin, Florennes, Froidchapelle, Philippeville, Viroinval et Walcourt).

C'est comprendre aussi comment un territoire rural, compris dans le bassin de Charleroi et du Sud Hainaut, a su se faire entendre et rassembler ses propres forces pour affronter une réalité dure, c'est vrai, et d'autant plus que loin des grands centres urbains.

Créée en octobre 2011, l'asbl Mobilesem est le résultat d'une succession d'actions face aux constats des besoins criants de mobilité des citoyens de l'Entre-Sambre-et-Meuse. En effet, l'Entre-Sambre-et-Meuse est une région très rurale où les transports en commun ne répondent pas aux besoins de mobilité de ses citoyens. C'est ainsi que Mobilesem est née. Son premier projet a débuté en octobre 2012 avec le service permis théorique et pratique.

Située à Philippeville, l'asbl Mobilesem regroupe sept personnes ayant chacune une grande compétence et une forte expérience dans chaque domaine de la mobilité.

Chaque membre de l'équipe possède un savoir-faire propre à son rayon d'action, une méthodologie de travail et une démarche d'accompagnement des utilisateurs des services Mobilesem dans leur processus d'accès à une meilleure mobilité.

Contact

Olivier MARCHAL (Coordinateur du Comité Subrégional de l'Emploi de la Formation et de l'asbl Cité des Métiers de Charleroi) et www.mobilesem.be



Formation stagiaires et travailleurs

Plan Mob'ISP

ou comment travailler la mobilité avec un public en insertion

Acteurs

Partenaires du projet : Adecco Interim Hauts-Sarts, Société Vanhulen, Société Frianda, Société Tal Trading, Société Traject, le TEC Liège-Verviers, l'Echevinat des Services sociaux de la ville de Liège, l'asbl Damier, Le CFP Aurélie, les EFT Créasol, Echafaudage, Phare, les OISP Créasol, Edit, En Vies d'Avenir, Jef, Microbus.

Objectif

Offre de formation en vue de soutenir la mobilité des personnes en recherche d'emploi et/ou de formation pour :

- accroître les taux d'insertion professionnelle ;
- offrir des solutions de mobilité adaptées au public cible et aux entreprises telles que :
 - mettre en place des dispositifs de déplacement sur le zoning ;
 - expérimenter des modes de déplacement alternatif ;
 - sensibiliser à la thématique le public cible, le personnel des centres d'insertion et tous les opérateurs concernés par le problème de la mobilité ;
 - développer un réseau d'initiatives locales multimodales et complémentaires.



Déroulement

Concrètement lors de la formation, différents éléments de contenus théoriques et pratiques sont traités :

- sensibilisation aux différents moyens de transport, alternatifs ou non ;
- réflexion et analyse approfondie sur les clichés et préjugés liés à la mobilité ;
- exploitation des sites des transports publics ou alternatifs.
- sécurité et civisme ;
- visites pratiques des lieux clefs de la mobilité liégeoise ;
- présentation de divers outils pédagogiques tels que le Plan d'Action Mobilité permettant aux utilisateurs une analyse et une amélioration de leur situation de mobilité ;
- mise en main du jeu Optimove.

Ce premier tronc commun pourra être complété par une formation complémentaire en fonction des besoins.

Plusieurs formules sont possibles

- Suivre la formation pour devenir référent mobilité dans son centre et dispenser la formation aux stagiaires ;
- faire appel à l'équipe mobilité de Calif pour organiser un module dans son centre selon les groupes et besoins ;
- participer à un groupe de formation multicentre.

Besoins auxquels l'action répond

Force est de constater que les stagiaires en insertion doivent malheureusement décliner une offre de stage ou d'emploi, faute de moyens de déplacement adaptés. Le public issu du secteur de l'insertion professionnelle ne dispose pas des moyens financiers suffisants pour l'achat d'un véhicule personnel dès leur embauche.

Dans les pratiques quotidiennes, les opérateurs de formation constatent que la mobilité est un frein à l'insertion socioprofessionnelle. Ils introduisent au cas par cas des actions de formation pour soutenir le public en formation. Il est dès lors essentiel de mettre en place un outil de formation collectif et systématique adapté au public cible de manière à offrir à chaque stagiaire inscrit dans un parcours de formation des opportunités de trouver un emploi ou un stage.



Public cible

- Les personnes éloignées de l'emploi en formation dans les centres partenaires de la région de Liège qui sont prêtes à effectuer un stage en entreprise ou à rechercher activement un emploi ;
- les équipes des centres CISP qui souhaitent appuyer leurs stagiaires dans la gestion de leurs déplacements.

Éléments facilitateurs/freins à l'action

Éléments facilitateurs :

- la collaboration des partenaires du secteur de l'insertion ;
- la Pédagogie active et la recherche de solutions concrètes ;
- la volonté et la conscience des services d'insertion d'introduire la mobilité dans le parcours de formation en tant que levier à l'insertion socioprofessionnelle ;
- les différentes formules de formation qui sont proposées.

Freins à l'action :

- La difficulté et la complexité de la question de la mobilité laissant les résolutions de problèmes aux travailleurs des centres ;
- la prédominance de la nécessité de disposer d'un véhicule personnel comme condition à l'embauche des travailleurs. Il est donc nécessaire de sensibiliser les centres CISP.

Coût/Financement

Formation initiée suite à un projet API en 2012.

Actuellement, coût de la formation à charge des participants.

Contact

ASBL Calif, Bénédicte RORIVE, rue des marécages 1,
4000 Liège, Tel et fax : 04/343.48.98 – www.calif.be

Mobilicentre

Le permis de conduire est devenu un atout incontournable dans la recherche d'un emploi.

Les EFT et OISP de la région du Centre relèvent unanimement la difficulté d'accès à la mobilité de leurs bénéficiaires et l'impact de celle-ci sur la réussite des projets d'insertion professionnelle. L'inaccessibilité du permis de conduire pour un public précarisé s'explique par plusieurs raisons :

- le faible degré de scolarisation rend difficile l'apprentissage du code de la route ;
- la situation précaire ne permet pas de financer les cours par auto-école ;
- le faible réseau familial et social rend difficile la disponibilité de personnes acceptant de se porter « guide » pour l'apprentissage par filière libre qui représente la méthode d'apprentissage la moins onéreuse.

L'asbl Mobilicentre a été créée en 2012. L'objectif est de rendre l'obtention du permis de conduire accessible à un public fragilisé.

Les activités de la structure sont :

- dispenser des cours théoriques du permis de conduire B de manière adaptée à un public faiblement scolarisé ;
- organiser et rendre accessibles les cours pratiques du permis de conduire B par une méthodologie, un encadrement et un soutien financier adaptés.

Il ne s'agit pas d'« offrir le permis de conduire » à l'ensemble des demandeurs d'emploi mais de cibler les demandeurs d'emploi qui en ont besoin pour décrocher un emploi précis. Le demandeur d'emploi doit obligatoirement être déjà accompagné par une structure d'insertion.

Le groupe cible est composé de personnes demandeuses d'emploi inscrites dans un processus d'insertion socioprofessionnelle. Il s'agit de personnes peu scolarisées qui présentent des lacunes dans les matières de base (math et français).

La mise en place du projet est la suivante :

- Les demandeurs d'emploi sont adressés à l'asbl par l'opérateur auprès duquel ils suivent une formation. Ce partenariat est essentiel car il permet de respecter la condition d'obligation d'accompagnement par une structure d'insertion. Depuis sa création, l'asbl est en lien avec la plateforme des EFT et OISP de la région du Centre étant donné que l'action est destinée aux bénéficiaires de ces opérateurs. Des actions d'information sont organisées régulièrement.

- Les cours théoriques sont dispensés de manière bénévole par un formateur expérimenté. Une participation financière de 25 € est demandée aux apprenants pour le suivi des 45 heures de formation. L'implication financière du stagiaire nous semble essentielle dans le cadre d'un accompagnement vers l'autonomie.

L'apprentissage comprend l'appropriation des termes propres au code de la route, l'intégration des règles de circulation et la préparation à l'examen par le biais de simulations informatiques. Les méthodes pédagogiques sont inductives, participatives et actives. Il s'agit de permettre aux stagiaires de construire la matière à partir d'études de cas et de leur propre expérience de la route en tant qu'utilisateur.

Les cours théoriques sont tout à fait spécifiques par rapport aux cours classiques donnés par les auto-écoles. En effet, les méthodes d'apprentissages sont individualisées en fonction des difficultés des participants, les durées de formation sont variables en fonction des rythmes d'apprentissage, etc.

Les cours peuvent, le cas échéant, s'accompagner d'un "accompagnement social" en vue de redonner confiance à des stagiaires en difficulté d'apprentissage, de remotiver après un échec, etc.

Les cours de conduite sont ensuite dispensés par une auto-école agréée et financés par le stagiaire et par l'asbl via une récolte de fonds privés. Nous projetons de développer le recours au crédit social accompagné via la coopérative Credal qui permet aux personnes à revenus modestes d'obtenir un crédit pour acquérir un bien durable ou financer un service qui s'inscrit dans un projet de vie.

Chaque session peut accueillir 5 participants.

Les cours se donnent dans les locaux de l'asbl Contrepoint à La Louvière.

La plus value sociétale du projet est de tenter de remédier à une inégalité sociale en donnant les moyens à un public défavorisé d'obtenir le permis de conduire. Les résultats positifs de l'asbl en termes de réussite du permis et d'insertion à l'emploi visent la sensibilisation des pouvoirs publics au fait que la prise en considération de la problématique de la mobilité est essentielle dans la résolution des phénomènes d'exclusion sociale et professionnelle.

Contact

Asbl Mobilicentre – Promotion de la mobilité en région du centre.

Siège social : rue du Thiriau-du-Luc, 11, 7100, La Louvière – mobilicentre.asbl@gmail.com





Formation stagiaires

Scooter vers l'emploi (Appel à projet Forem)

Acteurs

Une formatrice théorique permis de conduire et une coordinatrice (1 TP ½), une auto-école, Fédémot.

Objectif

Favoriser l'accès au marché du travail des demandeurs d'emploi en augmentant leur mobilité.

Déroulement

- 2 sessions/an de 6 semaines (10 stagiaires/session);
- étude et passage des examens théoriques et pratiques AM (cyclo) et le théorique B;
- 4h de cours pratiques cyclo avec une auto-école, 2h avec Fédémot (Fédération des motocyclistes) + 2h de sensibilisation à la sécurité routière;
- modules de recherche de stage et emploi, module sur la mobilité, suivi individuel hebdomadaire;
- stage de 2 semaines en entreprise.

Besoins auxquels l'action répond

Un grand nombre de candidats n'a pas accès à l'emploi faute de permis de conduire, notamment dans des secteurs tels que l'Horéca ou le milieu hospitalier qui demandent une souplesse horaire.

Public cible

- homme/femme ayant un projet professionnel bien défini;
- chômeur complet indemnisé ou en stage d'insertion;
- à partir de 18 ans;
- maximum CESDD.

Éléments facilitateurs/freins à l'action

Éléments facilitateurs :

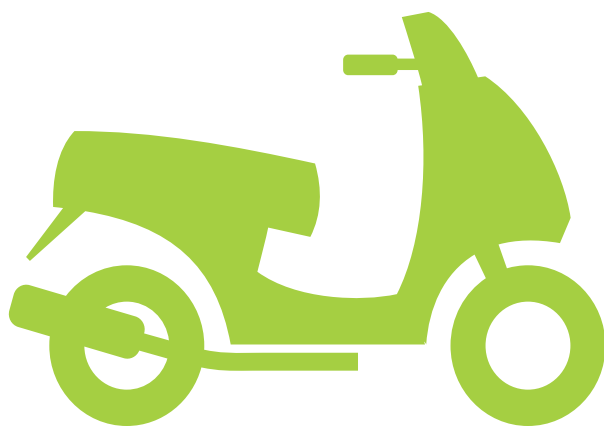
- formation courte et gratifiante pour les demandeurs d'emploi;
- beaucoup de demandes;
- les partenariats.

Coût/source de financement

Appel à projets du Forem.

Contact

EFT Echafaudage, Laurence TRILLET et Isabelle VRIAMONT, rue Fosse-aux-Raines 40, 4020 Liège -
Tel: 04/341 57 64 - email: aaprojets2@asblechafaudage.be



Formation stagiaires

Module mobilité

Acteurs

Asbl FormaGABS - Opérateur en insertion socioprofessionnelle

Objectif

Sensibiliser le public aux questions liées à la mobilité (coûts, alternatives).

Déroulement

- modules sur la mobilité chez différents partenaires de l'insertion socioprofessionnelle; le module aborde différents aspects liés à la mobilité; travail sur une journée complète qui peut être répartie en deux demi-journées;
- questionnaire soumis aux stagiaires préalablement au module afin de faire un « diagnostic » de leur mobilité;
- le module complet reprend les thèmes suivants (en fonction de chacun):
 - avantages et inconvénients d'avoir un véhicule, de ne pas en avoir;
 - quelles solutions pour quelle situation?
 - comment chercher un endroit de stage en fonction de sa mobilité;
 - quels sont les coûts divers;
 - questions/réflexions émanant du groupe en fonction également de la localité sur laquelle nous travaillons.

Besoins auxquels l'action répond

La mobilité est un thème récurrent dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle. En effet, l'obtention du permis de conduire est souvent un argument déterminant pour accéder à l'emploi ou à la formation.

Public cible

Les demandeurs d'emploi ou les bénéficiaires du revenu d'intégration social qui sont en formation chez un de nos partenaires (PCS d'Hastière, CPAS de Fosses-la-Ville, PCS de Ciney, etc).

Éléments facilitateurs/freins à l'action

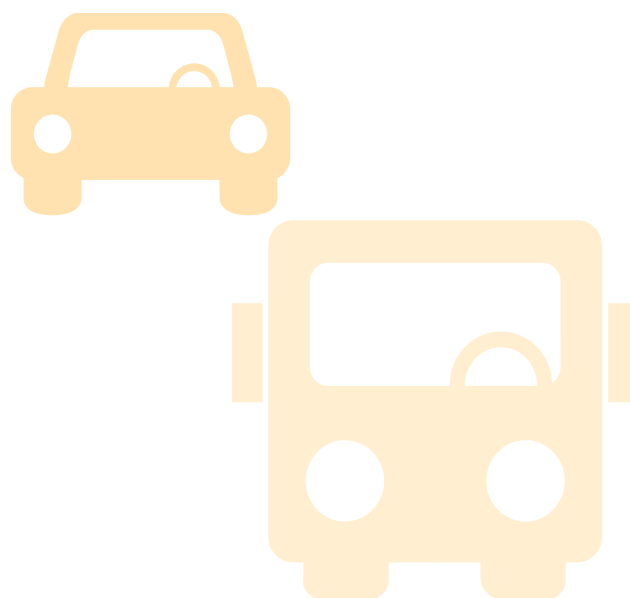
Frein à l'action : distance des stagiaires par rapport à cette thématique.

Coût/source de financement

Via les partenaires.

Contact

Asbl FormaGABS, Carole DE CLERCK, rue des Glaces Nationales 142-144, 5060 Auvelais – Tel : 071/74.04.84 – email : formagabs@gabs.be – www.gabs.be





Formation stagiaires Mobil'Insert asbl

Acteurs

L'action s'inscrit dans une dynamique partenariale, dans laquelle on retrouve des opérateurs d'insertion socio-professionnelle (public et privé), sensibilisés à la question de la mobilité des publics fragilisés, tels que, les CPAS, les EFT-OISP, les PCS, les ALE, Manpower, P&V assurance, Total Belgium, United Fund for Belgium, la Loterie Nationale, le FIPI, la Région wallonne, le Département de l'action sociale et de la santé de la RW.

Objectif

L'objectif est de se concentrer sur un public spécifique à savoir un « public en difficulté » (défini par le DIISP) et de développer pour celui-ci une formule permettant de lui offrir des cours pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire B.

Déroulement

Mobil'Insert a pour objet social de former à la mobilité, les personnes fragilisées inscrites dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, via notamment l'acquisition en filière libre, du Permis B, à un coût plus accessible, et en faisant appel à une méthodologie adaptée. La particularité de Mobil'Insert, est que nos formations à l'apprentissage au permis de conduire pratiques, sont assurées, majoritairement, par des moniteurs volontaires, brevetés ou non, et encadrés et supervisés par un moniteur breveté.

Besoins auxquels l'action répond

Répondre à diverses problématiques rencontrées par le public visé et :

- développer des programmes de formation théorique et pratique, adaptés aux difficultés de ce public, notamment en développant une méthodologie, en rapport avec les capacités de compréhension, d'assimilation et de communication ;
- rendre compatible les coûts de ces cours de conduite avec les moyens financiers de ce public ;
- concevoir un dispositif qui appréhende de manière large, la question de la mobilité des publics fragilisés ;
- sensibiliser les intervenants sociaux, actifs auprès des personnes fragilisées, dans le secteur de l'ISP, à la problématique de la mobilité.

Contact

Chantal GOSSEAU (Coordinatrice) – Tel : 071/31.17.52 –
email : info@mobilinsert.be – www.mobilinsert.be

Public cible

Les formations à la conduite sont destinées à des personnes défavorisées sur divers plans (social, scolaire, économique, linguistique, culturel...), et devant répondre à certains critères de sélection : être inscrit dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, être en transition vers l'emploi, avoir réussi l'examen théorique de permis B, être inscrit auprès et sélectionné par un opérateur partenaire.

Aussi, nous nous adressons également, pour ce qui est de l'axe de la sensibilisation à la Mobilité en général, à des personnes, en recherche d'emploi stable, et ayant des contrats d'intérim dans le secteur marchand.

Des séances d'animation ou des formations plus conséquentes sont organisées sur demande d'un partenaire et tiennent compte des niveaux du public et de la zone géographique concernée.

Éléments facilitateurs/freins à l'action

Élément facilitateur : actuellement, nous devons faire face à une demande grandissante des opérateurs, qui confirme, que l'acquisition du permis de conduire est un réel atout en matière d'insertion socioprofessionnelle.

Frein à l'action :

- le nouvel arrêté royal du 04/12/13, relatif au permis de conduire, qui impacte l'apprentissage en filière libre, tel que nous l'assurons ;
- la régionalisation des matières liées à la Mobilité et la mise en place des nouveaux cabinets ministériels.

Nous devons faire face à une situation qui fragilise notre action, et qui nous empêche d'envisager à long terme, la pérennisation de celle-ci.

Perspective

L'action s'inscrit dans une logique de consolidation et de développement de nos actions, et de nos partenariats. Ayant une offre singulière de part notre méthodologie et notre public, nous devons en faire valoir la pertinence, afin d'obtenir une reconnaissance structurelle de notre asbl.

Coût/source de financement

Le coût des formations est pris en charge, partiellement ou totalement par les opérateurs d'insertion avec lesquels nous sommes conventionnés. Mobil'Insert est subsidiée ou soutenue par P&V assurance, Total Belgium, United Fund for Belgium, la Loterie Nationale, le FIPI, la Région wallonne, le Département de l'action sociale et de la santé de la RW.



Projet pilote de vélos à assistance électrique (VAE) partagés à l'usage de stagiaires et de travailleurs

I Move 1 « Vélos électriques partagé »

Acteurs

Les utilisateurs (stagiaires, travailleurs), les autres partenaires du projet pilote (asbl Espaces à Ciney et « Florennes Titre Service ») et le SPW Wallonie.

Objectifs

- Sensibiliser aux enjeux de la mobilité douce en région rurale.
- Initier à l'utilisation de vélos électriques.
- Encourager et développer des modes de déplacement alternatifs dans le cadre des déplacements domicile-travail et déplacement travail.

Déroulement

Mise à disposition gratuite de vélos électriques (huit vélos) aux stagiaires et travailleurs de l'EFT « La Calestienne » et des entreprises d'insertion associées « Couleur Terre » et « La coopérative de la savonnerie ».

Besoins auxquels l'action répond

- Difficulté d'accès à la mobilité pour les stagiaires.
- Cohérence d'utilisation de la mobilité douce pour petits déplacements.
- Possibilité de limiter le besoin d'un véhicule privé (ou d'un deuxième véhicule dans la famille) grâce à cette offre collective.

Public cible

Des stagiaires et des travailleurs.

Perspective

Intensifier l'usage du vélo VAE, développer davantage d'actions de sensibilisation, acquisition de vélos supplémentaires ou autres véhicules partagés.

Éléments facilitateurs/freins à l'action :

Éléments facilitateurs :

- le projet rencontre immédiatement des besoins réels du public cible ;
- financement via un subside ;
- cohérence du projet : véhicules partagés sur un site partagé ;
- bon accueil du public cible ;
- couverture médiatique importante.

Freins à l'action :

- vélo perçu comme véhicule « bobo » ;
- période hivernale décourageante ;
- vélo surtout perçu comme pertinent sur trajets urbains courts.

Commentaires

Succès croissant du vélo VAE auprès des stagiaires et travailleurs : tous les vélos en circulation sur la bonne saison 2014. Bonne couverture médiatique :

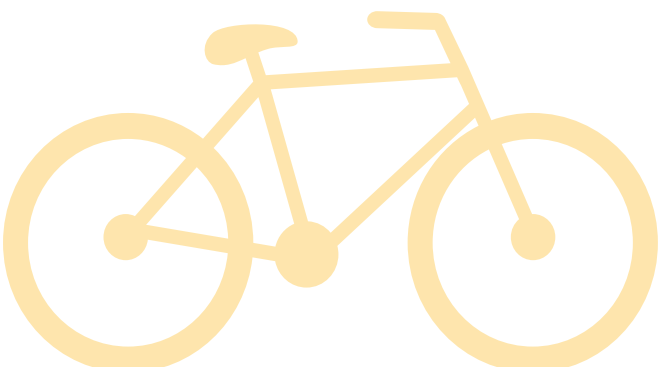
- <http://gp-generationsfutures.be/duragriso-laureat-2012-du-prix-du-developpement-durable-de-la-province-de-namur>
- <http://www.alterechos.be/alter-echos/les-petites-reines-de-leconomie-sociale>

Coût/source de financement

Investissement de 12.000 euros pour 8 vélos réalisé grâce à un subside SPW pour le projet pilote.

Contact

Asbl La Calestienne, Michel THOMAS, Faubourg Saint-Martin 22, 5570 Beauraing - Tel.: 082/71.10.52 - email: michel.thomas@calestienne.be





Service de taxi social

SCRLFS La Locomobile

Acteurs

La Province de Luxembourg, les communes ou CPAS de Bastogne, Bertogne, Bertrix, Bouillon, Erezée, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay, Herbeumont, Hotton, Libin, Musson, Marche, Neufchâteau, Saint-Hubert, Rouvroy, Tintigny, Ethias, Call-Center...

Objectifs

- Réponse concrète de mobilité de proximité pour une population principalement âgée, isolée et/ou défavorisée de notre Province.
- Création d'emplois pour un public souvent éloigné d'un parcours professionnel.

Besoins auxquels ce service répond

Ce service est principalement utilisé pour des destinations médicales ou pour faire ses courses. Le public visé nécessite régulièrement un accompagnement. Les services sociaux de manière générale sont également nos interlocuteurs pour le public dont ils s'occupent : aide à la jeunesse, service à la personne handicapée, hôpitaux pour un retour à domicile, CPAS, Maisons de repos... Entre 12.500 et 14.000 prises en charge sont assurées par an.

« Je devais tout le temps dépendre de quelqu'un pour aller faire mes petites courses. Ce n'est pas toujours facile de demander... On est un peu gêné... Depuis que j'ai pris La Locomobile, je me sens beaucoup plus libre ».

« Maman doit aller régulièrement passer des examens à l'hôpital. Ce n'est toujours facile pour nous de nous organiser mais elle ne saurait pas y aller seule. J'ai discuté une fois avec le chauffeur de sa commune. Je l'ai présentée à maman... On a fait un premier test qui s'est très bien passé ! Je fais maintenant appel à La Locomobile pour maman lorsque je ne suis pas disponible ».

« Le chauffeur est vraiment gentil ! Il porte mes sacs de courses dans la voiture et les décharge à la maison... Je n'ai plus qu'à les ranger... ».

TAXI



Public cible

Public âgé, isolé socialement et géographiquement. Personnes en formation, en recherche d'emploi... Plus de 65 ans - bénéficiaires du RIS - faibles revenus - demandeurs d'emplois - bénéficiaires d'une aide du CPAS - familles monoparentales...

Éléments facilitateurs/freins à l'action

Éléments facilitateurs : chaque acteur, à son niveau, est assez vite convaincu de l'utilité d'un tel service. Chacun commence à comprendre les bénéfices et l'économie d'échelle d'une telle structuration. Une équipe de chauffeurs performants, une flotte de véhicules, un call-center, un encadrement professionnel... autant de facteurs qui permettent une offre de services régulière, constante, efficace et laissant peu de place à l'imprévu et aux annulations.

Frein à l'action : dépasser le protectionnisme local en termes de service, de financement, de fonctionnement... fut et reste un travail quotidien important.

Perspective

Étendre l'activité sur d'autres communes luxembourgeoises, namuroises et liégeoises.

Coût/source de financement

Une unité chauffeur/véhicule coûte 55.000 €/an.

Subsides SPW : Agrément IDESS - Agrément entreprise d'insertion.

La Province de Luxembourg a financé les premiers véhicules + coûts du call-center.

Participation des communes suivant une clé de répartition tenant compte du nombre d'habitants, superficie...

Sponsoring Ethias.

Contact

SCRLFS La Locomobile, Patrice BORCY (Directeur) -
tel: 0497/488278 - patrice.borcy@marche.be -
www.servicelocomobile.be



Initiation vélo : une forme d'autonomie

Initiation vélo

Acteurs

CSEF de Mouscron, SRP de Mouscron, le Gracq, Multimobil, un représentant du Tec, La Ressourcerie, Lire et Ecrire Hainaut occidental.

Objectifs

Encourager la mobilité douce en démontrant concrètement qu'elle est possible :

- présenter le vélo comme outil d'autonomie, d'émancipation ;
- encourager et améliorer la mobilité des apprenants en formation ;
- sensibiliser aux avantages du vélo : coût réduit et autonomie ;
- sensibiliser au plaisir de rouler.

Déroulement

Depuis 2012, le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation (CSEF) de Mouscron-Comines et le Service des Relations Partenariales du Forem ainsi que la ville de Mouscron ont créé une plateforme Mobilité. Dans ce cadre, les 3 partenaires ont mis en place diverses actions ayant pour point commun la volonté d'augmenter la mobilité des mouscronnois. Parmi ces actions, la plateforme mobilité a proposé en 2013 un parcours à vélo (organisé et encadré) au départ de la Grand Place de Mouscron avec arrêt dans les différents lieux qui proposent une aide en matière de mobilité. Sur la Grand Place, des animations « mobilité » étaient également accessibles et complémentaires à celles proposées lors du parcours.

Le CSEF a diffusé cette action auprès de Lire et Ecrire Mouscron en proposant aux apprenantes de participer au parcours vélo. Comme beaucoup d'apprenantes n'avaient jamais roulé à vélo, la formatrice a profité de l'occasion en interpellant le CSEF en leur demandant s'ils pouvaient nous renseigner quant à des cours pour adultes. Celui-ci n'a pas seulement répondu à la question mais a agencé cette journée mobilité pour permettre aux apprenantes d'avoir une initiation vélo.

Dans ce groupe, des personnes ont le permis de conduire voire pour certains un véhicule, d'autres se déplacent en bus, certaines personnes se font accompagner, d'autres viennent à pied et une dame vient parfois en formation à vélo. La pratique du vélo n'a jamais fait l'objet de discussion au sein de la formation.

La formatrice fait part aux apprenantes de l'invitation. Ceux-ci souhaitent visiter les stands mais peu sont motivés pour le parcours à vélo. Des dames expriment qu'elles ne pourront pas y participer car elles n'ont jamais roulé à vélo. Cependant, elles aimeraient apprendre. Nous décidons alors de nous renseigner sur des possibilités d'apprentissage à l'âge adulte. Nous envoyons un mail en réponse à l'invitation et expliquons que nous serions

heureux de participer à la journée mais que nous ne ferons pas le parcours à vélo. Nous demandons par la même occasion s'ils connaissent une structure qui initie les adultes l'apprentissage du vélo (formation destinée à apprendre à rouler à vélo et à se déplacer dans la ville en toute sécurité).

En réponse à notre mail, le CSEF nous informe qu'ils se sont organisés pour nous proposer ce jour une initiation au vélo.

Accompagnées de deux initiateurs du Gracq, les apprenantes apprennent, à tour de rôle, à rouler à vélo tout en étant soutenues par les autres apprenants du groupe. L'initiation avait pour objectif d'apprendre aux participantes l'équilibre dynamique, la maîtrise de son vélo.

Trois apprenantes sachant déjà rouler à vélo se sont initiées à la conduite d'un scooter.

Suite aux initiations proposées, les apprenantes ont visité les stands et y ont pris des informations.

Besoins auxquels l'action répond

Être plus mobile et viser plus d'autonomie.

Public cible

Des apprenantes en formation d'alphabétisation à Lire et Ecrire HO, sur Mouscron. Principalement des dames originaires du Maghreb.

Perspectives

Les apprenantes se sont fait offrir ou ont acheté un vélo. Elles continuent leur apprentissage en famille. C'est avec leur mari ou leurs enfants qu'elles apprennent à se déplacer dans la ville. Cela a permis aux apprenantes d'acquiescer une forme d'autonomie. Cette initiation était destinée à apprendre à rouler à vélo mais pas d'apprendre à se déplacer dans la ville en toute sécurité.

Élément facilitateur

L'investissement du CSEF. Le CSEF était réactif à une demande des apprenantes, il nous a soutenus dans une démarche d'apprentissage du vélo. On ne pensait pas trouver si rapidement une réponse à notre demande.

Contact

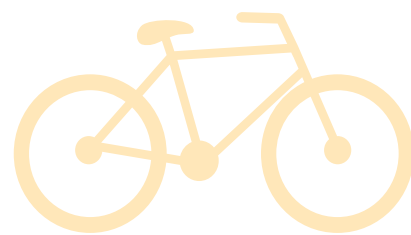
CSEF de Mouscron - Tel: 056/56 00 36 - www.csef-mouscron-comines.be et Lire et Ecrire Hainaut occidental - Tel: 069/22.30.09 - <http://hainaut-occidental.lire-et-ecrire.be>





Formation stagiaires

Remise en selle à vélo & rouler à vélo en ville



Acteurs

Pro Velo asbl.

Objectifs

- Remise en selle à vélo : apprendre à rouler à vélo à un public d'adultes en insertion sociale et/ou professionnelle.
- Rouler à vélo en ville : apprendre les bons gestes et comportements pour circuler dans le trafic en toute sécurité.

Déroulement

Lors de la première séance de remise en selle, l'adulte commence par des exercices d'équilibre avec le vélo dans un endroit sécurisé (parc, esplanade...), petit à petit l'éducateur propose des exercices progressifs afin de maîtriser le vélo. L'adulte arrive en général à tenir en équilibre et rouler à vélo après deux ou trois séances de deux heures. C'est alors une immense satisfaction et une immense fierté qui envahit le participant. Grâce à cette étape, ce dépassement de soi, il entrevoit d'autres perspectives. Progressivement, après quelques exercices d'habileté, l'éducateur propose une première immersion dans le trafic. La formation agit comme un outil d'émancipation et de cohésion sociale autour d'une mobilité participative à vélo.

Besoins auxquels l'action répond

Favoriser la mobilité des stagiaires, leur autonomie dans leurs déplacements et ce à moindre coût.



Public cible

Groupes associatifs d'adultes.

Perspectives

En plus d'enseigner la maîtrise du vélo, Pro Velo EDUC fournit des conseils :

- pour permettre aux participants de circuler à vélo en toute sécurité ;
- pour sensibiliser aux avantages du vélo (santé, faible coût, rapidité, plaisir de rouler, etc.) comme mode de déplacement alternatif crédible et efficace en milieu urbain ;
- pour découvrir et parcourir sa ville autrement, par la découverte d'itinéraires adaptés ;
- pour expliquer les formules de location ou d'acquisition de vélo à prix avantageux ;
- pour s'équiper et équiper son vélo (être visible) et réparer son vélo.

Éléments facilitateurs

Synonyme de liberté et d'indépendance, le vélo est un outil de déplacement urbain accessible à tous. Pro Velo possède un parc vélo assez important qu'il met à disposition des stagiaires lors des formations. Les formations liégeoises se déroulent en face de la gare des Guillemins près de la Maison des cyclistes de Liège.

Financement

La Ville de Liège prend en charge les frais de la formation pour les associations liégeoises dans le cadre d'une convention passée entre la Ville et Pro Velo Liège.

Contact

Pour Liège : Thomas LATIN, véloéducateur,
t.latin@provelo.org

Les autres antennes régionales de Pro Velo donnent aussi ce type de formation de remise en selle et/ou apprentissage pour circuler en ville ainsi que d'autres formules qui peuvent être conçues à la carte.

Infos : www.provelo.org/fr/educ

Formations de formateurs

Programme de formation à la mobilité à l'attention de formateurs

Acteurs

Asbl Vis-à-vis.

Objectif

Programmes d'aide, de formation et d'accompagnement pour personnes fragilisées (maladie, handicap physique ou mental, etc.). L'objectif est d'amener la personne à retrouver une situation d'autonomie et un environnement favorable à son épanouissement personnel et à son intégration sociale.

Module « Intervention mobilité »:

- Doter les participants des savoirs minimums en matière de mobilité.
- Être un tremplin pour les formateurs afin qu'ils puissent construire leur module mobilité adapté à leur public, en autonomie ou en travail collectif.
- Doter les participants des sources d'informations en matière de mobilité.
- Sensibiliser les participants à diverses techniques d'animation pour enseigner à leurs futurs bénéficiaires.

Module « Mobilité verte »:

- Doter les participants des savoirs minimums en matière de mobilité verte.
- Être un tremplin pour les formateurs afin qu'ils puissent construire leur module mobilité verte adapté à leur public, en autonomie ou en travail collectif.
- Doter les participants des sources d'informations en matière de mobilité et d'écologie.
- Sensibiliser les participants à diverses techniques d'animation pour enseigner à leurs futurs bénéficiaires.

Déroulement

La méthodologie se veut participative et dynamique. Avant de présenter une information, les participants ont le temps de proposer des hypothèses suite à une question donnée et d'en débattre. Cela peut faire émerger des idées reçues à modifier ou, au contraire, des éléments de base pour des informations judicieuses. Les participants reçoivent des documents écrits ainsi qu'une liste d'outils à se procurer facilement. Chaque formation se donne en une journée complète.

Module « Intervention mobilité »:

- Définition du terme « mobilité », démystification du sujet.
- Complexité du réseau de la mobilité et domaines qui concernent ce thème.
- Discernement des informations à transmettre ou non en fonction des objectifs de la formation donnée.
- Avantages et inconvénients des moyens de transport.
- Offres en matière de mobilité en Wallonie, dans la ville concernée et ses alentours.
- Utilisation des sites Internet et des sources d'informations pour utiliser un moyen de transport.
- Création d'une conclusion commune en fonction des objectifs poursuivis.

Module « Mobilité verte »:

- Démystification du mot « écologie », compréhension, maîtrise des enjeux.
- Impact de la mobilité sur l'environnement.
- Offres de mobilité disponibles dans la région et sites Internet relatifs.
- Avantages et inconvénients relatifs à chaque moyen de transport et ce en abordant diverses thématiques (environnement, budget, sécurité, contraintes, liberté, etc.).
- Questionnaire permettant de diagnostiquer la mobilité d'une personne.
- Astuces pédagogiques pour être capable de faire passer des informations de manière dynamique.

Public cible

Formateurs.

Contact

Asbl Vis-à-vis, Carine DARMONT (département formation), rue de l'Etoile 5, 5000 Namur – Tel: 081/23.10.05 – Fax : 081/26.04.73 – info@visavis.be – www.visavis.be

Quelques actions des CSEF pour soutenir la mobilité

ACTION	OBJECTIF	CSEF	LIEN
Boîte à outils d'accompagnement et de coaching à la Mobilité à destination d'un public en insertion socioprofessionnelle.	Solutions de mobilité en Brabant wallon.	Brabant wallon	www.csefbw.be et Essor « mobilité »
Etude qui a pour objectif d'objectiver la problématique de la mobilité des demandeurs d'emploi de la région.	La mobilité des demandeurs d'emploi et des stagiaires en formation.	Région du Centre	http://www.cseflalouviere.be/Front/c2-1001/La-mobilite-en-region-du-Centre.aspx
Plateforme, outils, création de l'asbl Mobilesem pour se penser mobile, rendre accessible la mobilité pour un public éloigné de l'emploi, trouver de quoi se bouger.	Actions concrètes en termes de mobilité.	Charleroi	www.csefcharleroi.be et Essor « mobilité » et site Interfédé
Table ronde et foire aux outils dont « Kit Mobil'idées ».	Lever les freins à l'emploi et à la formation.	Huy-Waremme	www.csefhw.be
Outil « En route pour l'Emploi » sous forme d'agenda couplé à un plan de la ville de Liège (endroits les plus significatifs pour les personnes demandeuses d'emploi). Publication tirée en 7000 exemplaires diffusée au Forem et aux partenaires de la CCSR. Disponible en ligne.	Procurer aux professionnels qui sont en première ligne avec les demandeurs d'emploi un outil pratique permettant d'aiguiller les personnes les plus éloignées de l'emploi dans leurs démarches.	Liège	http://csef-liege.org et site Interfédé
Outil DAMIER (Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale).	Augmenter les capacités de mobilité et améliorer l'accès au marché du travail.	Luxembourg belge	www.csef-lux.be et www.damier.be
Outil permettant aux opérateurs d'insertion et de formation de retrouver l'offre de services en mobilité sur le territoire.	Nuancier « Mouscron : Mobilité en poche ».	Mouscron-Comines	www.csef-mouscron-comines.be
Plateforme Mobilité qui a mis en place diverses actions dont parcours vélo encadré, animations « mobilité », initiation vélo.	Augmenter la mobilité des mouscronnois.	Mouscron-Comines	www.csef-mouscron-comines.be et Essor « mobilité »
Colloque	La mobilité géographique.	Namur	www.csefnamur.be
Enquête réalisée auprès d'acteurs de terrain en lien avec la mise à l'emploi qui met en évidence qu'il est indispensable de considérer la question de la mobilité comme multidimensionnelle.	Etude « Mobilité pour l'emploi ».	Tournai-Ath-Lessines	www.cseftournai-ath-lessines.be
Diagnostic : analyse des trajectoires domicile/lieu de travail des travailleurs du PAE de Ghislenghien et campagne « Bougez malin vers le parc d'activités de Ghislenghien ».	Promotion d'une meilleure accessibilité des ZAE pour les travailleurs et les demandeurs d'emploi.	Tournai-Ath-Lessines	www.cseftournai-ath-lessines.be
Recherche de partenariats , des demandeurs d'emploi aux modes de déplacements alternatifs (covoiturage, transports en commun...) et portail d'annonces de covoiturage, répertoire de la mobilité, étude sur la mobilité des travailleurs d'un zoning d'activité.	Apporter des solutions de mobilité aux demandeurs d'emploi pour permettre un meilleur accès à la formation et à l'emploi.	Verviers	www.csefverviers.be

Quelques actions des opérateurs CISP pour soutenir la mobilité

ACTION	OBJECTIF	OPÉRATEUR	LIEN
Taxi social : permettre aux stagiaires de rejoindre le centre de formation non desservi par le bus.	Accès au centre de formation.	Asbl Ateliers de Pontaury	Site Internet www.interfede.be
Plan Mob'ISP : outil de formation de formateurs pour travailler la mobilité avec un public en insertion.	Soutenir la mobilité des personnes en recherche d'emploi et/ou de formation.	Asbl Calif	Essor « mobilité »
Formation mobilité à destination de formateurs en vue d'une intervention sur le thème de la mobilité et de la mobilité verte.	Aider les personnes fragilisées à retrouver une situation d'autonomie et un environnement favorable à leur épanouissement personnel et à leur intégration sociale.	Asbl Vis-à-vis	Essor « mobilité »
Permis de conduire théorique : formation en vue de l'acquisition de connaissances pour la réussite du permis de conduire.	Répondre à la mobilité requise par le marché de l'emploi.	Asbl Cefop	Site Internet www.interfede.be
Mobilicentre asbl : obtention du permis de conduire.	Promotion de la mobilité en région du centre.	Asbl Contrepoint	Essor « mobilité »
Boîte à outils pour le permis de conduire théorique dans le cadre de remise à niveau et module de formation permis de conduire théorique.	Permettre aux stagiaires de réussir leur permis de conduire théorique et d'obtenir une vue d'ensemble sur le coût d'une voiture et les alternatives.	Asbl Crabe	Essor « mobilité »
Scoter vers l'emploi : session de formation pour l'étude et le passage des examens théoriques et pratiques AM (cyclo) et le théorique B.	Favoriser l'accès au marché du travail des demandeurs d'emploi en augmentant leur mobilité.	Asbl Echafaudage	Essor « mobilité »
Module de formation « Permis de conduire B : de la formation à l'examen théorique ».	Préparer et accompagner les stagiaires à réussir le permis théorique.	Asbl Funoc	Site Internet www.interfede.be
Mobil'Insert : cours pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire B.	Former à la mobilité les personnes fragilisées.	Asbl Funoc	Essor « mobilité »
Formation à la mobilité et à l'obtention du permis de conduire théorique pour des personnes en situation d'illettrisme.	Accroître la mobilité géographique et travailler sur les obstacles subjectifs/objectifs à la mobilité.	Asbl Lire et Ecrire Hainaut occidental	Site Internet www.interfede.be
Module de formation à la mobilité générale et au permis de conduire théorique.	Obtention du permis de conduire théorique et sensibilisation aux moyens de transport alternatifs.	Asbl Solidarité Emploi Logement (SEL)	Site Internet www.interfede.be



ACTION	OBJECTIF	OPÉRATEUR	LIEN
Intervention mobilité à destination d'un public de demandeurs d'emploi peu mobiles, formation au permis de conduire théorique, formation FLE permis de conduire théorique, Playmobville (module urbain de sensibilisation et de pratique à la mobilité durable).	Aider les personnes fragilisées à retrouver une situation d'autonomie et un environnement favorable à leur épanouissement personnel et à leur intégration sociale.	Asbl Vis-à-Vis	Site Internet www.interfedede.be
I Move « véhicules partagés » : mise à disposition de véhicules électriques aux stagiaires et travailleurs de l'EFT et aux entreprises d'insertion associées.	Pallier à la difficulté d'accès la mobilité pour les stagiaires, répondre au besoin de mobilité douce pour les petits déplacements, limiter le besoin d'un véhicule privé.	Asbl La Calestienne	Essor « mobilité »
I Move « voiture partagée » : mise à disposition d'une voiture partagée aux travailleurs et stagiaires de l'EFT et aux entreprises d'insertion associées.	Pallier à la difficulté d'accès la mobilité pour les stagiaires, limiter le besoin d'un véhicule privé, préparer à l'examen de permis de conduire pratique.	Asbl La Calestienne	Site Internet www.interfedede.be
SCRIFS La Locomobile : service de taxi social.	Réponse concrète de mobilité pour une population principalement âgée, isolée et/ou défavorisée de la province.	Asbl Le Trusquin	Essor « mobilité »
Initiation Vélo : une journée pour initier des adultes à l'apprentissage du vélo.	Permettre à des apprenantes d'être plus mobiles et viser plus d'autonomie.	Asbl Lire et Ecrire Hainaut occidental	Essor « mobilité »
Module mobilité : diagnostic de la mobilité des stagiaires et sensibilisation aux différents aspects liés à la mobilité (coût, alternative...).	Sensibiliser le public aux questions liées à la mobilité.	Asbl Formagabs	Essor « mobilité »
Optimove : outil réflexif.	Poser un choix en termes de mode de déplacement. Mise à disposition de l'outil Optimove.	Asbl Crabe	Essor « mobilité »

Les principaux acteurs de la mobilité

Niveau Fédéral

Le SPF Mobilité et transport (www.mobilite.belgium.be)

Service Public Fédéral Mobilité et Transport, responsable pour les matières suivantes :

- Circulation routière : permis, immatriculation, transport de marchandises et personnes... ;
- Transport aérien : aéroports et aérodrome, espace aérien, licences... ;
- Navigation : marine marchande, navigation intérieure, navigation de plaisance... ;
- Transport ferroviaire : tutelle sur la SNCB, réglementation du rail, financement... ;
- Mobilité et intermodalité sous l'angle du transport des personnes et des marchandises, études et statistiques.

La SNCB et Infrabel (www.belgianrail.be)

Les activités de la SNCB reprennent :

- Le transport des personnes ;
- L'entretien et la modernisation des gares ;
- La gestion des ateliers et l'entretien du matériel ;
- La gestion des budgets d'exploitation et contrôle des dépenses ;
- Marketing, vente et communication à la clientèle.

Infrabel gère le réseau ferroviaire (voies, caténaires, aiguillages, signaux...).

Niveau régional

Au sein du SPW (<http://routes.wallonie.be>)

- La DG01, Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments est principalement chargée de la gestion du réseau routier et autoroutier régional. Elle veille aussi au développement du réseau cyclable régional et du RAVel (Réseau Autonome des Voies Lentes).
- La DG02, Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (<http://mobilite.wallonie.be/home.html>) initie et coordonne la politique à suivre en matière de transport (par route, rail, air, eau) et de mobilité. Au sein de la DG02, la Direction de la Planification de la Mobilité met en place et développe des outils de planification et

des incitants utiles à une gestion cohérente et efficace de la mobilité en Wallonie; elle assure la formation des Conseillers en Mobilité (CeM; <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/devenir-cem.html>) et offre aux asbl la possibilité de réaliser gratuitement un "Diagnostic mobilité" (<http://mobilite.wallonie.be/home/outils/diagnostic-mobilite.html>).

La SRWT et les 5 TEC :

La mission du TEC est d'offrir un transport correspondant aux besoins de déplacement des citoyens wallons; elle dispose de 2.400 bus et trams et transporte annuellement plus de 288 millions de voyageurs. La SRWT, la Société régionale wallonne de transport, assure la coordination et le contrôle sous l'autorité de la Wallonie du groupe TEC.

Le TEC s'est inscrit dans une optique de « Manager de la Mobilité »; dans ce cadre, il développe une offre de transport complète, développe des partenariats avec les acteurs clés de la mobilité en Wallonie et agit pour le développement durable (<http://www.infotec.be/fr-be/minformer/apropos-dutec/managerdelamobilit%C3%A9.aspx>).

Au niveau local / communal

Le CeM :

La fonction du Conseiller en Mobilité (CeM), acteur incontournable du paysage de la mobilité en Wallonie, peut se résumer en 2 mots : coordination et concertation. Effectivement, le CeM est un relais, un lien entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme. Son rôle est d'identifier les dysfonctionnements, les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables, de favoriser les échanges entre interlocuteurs concernés et d'aider à aboutir à une solution satisfaisante pour le plus grand nombre.

Pour devenir CeM, il est nécessaire de suivre une formation entièrement gratuite (sauf pour les bureaux d'études et les entreprises privées) qui vise à former des généralistes de la mobilité (plus de détail via <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/devenir-cem.html>).

Actuellement, au moins un travailleur dispose de la certification CeM au sein du secteur des CISP.



Les associations sectorielles

Piétons et PMR :

- **GAMAH** (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées) : asbl dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité des bâtiments, des cheminements et des transports des personnes à mobilités réduites (PMR). Ses missions sont axées sur le conseil aux architectes et aux maîtres d'œuvre, la formation des acteurs du bâtiment, de la voirie et des transports, l'évaluation de l'accessibilité de l'environnement bâti et l'interpellation des constructeurs et décideurs politiques au sujet des besoins des PMR (www.gamah.be).
- **PLAIN PIED** : cette asbl a pour but d'optimiser l'autonomie des personnes à mobilité réduite (=PMR). En tant que bureau d'études GAMAH apporte ses conseils, pour tous types de handicap, afin de développer des espaces, des produits, des événements et des services répondant aux normes et aux demandes des PMR (www.plain-pied.com).
- **SENTIERS.BE** : cette asbl s'investit dans la défense et la promotion des chemins et sentiers publics. Elle œuvre au maintien et au développement d'un réseau adapté aux déplacements doux reliant les lieux de vie et centres d'intérêt collectif. Elle sensibilise à une gestion durable de ces petites voies publiques, garantissant leurs fonctions environnementales, sociales, économiques et patrimoniales (www.senti.be).

Cyclistes :

- **GRACQ** (Groupe de Recherche et d'Actions des Cyclistes Quotidiens) : cette asbl active à Bruxelles et en Wallonie a comme missions de fédérer les cyclistes, les représenter auprès des pouvoirs publics qu'elle interpelle; elle veille également à informer et sensibiliser des nombreux avantages liés du vélo et propose des formations destinées au grand public (www.gracq.be).
- **PRO VELO** : asbl dont l'objectif général est d'améliorer la qualité et le cadre de vie en contribuant activement au transfert modal de la voiture vers le vélo. Ses activités se répartissent en 6 catégories d'activité : services de proximité pour les cyclistes actuels et potentiels (location, gravure, entretien...), un large éventail de formation vers des publics très diversifiés (milieu scolaire, professionnel de l'éducation, extrascolaire et associatif et tout public), des tours (thématiques à la demande ou programmé, balade

sur GPS), services aux entreprises, recherche et développement en tant que bureau d'études et organisation d'évènements de sensibilisation (Bike Experience, apéros Dring Drink) (www.provelo.be).

- **Maisons des Cyclistes** : chaque Maison des Cyclistes est un lieu qui accueille de nombreux services à destination des (futurs) cyclistes et les associations actives en matière de promotion des déplacements à vélo. Les services proposés couvrent les locations, la mécanique, la gravure et le stationnement de votre vélo ainsi que la mise à disposition d'itinéraires. Il y en a 4 en Wallonie, situées dans les gares et font partie du réseau des "Point vélo" (soutenu par la SNCB) (www.maisondescyclistes.be).
- **L'Heureuxcyclage.be** : réseau des ateliers mécanique vélo de Wallonie. Dans ces ateliers, une vingtaine en Wallonie, on peut y acheter un vélo de seconde main remis à neuf, y faire réparer ou graver le sien, louer un vélo pour une courte ou longue période, ... Dans certains ateliers, on peut aussi apprendre à réparer et entretenir votre vélo (www.lheureuxcyclage.be). L'EFT « L'outil » de Namur fait partie de ce réseau.

Deux-roues motorisés :

- **FEDEMOT** : cette asbl est constituée de motocyclistes bénévoles attentifs à la sécurité et à la mobilité de tous et plus particulièrement des jeunes. Elle poursuit un double objectif d'information et de prévention sur l'usage du deux-roues motorisé par des actions de formation (initiation, stage), de la sensibilisation dans les écoles et d'information lors d'évènements grand public (www.fedemot.be).

Transports en commun :

- **ACTP** (Association des clients des Transports Publics) : cette asbl a pour but la défense de l'utilisateur des transports publics qu'il s'agisse du train, du bus, du tram et du métro, dans tout le pays. Ses principales préoccupations sont : de meilleures connexions entre les trains, les bus et les trams ; une amélioration de la ponctualité ; l'amélioration des relations régionales et transfrontalières ; une meilleure utilisation des ressources disponibles ; une modernisation du matériel et des procédures ; l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics par une plus large utilisation du plain-pied (www.actp.be).

- **Navetteurs.be** : asbl d'information et de défense des droits des usagers des transports en commun constituée uniquement de bénévoles. Elle est reconnue par la SNCB comme interlocuteur et est également active auprès du Comité Consultatif des Usagers. Tout en restant à l'écoute des usagers, elle leur offre de nombreux services principalement par voie électronique : informations horaires et tarifs, service gratuit d'information par SMS, baromètre trimestriel... (www.navetteurs.be).

La voiture autrement :

- **TAXISTOP** : le but de Taxistop consiste à réaliser des projets améliorant l'utilisation des biens immobiliers, moyens de transport, etc. Parmi la multitude de services proposés, le service de Covoiturage essaie d'aider un partenaire de covoiturage pour les déplacements de et vers le travail, c'est à dire pour des déplacements qui sont de préférence fréquents. Pour les particuliers, ce service est accessible via un site internet www.carpool.be ; Taxistop propose également des services spécifiques pour les entreprises qui désirent développer le co-voiturage.
- **CAMBIO** : Société de carsharing, Cambio est présent dans plusieurs villes partout en Belgique. Le principe du carsharing, parfois appelé "autopartage", c'est la mise à disposition d'un parc de voitures à un grand nombre de personnes. Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au garage ou sur une place de stationnement, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. La diversité d'utilisation, donc de besoins sur des créneaux horaires différents selon les membres, est la clé du succès d'un tel système (www.cambio.be).
- **Centrale des Moins-Mobiles** : ce service, mis en place par des communes ou des CPAS, a pour but d'offrir des possibilités de transport aux personnes qui disposent d'un petit revenu et/ou qui ont une mobilité réduite. Ce service leur permet de sortir d'un certain isolement social. Il s'agit donc aussi bien de personnes âgées que légèrement handicapées ou simplement des personnes qui disposent de petits revenus et ne peuvent pas se permettre de prendre les taxis ou encore moins d'acheter un véhicule (<http://www.centraledesmoinsmobiles.be/fr/node/11>).

La mobilité et le travail :

- **Les Cellules mobilités des syndicats** : les syndicats ont créés des cellules mobilité en leur sein afin de prendre en compte l'ensemble des éléments qui, en relation avec la mobilité, interfèrent avec les conditions de travail (santé, pollution, revenu...): Cellule Mobilité de la CSC (mobilite.csc-en-ligne.be); Cellule Mobilité de la FGTB (www.cepag.be/mobilite).

- **Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises**: www.uwe.be/uwe/mobilite-transport-logistique

La sécurité routière :

- **IBSR** (Institut Belge pour la Sécurité Routière) : cette asbl vise à promouvoir la sécurité routière; ses activités ont trait aux trois facteurs qui déterminent la sécurité routière : l'utilisateur de la route, le véhicule et la route (environnement routier). Au service des autorités, l'IBSR veut contribuer à la réduction durable du nombre de victimes de la route en Belgique et à l'amélioration de la convivialité au volant. Ses actions sont multiples : études, analyses de données, formulations de conseils, sensibilisation...

Les porteurs de projets d'actions en mobilité

Ces acteurs font actuellement l'objet d'une étude (au sein du SPW Mobilité) ; citons sans être exhaustif :

- **MOBILESEM** : plateforme de coordination qui s'adapte aux besoins des habitants, divers services et communes (12) qui s'adressent à elle pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité qu'ils rencontrent quotidiennement (<http://mobilesem.be>).
- **MOBIL'INSERT**: cette asbl, née de l'initiative d'acteurs locaux de l'insertion socioprofessionnelle de la région de Charleroi, a comme objectif de former à la mobilité les personnes fragilisées sur les plans scolaire, social, financier, linguistique, culturel, etc. et inscrites dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle. Elle propose des formations (permis B théorique et pratique, éco-conduite, Cap'Mobilité) en adoptant une pédagogie adaptée au public fragilisé (www.mobilinsert.be).
- **MOBIL'AID**: cette asbl est active dans le secteur des formations et de l'aide à la mobilité en vue d'une insertion sociale et professionnelle. Les principaux axes des actions mises en œuvre sont : l'apprentissage à la conduite (théorie, pratique, remise à niveau), la formation de moniteurs d'Auto-école, le Job'coaching orienté sur la mobilité, l'aide à la mobilité pour l'emploi et l'expertise « Mobilité - Employabilité ». Dans le cadre de ces deux derniers axes, l'asbl collabore notamment avec la Petite Main Fleurusienne et la Mission régionale pour l'emploi du Centre. Mobil'AID utilise une approche ciblée sur le profil spécifique de chaque candidat via une évaluation des compétences et la mise sur pied d'un plan de formation adapté (www.mobilaid.be).

De multiples outils existent aussi dont « Un arc à trois flèches », outil CSEF du BW (www.csefbw.be/img/ftp/mob2)... et bien d'autres.





Les cinq fédérations membres de l'Interfédération des EFT et des OISP sont :

ACFI • Action Coordonnée de Formation et d'Insertion • www.acfi.be • tél. 02/640.44.07

AID • Actions Intégrées de Développement • www.aid-com.be • tél. 02/246.38.61 (62 ou 65)

ALEAP • Association Libre d'Entreprises d'Apprentissage Professionnel • www.aLeap.be • tél. 081/24.01.90

CAIPS • Concertation des Ateliers d'Insertion Professionnelle et Sociale • www.caips.be • tél. 04/337.89.64

Lire et Ecrire Wallonie • www.lire-et-ecrire.be • tél. 081/24.25.00

Le Comité de rédaction

Eric ALBERTUCCIO • Leyla BUEKENS • Maribel DROESBEKE • Véronique DUPONT • Véronique KINET • Eric MIKOLAJCZAK •
Françoise ROBERT • Dominique ROSSI • Jean-Luc VRANCKEN

Secrétaire de rédaction :

Véronique Kinet • 081/74.32.00 • secretariat@interfede.be

Rédacteur en chef :

Véronique DUPONT

Ont contribué à la rédaction des articles :

Les membres du Comité de rédaction de L'Essor et Patrice BORCY, Huguette BROHEE, Carole DE CLERCK, Carine DARMONT, Benjamin DISTECHE, Joël GILLAUX, Chantal GOSSEAU, Nathalie LAZZAZA, Olivier MARCHAL, Bénédicte RORIVE, Michel THOMAS, Laurence TRILLET, Joëlle VAN GASSE, Isabelle VRIAMONT et Vinciane WILLETTE.

Photos : Françoise ROBERT

Le numéro 71 sortira en mars 2015.

Contact : Véronique KINET • 081/74.32.00 • secretariat@interfede.be

www.interfede.be

Interfédération des EFT et des OISP asbl

ACFI • AID • ALEAP • CAIPS • Lire et Ecrire Wallonie

Numéro d'entreprise : BE 0439.244.011 • n° de compte : 001-3207881-70

Avec le soutien de la Wallonie et du Fonds social européen

L'UE et les Autorités publiques investissent dans votre avenir.



L'ESSOR de l'Interfédé: La revue trimestrielle du secteur de l'insertion socioprofessionnelle

Rue Marie-Henriette, 19-21 • 5000 Namur • Tél.: 081/74 32 00 • Fax : 081/74 81 24 • secretariat@interfede.be

Mise en page : Inform'Action asbl • www.informaction.be

Les données diffusées pourront être reproduites par tout utilisateur qui sera tenu d'en indiquer la source.