



CONSORTIUM MOBILITE POUR TOUS

MEMORANDUM

MOBILITE

INCLUSIVE

2024-2030

TABLE DES MATIERES

- 5 Un enjeu d'équité
- 6 Le Consortium Mobilité pour tous
- 9 Quatre priorités
- 10 Coordonner une politique de mobilité inclusive pour la Wallonie
- 11 Soutenir l'accès aux mobilités actives et partagées
- 12 Garantir l'inclusivité des transports en commun
- 13 Garantir l'égalité d'accès au permis de conduire

« Favoriser la mobilité inclusive consiste à proposer des solutions de mobilité conçues pour tous et avec tous, de l'apprentissage du déplacement à sa réalisation.

Sont en particulier concernées les catégories de population les plus fragiles : personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, jeunes ruraux ou des quartiers sensibles, personnes âgées, personnes à mobilité réduite... »

Laboratoire de la Mobilité Inclusive, in "Mobilité inclusive, de quoi parle-t-on ?" - 2018

UN ENJEU D'EQUITE

La mobilité individuelle : première condition d'exercice des droits fondamentaux

Aujourd'hui, en Wallonie, les difficultés de mobilité privent de très nombreux wallons et wallonnes de services de base, indispensables à une vie de qualité: soins de santé, formation, accompagnement social, services postaux et bancaires, activités culturelles...

La mobilité individuelle est en effet devenue la condition première d'accès aux lieux et aux services qui permettent à chacune et chacun de jouir de ses droits fondamentaux. **Mais les entraves à cette mobilité se démultiplient** sous la pression croisée de la numérisation des processus de communication, de l'aggravation de discriminations fondées sur les origines, l'âge, la fortune et le capital scolaire, et de l'aménagement du territoire wallon, toujours conçu au profit de la voiture individuelle.

L'enjeu fondamental d'une politique de mobilité est donc celui de l'EQUITE. Il n'est pas acceptable qu'en 2023, une personne se trouve en incapacité d'aller chercher son enfant à l'école, de rendre visite à son partenaire hospitalisé, de se rendre en formation,

« Viser une mobilité inclusive, c'est se doter d'une approche sociale de la mobilité en vue de permettre à tous les individus de participer à la vie de la société »

Gérard Herjna et Vincent Kauffman - 2022
in *Mobilité durable et inclusive : quel processus éducatif ?*

d'effectuer des démarches administratives ou encore d'accepter un emploi parce qu'elle ne peut pas se rendre à l'endroit concerné faute de voiture, de revenus suffisants ou de services de transport en commun desservant son village ou son quartier.

Vers des politiques de mobilité inclusive

Pour répondre à cet enjeu, **les politiques de mobilité doivent être repensées sous l'angle du service à la population et organisées dans une perspective d'inclusivité et d'émancipation** : chaque personne doit pouvoir développer les compétences indispensables à ses déplacements (le « savoir-bouger »), et bénéficier d'infrastructures et de services permettant d'effectuer ces déplacements dans de bonnes conditions (le « pouvoir-bouger »). Il s'agit donc de garantir l'existence d'une diversité d'infrastructures et de services de transport adaptés aux besoins contemporains, accessibles à tous physiquement, cognitivement et financièrement, et de donner accès à des formations visant l'acquisition des compétences permettant d'en faire usage.

LES PUBLICS-CIBLES D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ INCLUSIVE

Différents publics sont particulièrement touchés par les difficultés de mobilité : les ménages précarisés, les personnes peu qualifiées, les personnes en situation de handicap, les seniors, les malades et leurs proches, les familles des détenus. **Le présent Memorandum propose un focus sur le public de l'insertion socioprofessionnelle**, composé d'hommes et de femmes qui trouvent dans la formation un rempart contre le chômage, la pauvreté, l'exclusion, la dépendance, l'isolement, la discrimination. **Il ne se prétend pas exhaustif mais bien complémentaire aux analyses et propositions relatives à la mobilité formulées par les organisations spécialisées** dans l'accompagnement de la santé physique et mentale, de la petite enfance, des ex-détenus etc, et **en particulier par les organismes représentatifs des travailleurs et apprenants en situation de handicap.**

LE CONSORTIUM MOBILITE POUR TOUS

Créé en 2017, à l'initiative de la fédération CAIPS, le Consortium Mobilité pour tous est un réseau d'organisations non-marchandes, actives dans les secteurs de la mobilité, de l'insertion socioprofessionnelle et de l'action sociale.

Constitué pour répondre aux constats et questionnements par-tagés par de nombreuxopérateurs du secteur non-marchand relativement aux inégalités d'accès à la mobilité et à la conduite qui frappent les publics éloignés de l'emploi, le Consortium "Mobilité pour tous" s'est donné la mission d'oeuvrer à la mise en place de processus de formation à la conduite accessibles pédagogiquement et financièrement pour les demandeurs d'emploi infrascolarisés, et au développement de leur mobilité multimodale.

*oeuvrer à la mise en place de
processus de formation à la
conduite accessibles
pédagogiquement et financièrement
pour les demandeurs d'emploi
infrascolarisés*

MISSIONS

*oeuvrer au
développement de la
mobilité multimodale
des demandeurs
d'emploi
infrascolarisés*

Les organisations réunies dans le Consortium se rencontrent quatre à six fois par an pour échanger de l'information à propos de la mobilité des personnes en situation précaire, analyser leurs difficultés de mobilité et identifier des solutions à leur opposer. Le Consortium travaille également à recenser les formations à la mobilité organisées par les organismes d'accompagnement social et d'insertion socioprofessionnelle, contribue à porter leur voix au sein d'instances de concertation et diffuse de l'information sur la mobilité inclusive.

« S'il est urgent de repenser la mobilité sous l'angle de l'efficacité et de la durabilité, il l'est donc tout autant de la repenser en termes d'inclusivité. Notre société doit garantir à chacun le droit de se déplacer pour assurer ses besoins fondamentaux »

*Necati CELIK, CAIPS
Olivier ETTOUATI, Mob'In Normandie
Ancuta VAMESU, Ateliere Fara Frontiere
in Mobilitances - 2021*

MEMORANDUM ELABORE PAR...

Les Fédérations Aléap, AID, Caips, Unessa, Lire&Ecrire (secteur CISP)
Les IBEFE Luxembourg, Hainaut-Centre, Namur et Huy-Waremme (Instances Bassin Emploi-Formation-Enseignement)
Le RWLP (Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté)
La MIRENA (Mission Régionale pour l'Emploi de Namur)
Le CRILux (Centre Régional d'Intégration du Luxembourg)
Les Centrales Locales de Mobilité "Meuse-Condruz-Hesbaye" (GAL) et "Charleroi-Métropole" (Mobilesem)
L'IPEPS Huy-Waremme (Institut Provincial d'Enseignement de Promotion sociale)
La Fédéré (Fédération des Régies des Quartiers)
L'Association Chapitre XII "SPOT"
La Funoc (Centre d'Insertion Socio-Professionnelle)



... ET SOUTENU PAR

L'Interfédé des CISP (Centres d'Insertion Socio-Professionnelle)
Le DISCRI (Centres Régionaux d'Intégration)
L'InterMIRE (Missions Régionales pour l'Emploi)
La Fédération des CPAS
La CRM-W (Centrale Régionale de Mobilité Wallonne)
ConcertES (concertation des organisations représentatives de l'économie sociale)



RECOMMANDATIONS 2024-2030

QUARANTE-QUATRE MESURES
POUR UN ACCES
EGALITAIRE
A TOUS LES MOYENS
DE TRANSPORT
DANS TOUTE LA WALLONIE

QUATRE PRIORITES

Au terme d'une analyse des besoins et difficultés des ménages wallons les moins favorisés en matière de mobilité, le Consortium Mobilité pour tous a identifié 44 mesures à prendre sous la prochaine législature, et dégagé parmi elles **quatre actions à prioriser** pour obtenir des avancées significatives en terme d'égalité d'accès aux moyens de transport.

1 Organiser la coordination politique d'une stratégie wallonne de mobilité inclusive

La stratification sociale des capacités de déplacement est actuellement un point aveugle des politiques de mobilité, d'aménagement du territoire, de formation et d'emploi.

La coordination politique d'une stratégie de mobilité inclusive à l'échelle wallonne est la principale **condition d'implémentation** des mesures propres à améliorer les capacités de déplacements des wallonnes et des wallons peu favorisés.

2 Organiser l'accès des ménages modestes aux mobilités actives et partagées

Parce que leur usage exige des ressources et compétences individuelles démultipliées, les moyens de transport dits « durables » sont de plus en plus excluants pour les ménages de condition modeste.

Une intervention publique s'impose pour rétablir une équité d'accès aux différentes pratiques de mobilité, via des **investissements et incitants répondant en priorité aux besoins et ressources des personnes les moins favorisées.**

3 Rétablir et garantir l'égalité d'accès aux transports en commun

Le redéploiement d'une offre publique de transport en commun diversifiée et dense sera le meilleur rempart contre l'appauvrissement et l'exclusion de proportions croissantes de la population, et contre la désertification économique – à condition qu'elle soit pensée à partir des publics les plus vulnérables.

Les mesures d'inclusivité à instaurer de toute urgence pour des trains, trams, bus inclusifs sont : **une information accessible à tous et une politique tarifaire visant la gratuité**, sinon totale, du moins pour les personnes et ménages en situation précaire.

4 Garantir l'inclusivité des formations et des examens permis de conduire

En 2023, la capacité de conduire reste une compétence clé pour accéder aux services de base et à l'emploi. Mais l'accès au permis de conduire n'est plus du tout garanti pour les personnes peu qualifiées et/ou précarisées.

Il est donc urgent de déployer à travers la Wallonie une offre de formation à la conduite spécifiquement conçue pour les personnes peu qualifiées et/ou précarisées, et de soutenir en particulier le développement de **processus de préparation à l'examen théorique du permis de conduire adaptés aux publics de l'insertion socioprofessionnelle sur le plan pédagogique et psychosocial.**

COORDONNER UNE POLITIQUE DE MOBILITE INCLUSIVE POUR LA WALLONIE

La stratification sociale des capacités de déplacement est actuellement un point aveugle des politiques de mobilité, d'aménagement du territoire, de formation et d'emploi. **En 2023, en Wallonie, la mobilité inclusive ne constitue pas une compétence spécifique** : on n'en trouve mention ni dans les missions du service fédéral de mobilité, ni dans la stratégie régionale FAST 2030, et elle ne fait pas l'objet d'une vigilance transversale à l'image de la lutte contre les discriminations fondées sur l'âge, le sexe ou l'origine.

Au niveau des sociétés de transport en commun, les stratégies d'inclusivité sont restreintes aux aménagements PMR et à une politique tarifaire favorable aux familles nombreuses et aux seniors, sans attention spécifique aux personnes en situation de pauvreté, d'illettrisme, de fracture numérique.

Même constat du côté des professionnels de la mobilité (conseillers en mobilité du SPW, chauffeurs et accompagnateurs de train, bus et taxis, instructeurs de conduite), trop rarement sensibilisés aux particularités des publics fragilisés sur le plan social, émotionnel, économique ou cognitif, et peu formés pour y faire face dans l'exercice de leurs fonctions.

Il existe en revanche des initiatives privées et publiques en matière d'aide à la mobilité, portées par des associations, des entreprises, des écoles et plus récemment par certaines personnalités politiques : taxis sociaux, formations à la conduite sociale, formations vélo, transport de personnes à mobilité réduite, transport scolaire, centrales de mobilité, financement de formations à la mobilité pour les personnes d'origine extra-européenne, bourses individuelles de financement d'une formation à la conduite, etc. Encore largement méconnues, souvent ancrées seulement localement, elles reposent sur des volontés individuelles et des financements ponctuels, et cherchent donc des conditions de pérennité à la hauteur du service rendu à une population diversifiée.

La coordination politique d'une stratégie de mobilité inclusive à l'échelle wallonne est la principale condition d'implémentation des mesures à prendre pour améliorer les capacités des déplacements des wallonnes et des wallons de condition modeste. **En dotant la Wallonie d'une stratégie de mobilité interministérielle, les pouvoirs publics poseront les bases d'un basculement qualitatif au bénéfice de l'ensemble de la population.**

Instaurer un dialogue interministériel et intersectoriel sur la mobilité des personnes précarisées

1. Impliquer dans le développement d'une politique de mobilité inclusive les ministres en charge de l'emploi, de la formation, des infrastructures, de l'action sociale, de l'égalité des chances, de la formation à la conduite ;
2. Veiller à l'inclusivité des politiques de mobilité à l'échelle locale, régionale, fédérale et européenne ;
3. Organiser structurellement le dialogue avec les acteurs de l'ISP autour de la mobilité de leur public ;
4. Envisager l'organisation d'une conférence interministérielle « Mobilité Inclusive ».

Développer des centrales de mobilité, pôles multimodaux et IDESS

5. Renforcer le financement des centrales de mobilité locales et activer leurs missions d'éducation permanente dont l'accompagnement individualisé en matière de mobilité ;
6. Renforcer les incitants à la création de services de mobilité locale, dont les pôles multimodaux et les IDESS

Inscrire un axe « mobilité » dans les politiques d'économie sociale

7. Commander/Réaliser des recherches sur les perspectives socioéconomiques d'une économie sociale de la mobilité en Wallonie ;
8. Inscrire la mobilité au rang des secteurs prioritaires de la stratégie Alternativ'ES Wallonia
9. Mobiliser les Agences Conseils en Economie Sociale (ACES), les Bourses Coopératives et l'incubateur d'économie sociale (IES) pour accélérer la création de services de mobilité inclusifs.

SOUTENIR L'ACCES DE TOUS AUX MOBILITES ACTIVES ET PARTAGEES

Une politique active d'information, de sensibilisation, d'accompagnement, d'orientation et de soutien des publics de l'ISP en faveur des pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle constitue aujourd'hui une perspective de première importance pour favoriser d'un même élan la sortie de la pauvreté, l'accès aux droits et l'accélération de la transition écologique.

Une telle politique sera aisément déployée par l'intermédiaire des opérateurs déjà agréés pour des missions d'accompagnement des personnes précarisées et peu qualifiées. Nombre d'entre eux sont déjà actifs sur la problématique de la mobilité de leurs bénéficiaires, et désireux d'accentuer leur action dans une logique de concertation et de co-construction des solutions d'avenir

Le déploiement des mobilités actives (vélo, marche) et partagées (véhicules partagés, covoiturage, ...) est en effet de nature à répondre au moins autant à la précarité économique qu'aux impératifs écologiques, puisqu'elles permettent de rompre avec l'obligation extrêmement coûteuse d'acquérir et d'entretenir une voiture personnelle, condition quasi impérative d'accès à l'emploi pour les personnes peu qualifiées souvent appelées à travailler dans des zones mal desservies, en horaires coupés ou de nuit, etc.

Mais **les services et moyens de transport innovants sont largement pensés par et pour une population aisée, diplômée et connectée**. Les fractions les moins favorisées de la population voient donc leurs difficultés de mobilité s'aggraver d'année en année, face à l'électrification du parc automobile, à la numérisation accélérée des procédures de réservation et de paiement, à la hausse des coûts de l'énergie.

Une intervention publique s'impose pour rétablir une équité d'accès aux différentes pratiques de mobilité, via des investissements et incitants répondant en priorité aux besoins et ressources des personnes les moins favorisées.

Informar la population de manière inclusive sur les mobilités actives et partagées

10. Fournir à la population une information complète sur les mobilités actives et partagées, élaborée et diffusée dans une perspective inclusive par tous les acteurs de la mobilité et de l'insertion socioprofessionnelle :

- *En employant des formats, langues et niveaux de langue adaptés aux personnes peu qualifiées, allophones, en situation d'illettrisme et d'illectronisme, dont le français FALC* et la LSFB** ;*
- *En diffusant l'information par des canaux de communication diversifiés, tant analogiques que digitaux ;*
- *En visibilisant les mécanismes d'aide et d'accompagnement conçus pour les publics fragilisés.*

Soutenir la création d'un réseau de Conseillers en mobilité-Insertion

11. Confier au SPW Mobilité la mission d'organiser annuellement une formation de Conseillers en mobilité-insertion pour la Wallonie, accessible prioritairement aux travailleurs sociaux et conseillers en mobilité en fonction ;

12. Inciter l'établissement de Conseillers en Mobilité-Insertion dans les communes, les CPAS, les Centrales de Mobilité locales, les CRI, les régies de Quartier, les CISP et autres organismes qui accueillent, orientent et forment le public-cible de l'ISP.

Soutenir la promotion des mobilités actives et partagées dans les organismes d'ISP

13. Encourager et subventionner l'organisation de formations à la mobilité au sein des organismes d'insertion socioprofessionnelle ;

14. Déployer des services publics et parcs d'équipements de mobilité active et partagés à coût réduit dans les zones socio-économiquement défavorisées et organiser leur accessibilité pour les publics de l'ISP.

*Facile A Lire et Comprendre

** Langue des Signes de Belgique Francophone

GARANTIR L'INCLUSIVITE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Avant l'avènement de la voiture individuelle et de l'autosolisme, la Belgique possédait un réseau de transport en commun très dense, qui amenait les citoyens jusque dans les villages reculés des Ardennes. Mais depuis les années '80, une **politique de désinvestissement progressif** a entraîné la disparition de très nombreuses lignes, gares et stations. Aujourd'hui encore, le réseau résiduel est régulièrement menacé par la poursuite d'une logique consistant à favoriser quelques grandes lignes de train et de bus intercity, au détriment d'une desserte locale redevenue indispensable aux ménages modestes sous la pression des coûts croissants de la mobilité automobile.

Parallèlement à cet appauvrissement du réseau et du service de transport en commun, on assiste à une **déshumanisation et à une complexification croissante des procédures** de recherche sur les lignes et horaires, et des procédures de réservation, d'achat, de paiement des titres de transport. L'usager se voit imposer le recours à des sites web et applications numériques qui exigent des ressources démultipliées : maîtrise de la lecture, de l'écriture, de l'arithmétique et d'une des langues nationales, smartphone, abonnement internet, compte en banque alimenté, carte de banque, appli bancaire, connaissance des codes du numérique, adaptabilité face aux changements continus des applications, etc.

Une politique publique de redéploiement d'une offre de transport en commun diversifiée, dense et inclusive - c'est-à-dire pensée à partir des publics les plus vulnérables - est le meilleur rempart à l'appauvrissement et à l'exclusion de proportions croissantes de la population, et à la désertification économique.

Informar la population sur les transports en commun dans une perspective d'inclusivité

15. Imposer aux opérateurs de transport la visibilisation d'une information en français FALC* et en LSFB** sur les horaires, tarifs, réseaux et usages des transports en commun ;

16. Garantir dans les gares, stations, noeuds intermodaux et véhicules la présence d'un personnel humain formé à écouter les demandes des personnes en difficulté et y répondre de la manière la plus adéquate, dans leur intérêt.

Renforcer et diversifier l'offre de transports en commun

17. Poursuivre le développement d'une offre dense de transports en train, tram, bus et transport à la demande, sur tout le territoire wallon et en priorité dans les zones rurales et les zonings économiques et industriels, en veillant à la desserte locale

18. Inciter le renforcement et la création de solutions de mobilité locales et supralocales inclusives : taxis sociaux, transport PMR, bus à la demande, bus scolaires et parascolaires, ...

Diminuer les coûts des déplacements en transport en commun

19. Voter la gratuité complète des transports en commun, sur tous les réseaux de transport de service public

- A défaut de gratuité complète, élaborer des mesures de gratuité ciblées et automatiser leur octroi aux personnes concernées, parmi lesquelles les 12-24 ans, les demandeurs d'emploi peu qualifiés inscrits en formation et les bénéficiaires du statut BIM ;
- A défaut de gratuité complète, garantir l'existence de guichets physiques d'achats de titres de transport et d'interlocuteurs humains capables de guider l'acheteur vers le tarif le plus adéquat ;
- A défaut de gratuité complète des transports en commun, diversifier les méthodes de paiement en garantissant la possibilité de payer un titre de transport en espèces sans surtaxe.

*Facile A Lire et Comprendre

** Langue des Signes de Belgique Francophone

GARANTIR L'ÉGALITÉ D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE

Si l'avenir est aux mobilités dites « durables » le présent reste, en Wallonie, chevillé à la mobilité automobile, et l'on ne peut tabler sur une révolution de cet état de fait à court terme.

La capacité de conduire reste donc une compétence essentielle pour accéder aux services de base et à l'emploi Or **l'égalité d'accès au permis de conduire n'est plus du tout garantie en 2023** : apprendre à conduire est devenu un parcours du combattant, en particulier pour les personnes peu qualifiées et/ou précarisées. La difficulté langagière de l'examen théorique, la numérisation imposée des procédures d'inscriptions des examens de conduite, les coûts prohibitifs des filières auto-écoles et la complexité administrative de la filière libre concourent à priver, purement et simplement, les moins nantis du droit de conduire - et la situation s'aggrave d'année en année.

La solution à prioriser pour contrer cette inégalité caractérisée consiste à **déployer à travers la Wallonie une offre de formation à la conduite spécifiquement conçue pour les personnes peu qualifiées et/ou précarisées** : bien pensée en termes de méthodologie et d'accompagnement social, accessible gratuitement ou à coût réduit pour son public cible, et confiée à des professionnels expérimentés spécialisés dans l'accompagnement et la formation de ce public.

Ce type de formation existe déjà, et fait ses preuves avec des taux de réussite de 60% à 80% à l'examen théorique, contre moins de 30% dans les filières libre et auto-écoles. Il convient aujourd'hui de garantir leur présence en suffisance sur le territoire wallon, de manière à permettre à chacun d'y accéder si nécessaire.

L'usage d'une voiture est et restera partie intégrante du panel de solutions de mobilité auquel un citoyen doit pouvoir recourir dans une perspective de multimodalité confortable. Priver les plus modestes du permis de conduire sous prétexte d'une transition écologique que les plus nantis envisagent exclusivement à travers la voiture électrique est gravement discriminatoire.

Informez la population sur le permis de conduire dans une perspective d'inclusivité

20. Fournir à la population une information complète sur la formation à la conduite, les examens de conduite et les conditions d'obtention d'un permis de conduire, élaborée et diffusée dans une perspective inclusive :

- *en employant des formats, langues et niveaux de langue adaptés aux personnes peu qualifiées, allophones, en situation d'illettrisme et d'illectronisme, dont le français FALC* et la LSFB** ;*
- *en diffusant l'information par des canaux de communication diversifiés, tant analogiques que digitaux ;*
- *en publiant les statistiques de réussite aux différents examens de conduite, en les distinguant selon les filières de formation suivies.*

Diminuer le coût des formations à la conduite

21. Garantir l'existence de séances gratuites du « rendez-vous pédagogique » de la filière libre pour les publics ISP.

22. Diminuer le coût de l'examen d'aptitude conditionnant l'accès au stage de conduite non-accompagnée sous permis provisoire ;

23. Inciter et subventionner la création d'auto-écoles sociales dans le secteur non-marchand ;

24. Pérenniser le dispositif Passeport Drive en revoyant ses modalités d'octroi et d'organisation, en concertation avec les représentants des opérateurs ISP.

*Facile A Lire et Comprendre

** Langue des Signes de Belgique Francophone

Diversifier les méthodes de formation théorique et pratique à la conduite

- 25. Garantir l'existence de la filière libre pour la formation théorique ;
- 26. Elaborer, agréer et subventionner des processus d'accompagnement à la préparation de l'examen théorique adaptés aux personnes peu qualifiées, précarisées, d'origine étrangère;
- 27. Après un double échec à l'examen théorique, autoriser le suivi des heures de recyclage auprès d'un organisme ISP agréé proposant un accompagnement à la préparation à l'examen théorique ;
- 28. Garantir l'existence de la filière libre pour la formation pratique;
- 29. Garantir l'existence de séances présentielles pour l'organisation du « rendez-vous pédagogique » de la filière libre.

Diversifier les modalités d'accès à l'examen théorique du Permis de Conduire

- 30. Rétablir la possibilité de passer l'examen théorique sans rendez-vous ;
- 31. Diversifier les méthodes de prise de rendez-vous (sur place, par téléphone, par internet) ;
- 32. Garantir, dans chaque centre d'examen, la planification régulière de plages horaires réservées à des passations d'examen en groupe ;
- 33. Garantir, dans chaque centre d'examen, la planification régulière de plages horaires réservées aux séances spéciales;
- 34. Clarifier, harmoniser et publier les conditions d'habilitation à délivrer les attestations d'accès aux séances spéciales et permettre aux CISP, CPAS et CRI de les délivrer.

Adapter les modalités de passation de l'examen théorique du Permis de conduire

- 35. Adapter le niveau de langue de l'examen théorique, en recourant à des experts du français FALC (Facile à Lire et à Comprendre) ;
- 36. Planifier le remplacement des dispositifs ordinateur+souris par des écrans tactiles ;
- 37. Permettre la passation de l'examen dans les langues étrangères les plus parlées par le public ISP wallon (hors langues nationales et anglais) ;
- 38. Garantir un accueil et un accompagnement de qualité et inclusif lors des examens théoriques ;
- 39. Lors des séances d'examen théorique en groupe et spéciales, autoriser la présence dans la salle d'examen des travailleurs sociaux qui accompagnent les groupes d'apprenants ;
- 40. Supprimer l'arrêt automatique de l'examen théorique après deux fautes graves pour permettre aux candidats de terminer l'examen et de connaître leur résultat.

Moderniser la formation du personnel des auto-écoles

- 41. Soutenir et structurer des filières de formation d'instructeurs et directeurs d'auto-école dans le champ de la formation professionnelle qualifiante
- 42. Renforcer l'axe pédagogique dans la formation des instructeurs et directeurs d'auto-écoles et les examens visant l'obtention des brevets
- 43. Prévoir un module de formation et d'examen spécifique pour l'accès aux fonctions d'instructeur et de directeur d'auto-école sociale
- 44. Garantir l'organisation régulière des examens visant l'obtention des brevets d'instructeur et directeur d'auto-école

L'usage d'une voiture est partie intégrante du panel de solutions de mobilité auquel un citoyen doit pouvoir recourir dans une perspective de multimodalité confortable. Priver les plus modestes du permis de conduire sous prétexte d'une transition écologique que les plus nantis envisagent exclusivement à travers la voiture électrique serait gravement discriminatoire

POUR QUE SE DEPLACER RESTE UN DROIT POUR CHACUN

ELECTIONS 2024

CONTACT

Consortium Mobilité pour tous
by Fédération CAIPS
Rue du Pont, 24 - 4540 Amay
info@caips.be - +32 4 337 89 64

Coordination : Céline LAMBEAU
+32 486 870 170



BASSIN EFE
INSTANCE BASIN • ENGAGEMENT QUALITATIF • FORMATION • EMPLOI



Association de CPAS régie
par la loi du 8 juillet 1976



FUNOC
Formation pour
l'Université ouverte
de Charleroi



Fédération
des CPAS

