PROVINCE de NAMUR
Direction des Affaires Sociales et Sanitaires

Au cœur de votre mieux-être

Actes du colloque du 5 juin 2018 à Namur

« Mobilité inclusive et solidaire »

Le colloque « Mobilité inclusive et solidaire » a été organisé par la Direction des Affaires Sociales et Sanitaires (DASS) de la Province de Namur à destination de tous les acteurs, privés et publics, de la mobilité inclusive et solidaire.

Avec la participation de Geneviève Besonhé, Alexandre Borsus, Christiane Chermanne, Benoit De Rue, Jean-Benoît Graas, Corinne Ketels, Anne Leclercq, Michel Meuter, Pierre Moreau, Adrien Quittre, Alain Piron, Thierry Sarton et Francis Steiffer.

Sommaire

Introduction **3**

Mobilité et intelligence territoriale
Michaël Van Cutsem, Directeur de PRO-TE-IN **5**

Les publics cibles de la mobilité inclusive et solidaire
Christine Mahy, Secrétaire générale et politique du Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté **13**

L'impact de la diversité des modes de financement de la mobilité inclusive et solidaire
Alexandre Van Pestel, Administrateur et chargé de mission pour Espaces Mobilités **21**

Les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire
Michel Meuter, Coordinateur de projets chez Mobilesem **29**

Une expérience inspirante venue d'ailleurs : le Réseau Mob'In Normandie
Clémentine Libois-Chanoni, Chargée de développement Mob'In Normandie **35**

Quelques expériences de mobilité inclusive et solidaire menées en Wallonie **41**

Synthèse des recommandations issues des ateliers participatifs **47**

Conclusions de la journée
Dominique Hicguet, Inspecteur général de l'Administration de la Santé Publique, de l'Action Sociale et Culturelle de la Province de Namur **49**

Liste des des acronymes **53**

Introduction

Aujourd'hui la Province de Namur n'échappe pas au double phénomène du vieillissement démographique et de la paupérisation de la population, en particulier dans les zones rurales. Les offres de service de base de nature médico-sociale ou en insertion socioprofessionnelle sont de moins en moins accessibles en proximité au niveau local voire communal. Ce contexte peu favorable pour les publics fragilisés, qu'ils soient seniors, isolés avec charge d'enfants ou encore bénéficiaires de revenus limités génère des comportements multiples de « non recours » aux services de base garantissant leur accès aux droits fondamentaux (droit à la santé, droit à l'emploi, droit à l'éducation, droit au logement…). Dans ce contexte, la mobilité constitue un facteur discriminant supplémentaire.

Nombre de ces publics ont déjà refusé un emploi, une formation, un rendez-vous médical, une sortie ou des loisirs non seulement pour des raisons financières mais aussi par manque d'accessibilité à un véhicule ou aux transports quels qu'ils soient.

Face à ce constat, la mobilité inclusive et solidaire est devenue un enjeu pour l'Institution provinciale. Dans le cadre des partenariats Province/Communes, la Province a proposé un dispositif de soutien aux Communes qui adhèrent à une Centrale de Mobilité (Mobilisem/MobiliSud). Toutefois, face à la suppression des subventions régionales à certains opérateurs, l'avenir incertain du secteur en général, la mise en chantier d'un décret auprès du Ministre en charge de la Mobilité, le Conseil provincial avait manifesté son intérêt pour l'organisation d'une réflexion globale sur le sujet.

C'est ainsi, qu'à l'initiative de la Province de Namur, en collaboration avec la Province de Luxembourg et les centrales de mobilité locales Cap N, Mobilisem et MobiliSud, plus d'une centaine de professionnels se sont réunis le 5 juin dernier, à l'occasion du Colloque « MOBILITE INCLUSIVE ET SOLIDAIRE ».

Au cours de cette journée, la mobilité inclusive et solidaire a pu être abordée sous différents angles :

- La mobilité en tant que droit équitable à l'accès et aux moyens de circuler.
- Les publics les plus impactés et les effets « sur-discriminants » du non-accès à la mobilité ;
- La multiplicité des sources de financements ;
- Le paysage de l'offre en matière de mobilité inclusive et solidaire ;
- Et enfin, au départ des mêmes constats, la présentation d'une expérience développée en Normandie.

L'ensemble des interventions ainsi que les débats lors des ateliers de l'après-midi ont démontré la transversabilité de la thématique.

De la richesse de ces débats, des recommandations adressées tant aux Communes qu'à la Région Wallonne, tant en faveur des opérateurs qu'en faveur des usagers, ont pu être dégagées. La Province de Namur se fera le relais de ces recommandations vers les différents acteurs et niveaux de pouvoir concernés.

Depuis le 5 juin, MOBIWAL, une Fédération de Centrales de Mobilité a pu voir le jour, un premier pas vers plus de cohérence au sein d'un secteur qui nous concerne tous.
De bon augure à la veille de la « Semaine de la Mobilité ».

Mobilité et intelligence territoriale

Michaël Van Cutsem, Directeur de PRO-TE-IN

Ce texte reprend, en les commentant de manière synthétique, les diapositives de l'exposé introductif réalisé à Namur le 5 juin 2018 pour la Province de Namur à l'occasion du colloque « mobilité inclusive et solidaire ». Cet exposé s'appuie et doit beaucoup à une démarche d'accompagnement réalisée avec la Direction interdépartementale de la Cohésion sociale du Service public de Wallonie.

Le texte abordera les questions suivantes :

- La mobilité, un droit acquis?
- La mobilité, un droit d'accès !
- Quelques indicateurs
- Les ressorts des outils publics en matière de mobilité
- Quelques tendances prospectives
- Recommandations

La mobilité, un droit acquis ?

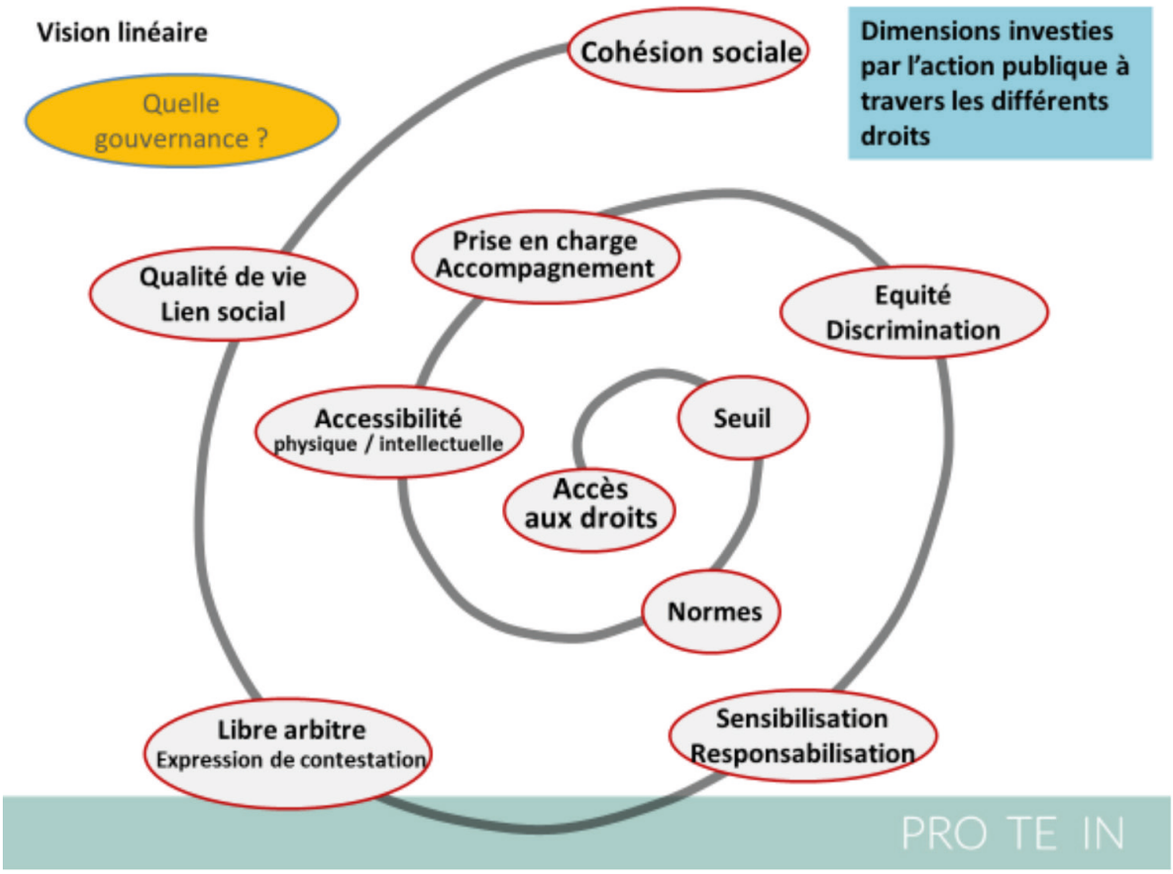
Le droit à la mobilité n'est pas le droit fondamental qui, dans les textes fondateurs (Constitution, Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne), dispose des fondements les plus solides. On y parle surtout de liberté de circulation et de séjour… on parle aussi de liberté d'aller et venir…

La mobilité, un droit d'accès !

Pourtant, par «droit à la mobilité», il faut entendre non seulement un «droit de circuler» mais surtout un «droit équitable à l'accès et aux moyens de circuler». Formulé comme ça, le droit à la mobilité conditionne l'accès à une série d'autres droits.

Selon le contexte territorial (localisation urbaine, périurbaine, rurale), le contexte social (précarité, isolement), le rythme des activités (travail à horaires décalés ou morcelés par exemple), le degré de validité d'une personne, les convictions personnelles (en termes environnemental ou de valeurs collectives) …, cette capacité d'accès est plus ou moins assurée.

Comme le montre le schéma qui suit, dans un essai de schématisation de droits par importance dans le temps, ou dans le parcours de l'usager, on voit que l'accessibilité, physique notamment, conditionne l'exercice d'une série d'autres droits qui, ensemble, permettent d'atteindre un objectif plus global de cohésion sociale.



Sur cette base, et s'il fallait proposer une finalité au droit à la mobilité, celle-ci pourrait être formulée comme suit :

«Tout citoyen wallon doit pouvoir se déplacer d'un point A à un point B :

- *dans un certain laps de temps,*
- *avec une solution adaptée,*
- *à un coût acceptable pour l'usager et pour la collectivité à court terme (malgré l'engorgement des villes) et à long terme (malgré les risques de pollution pour l'environnement et la santé)».*

Les trois dimensions de la finalité sont évidemment cruciales dans une optique de cohésion sociale et d'inclusivité : le temps d'accès, la solution de mobilité proposée et le coût individuel et collectif. Cette tension entre la nécessité d'offrir une solution de mobilité au plus grand nombre et la contrainte financière et logistique de rencontrer chaque attente individuelle de mobilité. En filigrane, la mobilité inclusive sera donc celle qui permettra d'atteindre un compromis acceptable en ce qui concerne les populations aux revenus les plus modestes ou en situation de précarité importante. L'intelligence territoriale montre que ces populations sont souvent très éloignées des axes principaux de mobilité.

Quelques indicateurs

Les tableaux qui suivent dressent un portrait très succinct de quelques aspects de la mobilité en Wallonie et en Belgique.

Ce premier tableau montre que le réseau routier et autoroutier que nous connaissons dans notre pays est parmi les plus denses d'Europe. C'est également le cas du réseau ferré, et, accessoirement du réseau fluvial.

Densité des différents réseaux de transport au 1er janvier 2010

Sources : SPF Economie – Direction générale Statistique; SPF – Mobilité et Transport ; EUROSTAT ; SPW-DGOMVH ; SNCB - Calculs IWEPS

	Wallonie	Belgique	UE-15	UE-27
Densité du réseau autoroutier				
En km/1 000 km²	52	58	19	15
En km/million d'habitants	248	163	155	134
Densité du réseau routier (routes et autoroutes)				
En km/1 000 km²	4 821	5 089	1 124	1 102
En km/million d'habitants	23 213	14 318	9 189	9 547

	Wallonie	Belgique	UE-15	UE-27
Densité du réseau ferroviaire				
En km/1 000 km²	99	117	47	49
En km/million d'habitants	476	330	382	425
Densité du réseau fluvial				
En km/1 000 km²	27	50	10	9
En km/million d'habitants	129	140	79	81

Le tableau suivant renseigne les parts modales, c'est-à-dire l'usage des modes de déplacement. La tendance dominante est, depuis plusieurs décennies, à l'usage dominant de la voiture. Notons que les données sont assez anciennes et que les tendances actuelles sont à une progression des transports en commun, tandis que les modes actifs sont mieux représentés à Bruxelles (marche) et en Flandre (vélo).

Comparaison de la répartition des déplacements par mode principal
(un jour moyen) en 2010 (en pourcentage) Source: enquête BELDAM 2010 – calculs IWEPS

	Flamands	Wallons	Bruxellois	Belgique
Voiture conducteur	48%	52%	28%	48%
Voiture passager	17%	19%	10%	17%
Taxi	0%	0%	0%	0%
Marche	13%	18%	32%	16%
Moto	1%	1%	1%	1%
Vélo	13%	1%	3%	8%
Train	3%	3%	2%	3%
Tram	1%	0%	8%	1%
Métro	0%	0%	9%	1%
Bus Delijn	3%	0%	1%	2%
Bus STIB	0%	0%	6%	1%
Bus TEC	0%	5%	0%	1%
Autre	1%	1%	1%	1%
Total	100	100	100	100

Le tableau suivant sert surtout à montrer que les motifs des déplacements sont de plus en plus nombreux et, surtout, de plus en plus complexes. Les schémas de déplacement, quand ils sont sondés par l'enquête Beldam, montrent des schémas de plus en plus diffus – les arrêts et les trajets sont plus nombreux – et de moins en moins « mécaniques » : le schéma « maison – travail – maison » se double de trajets pour réaliser les achats, déposer un enfant au club de sport ou aller le chercher chez un

parent, etc. La conséquence de cette complexification est une organisation plus « chaotique » des déplacements, c'est-à-dire non fondée sur l'efficience ou l'économie, mais sur d'autres critères. Ceci fonctionne évidemment quand les moyens de se déplacer sont disponibles : véhicule, énergie et moyens de s'offrir cette énergie. Ceci signifie donc aussi que quand ces moyens ne sont pas réunis, la peine est plus grande.

De ce fait, le mode routier reste privilégié en grande partie parce que la voiture garde son rôle dominant grâce à son adaptabilité face à cette complexification des chaînes de déplacements des individus, à la dispersion des lieux de vie…

Les chaînes de déplacement sont donc de plus en plus diversifiées. Les chiffres montrent encore que :

Répartition des déplacements par motifs (par jour moyen) en 2010 (en pourcentage) Source: enquête BELDAM 2010 – calculs IWEPS

	Flamands	Wallons	Bruxellois	Belgique
déposer/chercher quelqu'un	8%	9%	7%	8%
aller à la maison	41%	39%	39%	40%
aller travailler	11%	12%	12%	12%
pour le travail	2%	2%	2%	2%
ecole (suivre un cours)	5%	6%	6%	5%
prendre un repas à l'exterieur	1%	2%	3%	2%
achats (courses, shopping)	12%	11%	12%	12%
services (médecin, banque,…)	3%	3%	3%	3%
rendre visite (famille, amis)	7%	7%	6%	7%
promenade, faire un tour	2%	3%	3%	2%
loisirs, sports, culture	6%	4%	5%	5%
Autre	2%	3%	3%	2%
TOTAL	100	100	100	100

- La distance moyenne par jour moyen d'un déplacement effectué par un Wallon est de 13,4 km ;
- Dans la répartition des déplacements par classes de distances, 56% s'effectuent sur des distances inférieures à 7,5 km, voire sous les 3 km pour 32% des déplacements ;
- 90% des déplacements de moins de 250 m sont réalisés par la marche. La part de la marche et du vélo tend à décroitre, assez logiquement, au fur et à mesure de l'augmentation des distances ;
- L'usage du transport public n'apparait qu'à partir de déplacement supérieur à 2 – 3 km.

En Wallonie, le réseau routier est également utilisé par les bus des TEC (776 lignes et 16.147 arrêts en 2013) et partiellement par les cyclistes (1.802 des 6.869 km de routes régionales sont équipés de pistes cyclables, auxquels on peut ajouter 1.300 kilomètres de voies aménagées en réseau autonome des voies lentes RAVEL).

La problématique à laquelle est confrontée la Wallonie en matière de mobilité et de transport ressemble en bien des points à celle d'autres régions européennes, à savoir une demande de mobilité en croissance avec une suprématie dévolue au mode routier, des modes alternatifs difficiles à rendre attractifs mais en progression, induisant une saturation progressive des réseaux de transport et un contrôle malaisé des impacts environnementaux.

Il ressort du baromètre social de l'IWEPS qu'une personne sur deux dit se sentir contrainte par les coûts de ses déplacements de temps en temps à tout le temps. Ils sont 34 % à se dire de temps en temps contraints, 12 % à se dire souvent contraints et 4 % à se dire tout le temps contraints. (…) On observe donc que le coût de la mobilité est une question relativement présente pour au moins la moitié de la population wallonne.

Toujours selon les estimations de l'IWEPS, 61,3% des logements wallons ont en 2014 une accessibilité piétonne aux transports publics bien desservis. Des estimations similaires au service de base ont également été calculées dans le cadre des indicateurs d'accès aux droits fondamentaux (ISADF) et aux commerces alimentaires de plus de 100m^2 dans le cadre de l'indice des conditions de bien-être (ICBE).

L'ensemble de ces indicateurs montre une situation contrastée où la densité en infrastructures de mobilité et l'offre de service de permet pas une rencontre optimale des besoins observés, lesquels besoins se complexifient et s'individualisent de manière croissante. Ce paysage global est particulièrement pénalisant pour les publics les plus fragilisés.

Les politiques publiques de mobilité

Quelles sont, précisément les réponses apportées par les autorités publiques en Wallonie ?
Elles sont nombreuses et relativement couteuses :

- Financement d'infrastructures et d'équipements ;
- Subsides de fonctionnement vers des opérateurs de mobilité (très gros ou… très petits) ;
- Règles et normes, y compris en termes d'agrément ou de tarification ;
- Fiscalité incitative (ou dissuasive) ;
- Sensibilisation, information, formation aux enjeux de la mobilité
  (par ex. la semaine de la mobilité).

L'essentiel des moyens sont destinés à l'entretien des infrastructures et, plus rarement, à l'agrandissement du réseau. L'autre ligne de budget principale est consacrée aux fonctions des transports en commun. On soulignera aussi que la fiscalité peut jouer un rôle important en termes dissuasifs ou incitatifs.

On soulignera aussi que des initiatives sont prises pour rendre la mobilité plus équitable. Outre l'organisation systématique du transport scolaire, ces initiatives gagnent en importance, mais aussi en nombre, ce qui génère un paysage assez hétérogène et éclaté :

- Flexi – TEC ;
- services de mobilité complémentaires (taxi social, Taxitec, Telbus, Proxibus, …) ;
- soutien au transport par taxi pour les PMR ;
- soutien aux ASBL sensibilisant à l'accessibilité des cheminements, bâtiments et des transports des PMR ;
- soutien de coordinations des initiatives de mobilité alternative dans les zones rurales et les zones d'habitat permanent ;
- IDESS – Taxi social.

Cette journée d'études passera en revue une série de ces initiatives dans les détails.

En termes d'évaluation, on observe que le système fonctionne par une prise en compte prioritaire du plus grand nombre (voitures, élèves) et qui installe une hiérarchie progressive, à l'instar de celle du réseau. Au plus le réseau et le nombre d'usagers sont importants, au plus élevés les moyens consacrés. On constate également une impossibilité territoriale à rencontrer tous les besoins : l'étalement urbain et la faiblesse de la mixité des fonctions génèrent des contraintes fortes en termes de mobilité, a fortiori de mobilité inclusive.

Les acteurs de terrain et les usagers évoquent également une lisibilité difficile des connexions intermodales et une forme de résistance aux ruptures de charge.

Enfin, on observe, comme cela a déjà été évoqué, une pléthore d'initiatives de proximité (qui pose des question de cohérence des initiatives publiques et de dispersion des moyens. On peut penser ici que la stratégie publique en cette matière doit passer d'une phase d'expérimentation à une phase de sélection et de montée en puissance, en faisant peut-être des choix dans les pistes explorées.

On observe donc une double tension entre d'une part, une accessibilité pour le plus grand nombre et une autonomie pour certains publics « fragilisés » via le développement de solutions spécifiques et, d'autre part, une vision territoriale (universalité) et des visions orientées « publics spécifiques ». Par exemple, des mesures sociales de tarification limitées par l'accessibilité au plus grand nombre.

L'évaluation montre aussi qu'un système TEC accessible à tous n'est pas financièrement soutenable.

Quelques tendances prospectives

Quelles sont les tendances auxquelles cette politique publique est confrontée ?
Les plus structurantes sont citées ci-dessous :

- Une individualisation de la mobilité comme tendance lourde, renforcée par des logiques de mobilité à la demande, de livraison à domicile ;
- Une saturation des pôles et des axes, laquelle génère une acceptation économique et sociale de l'immobilité ;
- Une complexification des rythmes et des schémas de vie et donc de mobilité ;
- Des évolutions technologiques non disruptives (voiture sans conducteur) ;
- Une augmentation des coûts de l'énergie (et accessibilité financière des énergies moins polluantes).

On pointera aussi qu'il existe des tendances potentiellement correctrices, qui sont potentiellement porteuses de solutions ou de tensions :

- L'émergence de l'économie de la fonctionnalité : facturation de l'usage et non plus du bien ;
- L'arrivée d'une génération du « co » ayant d'autres rythmes de vie, modes de travail, induisant potentiellement une autre mobilité ;
- Un phénomène de retour en ville, notamment des aînés, pénalisation croissante de l'isolement et de la ruralité, de la non-mobilité ;

- Une montée en puissance des modes actifs, vélo électrique ;
- L'émergence du mouvement « slow » ;
- La montée en puissance d'une mobilité intelligente, appuyée par les outils digitaux.

Quelques enjeux pour la réflexion

Ces enjeux sont formulés en vue de nourrir la réflexion de la journée et sont centrés sur l'articulation entre inclusivité et mobilité :

- Comment rendre équitable et soutenable un système de transport en commun accessible à tous ?
- Comment ramener certains publics vers les modes de déplacement actifs (le plus âgés par ex.) au bénéfice de la mobilité et de la santé publique ?
- Comment ne pas pénaliser les citoyens les plus éloignés des centres urbains, surtout si ce n'est pas par choix (accises, taxe kilométrique, mesures anti-diesel) ?
- Comment faire en sorte que tous les modes de transport s'articulent entre eux en prenant en considération les besoins des usagers ?
- Comment concilier un réseau performant, hiérarchisé et intermodal avec une accessibilité pour les plus fragilisés ?
- Comment garantir un droit à la mobilité dans un système multi-acteurs dont certains sont publics et d'autres privés, avec des objectifs différents ?

Soulignons enfin que le contexte européen constitue une donnée importante à prendre en compte et qui peut également impacter la volonté publique de mettre en place une mobilité inclusive. Ainsi, afin d'accroître l'efficacité des transports et l'usage des infrastructures, la commission européenne préconise de *« progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et d'impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. ».*

Cette préconisation est porteuse d'une certaine vision de l'organisation des systèmes de transport et d'un questionnement lié pour en faire des systèmes inclusifs.

Les publics cibles de la mobilité inclusive et solidaire

Christine Mahy, Secrétaire générale et politique du Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté

La mobilité : un enjeu essentiel… un obstacle de plus, un obstacle de trop

La mobilité est une des questions qui vient sur la table tout le temps quand on reçoit des témoins du vécu, quand on a des groupes de travail, quand on se déplace dans les associations… **Il n'y a plus une province, il n'y a plus une commune où on ne dit pas : les problèmes principaux, ce sont le logement, l'eau et l'énergie… ET c'est la mobilité**. Ensuite le coût de l'enseignement, … on peut continuer à énumérer mais la mobilité revient comme une difficulté majeure.

Les personnes la mettent de plus en plus en avant, comme une des difficultés pour pouvoir être un citoyen à part entière face au droit qu'on a d'exister dans une société, mais aussi face aux obligations et contraintes qui sont de plus en plus importantes et qui s'appliquent directement sur les populations les plus défavorisées. Pour ces populations, **la mobilité va souvent être l'obstacle de trop, le truc de plus, l'ennui qui va entraîner des problèmes en chaîne.**

Pour illustrer…

Avant de parler de quelle population et pour illustrer rapidement la question, plusieurs éléments ont été mis en exergue notamment dans le film « Le prix du pain », réalisé par Yves Dorme en collaboration avec le RWLP. Ce film évoque le portrait de quatre ménages en situation de pauvreté, singulièrement en ruralité. Sur les quatre témoignages, trois d'entre eux montrent à quel point la question de la mobilité apparaît comme très importante. Il y a un ménage qui habite dans un camping en milieu rural. Ils ont une mobylette. Elle tombe en panne, elle n'est pas réparable, on rate un emploi à cause de cela. On découvre une maman avec cinq enfants qui a besoin d'une voiture, qui n'a pas les moyens de payer une bonne voiture, donc qui roule avec un vieux truc et qui doit s'organiser pour que ça tienne. Et une jeune femme avec sa fille qui, notamment, témoigne que, à un moment donné, il faut se rendre au PMS qui se situe à 30 km de l'endroit où elle habite. Il n'y a pas véritablement de transport en commun qui permette d'y aller facilement.

La mobilité : c'est un coût non négligeable dans un budget déjà serré

Le deuxième élément qui est au cœur du débat, c'est le coût ! Et ce, quels que soient (presque tous) les modèles offerts en termes de mobilité. Aujourd'hui, même les modèles organisés au plan associatif, dans les liaisons entre les acteurs territoriaux qui travaillent sur la mobilité, ont un coût. Ce n'est pas nécessairement anormal qu'il y ait un coût mais il faut se rendre compte que les revenus des gens n'évoluent plus réellement. Que ce soient les allocations de remplacement (ce ne sont pas les toutes petites adaptations par rapport à l'enveloppe « bien-être » qui font la différence), que ce soient les revenus du travail (où notamment il y a plein de temps partiels contraints, de bas salaires), les pensions, etc. Tous ces revenus n'évoluent plus au regard du coût de la vie depuis longtemps. Toute dépense et toute augmentation est immédiatement très importante. Je n'ai pas dit qu'on sait faire de la gratuité pour tout, bien que la question mérite d'être posée pour la mobilité, mais je cherche à

exprimer qu'il faut vraiment en avoir conscience, et savoir que des personnes n'utilisent pas non plus ses services de proximité moins chers pour des raisons financières.

Au RWLP, beaucoup de militant.e.s font de la marche à pied en lieu et place d'accès à un moyen de transport. Alors, ça leur fait peut-être du bien pour leur santé, diront certains. Tant mieux quand c'est le cas mais beaucoup font de la marche à pied contraints, parce qu'ils habitent en milieu rural et que, s'ils veulent se rendre à l'endroit où prendre un bus ou dans une gare qui leur permet d'aller militer quelque part, il leur faut marcher x kilomètres (et c'est parfois beaucoup de kilomètres). A titre d'exemple, un militant fait 12 à 15 kilomètres à pied pour rejoindre un premier endroit et pour rentrer chez lui ensuite. Contrairement aux représentations que l'on peut avoir, pour ceux qui en ont encore la force physique, mentale, et pour qui la motivation, le sens que prend l'endroit qu'ils doivent rejoindre est important pour tenir encore dans la vie, ils recourent à la marche à pied.

Je peux aussi donner comme exemple une démarche qui a été menée par certains militant.e.s dans la province de Luxembourg. Ce groupe de personnes a interpellé la direction générale du Forem, parce que dans le cadre, non pas du service Forem pour être accompagné.e et aller en formation (pour lequel les transports sont remboursés) mais dans le cadre du contrôle Forem (quand ils sont contrôlés pour voir si ils s'activent), le coût du transport est à charge de la personne concernée. En province de Luxembourg, le contrôle Forem est localisé à Arlon. Pour ceux qui connaissent la province de Luxembourg, ils voient tout de suite ce que cela veut dire. Il y a eu une interpellation disant : ce n'est pas normal parce que ça coûte cher, ça demande de s'organiser dans des horaires compliqués, si les horaires sont tôt le matin notamment. C'est une province où une série de services sont localisés dans le chef-lieu et cela pose toutes sortes de contraintes, de difficultés, d'obstacles pour les villages et localités les plus éloignés et mal desservis en transport en commun.

La mobilité, une priorité ?

On peut aussi s'interroger sur les priorités que se donne notre société envers sa population pour que son existence soit possible. Nous sommes dans une société où il y a un investissement important sur les lignes qui relient la circulation rapide, dans une logique économique. On va investir dans ce qui concerne les avions, on va investir sur certaines lignes de chemin de fer et en abandonner d'autres. Je suis luxembourgeoise, je prends beaucoup les trains et je peux vous dire que ce n'est pas toujours jojo même si je défends le rail et si je trouve que c'est important.

On peut s'interroger aussi en termes de fiscalité quand on parle des voitures de société. C'est quand même bizarre, nous évoluons dans une société qui ne s'est jamais dit, par exemple, que ce sont toutes les travailleuses, principalement des femmes à revenus modestes, qui vont à domicile (les aides familiales, les aides ménagères) et à qui il faut un véhicule de façon impérative, parce que leur métier le nécessite (la mission qu'elle remplisse est essentielle) et donc à qui il faudrait une voiture de société. Ce n'est pas à elles qu'est offerte une voiture de société et ses avantages. L'achat de l'outil de travail et les frais qui accompagnent la vie de la voiture sont, la plupart du temps, à leur charge ! Qu'est-ce que cela veut dire en termes de conception de société ? Que signifie cette augmentation de salaire, cette compensation supplémentaire offerte à certaines catégories de travailleurs (souvent des cadres) dans des entreprises et chez des opérateurs subventionnés par l'État ? **Il y aurait moyen d'avoir des réflexions plus audacieuses en se disant que faire société, faire pays, faire Wallonie, faire Fédération Wallonie-Bruxelles et faire Belgique, c'est arriver à offrir aux citoyen.ne.s de façon équitable l'ensemble des services qui leur sont nécessaires, et en ce qui concerne la mobilité aussi.**

Quelles populations sont concernées ?

La mobilité devrait être considérée comme un droit majeur et pas comme un droit mineur. Il est absolument nécessaire d'intensifier le travail à ce sujet, tant localement, dans les communes, que dans les provinces, mais aussi en interpellant les décideurs politiques aux autres niveaux de pouvoir pour véritablement considérer la mobilité comme un droit essentiel. Nous sommes en Wallonie, le Ministre-Président lui-même le dit. Aujourd'hui, la situation est grave. Au moins 26 % de la population wallonne est en grande difficulté. La population en grande difficulté, c'est plus que ça encore, la fréquentation du terrain le démontre tous les jours. Il y a des choses sérieuses et urgentes à mettre en place pour en sortir, la mobilité en est une.

Quelle population est concernée ? C'est forcément les **populations avec des revenus faibles**. Vous savez comme moi qu'aujourd'hui, les populations avec des revenus faibles, ce ne sont plus seulement les allocataires sociaux, les bénéficiaires du revenu d'intégration sociale. Évidemment ils le sont. Ce ne sont plus seulement les personnes bénéficiaires de l'aide équivalente. Evidemment, ils le sont. Ce sont aussi les personnes qui bénéficient encore du chômage ou qui n'en bénéficient plus, ces invisibles qui ne bénéficient plus du chômage (des jeunes de moins et de plus de 25 ans, les exclus des allocations d'insertion, etc.). Une série de gens sont exclus des ressources, y compris dans les CPAS puisque qu'aujourd'hui la législation a changé et qu'il est possible de mettre quelqu'un hors droit pendant un mois, deux mois, trois mois. Je n'ai pas dit que le CPAS le pratique beaucoup mais je dis que c'est possible dans la loi et que par conséquent, c'est praticable. Il faut toujours se rendre compte que, quand on sanctionne quelqu'un sur un mois de revenus alors qu'il n'a pas d'autres ressources et que son revenu c'est 890 € par mois, vous imaginez qu'immédiatement, cela signifie ne plus payer son loyer, ne plus payer son électricité, ne plus payer son eau,… pendant un mois. Forcément, la mobilité, l'alimentation, le chauffage,… en prennent donc un coup. Si ça dure deux mois, trois mois, vous pouvez imaginer la plongée dans le désastre que ça génère sur les populations.

Mais **c'est aussi aujourd'hui, parmi les gens à revenus faibles, des gens qui travaillent**. Il y a énormément de personnes qui travaillent aujourd'hui à temps partiel et dans des temps partiels non choisis dont le revenu est à la hauteur du temps partiel non choisi. C'est aussi parfois dans des secteurs où les niveaux de salaire à temps plein ne sont déjà pas des plus élevés. Forcément, elles ont un revenu à l'once du type d'emploi qu'elles occupent. On peut parler d'un très grand nombre de personnes dans la grande distribution, en titre-service à domicile, mais aussi dans la fonction publique, etc. Il y en a beaucoup d'autres qui vont avoir un revenu à l'once de la quantité de travail presté, sans compter les intérims, etc.

Les personnes concernées sont **évidemment les personnes isolées géographiquement, isolées socialement**. On a déjà parlé de ruralité mais ici je voudrais parler d'isolement géographique. Il y a une stigmatisation des habitants du milieu rural qui est en train de s'amplifier, comme si vivre en certains endroits était irresponsable. Moi, je fais partie des privilégiés, je peux choisir d'y rester ou de bouger vers des milieux urbains. Il y a la masse des gens qui ne peuvent pas choisir et doivent rester là où ils sont et il y a la masse des gens, pour qui la ruralité a été un sauvetage dans la vie, par rapport à une situation sociale, par rapport à un état de santé, par rapport au fait de couper avec des relations antérieures qui n'étaient pas ou plus souhaitables ou souhaitées. Alors, doivent-ils être sanctionnés par une diminution des moyens de transport en commun et des coûts supérieurs ?

Evidemment, on pourrait parler des **familles monoparentales, des familles nombreuses avec des enfants**, qui doivent aller chercher des colis alimentaires, conduire les enfants à l'école, aller à la

crèche, etc. ; **les personnes à mobilité réduite**, porteuses de handicap pour qui, outre les difficultés d'accès et l'organisation que cela suppose, le prix peut aussi constituer un obstacle car malheureusement pour une partie d'entre elles, handicap et pauvreté feront « bon » ménage ; et aussi **des personnes accueillies chez nous**, les personnes d'origine étrangère. Ces personnes sont hébergées dans des centres, le plus souvent un peu au bout du monde, dans des infrastructures touristiques désaffectées ou des anciennes casernes, dans les bois. S'ils veulent apprendre le français, rien que l'obstacle de la mobilité peut les en empêcher. Les gens sont dans une difficulté réelle de pouvoir s'organiser pour aller et venir sur le territoire. Il suffit de circuler en train pour voir les gens qui partent pour leurs papiers avec des bébés dans les bras, extrêmement tôt le matin, pour être sûrs de rejoindre l'ouverture ou la file d'attente devant l'administration concernée.

Il y a aussi toute une catégorie de personnes à laquelle on pense « habituellement » moins mais qui sont en grande difficulté par rapport à la mobilité et pour lesquelles le délitement du lien social, du lien familial, des solidarités interpersonnelles, peut se briser pour cause d'impossibilité de mobilité (si l'ami.e, la famille, les enfants, ne sont pas arrivés à aller voir la personne une fois, puis une deuxième fois, il y a la peur de reprendre le contact pour reconnecter) : **les familles des personnes qui sont en prison**. Les endroits de détention, comment est-ce qu'on y arrive ? A quel moment y a-t-il des transports en commun en fonction des heures de visite ? Quand on vit à proximité de prisons, on voit des gens qui font du stop à pas d'heure. Ils s'organisent comme ils peuvent et n'ont pas toujours les moyens pour payer. Je pense aussi aux **hospitalisations longues en hôpitaux psychiatriques.** Je pense aux **maisons d'accueil pour personnes adultes.** Je pense aux **jeunes placés en institution d'aide à la jeunesse**. On le sait, on l'a déjà dit des dizaines de fois, **il arrive régulièrement que la mobilité soit un des éléments qui participe au délitement du lien familial, à la non-possibilité de pouvoir entretenir la relation familiale de façon suffisamment régulière que pour arriver à ce qu'elle devienne positive ou qu'elle reprenne un chemin positif.**

Je pense évidemment aux **personnes qui vivent dans des endroits de vie plus atypiques, plus isolés**. Alors, est-ce encore atypique, aujourd'hui, d'habiter dans un camping ou un parc résidentiel ? C'est quand même, en général, le logement social que les gens inventent face à une autorité publique défaillante à organiser le droit au logement. Ce peut être aussi un choix ou une capacité à être encore actif sur son logement plutôt que passif dans un logement dans lequel on ne pourrait rien choisir.

Il y a donc un très grand nombre de ménages et une diversité de ménages, qui sont concernés par la mobilité, dont on mesure **l'impact énorme sur la vie sociale**. Lorsqu'il y a cassure avec la vie familiale, la vie amicale, lorsqu'on quitte ces institutions, lorsque l'on doit reconnecter à un milieu, lorsqu'on est confiné à l'isolement, tout peut se compliquer très rapidement. **La mobilité, ce n'est pas de la rigolade pour ces nombreux ménages, c'est une pièce maîtresse déterminante**.

Et évidemment, il y a beaucoup de personnes qui ont peu dans leur portefeuille, qui doivent aller faire leurs courses, qui doivent aller vers un service de santé, vers de la formation, vers de l'emploi, vers de l'emploi en intérim, etc. Comment fait-on quand on a un coup de fil en intérim au dernier moment, qu'on habite un endroit où on ne sait pas comment on va s'organiser ? On demande aux voisins, on se débrouille, on cherche une solution, on s'épuise, on renonce ?

La mobilité vers la justice, **comment est-ce qu'on se rend en justice de paix dans les délais, vers des convocations dans des administrations, des convocations à la mutuelle ? Et pour les personnes qui ont une maladie chronique qui demande des soins réguliers ?** On voit régulièrement des personnes dans les trains aujourd'hui qui vont faire leur chimio en train et qui expliquent

que le moment du train, c'est le moment confortable. Par contre, comment rejoignent-elles la gare dans laquelle elles doivent prendre le train ? Comment vont-elle de la gare où elles arrivent jusqu'à l'hôpital ? En articulant avec les bus, c'est nettement moins confortable. Il y a des cas où ça marche bien mais il y a des cas où ça ne va pas du tout ou que c'est très compliqué. **Il y a des reports de soins dus à ça. Il y a des rendez-vous ratés, il y a des abandons, des découragements**.

Pour gérer la survie dans la pauvreté, certaines personnes doivent se résoudre à augmenter leur appauvrissement à cause de la mobilité, pas uniquement et exclusivement à cause de la mobilité, mais aussi et souvent pour cette raison. On voit aujourd'hui des gens qui prennent des transports et qui sont obligés d'emprunter à des copains qui paient le train, un bus, un taxi pour aller chercher des colis alimentaires, pour aller aux Restos du Cœur,… Comment imaginer cela même si c'est un taxi social ? **Pour gérer le trop peu dans lequel on est, il faut investir dans la mobilité et en n'ayant pas nécessairement les solutions !** Il faut aussi investir dans la mobilité pour aller recharger une carte à compteur à budget. Malheureusement, vous n'avez pas payé votre facture d'électricité, vous avez un compteur à budget et il n'y a pas nécessairement à 300 m de chez vous à pied, ou même un kilomètre, un endroit où on peut aller recharger sa carte pour aller mettre de l'électricité ? Tant pis, double peine, il faudra prendre un transport en commun et le payer. Cela engendre une série de dépenses et d'actes à poser. C'est la même chose au niveau des organismes bancaires, pour aller à la banque de La Poste, s'il n'y a que là qu'on peut avoir un compte, pour gérer des dettes, pour fréquenter des services divers, etc.

On voit que **la mobilité, elle est vitale pour un certain nombre de personnes**. On peut partir de la gradation « elle est compliquée », « elle est inconfortable », « ça me fait râler parce que je perds du temps », on peut partir de « ma foi, le train pourrait aller encore un peu plus vite », mais on doit absolument se rendre compte qu'il y a des gens pour qui elle est indispensable pour le lien social et parfois, elle est vitale sur le plan de la survie.

Il y a évidemment, comme déjà évoqué, **toutes les personnes accueillies chez nous**. Elles le font avec quel budget ? On est sans-papiers, on n'a pas d'argent, comment fait-on ? Comment est-ce qu'on prend le train ? Aujourd'hui, prendre les transports en commun pour un certain nombre d'entre eux, c'est dangereux ! Aujourd'hui, il y a des contrôles réguliers dans les trains et on voit qu'on fait descendre des gens. Alors que, les endroits de mobilité devraient permettre aux gens constructivement d'établir une liaison entre un lieu et un autre endroit, ou entre une personne et une autre personne, voilà que ça devient des endroits qui sont utilisés, pour le contrôle, la sanction et le fait de mettre la main au collet de personnes qui viennent chercher la sécurité chez nous.

C'est pour les jeunes aussi : **les jeunes et les enfants**. Comment est-ce que, quand il n'y a pas d'argent à la maison, on peut participer à un atelier de théâtre qui se passe à cinq kilomètres de chez soi, plutôt en fin de journée, ou à une activité sportive, ou à la maison de quartier, ou à l'école de devoirs ? En ruralité, c'est extrêmement compliqué. C'est tout bénéfice pour celui qui est dans la proximité géographique du service, mais dès qu'on s'éloigne un peu, pour peu que la famille ait des difficultés diverses, ça devient très compliqué. Les associations inventent des trucs et ficelles, en allant chercher, en véhiculant, en essayant de trouver des accords avec les communes, en essayant de…, mais parfois aussi menant à l'épuisement. Il peut alors y avoir un abandon, non souhaité, d'une partie des enfants dont on sait qu'il faudrait qu'ils participent. De façon répétitive, si tous les mercredis il faut organiser quelque chose avec les travailleurs qui vont consacrer une grande partie de l'après-midi à faire des trajets véhiculés, alors que, finalement, leur subvention voudrait qu'ils passent le plus de temps pos-

sible avec les enfants dans les activités, les ateliers, dans la relation-famille, cela pose des questions, cela pose des problèmes. Cela impose de s'interroger pour organiser des solutions durables.

Ce sont évidemment **les jeunes qui vont à l'école**. Je vais prendre l'exemple du TEC. Aujourd'hui, l'abonnement scolaire dans les familles en difficulté pose un vrai problème et ce, même s'il est moins cher parce qu'on a un statut social particulier. Il n'empêche que l'abonnement annuel coûte moins cher que l'abonnement mensuel. Or, qui paye annuellement ? Celui qui peut préfinancer, qui a des sous. Qui paye mensuellement ? Celui qui a moins d'argent. Celui qui a moins d'argent perd dans le système actuel. Malheureusement, il faut le constater, quasiment tout est plus coûteux pour les familles à faible et bas revenus car il leur est quasiment impossible de préfinancer.

Voilà le chantier sur lequel il faut travailler absolument et arriver à accompagner le Ministre vers une orientation différente.

Il y a tous ceux qu'on ne voit plus, qui ont abandonné d'aller quelque part. Parce que c'est trop lourd, parce que c'est trop compliqué, parce que c'est trop tard, l'abandon dans lequel on les a laissés, les a usés et parce que la mobilité ajoute une couche à la difficulté. Celles et ceux-là grossissent la masse des invisibles, avec le risque, si une attention proactive ne leur est pas accordée, qu'ils grossissent les sans-droits qui ne savent plus qu'ils devraient avoir des droits.

L'impact sur le quotidien, sur le projet de vie

Alors, derrière tout ça, **il y a des prises de risque énormes**. Il y a aussi des gens qui choisissent de rouler avec des voitures en mauvais état, qui achètent une voiture « cacaille » qui va leur coûter « bonbon » parce qu'ils devront aller faire réparer un truc et puis l'autre. Qu'est-il possible de faire par rapport à cela ? **Il y a des gens qui roulent sans permis de conduire**, il y a des gens qui roulent sans assurance aujourd'hui parce que ce sont des procédures qui prennent du temps, c'est long, ça coûte cher. Il y a un découragement, on n'y croit plus. En même temps, on est devant l'obligation de devoir bouger. On se dit que, finalement, dans la gradation des risques, tant pis, on prend celui-là aussi et peut-être que si on a de la chance, on passera entre tout, on n'aura pas d'accrochage, on n'aura jamais d'accident et aura pu continuer à vivre ou survivre et assumer une série d'autres choses. C'est quand même extrêmement inquiétant d'être confronté à ne plus compter que sur la chance dans la prise de risque.
Au RWLP, on a des militants **qui roulent avec des voitures avec des pneus lisses pendant très longtemps avant de changer et qui savent qu'ils sont en danger**. Ce ne sont pas des inconscients ni des irresponsables mais comment fait-on pour remplacer ça ? Comment y arrive-t-on ?

Evidemment, il y a **des gens qui prennent le train ou le bus sans payer**. À la SCNB, par exemple, ça va très vite, les intérêts bancaires et boum et boum, ils se retrouvent avec des dettes extrêmement élevées mais ils en prennent le risque parce qu'ils vont préférer aller voir leurs enfants, aller chercher un colis, aller à l'hôpital. Ils vont préférer bouger que de rester inactifs. Aujourd'hui, le règlement des amendes ne passe plus par la justice de paix, c'est un recouvrement immédiat par la SNCB, plus de tiers intermédiaire pour évaluer les causes du préjudice causé !

Ca entraîne aussi **pour celui qui ne sait pas s'organiser, de ne pas savoir se présenter à un intérim, à un emploi**, d'arriver en retard. D'arriver en retard mais de ne pas être compris parce qu'on va dire : si vous voulez prouver que vous êtes capable d'aller sur le marché de l'emploi, il faut prouver que vous êtes capable d'arriver à l'heure donc vous n'aviez qu'à prendre vos précautions. Vous savez,

personnellement, je prends parfois mes précautions en prenant un train à l'avance pour certaines réunions importantes, en me levant encore un peu plus tôt et souvent, ça marche. Parfois, ça ne marche pas non plus. Quand on est en difficulté financière, dans un contexte de vie très compliqué, c'est encore plus difficile de mettre ça en place.

Ça entraîne **des ruptures de relations, de l'absentéisme scolaire**. On a des exemples de familles qui ne peuvent pas payer en temps dit « voulu » les abonnements scolaires s'il y a plusieurs enfants dans le mois en même temps. Et bien, il y a une tournante d'absence à l'école pour étaler légèrement les paiements !

Ça entraîne d'emprunter de l'argent à d'autres, de vouloir régler des problèmes de mobilité mais avec des trucs et ficelles qui parfois vont provoquer que la personne va se prendre le pied dans le tapis, conduisant à un délitement de relations interpersonnelles, à des conflits. Les pauvres tiennent régulièrement le rôle de prêteurs entre eux, à la place de, avec tous les dangers que cela comporte. Sans parler des personnes et des organismes qui ont compris comment exploiter la misère et qui profitent de ces populations affaiblies.

Tout cela entraîne beaucoup trop souvent d'être considéré comme pas fiable, aux yeux d'un certain nombre d'acteurs. **Cela entraine le découragement**.
Cela conduit aussi à ce que des personnes logent ou squattent chez d'autres pour s'organiser pour pouvoir arriver quelque part le lendemain matin. Mais savez-vous qu'aujourd'hui, dans cette société qui a décidé d'être extrêmement agressive vis-à-vis des gens en difficulté et très criminalisante, il y a des personnes qui sont alors soupçonnées de frauder au statut co-habitant ? La personne est quand même régulièrement là et les contrôles à partir de l'INAMI, le CPAS ou le chômage vont s'activer. Pour régler des problèmes liés à la mal-organisation de la mobilité, même la solidarité interpersonnelle peut être mise à mal et appauvrir les deux parties ! Tout ça est très lourd et à juste titre, est très mal vécu par pour les gens contraints à la prise de risque des trucs et ficelles.

En guise de conclusion…

L'occasion d'une journée comme celle-ci doit amener à des réflexions importantes. Michaël Van Cutsem a soulevé des pistes. Moi, je dirais que oui, il faut réfléchir à des pistes absolument constructives et il faut affirmer que **la mobilité est un droit**. Au-delà de trouver des solutions en termes de trucs et ficelles, il s'agit de convaincre nos décideurs que c'est un droit et que ce droit doit être le moins marchandisé possible. Pour ce qui concerne l'organisation de la vie quotidienne, il faut des services et des interlocuteurs de proximité, surtout quand les gens sont dans de grandes difficultés.

Croire qu'il est possible de tout régler par des numéros uniques, par des plateformes numériques, c'est alors certain qu'on va laisser 20 à 30 % des gens au bord du chemin alors qu'ils sont justement les 20 à 30 % pour qui il faudrait que la réponse soit adaptée.

Il est indispensable de se mettre au travail. Il faut des réponses à la hauteur du défi pour rencontrer les besoins de toute la population, et donc nécessairement des plus vulnérables. Si la dématérialisation, si le fait de passer par des plateformes numériques fait qu'il y a peut-être 70 à 80 % des personnes à qui ça va convenir, parce que les gens sont organisés comme ça dans la vie, qu'ils n'ont pas d'autres difficultés, tant mieux. Mais alors, qu'on libère les moyens dégagés par le temps gagné là, pour mettre du temps humain de proximité, de relation de proximité, pour aider les 20 à 30 % restant sur le côté. Il faut réfléchir aussi à des solutions qui ne renvoient pas le préfinancement sur les gens. Toutes les so-

lutions qui passent par le fait que quelqu'un qui est dans la pauvreté va devoir préfinancer, mettre de l'argent avant de bénéficier d'un service, ça va déjà tomber à l'eau, ça va « écrémer ». Une toute petite minorité pourra le faire mais la majorité de ceux à qui ça s'adresse ne le feront pas et deviendront les invisibles qui n'utilisent pas !

Des solutions diversifiées et absolument articulées sont également indispensables. Il faut aussi que les acteurs du monde public et du monde associatif travaillent le plus possible en articulation de façon à ce que ne s'introduise pas, en leur sein, la pollution de la concurrence privée qui est de se dire : pour autant que moi j'ai réglé le morceau de mobilité que je gère, avec le type de modèle que j'ai développé, tant mieux et tant pis pour le reste. Il faut être vigilant. Je n'ai pas dit que c'était ça qui se passait mais on est dans une société qui, par l'individualisme et la méritocratie, par la commercialisation de tout et par la survalorisation du fait que l'on ne réussit quelque chose que si on arrive à le mettre sur le marché, nous pollue. On doit, je pense, rester très actif dans sa tête par rapport à ça.

Autrement dit, il faut **des mesures non pénalisantes et les étudier au regard de la réduction des inégalités**, en mettant en place, en développant, en consolidant, en se demandant : dans la mesure envisagée, est-ce que toutes ces catégories de personnes pourront y accéder ? Et corriger le tir si tel n'est pas le cas. Je n'ai pas dit qu'il y avait une baguette magique et qu'il était possible de tout réussir du jour au lendemain mais s'engager résolument dans une stratégie de réduction des inégalités, c'est construire un dispositif progressif pour arriver à rencontrer les besoins de toute la population. Se poser sans cesse la question suivante contribuera à progresser dans ce sens : celles et ceux qui en ont le plus besoin, qui sont les plus pénalisés, avec lesquels la vie est la plus dure et la plus rude, est-ce que ce que nous sommes en train de faire, d'organiser, de mettre en place, correspond à ce qui leur est nécessaire et praticable ?

Enfin, l'organisation de la **« désertification » sur les territoires ruraux (et semi-ruraux) par la disparition d'un ensemble de services** (fermetures des postes, des justices de paix, fermetures des magasins, fermetures des guichets de banque, etc.) **oblige à recourir à davantage de mobilité**. Des gens ne sont plus toujours capables d'aller vers ces services en toute autonomie, ce qui complique nettement leur vie. Il y a longtemps que ce processus est en cours, il y a longtemps que malheureusement, **le délitement du lien social** est relativement puissant par la perte de toute une série d'activités et de services de proximité, avec une recherche de compensation par un peu de réparation à côté ! Ne serait-il pas souhaitable d'envisager un développement dynamique de la Wallonie à partir des besoins des populations sur l'ensemble du territoire ? Ça passe évidemment aussi par de l'emploi relocalisé, de l'accès à de l'alimentation relocalisé, etc.

Outre l'indispensable nécessité de développer le transport public et les diverses formules collectives en priorité, ne serait-il pas aussi pertinent de transformer les voitures de société, pour en faire des voitures d'une autre société, d'une autre société au service de ceux qui doivent vraiment utiliser leur voiture, au service du bien-être et du bien commun, dans une préoccupation permanente de réduction des inégalités ?

L'impact de la diversité des modes de financement de la mobilité inclusive et solidaire

Alexandre Van Pestel,
Administrateur et chargé de mission pour Espaces Mobilités

La mobilité, au centre des préoccupations

La thématique de la mobilité est progressivement arrivée au centre des préoccupations pour tous les secteurs : pouvoirs régionaux et locaux, secteur économique et de l'emploi, acteurs sociaux, milieu scolaire et de la formation, milieu médicalisé, développement rural, etc.

L'Echo

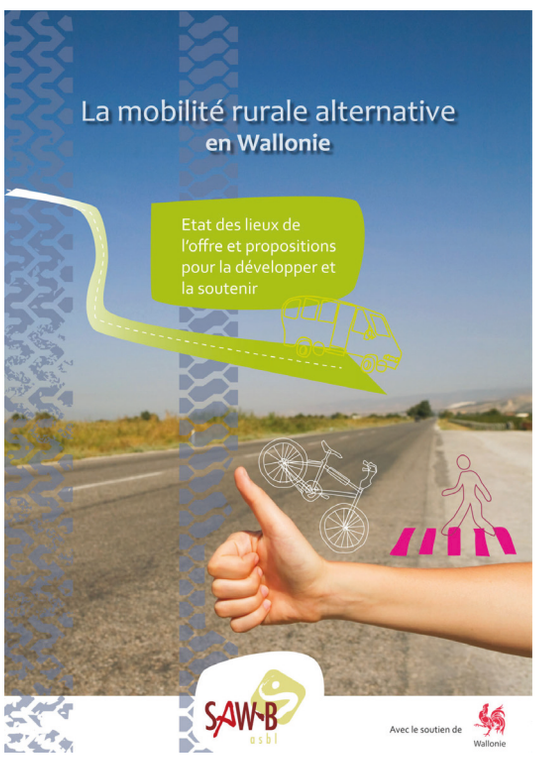
À la Une | En continu | Économie & Politique | Entreprises | Tech & Media | Opinions | Culture | Sabato

ACTU > ECONOMIE & POLITIQUE > BELGIQUE > WALLONIE

La Wallonie appelle les entreprises à révolutionner leur mobilité

24 avril 2018 13:51

Pont suspendu de la liaison des autoroutes E25-E40 à Liège. ©Belpress.com



Cette situation a eu pour conséquence l'émergence d'une multitude d'initiatives en matière d'offre de mobilité et de campagne de sensibilisation, particulièrement en milieu rural, où les services classiques de transport alternatif à la voiture, TEC et SNCB, sont très aléatoires selon les territoires et/ou périodes et ne permettent pas de répondre à tous les besoins de déplacement.

FlexiTEC

LOCO mobile
www.servicelocomobile.be

MOBILESEM.BE

La mobilité, un écosystème complexe

L'écosystème de la mobilité en Wallonie est très complexe et par conséquence difficile à appréhender que ce soit :

- pour les acteurs de terrain qui doivent notamment trouver les bons interlocuteurs/opérateurs et les financements appropriés ;
- pour les utilisateurs qui ne connaissent pas tous les services existants sur leur secteur, au quels ils ont accès ou comment les utiliser ;

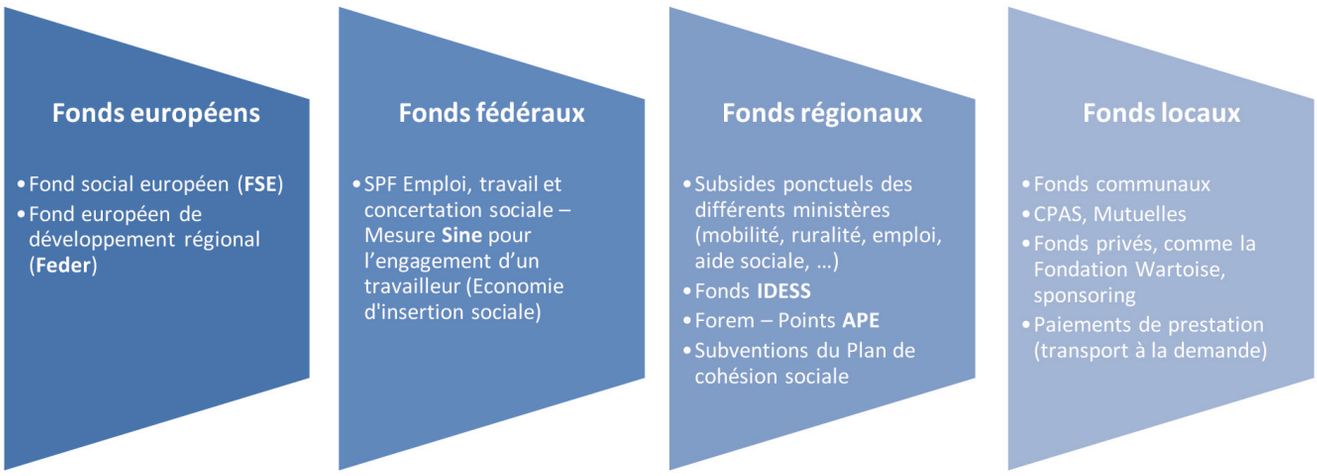
Le tableau ci-dessous propose une structure de cet écosystème établie dans le cadre d'une étude menée pour le SPW

Catégorie		Objectif	Type de véhicule	Public cible	Opérateur(s)	Exemples de services
0. Mobilité citoyenne						
0.1	Transport individuel	Autonomie, déplacement individuel (alternatif)	Voiture, camionnette, scooter, vélo, marche	Tous publics, parfois ciblé (demandeurs emploi etc.)	Acteurs variés : citoyens eux-mêmes, Région wallonne, associations...	Formations : permis de conduire, brevet vélo, usage des TP… Mise à disposition de véhicules : Location de voitures, scooters ou vélos (élec.) Carsharing
0.2	Transport individuel «partagé»	Autonomie et optimisation de l'usage de véhicules individuels	Voiture, camionnette, vélo électrique…	Tous publics	Région wallonne (cadre), associations, entreprises, administrations	Covoiturage :(Taxistop)... Autostop: VAP, COVOIT'STOP…
1. Transport collectif régulier						
1.1	Transport collectif régulier ouvert à tous	Desserte régulière (régulier = selon un horaire prévu à l'avance)	Bus, train, véhicules min 8 places + chauffeur	Tous publics, adaptation PMR limitée	TEC, SNCB, De Lijn	Bus TEC (lignes classiques ou express), trains, Proxibus, desserte TEC P+R
1.2	Transport collectif régulier scolaire		Tous	Réservé aux élèves	TEC seul ou avec partenaires, opérateurs privés	Transport scolaire (TEC, bus, taxis, véhicules particuliers, opérateurs privés...)
1.3	Transport collectif régulier réservé à un public précis		Tous	Réservé à un public précis	TEC seul ou avec partenaires, opérateurs privés	Navette réservée au personnel de zoning, ramassage du personnel,
2. Transport collectif à la demande, tous publics						
2.1	Transport public à la demande	Desserte à la demande de pôles non desservis par le transport régulier Rabattement vers le transport public régulier	Tous	Tous publics	TEC, RW, sociétés de taxis, services soutenus par FlexiTEC	Telbus, Taxis sur l'espace public, véhicules de loc. avec chauffeur, et taxis collectifs
2.2	Autre transport collectif à la demande, non spécialisé				Pouvoirs locaux (communes, CPAS...), ASBL, Croix-Rouge...	Bénévoles, nombreux CPAS, parfois véhicules adaptés PMR Certains Transport d'intérêt général (STIG)
3. Transport à la demande, individuel spécialisé						
3	Transport à la demande, individuel spécialisé (y compris STIG)	Déplacements à la demande nécessitant un véhicule et/ou accompagnement adapté	Tous, adapté PMR ou chauffeur formé à l'accompagnement	PMR (y c. seniors) et public fragilisé	Associations...	Véhicules sanitaires légers (VSL); Véhicules adaptés PMR (lourd ou léger); Ambulances; centrale des moins mobiles de MobilEsem
4. Transport à la demande occasionnel (Art. 14)						
4		Excursions occasionnelles	Véhicule min 8 places + chauffeur	Tous publics (groupes)	Privé (autorisation fédérale)	Autocars pour excursions de groupes à la mer, concert, matches de foot

1 *Coordinations régionale et locales des initiatives de mobilité rurale alternative (Technum et Espaces-Mobilités, 2015)*

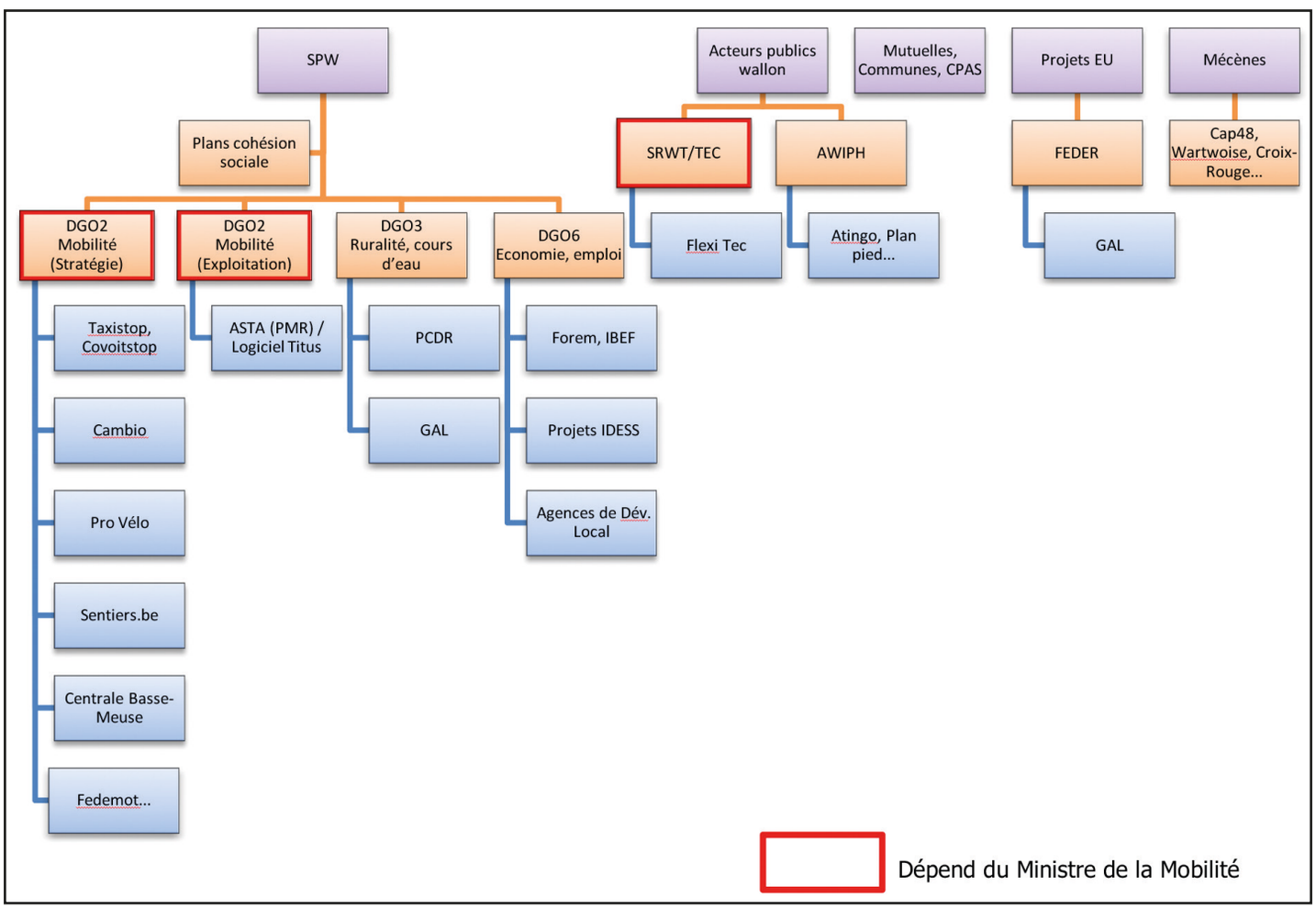
Diversité des financements

Les financeurs en matière de mobilité sont également très variés :



Au niveau du SPW, différentes directions octroient directement ou indirectement des subsides à des projets de mobilité, en fonction de leurs critères propres. Outre le SPW, d'autres sources de subsides existent, qui ne sont également pas coordonnées entre elles : fonds fédéraux et européens, sponsors privés… En conséquence les demandes de subsides prennent du temps et les procédures sont souvent complexes.

Le schéma suivant reprend les principales sources de financement et quelques-uns de leurs projets. On constate que ni le ministre de la mobilité, ni même le SPW, n'ont toutes les cartes en main.



Les IMRA, au centre de la mobilité inclusive

Qu'est-ce qu'un IMRA ?

IMRA signifie « Initiative de Mobilité Rurale Alternative ». En Wallonie, l'offre de « mobilité alternative » se compose de solutions de mobilité autres que les réseaux structurants SNCB et TEC et la voiture individuelle. Ces offres de mobilité alternatives permettent des déplacements jusqu'à des destinations de son choix ou servent à rabattre vers les pôles TEC et SNCB.

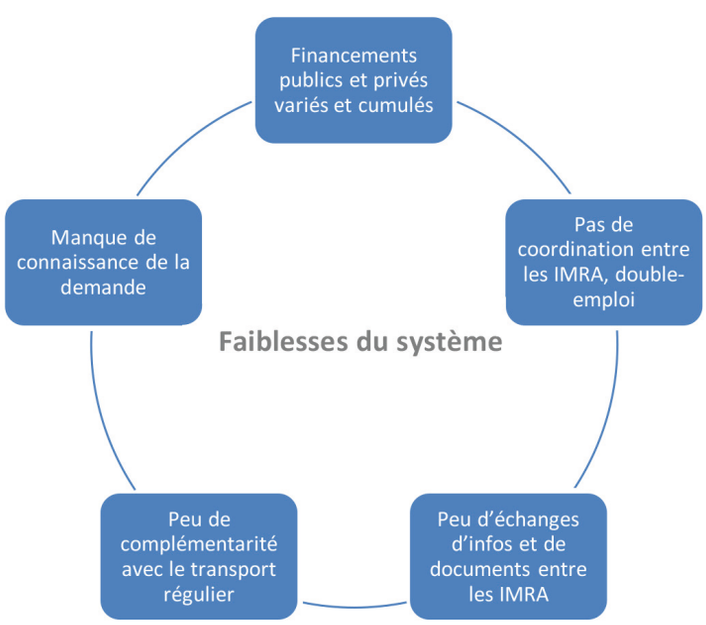
Les objectifs de ces IMRA sont variés mais répondent en grande partie à des préoccupations d'insertion sociale et de développement économique. Le public touché est donc très divers : personnes âgées, personnes en situation de précarité sociale et économique, enfants et adolescents, PMR et plus largement tous les habitants des zones moins ou mal desservies.

Exemples d'activités :

- Nombreuses formes de transport à la demande, et leur coordination
- Taxis sociaux, minibus, chauffeurs bénévoles, véhicules médicalisés, véhicules pour PMR...
- Organisation de covoiturage, d'autostop organisé ou de voitures partagées
- Formation et sensibilisation : l'usage des transports publics, pour le permis de conduire théorique et pratique, vélo, …
- Mise à disposition de scooters, ateliers et locations de vélo
- Outil de calcul et de comparaison des coûts du transport
- Information sur les services de transport disponibles (sites internet, numéro d'appel...)

Fonctionnement actuel

Tout part du constat par des acteurs locaux d'un manque de services de mobilité et de la difficulté pour se déplacer d'une partie de la population. Cela a pour conséquence le développement de nombreuses initiatives locales par différents acteurs (commune, ASBL, CPAS, GAL,…). Cette manière de fonctionner assez anarchique et disparate a plusieurs faiblesses :

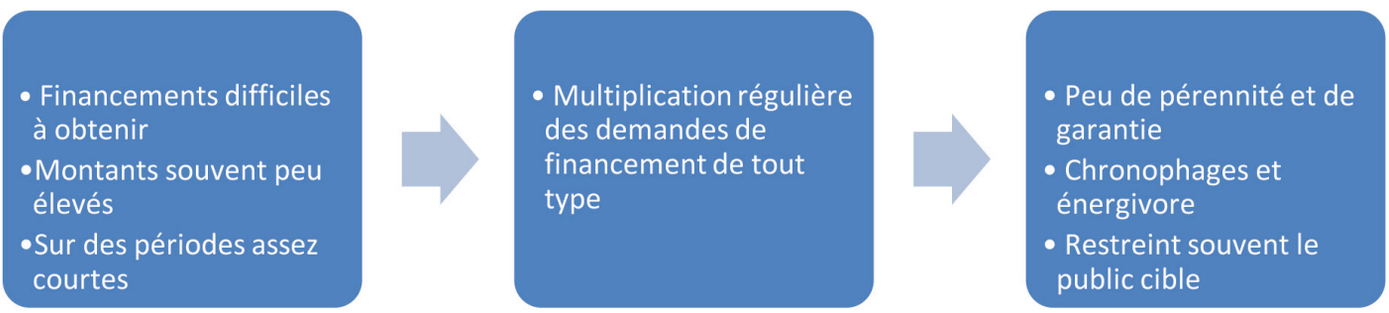


Ces faiblesses ont pour conséquence :

- Des IMRA peu pérennes avec perte de l'expérience et des compétences. Des initiatives recommencent parfois à zéro là où d'anciennes IMRA ont disparues
- Beaucoup d'énergie et de moyens sont mis en œuvre dans l'administratif et dans l'élaboration d'outils plutôt que dans l'opérationnel
- Le matériel est sous-utilisé et rarement mutualisé
- Les services proposés sont parfois redondants sur des territoires proches
- Difficulté à établir des partenariats efficaces et durables ainsi qu'une complémentarité avec les autres initiatives locales
- Public souvent trop restreint car parfois limité par les restrictions de financement (ex : navettes financées par décret IDESS qui ne peut pas transporter les personnes de communes traversées)

Financement comme principale contrainte

- Les IMRA sont obligées pour la plupart de faire la chasse aux subsides et financements divers, ce qui les fragilise fortement



- Méconnaissance des différentes instances subsidiantes entre elles qui empêche toute vue d'ensemble et coordination
    - Au SPW, chaque direction octroie directement ou indirectement des subsides en fonction de leurs critères propres
    - Les autres sources de subsides ne sont également pas coordonnées entre elles : fonds fédéraux et européens, sponsors privés…

Mobilité >< Mobilité inclusive

Il faut faire attention de ne pas se focaliser que sur des initiatives à destination d'un public précis. En effet, gérer la mobilité de manière globale (tout public), surtout en milieu périurbain et rural où les solutions sont rares, solutionnera une grande partie des difficultés du public cible

Solutions globales de mobilité

- Augmentation du nombre d'usagers
- Financements plus divers et stables
- Plus compréhensibles pour les différents pouvoirs public et opérateurs
- Plus de lisibilité et de cohérence pour les usagers

- Initiatives plus pérennes financièrement et opérationnellement
- Meilleure intégration dans l'écosystème mobilité

Objectifs d'une coordination

Nous sommes actuellement dans une période charnière marquée par un contexte budgétaire restreint et des nouvelles technologies qui apportent des solutions nouvelles pour les acteurs de terrain.

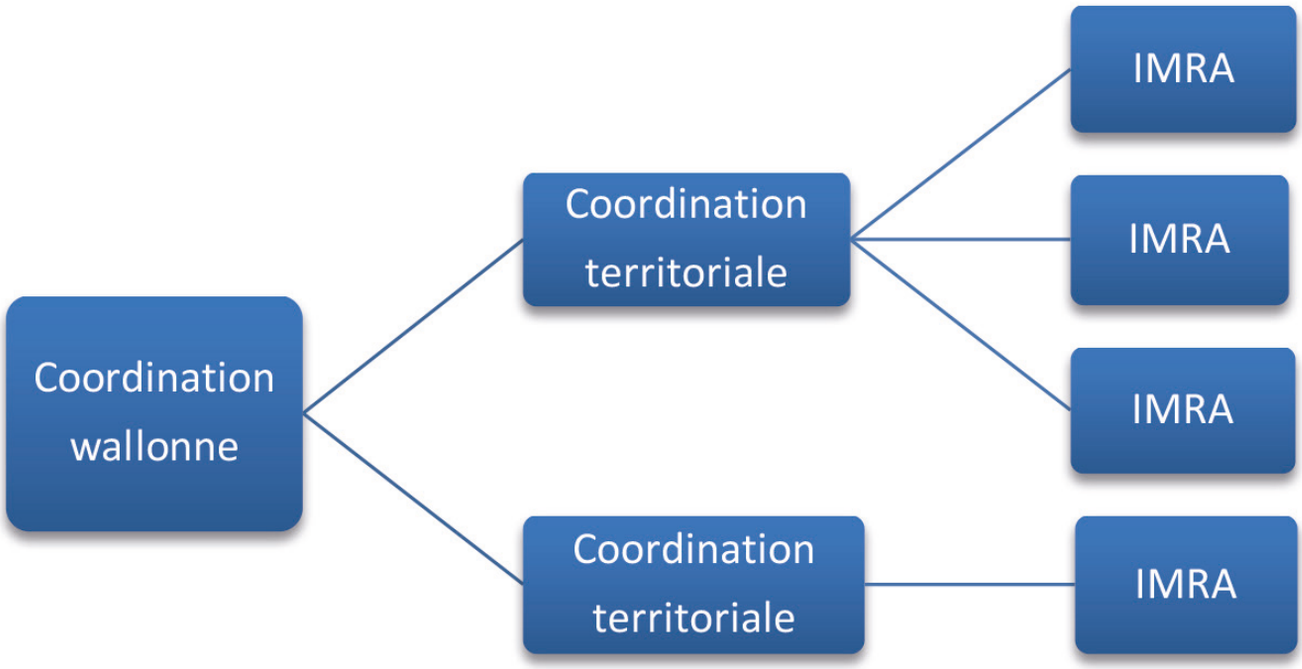
Il est donc important d'avoir des objectifs pragmatiques :

- Optimiser l'utilisation des subsides : « faire plus et mieux avec autant »
- Pérenniser les IMRA efficaces
- A terme, couvrir les besoins sur tout le territoire en complément des services et transports classiques

Ces objectifs ne peuvent être réellement atteints que par une coordination efficace. Cette coordination peut être envisagée sur 2 niveaux :

1/Coordination territoriale « CT » (supra-communale) des IMRA locales : proximité des IMRA, connaissance du terrain et des acteurs

2/Coordination Wallonne « CW » (niveau régional) : relais avec cabinet, SPW, SRWT et entre les coordinations territoriales



Il s'agit d'une coordination positive qui doit apporter des avantages pour chaque type d'acteur :

- Pour les pouvoirs subsidiants (y compris les mécènes) : aide à la sélection des projets finançables, aide à l'évaluation des projets, optimiser les subsides, mieux utiliser l'argent public et privé

- Pour les IMRA (avantages à être reconnue au sein d'une CT) :
    - Reconnaissance de l'initiative et publicité de celle-ci, réseau, relais vis-à-vis des administrations et pouvoirs subsidiants
    - Allègement d'une série de tâches désormais centralisées : numéro d'appel, formations, site internet, à terme réservation des véhicules...
    - Economies de temps et d'argent : outils informatiques centralisés (ou achats groupés), partage de templates, formulaires, aide pour la mise en place de campagnes d'information, soutien, etc.

Les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire

Michel Meuter, Coordinateur de projets chez Mobilesem

La mobilité solidaire en Wallonie, de quoi s'agit-il ? Quelles notions recouvrent les termes « mobilité solidaire » et sur quels territoires ? Quels sont les enjeux liés à cette thématique et, surtout, quels sont les attentes de ces publics précarisés aux besoins si spécifiques ? Autant de questionnements auxquels nous avons tenté de répondre en étant le plus concret possible afin que les bonnes pratiques existantes puissent se généraliser sur l'ensemble de nos territoires, urbains et ruraux.

Quel contexte ?

Tout acteur qui soutient ou développe un projet de mobilité destiné aux publics précarisés le fait dans un contexte qui connaît de nombreux changements. De nombreux enjeux vont influencer, positivement ou négativement, le développement de cette offre de mobilité, à commencer par le contexte budgétaire. En effet, en Belgique et plus particulièrement en Wallonie, les pouvoirs publics (et les opérateurs qui en dépendent) connaissent des budgets de fonctionnement et d'investissement sous pression, ce qui influence fortement l'offre de transport, laquelle aura plutôt tendance à se focaliser sur les tronçons les plus rentables en terme de desserte. Ainsi en est-il de la SNCB pour les lignes de train et du TEC pour le réseau de bus.
Ajoutons à cela l'évolution de la réglementation qui place de plus en plus le citoyen-usager au centre des préoccupations, en témoigne l'adoption de la RGPD au niveau européen. Une réglementation qui tente de s'adapter à l'évolution de plus en plus rapide des technologies du numérique appelées à bouleverser nos habitudes en matière de transport. En témoigne, par exemple, les nouvelles applications qui permettent le covoiturage longue distance (tel Blablacar en Europe) ou WIBEE, une plateforme communautaire où tout un chacun peut partager (moyennant rémunération) son véhicule lorsqu'il n'est pas en circulation.

Qu'on l'admette ou pas, la manière dont nous nous déplaçons a un impact sur le milieu naturel, surtout en terme de gaz à effet de serre (enjeu de décarbonisation de nos transports face au réchauffement climatique). Ainsi, les solutions de transport d'avenir (en ce compris pour les publics précarisés) intégreront des carburants alternatifs dont l'impact est limité sur la Planète. Songeons aux nouvelles mobilités électriques, au gaz naturel ou la mobilité à l'hydrogène pour lesquels l'ensemble des constructeurs commencent à proposer une nouvelle génération de véhicules. Dans les régions rurales, l'enjeu sera surtout de développer les réseaux de recharges (bornes de recharge électrique, stations-services proposant la recharge gaz naturel ou hydrogène) afin que l'accès à ces carburants alternatifs ne soit pas concentré exclusivement sur les zones plus denses en population.

Consécutivement à l'enjeu budgétaire qui risque d'impacter une partie de l'offre des transports publics, le risque de voir certaines catégories de la population (personnes âgées, isolées et/ou précarisées) avoir de moins en moins accès aux deux réseaux de transports publics est bien réel. D'où la nécessité de rester vigilants tant au niveau des pouvoirs locaux que des citoyens pour veiller au maintien d'une offre équilibrée sur l'ensemble du territoire.

Quels sont les acteurs en présence ?

Comme dans beaucoup d'Etats européens, les citoyens peuvent compter sur une offre en transports publics associant un réseau ferroviaire (en Belgique, la SNCB) et des réseaux de bus ruraux et urbains

(en Wallonie, le TEC). Mis sous pression budgétaire par leurs autorités de contrôle, ces deux réseaux doivent réajuster leur offre de transport, le plus souvent en comprimant la desserte des lignes rurales, avec comme conséquence directe :

- Un report de charges sur les communes qui font face aux besoins des personnes précarisées
- Une réelle difficulté à coordonner une offre de transport qui dépasse leurs frontières
- Un risque d'isolement bien réel qu'encourent ces publics si ils n'ont plus accès à leurs besoins les plus fondamentaux (courses, santé, formations,…).

Complémentairement à ces deux réseaux de transports publics qui structurent l'offre sur l'ensemble de la Wallonie, d'autres types d'opérateurs (agréés par la Région) proposent leurs services, tels les services de transport d'intérêt général (STIG), catégorie dans laquelle on retrouve notamment les services de chauffeurs volontaires. Les véhicules sanitaires légers sont une autre catégorie de services agréés (exemple : les VSL proposés par les Maisons de Croix Rouge).

Répondre aux besoins des publics précarisés suppose aussi de mettre en avant les transports pour personnes à mobilité réduite (TPMR), transports qui permettent les déplacements des personnes avec un handicap permanent ou temporaire. Ces services sont les plus souvent opérés par les mutuelles ou des asbl agréées roulant pour le compte du TEC. Relevons aussi les nombreuses initiatives locales soutenues par CAP 48.

Afin de répondre aux attentes du terrain, les communes ont également développés plusieurs initiatives pour renforcer le maillage de l'offre au niveau local, tels les Proxibus, TELBUS ou Flexitec. Ce dernier concerne 8 expériences-pilotes lancées avec le soutien du TEC Namur-Luxembourg et la Wallonie afin de tester le transport à la demande en milieu rural complémentaire aux lignes TEC.

Mais depuis plusieurs années maintenant, le champ de ce qu'on appelle la « mobilité solidaire » s'est considérablement développé pour inclure de nouvelles initiatives et répondre à des besoins parfois plus spécifiques :

- Le secteur de l'économie sociale a vu émerger des garages solidaires, des ateliers où certains publics précaires peuvent venir réparer par eux-mêmes (sous supervision d'un technicien spécialisé en mécanique).
- Le secteur de la formation socioprofessionnelle développe, en interne, une solution transport afin de lever le frein à la mobilité de leurs publics. Par exemple, l'IFAPME de Dinant propose une navette gratuite pour les personnes qui y suivent une formation et dont le circuit permet de brasser large au niveau territoire.
- Le secteur de la formation permis de conduire avec le développement des auto-écoles sociales ou des aides à la filière libre. Loin d'être concurrentes des auto-écoles classiques, ces structures proposent des formations adaptées à des publics qui éprouvent de réelles difficultés (financières, pédagogiques,…) à suivre les cours classiques théoriques comme pratiques.

Complémentairement aux moyens déployés par les pouvoirs publics et au secteur du non-marchand, les publics précaires rencontrant de réelles difficultés dans leurs déplacements ont aujourd'hui accès à de nouveaux services qui répondent, bien souvent, à leurs besoins de proximité :

- Le champ de l'économie collaborative propose des services de covoiturage (tels que Taxistop pour les courtes distances ou Blablacar pour les plus longues distances), de l'autopartage (par exemple, l'initiative wallonne Wibee qui permet de partager une voiture entre voisins, entre particuliers à frais réduits) ou de l'autostop instantané.
- L'accès à des facilités financières (sans pour autant tomber dans la spirale du surendettement), tel Crédal qui propose le microcrédit mobilité pour les personnes disposant de revenus faibles, pour financer le permis ou acheter un véhicule
- Les services de coaching mobilité qui proposent un accompagnement sur mesure, adapté aux réalités de terrain de certains publics précarisés qui sont isolés et ne disposent par toujours des bons réflexes ou des bons conseils pour augmenter leur autonomie.

Face à la diversité de ces acteurs, de ces initiatives locales et à la disparité des réglementations, comment venir en soutien des publics précarisés et/ou isolés sur nos régions rurales ?

Tout au long de la matinée, les différents intervenants ont bien mis en évidence une réalité que tout acteur de l'insertion doit avoir en tête. Une personne précarisée doit non seulement faire face à des ressources limitées (d'où son état de précarité) mais aussi surmonter des freins, des barrières qu'elle vit dans son quotidien :

- Des freins psychologiques qui l'entravent dans son envie de devenir plus autonome,
- Des freins technologiques (réticence à intégrer les nouvelles technologies pour avoir à accès à un service de mise en relation à distance, comme par exemple une plate-forme d'autopartage)

Tout cela sur un territoire qui a lui-même ses propres enjeux (budgétaires, environnementaux, cohésion sociale).

Comment organiser toute cette offre ?

Jusqu'à il y a peu, l'offre de transport était organisée dans une logique descendante « top-down », une logique de réseaux qui structuraient, qui maillaient le territoire via des lignes de bus et de train, de manière à couvrir la plus grande partie de la population. Mais les enjeux développés plus hauts et les spécificités propres à la situation (parfois très particulière) de chaque individu obligent les acteurs du secteur de la mobilité à repenser cette offre dans une logique qui tienne mieux compte des besoins du terrain (approche « bottum-up »).

Loin d'être antagonistes et divergentes, ces deux approches sont appelées à se croiser afin de trouver des solutions qui se rapprochent du cas par cas, tout en s'intégrant aux grands réseaux de l'offre de transport que restent la SNCB et le TEC (aujourd'hui rebaptisé OTW), ainsi que le résume le schéma ci-dessous.

Comment assurer la gestion de cette offre existante (mais pas suffisamment visible ou lisible) sur l'ensemble des territoires composant la Wallonie, urbaine comme rurale ? En soutenant le développement d'un réseau de centrales de mobilité locales (existantes ou en projet) qui permettront de gérer localement à l'échelle d'un bassin de vie supracommunal les appels arrivant via un numéro 0800 activé au niveau wallon via une Centrale de mobilité régionale.

Complémentairement à cette centrale régionale encore à créer, les opératrices des centrales de mobilité locales sont capables (déjà aujourd'hui, pour celles qui existent) :

- D'apporter **une réponse adaptée en fonction des besoins de l'usager** (personnes précarisées/isolées)
- De **rassembler l'ensemble des opérateurs locaux** afin de coordonner cette offre sur leurs territoires respectifs
- De compléter, au besoin, **l'offre des opérateurs existants**, en soutenant ou en développant des services complémentaires là où c'est nécessaire.

Nous le constatons, bien au-delà des défis propres à chacun de nos territoires, il existe des solutions de déplacements pour les publics précarisés et permettant de rencontrer les besoins aussi fondamentaux que l'accès aux soins de santé, les courses ou de se rendre à une formation.

La clé passe par une synergie entre, d'une part, les centrales de mobilité locales et une centrale régionale qui servira de service d'appui pour les accompagner dans leur développement, et, d'autre part, par un soutien actif de la Wallonie pour accompagner ces centrales locales dans la coordination des opérateurs de transports locaux (proximité = efficacité).

C'est dans ce cadre complémentaire où chaque acteur public, privé et associatif a un rôle à jouer, qu'il sera possible de dépasser les freins à la mobilité pour les publics les plus précarisés.

En tant que pouvoirs locaux, les communes se retrouvent souvent en première ligne dans le soutien apporté aux centrales de mobilité locales existantes. Au travers de ce colloque, le souhait est de voir la Wallonie compléter ce soutien financier afin de généraliser à l'ensemble du territoire régional un système qui a prouvé son efficacité.

Une expérience inspirante venue d'ailleurs : le Réseau Mob'In Normandie

Clémentine Libois-Chanoni, Chargée de développement Mob'in Normandie

La mobilité inclusive

La mobilité n'est pas innée. Pourtant, il s'agit d'un facteur clef de l'insertion. La mobilité inclusive recouvre deux fondamentaux :

- Des solutions de mobilité conçues pour tous et avec tous, de l'apprentissage de déplacement à sa réalisation
- Un public cible composé des catégories de population les plus fragiles telles que les personnes à faibles revenus, les demandeurs d'emploi, les travailleurs précaires, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, etc.

La mobilité inclusive en France

Le concept de mobilité dite inclusive est récent ; il connait dans l'hexagone une montée en puissance et jouit d'une reconnaissance croissante en particulier par les pouvoirs publics. En effet, depuis plus de 20 ans, des acteurs de terrains développent des solutions pour favoriser la mobilité des publics les plus en difficultés sociales. Depuis une dizaine d'année, la mobilité solidaire s'est développée évoluant vers le concept de mobilité inclusive. Aujourd'hui, la mobilité est au cœur des enjeux politique en France. La mobilité inclusive est considérée comme une clef d'entrée pour agir en faveur de l'insertion des publics les plus fragiles. L'organisation des Assises de la mobilité, la Loi d'orientation des mobilités ainsi que la réflexion sur la création d'un droit à la mobilité attestent d'un début de reconnaissance d'intégrer la mobilité inclusive aux politiques de mobilité élargies.

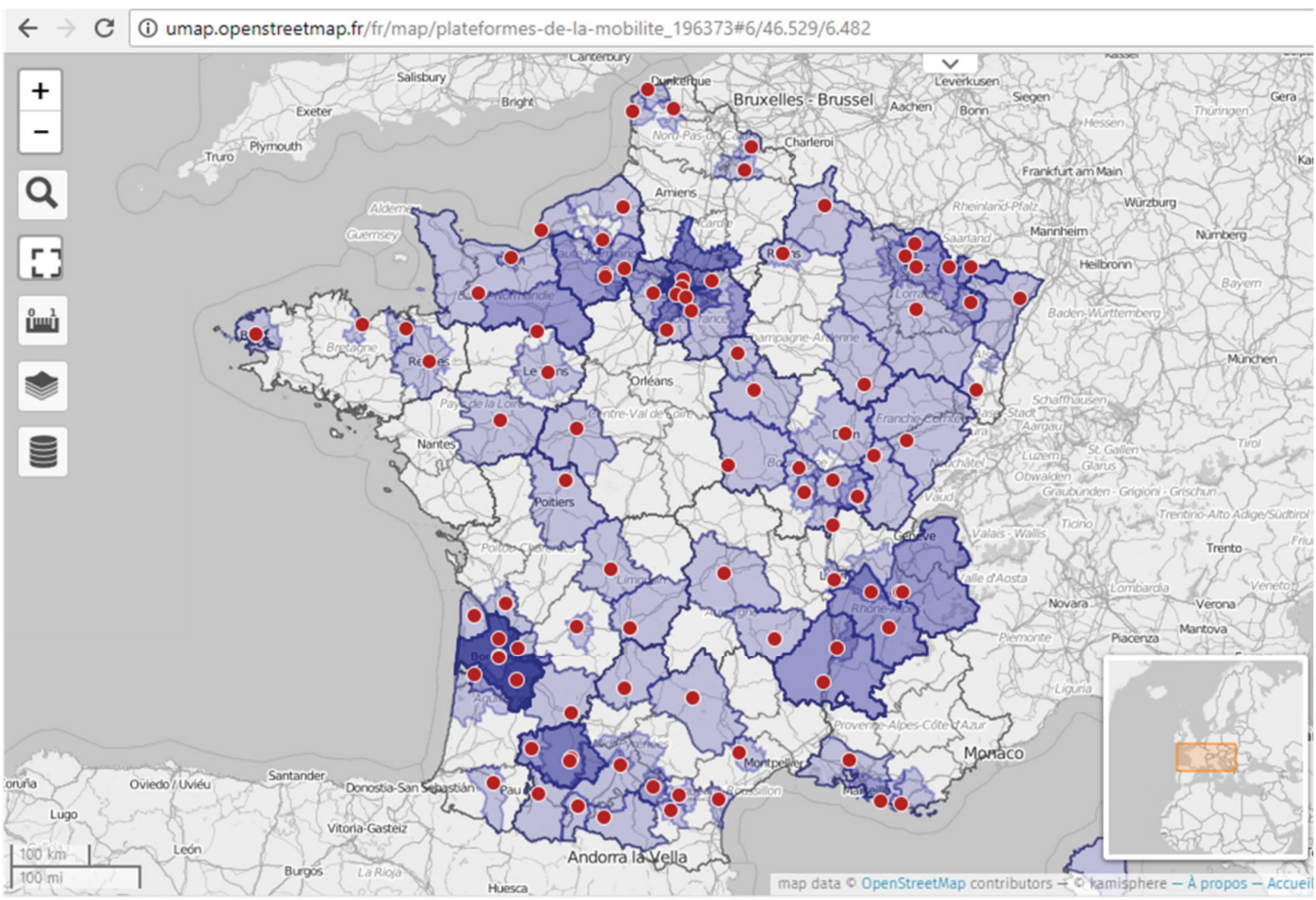
Le paysage de la mobilité inclusive en France réunit des acteurs nationaux tels que le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI), l'Institut pour la ville en mouvement et le réseau Mob'In mais également des opérateurs de terrain.

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (https://www.mobiliteinclusive.com/) réunit des acteurs de différentes orientations : les acteurs de l'insertion et de l'emploi (Secours catholique, La Croix-Rouge Française, Pôle emploi, les Missions Locales, FASTT, FACE), des groupes privés en lien avec les mobilités (La Poste, Transdev, Keolis), des fondations (Macif, Michelin, Total, PSA), des organes de l'Etat (Ademe, CGET), l'École d'Urbanisme de Paris et des représentants de la mobilité Inclusive dont Mob'In France et Wimoov. Le LMI produit des études et enquêtes pour mieux comprendre les enjeux et les besoins des publics fragiles et il produit des documents d'orientation (le Plaidoyer pour une mobilité inclusive pour inspirer des appels à projets par exemple). Il organise également les rencontres nationales de la mobilité inclusive.

L'institut pour la ville en mouvement est un institut français de recherche et de formation dédié à la mobilité individuelle, propre, connectée et autonome. Il travaille autour de la mobilité urbaine et contribue à l'émergence de solutions innovantes.

Parmi les opérateurs de terrain, on retrouve les garages sociaux, les loueurs solidaires, les auto-écoles associatives, le secteur du transport à la demande (TAD), les acteurs de l'éco-mobilité et les plateformes de mobilité. Ces dernières assurent l'évaluation des compétences en mobilité, l'accompagnement et la formation des personnes. Elles jouent également un rôle de centre de ressources et d'observatoire.

Le LMI a réalisé un travail de recensement des plateformes de mobilité inclusive en France. La carte ci-dessous démontre que la moitié du territoire est doté d'un outil plateforme mais qu'une large par-



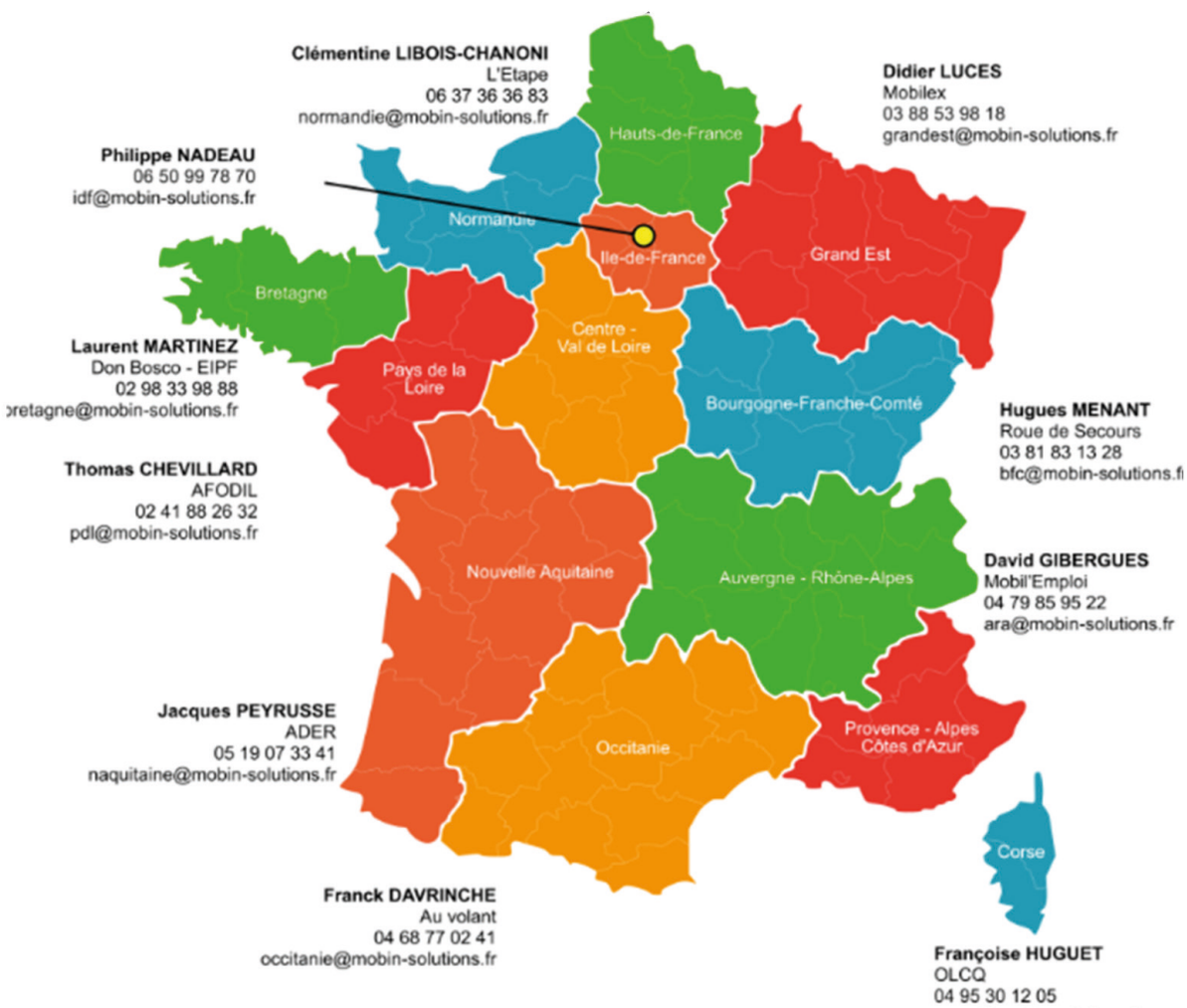
tie de la France n'est pas encore équipée.
Le réseau Mob'In œuvre pour l'essaimage de plateforme au travers des réseaux régionaux. Il affirme que chaque plateforme doit être construite au niveau local car chacune va être adaptée aux besoins du territoire. Il n'y a pas de modèle unique transférable qui puisse répondre aux enjeux de la mobilité inclusive.

Mob'In : fédération des réseaux Mob'In en Région

La fédération Mob'In France qui réunit sous sa bannière les réseaux en Région du même nom. Ces derniers regroupent les acteurs territoriaux qui proposent des solutions de mobilité pour les publics les plus fragiles, s'attachant à valoriser les plateformes de mobilité, qui sont l'outil au cœur du dispositif. Les Mob'In en région œuvrent au déploiement de ces plateformes et travaillent à la mise en place de solutions dans les zones blanches, agissant ainsi sur les savoirs et pouvoir-bouger. L'objectif,

en plus de la reconnaissance de ces plateformes comme levier pour l'insertion, est d'arriver à une équité de services et de solutions sur les territoires. Parallèlement, le réseau aspire à permettre une professionnalisation du secteur, à favoriser les coopérations entre opérateurs et politique publique, afin d'inscrire la mobilité inclusive dans les projets de territoire tout en incluant la dimension durable. Mob'In se propose également d'être le partenaire référent et expert sur les questions de mobilité inclusive pour les pouvoirs publics, les partenaires de l'insertion, de l'emploi et de la formation.

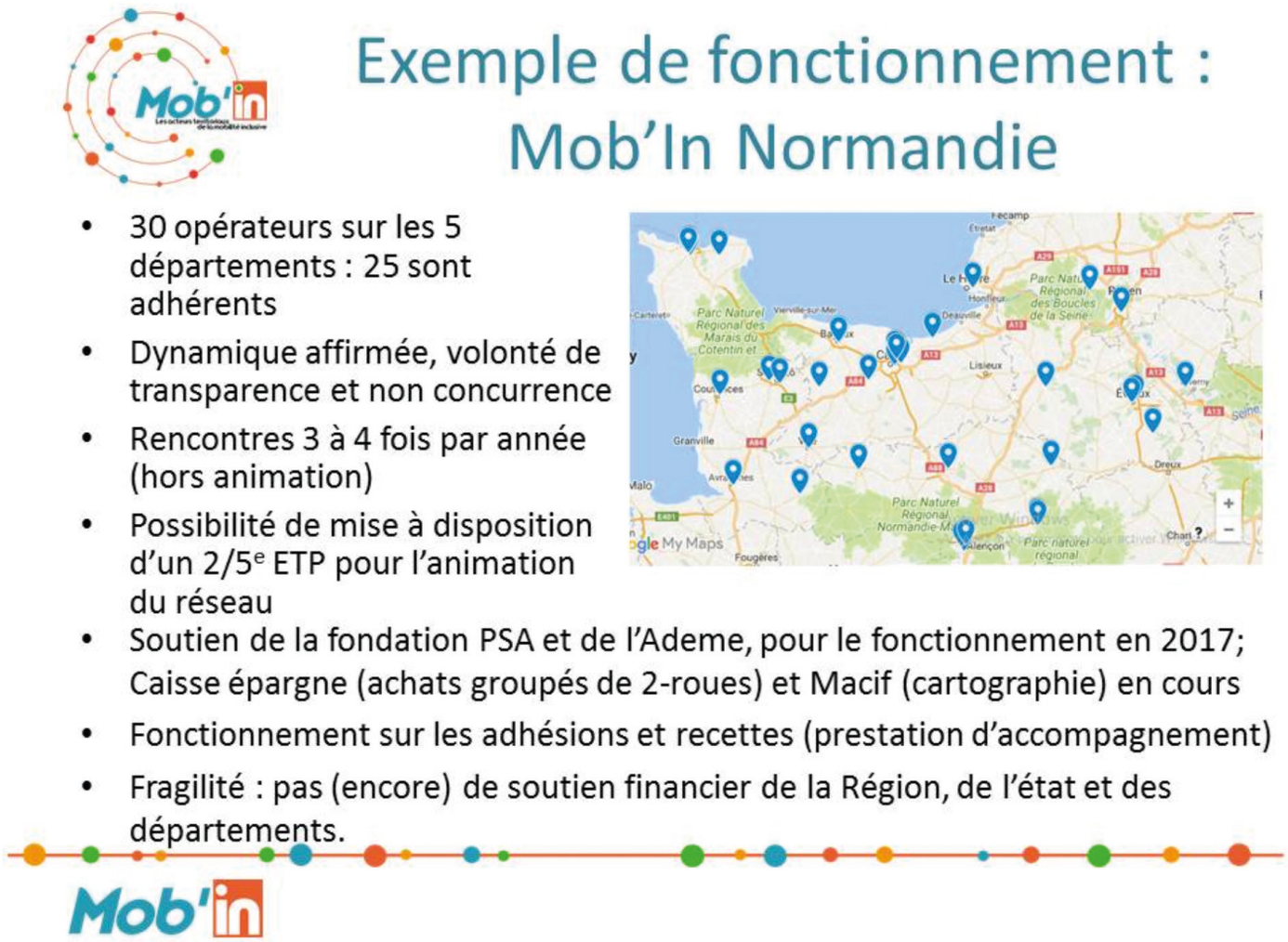
La force du réseau est le maillage qu'il représente, les acteurs locaux au service de leurs territoires, porteurs de solutions multiples, variées, durables et souvent innovantes. L'architecture horizontale est également un atout, favorisant l'échange, la collaboration et la co-construction, et parmi les valeurs de Mob'In, l'idée est de se connaitre les uns les autres pour ne pas être dans la concurrence mais dans la complémentarité.



Aujourd'hui, le réseau est constitué de 90 structures représentées au sein de 9 régions. Au total, cela représente 357 professionnels engagés au quotidien pour accompagner la mobilité des publics en situation de fragilité. Mob'In souhaite que les 13 régions métropolitaines seront dotées d'un réseau d'ici la fin 2019. Des réseaux sont également en constitution dans les DOM TOM.

Exemple de fonctionnement : Mob'In Normandie

Mob'In Normandie est une des régions les plus fédérées. Ce réseau rassemble 30 opérateurs sur les 5 départements. Il est particulièrement dynamique, notamment parce qu'il est développé depuis 2014 de manière informelle. Les moyens humains dédiés au réseau sont aussi une des clefs du succès.

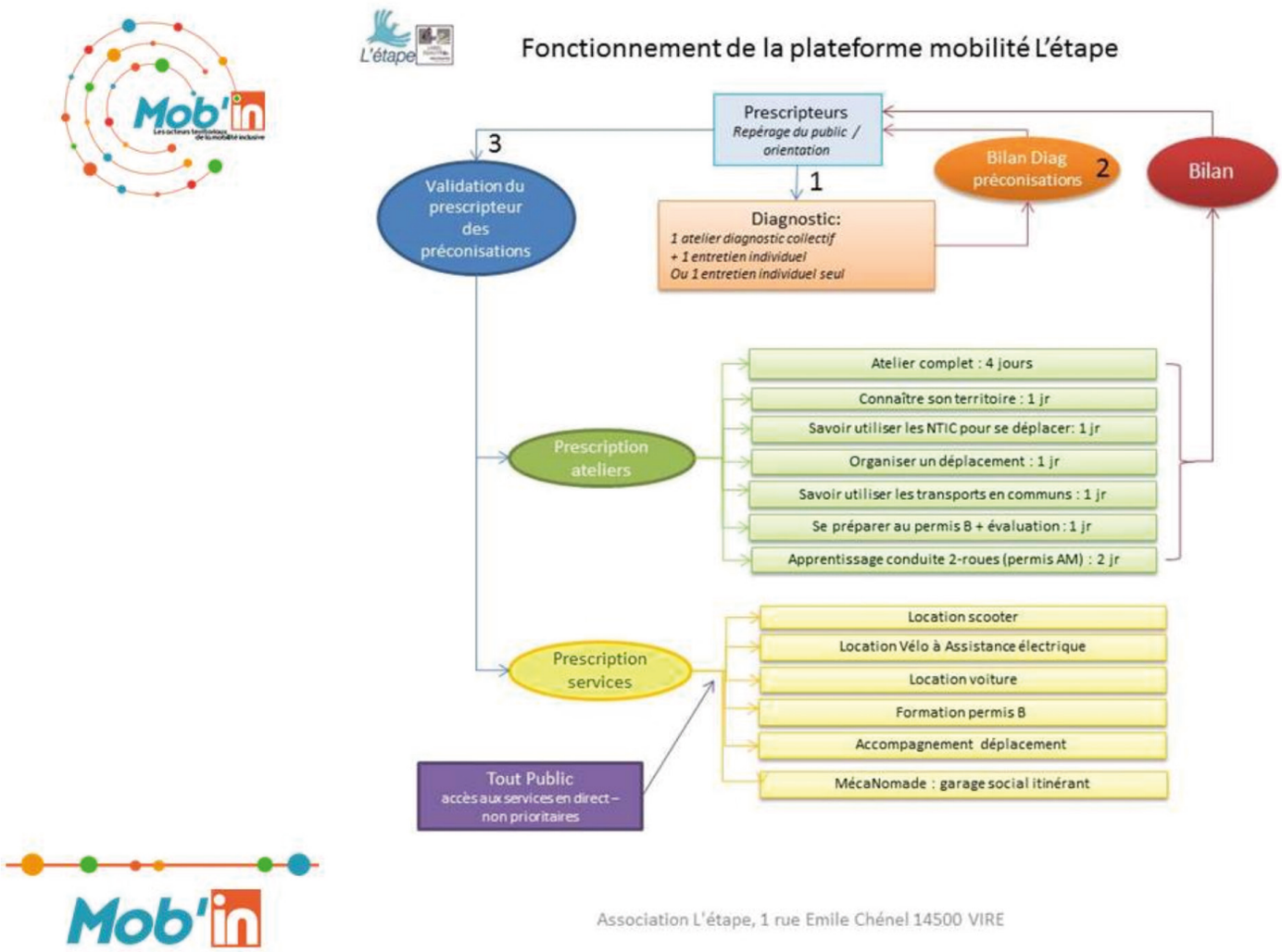


Mob'In Normandie mène différentes actions :

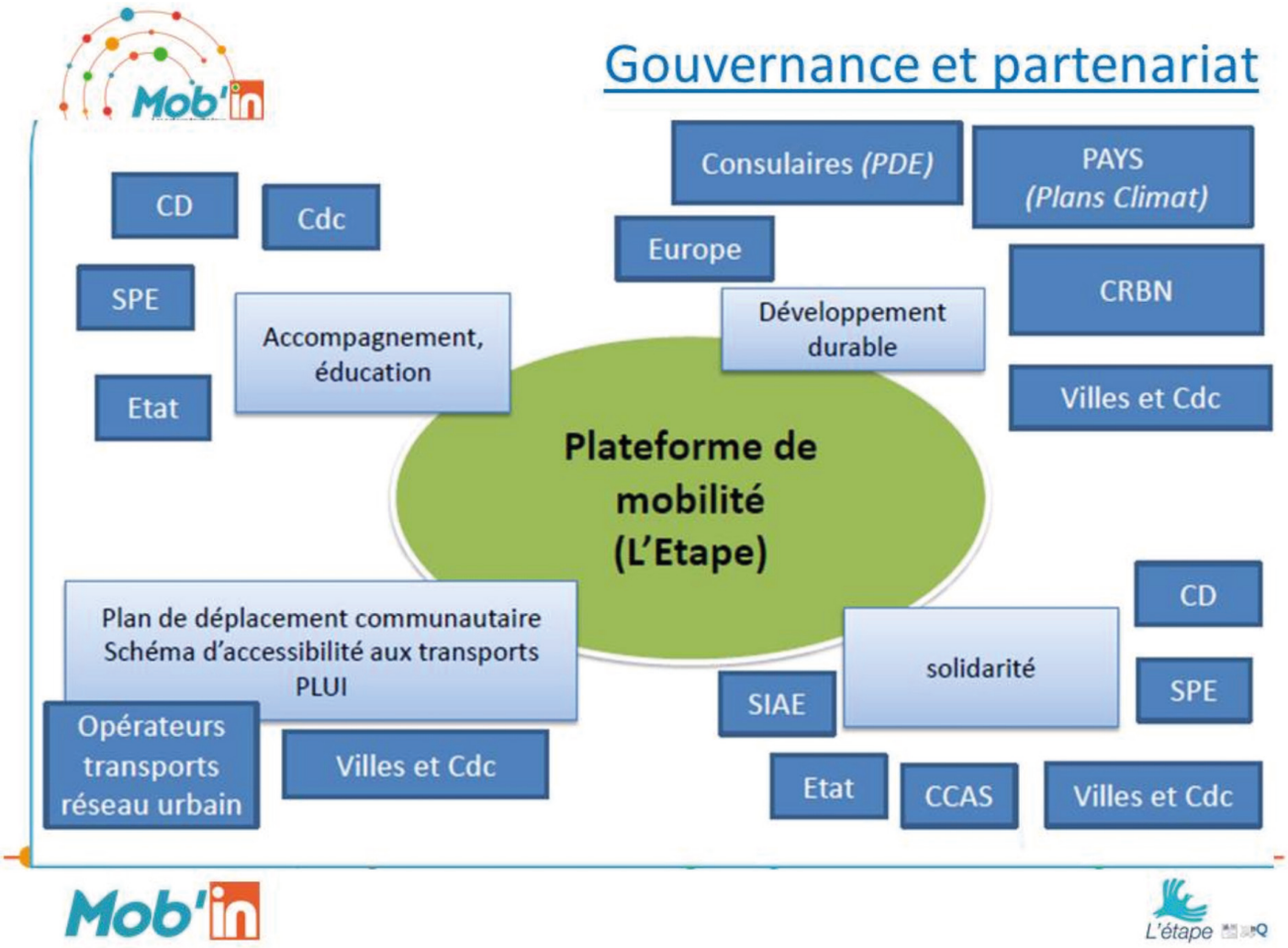
- Cartographie dynamique en cours pour repérer les zones blanches, actions par actions (plateforme, AES, TAD, garage, loueurs, …)
- Répertoire des compétences, des outils et des expériences
- Accompagnement des territoires pour la mise en place des services et porteurs appropriés
- Journées d'échanges inter-professionnelles et formations dédiées
- Représentation du secteur au niveau de la Région, des départements, des services de L'État, des acteurs de l'insertion (Pôle Emploi, mission Locale, …),
- Réponse collective et régionale aux Appels à Projet, achats groupés, mutualisation
- Représentation / communication (stand sur les forums, mises en relation, diffusion des informations, blog, newsletter, …)
- À venir : une plateforme numérique pour que les adhérents accèdent à une banque de données où seront compilées des matrices d'ateliers de mobilité

Zoom sur le fonctionnement de la plateforme L'étape

Les plateformes sont des outils au service du territoire. Chacune a un fonctionnement différent même si le socle commun reste l'accompagnement des personnes dans le parcours de mobilité. Certaines plateformes portent en interne des solutions. D'autres sont des ensembliers et s'appuient sur un réseau de partenaires qui portent chacun une ou plusieurs solutions (location de deux-roues, location de voitures, auto-école associative,…)



Un facteur de réussite de la plateforme de L'étape tient dans un fonctionnement élargi en termes de partenariat. Au-delà des partenaires de l'insertion, les chambres consulaires, les acteurs du développement durable, de l'éducation et de l'urbanisme sont associés. Une fois par an, l'ensemble des acteurs sont réuni autour du projet de mobilité de la plateforme, et cette dernière devient l'expert mobilité pour les politiques publiques notamment.



Quelques expériences de mobilité inclusive et solidaire menées en Wallonie

Une auto-école sociale, une première en Belgique

Par Pierre Moreau (EFT Chantier)

L'ASBL Chantier de Marcinelle est un Centre d'Insertion Socio Professionnelle. Il forme des personnes trop peu qualifiées que pour accéder au marché du travail. C'est pour augmenter leurs chances de (re)trouver un emploi que cette ASBL s'est également fait agréer en tant qu'auto-école. Une véritable auto-école …. mais sociale.

Selon l'Arrêté Royal qui dispose de l'agrément des auto-écoles, une auto-école sociale ne peut s'adresser qu'à :

- Des demandeurs d'emploi inoccupés depuis au moins 12 mois ;
- Des bénéficiaires du Revenu d'Intégration Sociale.

Elle ne peut former que pour le permis « B ». La majorité des élèves de l'auto-école sociale sont envoyés par des services sociaux : CPAS, agences locales pour l'emploi, régies de quartier, Services d'insertion sociale, Forem … Ces services financent en partie le permis.
L'auto-école sociale ne concurrence pas les auto-écoles classiques. Elle s'adresse à des gens qui n'ont pas les moyens de payer une formation normale et qui n'ont personne dans leur famille pour leur apprendre à conduire.

L'initiative de « Chantier » est regardée de près par beaucoup d'autres associations d'insertion de Wallonie et de Bruxelles. Elle va essaimer prochainement dans d'autres régions.

Le service d'études du Forem a réalisé une très intéressante recherche sur le marché de l'emploi wallon et plus particulièrement sur les « opportunités d'insertion pour le public éloigné de l'emploi ». Cette étude met en évidenc que parmi les personnes très éloignées de l'emploi, celles qui sont sans C.E.S.S., sans permis de conduire et sans expérience professionnelle ont le moins de chances d'en trouver un.

Plus d'infos : www.eftchantier.be

La Locomobile

Par Alexandre Borsus
(Président de la Locomobile)

La locomobile est un Taxi-Social. Elle est reconnue comme société coopérative à finalité sociale depuis 8 ans. Elle a pour objectif de favoriser la mobilité des personnes moins mobiles (personnes âgées, personnes à mobilité réduite ou les personnes socialement défavorisées (les bénéficiaires du RIS, les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires de l'aide du CPAS, etc.) sur 19 communes de la Province de Luxembourg (Bastogne, Bertogne, Bertrix, Bouillon, Erezée, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay, Herbeumont, Hotton, Libin, Marche, Musson, Neufchateau, Rouvroy, Saint-Hubert, Tintigny et Virton).

La Locomobile est une structure d'économie sociale qui dispose de plusieurs sources de financement. Au niveau du SPW, elle est agréée en tant qu'entreprise d'insertion (EI) et en tant qu'initiative de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale (IDESS). Ces dispositifs permettent de financer 50% du budget. Les communes et les CPAS interviennent pour environ 30% du budget total selon une clé de répartition calculée en fonction du nombre d'habitants, de la superficie de la commune, etc. Le reste est financé par les utilisateurs. La Province de Luxembourg est également partenaire de la Locomobile. Elle a financé l'achat des premiers véhicules et assure les coûts liés au call-center. Ce dernier permet l'organisation en moyenne de 8 courses par jour et par chauffeur, ce qui représente une centaine de courses par jour pour l'ensemble du service et plus ou moins 20 000 courses par an.

Malgré des sources variées, le financement de la Locomobile reste fragile. Pour fonctionner, le service a besoin de conserver les partenariats qu'il a noué avec les communes et CPAS partenaires. A ce titre, chaque nouvelle élection présente un risque pour la pérennité de la Locomobile.

A ce jour, c'est plus de 175 000 prises en charge qui ont pu être assurées au service plus particulièrement, des plus démunis et des personnes âgées de la Province de Luxembourg.

Mobicondroz

Par Jean-Benoit Graas
(GAL Pays des Condruses)

MobiCondroz est une initiative menée par le GAL Pays des Condruses. Le GAL est composé de 7 communes : Anthisnes, Clavier, Modave, Marchin, Nandrin, Ouffet et Tinlot. Le GAL a organisé une consultation, des habitants et du pouvoir politique, dans les 7 communes. Il a ensuite recensé des acteurs de mobilité existants (IMRA, STI, services privés, services communaux, etc.) afin de constituer un répertoire des différents services. Enfin, MobiCondroz s'est constituée afin faciliter le recours à ces différents services pour les utilisateurs et de proposer une coordination et des éventuels regroupements.

La centrale MobiCondroz est un lieu d'accès et d'échange d'informations relatives à tous les moyens de transport disponibles sur le territoire des 7 communes. L'objectif est de coordonner l'ensemble des services de transport.

Différents projets ont vu le jour à partir de MobiCondroz :
- Une information, initiation et location de vélos à assistance électrique,
- L'étude et la mise en place d'un brevet d'Ecomobilité (avec l'aide de la cellule EMSR de la Région Wallonne et de l'APPER comme partenaire) afin de sensibiliser les enfants des écoles primaires aux différents modes de déplacements et l'impact environnemental. Mais également proposer un « permis du cycliste » aux enfants afin d'être pro actifs sur la route !

MobiCondroz a également développé un logiciel pour offrir aux acteurs une plateforme multimodale permettant de coordonner les acteurs et leurs agendas. L'outil est performant et est en cours de traduction afin d'être utilisé par d'autres acteurs. Dans le secteur de la mobilité, les programmes informatiques deviennent rapidement obsolètes et inefficace pour répondre à la demande.

Enfin, un projet de jeu vidéo est également en cours de réalisation afin de sensibiliser la population de « 7 à 77 ans » sur les moyens de transports multimodaux.

Le GAL dispose de sources de financement variées :
- La Région Wallonne via l'agrément IDESS (initiatives de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale) et l'EMSR (éducation à la mobilité et à la sécurité routière) et le dispositif APE (aides à la promotion de l'emploi).
- Des fonds européens et plus particulièrement le programme LEADER (liaison entre actions de développement de l'économie rurale) et le FEDER (fonds européen de développement régional).
- Un subside communal de 1.20€/habitant/an

MobiCondroz peut s'appuyer sur les 7 communes sur lesquelles elle travaille pour communiquer vers les habitants les services qu'elle propose.

Plus d'infos : www.mobicondroz.be

Projet « Acquisition d'une mobilité autonome »

Par Corinne Ketels (PCS de Marche-en-Famenne)

Le projet « acquisition d'une mobilité autonome » est le fruit d'une collaboration entre les PCS de Marche-en-Famenne, Durbuy, Hotton, Somme-Leuze et 4 partenaires locaux (3B asbl, le CFP Famenne-Ardennes, Intégra-Plus et I-Médiat ACIS Clairval). Les 4 partenaires locaux ont constaté que leur public était confronté à des difficultés similaires en termes de mobilité, notamment dans le cadre de l'insertion sociale et professionnelle. Chacun a tenté de trouver des solutions de mobilité de son côté mais ils ont rapidement pris conscience de l'intérêt de se fédérer.

Le public a besoin d'une mobilité accessible financièrement et adaptée à ses besoins et à ses compétences. Les partenaires locaux se sont tournés vers les PCS de 4 communes afin de mettre en place le projet « Acquisition d'une mobilité autonome » (rebaptisé MultiMob récemment). Ce projet a permis la mise en place de plusieurs actions concrètes dont l'organisation de six différents modules de formation. Au programme : s'orienter dans l'espace, apprendre le code de la route, apprendre à circuler à deux roues, chercher et trouver l'information relative à la mobilité, s'initier à la mobilité intermodale, etc.

Pour l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet, l'investissement financier est minime mais les investissements en temps et en personnel sont plus importants : coordination du projet, création du programme de formation et des contenus, animation des modules, encadrement des stagiaires, etc.

Pour minimiser les coûts, il faut une variété de profil dans le chef des partenaires. Notre collaboration nous permet de disposer des vélos, VAE en prêt, les modules plus théoriques (code de la route, etc.) existe, en partie, chez les partenaires. A nous d'en adapter certains. Ce qui ne se trouve pas en interne, doit être découvert en externe et intégrer dans le partenariat sous forme de mise à disposition, signature de convention, etc.

MobiliSud

Par Thierry Sarton (MobiliSud)

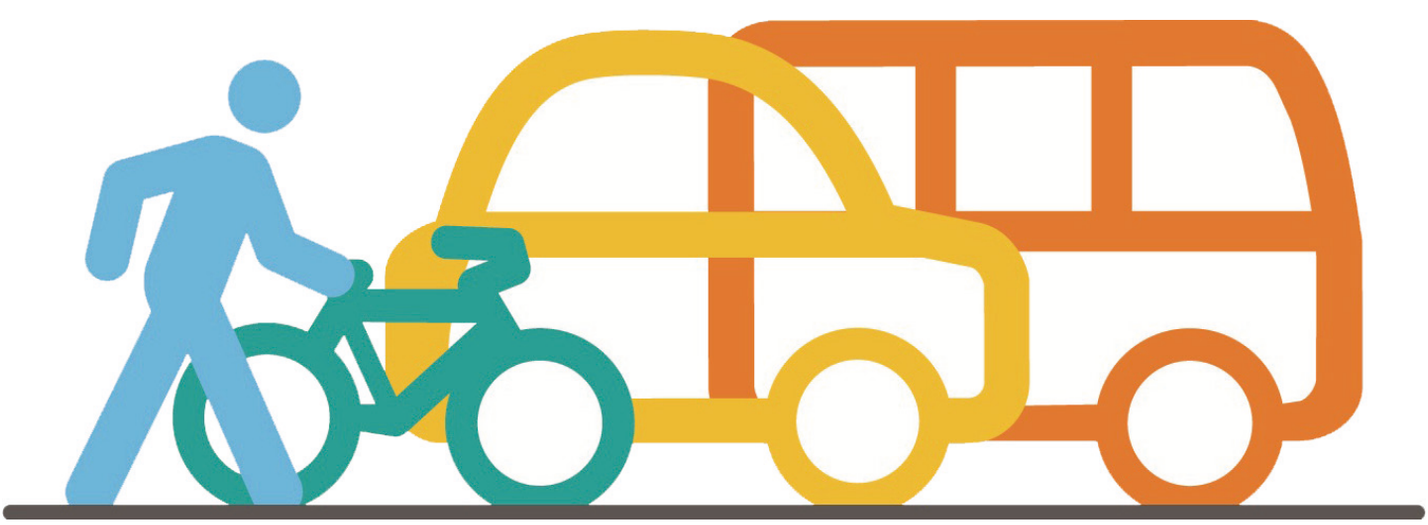
L'ASBL MobiliSud s'est créée sur base d'un constat des secteurs de l'intégration sociale et de l'insertion socio-professionnelle : la précarité mobile renforce l'exclusion. Le problème étant transversal parce qu'il touche aussi bien le logement, l'éducation, l'emploi, le vieillissement que la santé, le conseil d'administration de MobiliSud est constitué de membres qui disposent d'une expertise dans les différents secteurs et est soutenu par la SNCB et les TEC. Il développe, grâce à la participation au CA des communes concernées une vision supra-communale indispensable pour pallier efficacement le manque de mobilité en ruralité.

L'objectif de MobiliSud est de trouver dans les 48h, pour les personnes fragilisées, dépendantes ou en situation de précarité, de tous âges, une solution de transport pour leurs déplacements indispensables (médicaux, administratifs, culturels, courses, visites, etc.).

MobiliSud suit la procédure, dite de la pyramide inversée, qui favorise d'abord les transports en commun, puis les opérateurs locaux tels que les taxis sociaux, les transports médicaux non urgents ou les taxis associatifs, puis les chauffeurs volontaires de Taxistop notamment et enfin, les taxis privés de la région. Cette procédure a pour but de ne pas entrer en concurrence avec les moyens de transports collectifs et existants et de mutualiser et fédérer, avec les communes adhérentes, les services qu'elles offrent à leurs citoyens.

MobiliSud réfléchit à mettre en place une formation à destination des jeunes sans emploi pour les aider à passer le permis de conduire, essentiel à l'insertion socioprofessionnelle dans les régions rurales.

Plus d'infos : www.mobilisud.be



Synthèse des recommandations issues des ateliers participatifs

Recommandations à destination du fédéral et de la Région wallonne :

En faveur des opérateurs

- Pérenniser le financement de la mobilité inclusive et solidaire et assouplir les critères d'octroi de financement.

- Faire de la mobilité une compétence transversale et adapter les pratiques des administratives dans ce sens.

- Inscrire la mobilité inclusive et solidaire dans une dynamique supra-communale correspondant aux besoins des citoyens.

- Encourager le développement de solutions de mobilité innovantes basées sur la mutualisation (des infrastructures, des logiciels, des véhicules, des compétences, etc.) afin d'étendre l'offre, en réalisant des économies d'échelle.

- Créer un laboratoire de la mobilité inclusive et solidaire destiné à élaborer des diagnostics destinés à alimenter les décisions des pouvoirs locaux en la matière.

- Pérenniser les GAL en tant qu'outils de développement territorial chargés de mener des actions structurantes en zone rurale.

En faveur des usagers

- Améliorer les conditions de transport des personnes à mobilité réduite en équipant les transports en commun de matériel adapté et en formant le personnel.

- Articuler davantage les réflexions sur l'aménagement du territoire avec la mobilité afin de positionner les zones d'habitat en adéquation avec les besoins de mobilité de la population qui y réside et de rendre accessibles les commerces et les services via les transports en commun.

- Implanter un réseau de pôles d'information en mobilité à destination de tous les citoyens.

- Renforcer la « motilité » de tous les citoyens (enfants, travailleurs, séniors, etc.) en développant des dispositifs permettant d'augmenter leurs compétences en mobilité.

- Encourager les communes à installer un conseil consultatif de la personne handicapée ou plus largement un conseil consultatif de la mobilité.

- Rendre la mobilité accessible à tous les citoyens en fonction des moyens dont ils disposent.

Recommandations à l'attention des Communes :

En faveur des opérateurs

- Pérenniser le financement de la mobilité inclusive et solidaire en y consacrant un montant annuel par habitant.

- Calculer tous les coûts relatifs au service de mobilité et les comparer aux coûts relatifs à une solution de mobilité basée sur la mutualisation des ressources (des infrastructures, des logiciels, des véhicules, des compétences, etc.).

En faveur des usagers

- Mettre en place des mécanismes de soutien à l'implantation de commerces et de services locaux ou à leur maintien au niveau local.

- Renforcer la « motilité » de tous les citoyens (enfants, travailleurs, séniors, etc.) en développant des dispositifs permettant d'augmenter leurs compétences en mobilité.

- Installer un conseil consultatif de la personne handicapée ou plus largement un conseil consultatif de la mobilité.

- Rendre la mobilité accessible à tous les citoyens en fonction des moyens dont ils disposent.

Conclusions de la journée

Dominique Hicguet, Inspecteur général de l'Administration de la Santé Publique, de l'Action Sociale et Culturelle de la Province de Namur

Mobilité et intelligence territoriale

Après avoir rappelé que la mobilité est à la fois un droit et une liberté fondamentale, Michaël Van Cutsem (PRO-TE-IN) a démontré, à partir de plusieurs indicateurs, combien le mode routier est le mode de déplacement le plus privilégié en Wallonie et que les modes alternatifs, pourtant en progression, n'apportent pas de solutions dans les territoires essentiellement ruraux.

Parallèlement, les investissements publics en infrastructures et équipements collectifs très coûteux participent à l'amélioration de la mobilité du plus grand nombre mais n'apportent pas de solutions adaptées aux territoires ruraux et n'augmentent pas la lisibilité au niveau des connexions intermodales.

Face à cette problématique, des initiatives locales de proximité à caractère associatif émergent dans de nombreux territoires wallons en ordre dispersé avec sans doute une cohérence en voie de construction au vu de la création d'une nouvelle fédération.

M. Van Cutsem y voit une double tension : d'une part l'accessibilité au plus grand nombre et d'autre part l'autonomie des publics fragilisés face à une vision territoriale axée vers les publics spécifiques. Il conclut en pointant cinq tendances lourdes pour lesquelles il identifie des tendances correctrices permettant de dégager six enjeux pour mener demain une réflexion sur la mobilité :

1. Comment rendre un système de transports en commun équitable et soutenable ?
2. Comment mobiliser de nouveaux publics vers des modes de déplacement durable ?
3. Comment ne pas pénaliser les citoyens les plus éloignés des centres urbains ?
4. Comment mieux articuler tous les modes de transport avec les besoins des usagers ?
5. Comment concilier un réseau performant, hiérarchisé et intermodal avec une accessibilité pour les personnes les plus fragilisées ?
6. Comment garantir un droit à la mobilité dans un système multi-acteurs publics et privés ?

Les publics cibles de la mobilité inclusive et solidaire

Madame Mahy, Présidente du Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté présente la transversalité du secteur par rapport aux publics cibles. Pour les publics fragilisés, la mobilité est la préoccupation fondamentale après le logement. L'impossibilité de se déplacer renforce l'isolement et est un facteur de rupture sociale. Les coûts de la mobilité pèsent considérablement sur les revenus des ménages et sont un élément discriminant de plus pour les publics fragilisés. Corollairement, les loyers les moins chers se trouvent le plus souvent dans les zones les plus éloignées des centres, l'utilisation des transports en commun s'avèrent dès lors indispensables pour tous les faits et gestes du quotidien : écoles, soins de santé, emploi, loisirs, justice, … Pour bénéficier de tarifs intéressants les abonnements doivent être pris en fin de mois mais représentent une sortie d'argent qui ne peut pas toujours être réalisée à temps, un effet boule de neige s'installe : les enfants ne fréquent pas l'école les premiers jours du mois faute de transport.

Le décrochage scolaire, l'absentéisme au travail, la déstructuration de la cellule familiale suite à l'impossibilité de visiter un parent incarcéré sont ainsi des effets secondaires du non accès à la mobilité.

L'impact de la diversité des modes de financement de la mobilité inclusive et solidaire

La mobilité est au centre des préoccupations de tous les secteurs et nous concerne toutes et tous. Alexandre Van Pestel (Espaces Mobilités) a montré que la mobilité s'inscrit dans un système complexe où se côtoient une multiplicité d'acteurs, ce qui rend leur usage difficile pour le citoyen lambda. Les modes de financement sont multiniveaux, allant de l'Europe jusqu'au local. Les acteurs locaux évoluent dans un système fragile, peu pérenne, peu coordonné et peu financé alors que les attentes et les besoins en proximité sont bien présents.

Alexandre Van Pestel a ensuite présenté les objectifs, les avantages et les pistes d'amélioration que pourraient présenter une coordination des initiatives de mobilité rurale alternative (IMRA).

Optimalisation de l'utilisation des subsides

- Pérennisation des Initiatives de Mobilité Rurales Alternatives
- Couverture des besoins du territoire en complément des services classiques.

Il décèle deux niveaux de coordination pertinents : la coordination supra-communale : proximité et bonne connaissance des acteurs et le niveau régional.

Les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire

Après avoir présenté les enjeux majeurs actuels de la mobilité (les enjeux budgétaire et réglementaire, technologique, environnemental et sociétal), Michel Meuter (Mobilesem) a présenté l'ensemble des acteurs de la mobilité inclusive et solidaire en Wallonie :

- Les deux réseaux structurants (TEC et SNCB)
- Les opérateurs agréés (Centrales de mobilité locales)
- Les services pour les personnes à mobilité réduite (Cap Mobilité)
- Les initiatives communales en partenariat avec le groupe TEC (Flexitec)
- Les initiatives de l'économie solidaire, de l'insertion socio-professionnelle, les auto-écoles, etc.
- Les services collaboratifs, d'accompagnement, de coaching (Mobilesem)

On remarque une grande diversité d'acteurs et d'initiatives locales. Il y a également une diversité de réglementations et par conséquent de tarification pour les usagers.

Les IMRA plaident en faveur d'une offre organisée à partir des territoires, selon une logique bottom-up, qui s'intègre dans la logique top-down du TEC et de la SNCB. Comment ? Via un maillage en réseau des centrales de mobilité locales en complément à une centrale régionale de mobilité. Cette organisation permettrait de donner une réponse adaptée en fonction des besoins des usages, de mettre en place une coordination des opérateurs locaux à l'échelle de chaque territoire et de soutenir le développement de l'offre nouvelle.

Une expérience inspirante venue d'ailleurs : le réseau Mob'In Normandie

Madame Libois nous a présenté les mêmes constats dressés pour la Normandie. Néanmoins des solutions plus opérationnelles déjà mises en œuvre peuvent nous inspirer. Un modèle que nous pouvons suivre.

En conclusion, les exposés de la matinée nous mènent à établir plusieurs constats :

1. Les acteurs de la mobilité se partagent les miettes de subsides et dépensent leur énergie dans cette prospection financière.
2. En matière de mobilité, le bassin de vie semble être une échelle territoriale intéressante et adaptée.
3. Il y a une désappropriation progressive par les pouvoirs locaux de la problématique de la mobilité.
4. Des communautés de personnes se mobilisent au niveau local pour développer des solutions de mobilité innovantes.
5. La multiplicité des acteurs et des règlementations mènent à un manque d'informations sur l'offre en mobilité.

On peut pressentir que les réponses devront donc s'articuler autour de la coordination des acteurs de la mobilité, que dès à présent le niveau supra-communal apparaît comme pertinent pour nos régions rurales et semi rurales.

Néanmoins par rapport aux publics plus fragilisés, les réponses à la mobilité ne pourront être laissées aux seules mains du privé, des réponses collectives devront également être fournies de manière stratégique au sein des villes et à travers l'ensemble de nos territoires.

Liste des acronymes

ASTA : Association des services de transport adapté pour personnes à mobilité réduite

APE : Aides à la promotion de l'emploi

APPER : Association de parents pour la protection des enfants sur les routes

ASBL : Association sans but lucratif

AVIQ : Agence pour une Vie de Qualité

AWIPH : Voir AVIQ

CESS : Certificat d'enseignement secondaire supérieur

CISP : Centre d'Insertion Socioprofessionnelle

CPAS : Centre Public d'Action Sociale

EI : Entreprise d'Insertion

EMSR : Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière

FEDER : Fonds européen de développement régional

FACE : Fondation Agir Contre l'Exclusion

FASTT : Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire

FSE : Fonds social européen

FEDER : Fonds européens de développement régional

GAL : Groupe d'Action Locale

IBEFE : Instances Bassins Enseignement qualifiant – Formation – Emploi

ICBE : Indice des conditions du bien-être

IDESS : Initiative de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale

IFAPME : Institut wallon de Formation en Alternance et des indépendants et Petites et Moyennes Entreprises

IMRA : Initiative de mobilité rurale alternative

ISADF : Indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux

IWEPS : Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique

LEADER : Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale

LMI : Laboratoire de la Mobilité Inclusive

OTW : Opérateur de Transport de Wallonie

PMR : Personne à mobilité réduite

PMS : Centre psycho-médico-social

RAVeL : Réseau Autonome des Voies Lentes

RGPD : Règlement général sur la protection des données

RIS : Revenu d'intégration sociale

RWLP : Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté

SNCB : Société nationale des chemins de fer belges

SPW : Service Public de Wallonie

SRWT : Société régionale wallonne du Transport

STI : Système de transport intelligent

STIG : Service de transport d'intérêt général

TAD : Transport à la demande

TEC : Société régionale wallonne du transport

TP : Transports publics

VAE : Vélo à assistance électrique

VAP : Véhicules à partager

VSL : Véhicules sanitaires légers

Nos partenaires

PROVINCE DE LUXEMBOURG

CAP MOBILITÉ NAMUR

MobiliSud

MOBILESEM.BE

Editeur responsable : Valéry Zuinen, Place Saint-Aubain, 2 à 5000 NAMUR - sorti des presses de l'imprimerie provinciale

PROVINCE de NAMUR
Direction des Affaires Sociales et Sanitaires

Rue Martine Bourtonbourt , 2
5000 Namur
Tél. : +32(0)81 776 746
secretariat.dass@province.namur.be

www.province.namur.be