

Les enjeux liés à la personne

Atelier n°1

Contexte

Cet atelier avait pour ambition de travailler en coconstruction sur les enjeux de mobilité liés à la personne. Pour ce faire, plusieurs activités étaient organisées :

- **Les savoirs de base nécessaires à une mobilité autonome** : en sous-groupes, les participants identifient les savoirs de base mobilisés dans l'usage d'un moyen de transport donné (entendu au sens large : de l'achat du billet, en passant par l'élaboration de l'itinéraire, jusqu'à l'arrivée à destination). Une attention est aussi accordée aux personnes à mobilité réduite.
- **Les freins à une mobilité autonome** : de nouveaux en sous-groupes, les participants identifient les freins à la mobilité des personnes en difficulté de lecture et d'écriture.
- **Les impacts des freins sur les personnes en difficulté de lecture/d'écriture** : les discussions ont abordé les pistes de dépassement des freins préalablement identifiés pour les personnes analphabètes/illettrées.

Ce texte souhaite donc faire un retour sur ces trois temps d'échanges.



Les savoirs de base nécessaires à une mobilité autonome

Durant cette activité, les participants sont répartis en cinq groupes de quatre. Chaque groupe reçoit une affiche sur laquelle ils sont invités à noter « les savoirs de base » mobilisés pour chaque moyen de transport.

De manière générale, cet atelier a permis de poser les constats suivants :

- Les compétences nécessaires à la mobilité sont transversales : pouvoir parler, lire et comprendre (papier et numérique).
- Tout le monde ne dispose pas de ces compétences.
- Concernant l'utilisation de la voiture, bien que certains apprenants conduisent sans savoir lire, il apparaît indispensable d'identifier les compétences nécessaires à son utilisation (savoir lire un document d'assurance, par exemple).
- Les compétences indispensables peuvent varier en fonction de la situation dans laquelle la personne est : une situation où « tout va bien » et une situation « avec un problème » (accident, interpellation de la part de la police, etc.).

À pied

Retranscription de l'affiche

- Planifier son itinéraire (chemin accessible à pied) ;
- Connaître le temps de trajet + sa vitesse de déplacement ;
- Connaître la distance, comprendre une carte et savoir se situer ;
- Connaître et utiliser les outils de planification ;

- Accessibilité pour PMR de la destination ;
- Posséder le matériel adéquat pour se déplacer à pied (chaussures, parapluie, visibilité, etc.) ;
- Infrastructure sur le trajet (lumière) ;
- Connaître le code de la route et le sens de la marche ;
- Maîtriser le français pour :
 - o Comprendre les panneaux ;
 - o Demander son chemin
- Savoir s'orienter dans l'espace ;
- Pouvoir s'exprimer oralement et être suffisamment en confiance pour demander son chemin ;
- Être visible ;
- Identifier le trajet le plus court ;
- Se repérer avec une boussole ;
- Si pas possible « à pied », être capable de trouver des alternatives.

À vélo / en trottinettes

Retranscription de l'affiche

Physique	Mentale
<ul style="list-style-type: none">- Equilibre- Motricité/vision- Anticipation- Vision- Réflexes- Conditions physiques	<ul style="list-style-type: none">- Orientation- Assurance / confiance en soi- Changer de représentation sociale, culturelle par rapport au vélo.
Apprentissage de la conduite	Adaptation

<ul style="list-style-type: none"> - Maîtrise du véhicule - Code de la route - Lecture / écriture 	<ul style="list-style-type: none"> - Par rapport aux besoins (transport avec enfants) - Si électrique, pouvoir s'adapter (vitesse)
Connaissances environnement	Compétences numériques
<ul style="list-style-type: none"> - Piste/ravel/chemin/points nœuds - Conditions météo - Trouver un parking sécurisé - Connaître le trajet 	<ul style="list-style-type: none"> - Si véhicule partagé, pouvoir utiliser l'application. - Utiliser une application pour trouver son itinéraire.
Financier / sécurité	
<ul style="list-style-type: none"> - Matériel adéquat - Bon état de marche 	

En bus

Retranscription de l'affiche

Compétences transversales
<ul style="list-style-type: none"> - Lecture <ul style="list-style-type: none"> o Connaître la ligne o Connaître l'horaire o Connaître le tarif o Connaître l'arrêt o Connaître les déviations o Savoir lire l'heure et planifier son trajet. - Analyse des données <ul style="list-style-type: none"> o Quel est le meilleur transport ? la meilleure ligne ? o Le choix de la formule tarifaire. - Compétences numériques

<ul style="list-style-type: none"> o Application (créer un compte et le gérer) o Site tec ou stib o Achat des billets
Recherche d'informations
<ul style="list-style-type: none"> - Savoir comment se rendre au bon arrêt de bus - Savoir les démarches à entreprendre en tant que PMR - Maîtriser le français en cas de problème - Savoir s'orienter
Compétences sociales
<ul style="list-style-type: none"> - Connaître et appliquer les codes sociaux et usages dans la prise des transports en commun. - Oser s'aventurer. - Se sentir à l'aise dans la foule. - Etre à l'heure. - Pouvoir s'adapter en cas d'imprévu (imaginer des alternatives)
Compétences physiques
<ul style="list-style-type: none"> - "Pouvoir se rendre à l'arrêt de bus.
Compétences financières
<ul style="list-style-type: none"> - Avoir les ressources financières nécessaires.

En train

Retranscription de l'affiche

- Savoir comment aller à la gare.
- Utilisation de l'application SNCB et autre pour planifier son trajet.
- Pouvoir organiser son trajet à l'avance.
- Savoir lire les panneaux SNCB et écouter les annonces.

- Orientation dans la gare et sur le trajet (correspondance).
- Utilisation des bornes pour acheter un ticket (ou application).
- En tant que PMR, connaître les démarches pour monter dans le train.
- Savoir s'exprimer pour connaître son chemin.
- Moyens financiers pour prendre le train (+ connaître les différents tarifs et ses droits).
- Savoir à quel arrêt descendre et l'anticiper.
- Être attentif aux règles de bonne conduite et aux usages des moyens de transport collectif.
- Savoir articuler son trajet en train avec les autres moyens de transport.
- Identifier les classes dans le train + zones silencieuses.
- Prévenir en cas de retard/gérer les imprévus.
- Ne pas être en retard.
- Se renseigner pour des solutions multimodales.
- S'adapter en fonction de son budget.

En tram / métro

Retranscription de l'affiche

Savoirs
<ul style="list-style-type: none"> - Lecture <ul style="list-style-type: none"> ○ Les chiffres (numéro de trajet, horaire). ○ La carte (plan avec les arrêts) + savoir se repérer. ○ Trouver un point de vente. ○ S'exprimer pour demander de l'aide. ○ Pouvoir valider son ticket. ○ Télécharger et utiliser une application numérique.

<ul style="list-style-type: none"> ○ Se repérer dans un tableau à double entrée.
Budget
<ul style="list-style-type: none"> - Gérer et anticiper. - Trouver une formule moins chère. - Connaître les réductions (carte famille nombreuse par exemple). - Calculer.
Atteindre l'arrêt
<ul style="list-style-type: none"> - Se déplacer « physiquement » - S'assurer de la direction.
Accès
<ul style="list-style-type: none"> - Posséder un matériel qui peut rentrer dans le tram/métro. - Se sentir à l'aise avec l'aspect automatique.
Planifier
<ul style="list-style-type: none"> - Un trajet dans l'espace / temps. - S'assurer qu'il y a un accès PMR (+ascenseur).
Mental
<ul style="list-style-type: none"> - Agoraphobe. - Oser « demander ». - Pouvoir s'exprimer. - Rebondir en cas de perturbation. - Gérer le stress.

En voiture / scooter

Retranscription de l'affiche

Connaissances	Aspects pratiques
<ul style="list-style-type: none"> - Code de la route (picto, règle de sécurité etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurances (comprendre, souscrire et y avoir droit).

<ul style="list-style-type: none"> - Se déplacer dans l'espace, s'orienter. - Utilisation du GPS. - Lire les panneaux, un plan, les noms, les rues. - Avoir les bon réflexes de conduites. - Écrire (un constat d'accident). - Trouver le parking et comprendre comment le payer. - Lire les pvs reçus. 	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser un terminal bancaire pour mettre de l'essence. - Capacité physique (visuelle etc.). - (Re)connaître les documents du véhicule. - Détecter les premiers problèmes. - Permis de conduire.
Budget	Compétences transversales
<ul style="list-style-type: none"> - Calculer le coût d'une voiture. - Comparaison des prix/coûts. - Prix du carburant (estimation des besoins). 	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion du stress. - Respect des règles/délais. - Gestion du temps et des imprévus. - Véhicules partagés.
Transversal	
<ul style="list-style-type: none"> - Avoir son permis de conduire. - Taxe. - Entretien. - Essence. - Accès aux bornes électriques. 	

Les freins à une mobilité autonome

Les participants sont de nouveau répartis en 6 groupes, différents du premier atelier. Ensemble, ils identifient les freins à la mobilité des personnes en difficulté de lecture/écriture.

Freins spécifiques à certains moyens de transport

Train	Vélo
<ul style="list-style-type: none"> - Manque de guichet et de personnel en gare. - Pouvoir comprendre les annonces. 	<ul style="list-style-type: none"> - Représentation sociales et culturelles.
Voiture/moto	Transport en commun
<ul style="list-style-type: none"> - Barrière de la langue pour le permis de conduire théorique. - Apprentissage du permis de conduire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Trouver l'horaire, lire comprendre un horaire. - Utilisation des bornes automatiques. - Barrière de la langue pour les non francophones. - S'arrêter à la bonne gare, au bon arrêt.

Freins transversaux

- Psychosocial ;
- Organisation familiale ;
- Compétences numériques, pouvoir utiliser les applications ;
- Accès à l'information ;

- Trouver une solution en cas de problèmes ;
- Difficultés psychologiques (manque de confiance en soi, etc.) ;
- Budget.

Les impacts des freins sur les personnes en difficulté de lecture/écriture

Il s'agit d'une discussion collective concernant les impacts que peuvent avoir les différents freins préalablement identifiés ainsi que des pistes de solutions permettant de les dépasser.

Constats généraux

Plusieurs constats généraux qui ressortent :

- Les freins à la mobilité dépassent la question de l'insertion professionnelle des apprenants. En effet, la mobilité est un élément émancipateur. Permettre de dépasser ces freins ouvre une multitude d'horizons aux personnes.
- Certains apprenants sont bloqués dans leur mobilité à cause de peurs de l'inconnu et/ou de se tromper.
- Il arrive souvent que les apprenants aient un smartphone, mais pas de 4G. Un travail doit être fait avec eux pour les aider à trouver des bornes wifi/4G gratuit.

Pistes de solutions

Quelques pistes de solutions évoquées :

- Seule la pratique, la mise en situation peut aider à dépasser les freins.

- Depuis avril 2024, via un financement FSE, le Forem a mis en place une nouvelle fonction. 15 accompagnateurs viennent en appui aux conseillers professionnels pour aider à dépasser les freins que rencontre le public défavorisé. Plus concrètement, ils accompagnent les personnes et les aident à trouver des solutions de mobilité, et ce dans toute la Wallonie.

- L'ASBL Cultures et Santé a créé l'outil [Mobil'Anim](#). Il s'agit d'un guide d'animation spécialement conçu pour des professionnels travaillant dans les champs de la culture, de l'insertion socio-professionnelle et du social, avec un public d'adultes. Il permet d'explorer la thématique de la mobilité sous un angle original et élargi.

Cet outil est utilisé au sein de certains Lire et Écrire pour casser les représentations des freins à la mobilité. Par exemple, les utilisateurs peuvent découvrir toutes les fonctionnalités de Google (horaires, photos, lignes de bus...) et ainsi anticiper leur trajet même s'ils ne disposent pas d'un smartphone.

- Il existe une activité CESEP, « marche exploratoire », a réalisé avec les apprenants. Concrètement, il s'agit d'une mise en situation sur base d'un trajet dans la ville préalablement préparé. Cela permet aux apprenants de mettre des mots et de visualisé les endroits, de travailler sur les freins psychologiques.

Certains Lire et Écrire organisent ce type de mise en situation également. Une formatrice envoie également un sms ou un message WhatsApp avec l'adresse.



Les enjeux liés au territoire

Atelier n°2

Contexte : le territoire de la province du Luxembourg

D'une superficie de 4 459,25 km², c'est la plus vaste province de Belgique, mais aussi la moins peuplée avec 295 146 habitants au 1er janvier 2024. Soit une densité de 66,19 habitants/km².

Ces particularités amènent un certain nombre d'enjeux en termes de mobilité. Par exemple, il existe des communes très éloignées des lieux desservis par les transports en commun. Ce qui amène une réelle complexité pour les publics en situation de fragilité.

À cela s'ajoute le fait que sur le territoire du Luxembourg, seules trois communes disposent encore de guichets physiques pour la SNCB et le TEC (Arlon, Libramont et Marloie) avec des horaires restreints 07h00 à 14h30 pour les gares et 08h30 à 16h00 en semaine pour le TEC. Ces réalités en termes de service concret, réel, physique, complexifient les déplacements et la mobilité du public accompagné par Lire et Écrire.

Certaines initiatives sont mises en place par les Communes (taxi social, Forem mobilité, etc.), mais malheureusement, ces projets s'arrêtent majoritairement aux frontières de la commune. Un travail de supracommunalité doit avoir lieu, car beaucoup d'apprenants de Lire et Écrire Luxembourg le vivent de manière insécurisante et incompréhensible.

De même, certaines personnes souhaiteraient utiliser des systèmes de mobilité alternative, telle que les trottinettes électriques. Malheureusement, le service des trottinettes partagées ne s'est pas développé sur le territoire du Luxembourg. De plus, les infrastructures

(pistes cyclable ou autre) ne sont pas adaptées. Cette non-adaptation met en danger les utilisateurs.

Face à tous ces constats, la Régionale du Luxembourg a mis en place toute une série de services. Parmi ceux-ci,

- **la décentralisation des lieux de formation** dans des zones urbaines pour faciliter l'accès aux transports en commun. Ce n'est pas pour autant évident, car il n'est pas possible pour la Régionale d'être présente physiquement dans les 44 communes que compte le territoire.
- **le désenclavement de certaines populations** via un travail entre la commune de Paliseul et la Régionale de Lire et Écrire.
- **La mise en place de la formation « alpha-mobile »** : cette formation permet de travailler avec les apprenants en vue du passage de l'examen théorique du permis de conduire. Elle tient son origine des difficultés de certains apprenants pour accéder à la formation. Pour donner un exemple, une apprenante prend le bus à 6h30 et arrive en formation à 8h15.

La mobilité, une conséquence du territoire : deux visions

Au niveau du territoire du Luxembourg, la mobilité via les transports en commun, et plus particulièrement le bus, est difficile. Les orientations politiques et les choix d'investissement se tournent vers les grandes villes.

En analysant plus en profondeur, on se rend également compte que ceux qui peuvent se passer de la voiture sont souvent ceux qui ont pu choisir leur lieu de vie. La question de la mobilité inclusive est donc surtout importante pour ceux qui n'ont pas le luxe de choisir et se retrouvent sur des territoires mal desservis.

Par rapport à cette réalité, la question cruciale se trouve sur la position du service public : faut-il un service qui doit être accessible à tout le monde tout le temps – même si cela veut dire mettre en place un système coûteux, peu utilisé, et donc qui pollue beaucoup (puisqu'il est vide) - ou met-on en place un service alternatif, plus petit, sur demande, mais qui risque de laisser sur le côté certaines personnes qui ne comprennent pas le système ?

Cette question confronte deux positions : la position économique et la position d'égalité entre les personnes.

Position économique

Plusieurs arguments :

- Le matériel roulant est de plus en plus cher.
- La volonté d'aller vers des véhicules électriques amène plusieurs aménagements : électrification d'une surface de plus en plus grande, mise en place de bornes de recharge, réaménagement des zones de stockage, etc.
- Malgré des incitants à la formation (car métier en pénurie), il est très compliqué de trouver des chauffeurs.
- Il faut que le service soit rentable pour payer les véhicules, les chauffeurs, l'entretien, etc. sinon le service va disparaître car impossible à pérenniser.
- Les différents opérateurs de mobilité ne se coordonnent pas entre eux, ce qui a pour conséquence que la demande effective en transport en commun est inconnue. Il est donc difficile de chiffrer les investissements nécessaires et le rapport prix/pertinence.
- Le schéma de développement territorial offre trop de liberté. Pour le moment, il est possible de disperser de plus en plus les activités et le logement dans des zones jusqu'alors fort reculées, non construites et peu accessibles. On demande

ensuite aux services publics de s'adapter et répondre à l'ensemble des demandes en estimant que ces nouveaux habitants ont autant de droits que ceux qui s'installent dans des zones déjà bien desservies. Ne devrait-on pas plutôt renverser le paradoxe et se localiser là où les services se trouvent ?

Le budget des TEC n'est pas extensible et tous ces éléments amènent à revoir l'offre de transport accessible aux citoyens. Il n'est plus possible de mettre à disposition de l'ensemble des citoyens une offre de transport partout tout le temps. La couverture du réseau diminue de plus en plus et pousse les opérateurs de transports à trouver des alternatives pour compenser les lignes qui disparaissent. Une des solutions est le TEC à la demande.

Position égalité entre les personnes

Plusieurs arguments :

- Un citoyen est un citoyen. Qu'il habite en ville ou à la campagne, il paie les mêmes impôts. Il n'est pas normal que pour des questions de territoires jugés moins stratégiques en terme d'investissement, un citoyen habitant une zone rurale ne bénéficie pas des mêmes droits qu'un citadin. Des solutions doivent être mises en place pour tous les citoyens, quelle que soit leur réalité.
- La ruralité n'est pas toujours un choix. La question de l'accessibilité financière du logement a un rôle important. Les endroits isolés, en retrait des services de mobilité sont moins chers et donc plus abordables pour certaines personnes, dont les apprenants de Lire et Écrire. À côté de ça, la province du Luxembourg compte énormément de secondes résidences qui font grimper les prix. Pour des personnes qui cherchent une

maison pour s'y installer et y vivre, c'est très compliqué. Il est nécessaire d'élargir la réflexion au niveau du politique en prenant en compte les réalités entre logement et mobilité.

- Certaines communes décident de placer les logements sociaux dans des zones isolées. Les personnes qui s'y installent se retrouvent « prisonnières » d'un emplacement qui n'est pas celui qu'elles voulaient. Les communes ont une responsabilité dans leur décision de développement communal et donc une obligation d'apporter des solutions de mobilité aux personnes.
- Le fait de relocaliser les services là où les gens habitent, c'est aussi le rôle d'un service public. Le choix de ne plus apporter ce service public à certains endroits est un choix politique qui n'a rien d'anodin. La province de Luxembourg risque à un moment donné d'être confrontée à une désertification de sa population.
- Des alternatives se développent pour palier la disparition du service public, mais sans se poser la question de son accessibilité. Certaines solutions sont instables, pas récurrentes, très onéreuses si utilisées régulièrement et uniquement accessibles par des moyens numériques. Ces alternatives laissent des personnes sur le bord de la route, alors qu'elles sont en droit d'attendre des services accessibles et au même coût que pour les autres. Il y a un renforcement des inégalités.

Une multitude d'acteurs et d'initiatives pour répondre aux enjeux

Face à la diminution de l'offre en transport en commun et aux enjeux du territoire, de nombreuses alternatives locales se développent.

Malheureusement, la vision est trop locale et n'apporte que trop peu de solutions supra-communales.

Des tentatives sont en cours au niveau de la Région wallonne pour structurer et coordonner ces initiatives et amplifier celles qui en valent la peine. Une collecte de données est en cours pour recenser toutes ces initiatives, développer une meilleure connaissance du terrain et connaître l'ampleur de la demande, mais ce n'est pas évident (certaines structures n'ont pas de données informatisées).

De plus, il n'existe pas de solutions idéales, les territoires ruraux resteront compliqués en termes de mobilité. Néanmoins, l'objectif du travail en cours est de choisir les alternatives plus appropriées. Il faut également trouver des solutions ailleurs que dans la mobilité, par exemple rapprocher les personnes des lieux de vie et arrêter de construire dans des zones isolées.

À côté de cela, il est nécessaire d'accompagner les personnes et de les informer de ce qu'il existe en termes de service de mobilité.

Une mutualisation des coûts pour l'accès à l'emploi : la responsabilité des entreprises

Ce débat met en lumière la difficulté du service public de trouver le financement nécessaire pour déployer des solutions qui permettent d'accéder aux zones reculées. Parmi ces zones, on retrouve les zonings industriels et les plaques commerciales. Certaines entreprises évitent les centres villes à cause des embouteillages et des prix de l'immobilier. L'enjeu de l'accès à l'emploi est donc également lié à certains aspects de la mobilité.

La responsabilité des entreprises devrait être renforcée dans cette question d'accès. Dans quelle mesure n'est-il pas possible d'imaginer un

financement privé qui permettrait un déploiement plus important de l'offre de transport public vers ces zones ? Est-il envisageable d'imaginer un transfert des financements des voitures de société vers des lignes de transport public financées par le privé ?

À côté de la question du transport en commun se pose celle de l'imposition de la détention du permis de conduire dans les offres d'emploi. Quand on voit que les emplois sont à horaires décalés, il est difficile de trouver une solution autre que la voiture. Ici aussi les entreprises ont une responsabilité dans l'obtention du permis de conduire.



Les enjeux sociaux et la dépendance à la voiture

Atelier n°3

Le projet de Lire et Écrire Verviers

Lire et Écrire Verviers a lancé un groupe « mixte et orientation » en 2022. La formation est dispensée à raison de 18h par semaine. Ces heures sont réparties entre des apprentissages liés au numérique, à la langue, au projet personnel de la personne et au permis de conduire.

Ce groupe est très hétérogène avec des personnes belges et des personnes présentes en Belgique depuis moins de 5 ans.

Genèse du projet

Année 2022

La question du permis de conduire revenait souvent auprès des apprenants de Lire et Écrire. Lors de la création de ce groupe, il a été demandé aux apprenants participants d'aller récolter les questions des apprenants des autres groupes.

Suite à cette récolte, une quarantaine de questions ont été identifiées.

Plusieurs éléments sont ressortis de cette récolte :

- Beaucoup de questions techniques : Pourquoi faut-il placer un « L » sur sa voiture quand on apprend ? Combien coûte le permis de conduire ? Pourquoi, en fonction du centre où je vais, l'examen écrit ne se déroule pas de la même manière ?
- En discutant entre eux, les apprenants se donnaient des conseils les uns les autres.
- Certains apprenants n'avaient aucune connaissance des démarches pour obtenir le permis de conduire.
- En tant que formateurs alpha, les réponses aux questions étaient parfois inconnues. Il est vite apparu nécessaire de faire appel à des partenaires extérieures (exemple : une directrice d'auto-école).

Suite aux échanges et sur base des questions, le groupe a décidé de travailler en profondeur la question de l'accès au permis de conduire.

Année 2023

Durant l'année 2023, le groupe a travaillé sur plusieurs angles :

- Approche plus fonctionnelle : Identification des panneaux de signalisation et des fautes graves. Malheureusement, la formatrice n'étant pas formée pour donner ce type de formation, il était difficile d'aller dans tous les détails.
- Approche politique : Dans le cadre des prochaines élections, tout un travail de création de revendications politiques a été réalisé avec le groupe. Ainsi sur base des histoires des apprenants, les questions et revendications ont porté sur l'attestation spéciale, la validation des permis étrangers, etc. Ce travail a abouti à des rencontres avec l'ensemble des partis politiques locaux. Les apprenants ont pu leur exposer leurs

réalités de vie sur lesquelles les représentants politiques ont pu réagir en émettant des propositions de solution.

- Création d'une formation « permis de conduire » : Suite aux différentes interpellations et histoires, il est apparu que plusieurs apprenants souhaitaient passer l'examen théorique pour le permis de conduire. La Régionale a alors mis en place une formation d'une durée de trois mois en vue de les préparer au passage de l'examen.

2024

L'année 2024 a surtout été consacrée aux rencontres avec les partis politiques et à l'analyse de leurs différentes propositions. Ce travail continue en discutant avec d'autres collègues, comme aujourd'hui, pour continuer à faire mûrir la réflexion sur l'accès à la voiture pour un public en difficulté de lecture et d'écriture.

2025

Plusieurs projets sont en cours de réflexion pour l'année prochaine :

- Création de podcasts autour de la mobilité et du permis de conduire. Exemple de thématiques : comment se préparer au mieux pour réussir son permis théorique ? Trucs et astuces des apprenants. Quelles sont les difficultés quand on n'a pas son permis de conduire ?
- Création d'un outil ligne du temps avec toutes les étapes et démarches à entreprendre pour passer son permis de conduire.

- Réfléchir à une interpellation politique avec tout un travail sur les règles politiques (chemin d'une loi).

Les difficultés pour passer son permis théorique

Plusieurs freins

Suite aux différentes discussions au sein de la Régionale de Verviers, il est vite apparu que certains apprenants ne connaissaient pas du tout les démarches pour obtenir leur permis de conduire. Parmi les réflexions entendues, quelques-uns pensaient qu'il suffisait d'aller dans un centre d'examen et payer pour recevoir directement le permis de conduire.

À côté, on remarque que les outils pour apprendre le théorique (Feu vert) ne sont pas facilement accessibles pour le public de Lire et Écrire. Une formation adaptée est donc nécessaire, mais les formateurs alpha ne sont pas eux-mêmes formés pour donner ce type de contenus. C'est un peu le règne de la débrouille.

Au niveau de la Régionale du Luxembourg, il apparaît qu'il faut une formation d'au moins 4 mois pour avoir un taux de réussite intéressant. Ce sont donc des formations longues.

La réforme du permis de conduire théorique

Un constat qui ressort fort durant l'atelier est la difficulté de l'examen théorique.

En effet, malgré les projets qui se mettent en place, les difficultés sont toujours présentes :

- L'accès à une session adaptée n'est pas toujours évident. Plusieurs personnes viennent à l'accueil des Régionales de Lire et Écrire pour recevoir une attestation alors qu'elles ne sont pas en formation alpha.
- Les questions sont écrites dans un français inaccessible pour une personne qui ne maîtrise pas toutes les subtilités de la langue.
- Les traducteurs ont été interdits suite à plusieurs cas de fraudes.

Au niveau du politique, des réformes sont en cours pour permettre un accès plus adapté à l'examen théorique :

- La réforme distingue **deux types de sessions spécifiques** :
 - o Les sessions spéciales à destination des candidats qui disposent d'une attestation de l'AViQ, d'un centre psychosocial, d'un institut d'enseignement spécial, etc.
 - o Les sessions adaptées ouvertes à la fois au public analphabète et aux personnes étrangères.

- **Un changement au niveau de l'attestation :**

Cette distinction amène un changement majeur, pour le public alpha, au niveau des attestations à délivrer pour y avoir accès. En effet, les opérateurs vont devoir attester d'une part que la personne est analphabète et d'autre part qu'elle possède bien les compétences minimales A2 à l'oral.

- **L'accessibilité des questions :**

Depuis 2024, un pédagogue travaille sur la reformulation des questions de l'examen théorique. Ce travail porte essentiellement sur les questions ayant le moins bon taux de réussite.

Au niveau des acteurs de terrain, plusieurs demandes :

- **La possibilité d'avoir une traduction des questions dans sa langue directement via l'application d'examen.**

=> Malheureusement, cela coûterait trop cher. Le permis de conduire est déjà déficitaire.

- **Le niveau A2 est déjà un très bon niveau pour les groupes alpha. Ce sont des personnes qui sont proches de la sortie de formation.**

Ne pourrait-on pas imaginer des dérogations pour les personnes qui disposent déjà des compétences pratiques de conduite ?

On remarque que certains apprenants vont devoir passer jusqu'à 12 fois leur permis théorique, alors qu'ils ont déjà une certaine expérience de conduite pratique.

C'est le cas aussi pour les personnes qui disposent d'un permis international. À partir du moment où cette personne s'installe dans un pays, ce type de permis n'est plus valable.

Il apparaît normal d'apprendre les règles de conduite spécifiques au pays, mais pour quelqu'un qui conduit, ces règles sont plus vite assimilées que quelqu'un qui ne conduit pas du tout.