

Les « oubliés » du fond du bus

Quand mobilité et analphabétisme se conjuguent au quotidien

DUCHESNE Justine
Lire et Écrire en Wallonie
Janvier 2025

Quand on ne sait ni lire, ni écrire, se déplacer est un véritable pari de tous les jours. D'autant plus en milieu rural, là où l'offre de transports collectifs est réduite à peau de chagrin. Dans cette analyse, nous chercherons à mettre en évidence les difficultés rencontrées par de nombreux apprenants en alphabétisation en termes de mobilité quotidienne.

Si aujourd'hui, la mobilité joue un rôle clé dans l'insertion sociale et professionnelle, *a contrario*, être entravé dans sa mobilité renvoie à se sentir cloisonné aux portes de chez soi, sans réelles possibilités de s'ouvrir au monde. Nous le verrons, la mobilité se déploie en différentes dimensions. Elle se présente aussi comme un canal d'accès à toute une série de ressources et de services. Ainsi, ceux qui en sont « privés » se trouvent en quelque sorte laissés dans un « entre soi » peu ouvert sur la société et stigmatisant, ajoutant une couche de marginalisation sur une lasagne de précarité déjà bien gratinée.

Nous déclinerons notre réflexion en cinq temps. Premièrement, nous nous attarderons sur la notion de mobilité afin de survoler quelques définitions utiles à sa compréhension. Ensuite, nous chercherons à démontrer comment l'exercice de la mobilité est conditionné par une série de savoirs et de connaissances indispensables pour tout déplacement. Puis, après avoir abordé la problématique de la mobilité en milieu rural, nous rebondirons sur la question de la dépendance à la voiture — et la nécessité d'acquérir le permis de conduire — comme des façons de contrer la captivité spatiale¹. En définitive, nous chercherons à dresser un panel de propositions visant à tracer des perspectives pour une mobilité plus inclusive, pour un public en difficulté de lecture, d'écriture et de calcul.

¹ C'est-à-dire la restriction à un certain territoire, en raison du peu de moyens à disposition pour se déplacer.

La problématique de la mobilité étant très large, cette analyse est réalisée à titre exploratoire et se donne pour ambition de dresser un bilan général des difficultés rencontrées par les publics de Lire et Écrire. Nous ne prétendons donc pas être exhaustifs mais nous chercherons bien à nous prêter à un premier exercice en la matière², en vue de délimiter aux mieux les enjeux que recouvrent la question de la mobilité quand on ne sait ni lire, ni écrire³.

La mobilité dans tous ses états

Mobilité active, mobilité passive, mobilité inclusive, inclusivité des services de mobilité, etc. Le périmètre de ce mot est large et englobe diverses dénominations qui, pour chacune d'entre elles, renvoient à des couches de précisions toujours plus subtiles et fines.

Lorsqu'on parle de mobilité en général, nous évoquons **une aptitude à se déplacer**, dans un périmètre continu, plus ou moins étendu, centrée sur le lieu de résidence⁴ et motivée :

- Par la nécessité et l'impériorité du quotidien (aller faire ses courses, se rendre à la commune, trouver un emploi, etc.) ;
- Mais également par des notions de découverte et d'aventure (lorsque nous partons en voyage, par exemple).

Pour de nombreux apprenants, la question de la mobilité se rattache le plus souvent à des **impératifs personnels, professionnels ou formatifs**. Leur quotidien ne laissant que peu de place aux loisirs, ils sont nombreux à renvoyer l'idée qu'il leur est nécessaire de se déplacer pour « aller en formation », « aller travailler » ou encore pour « aller chercher les enfants ».

² La problématique n'a encore été que peu abordée au sein de Lire et Écrire.

³ L'ensemble de ce qui sera développé dans cet article est basé sur une matière récoltée lors d'un colloque traitant de cette thématique, organisé par Lire et Écrire en Wallonie. La mobilité, une question sociale ?, [colloque], Namur, le 8 octobre 2024. Actes en ligne sur : <https://lire-et-ecrire.be/La-mobilite-une-question-sociale>.

⁴ GAMBINO M. et DESMESURE O., **Habiter les espaces ruraux : les enjeux des formes de mobilité des jeunes**. Regards interdisciplinaires, in *Norois*, 233, 2014, p. 25-35. En ligne sur : <https://journals.openedition.org/norois/5401>.

Dans cette optique et tout comme le déclare J.P. Orfeuil⁵ : « *l'aptitude à la mobilité est bien plus aujourd'hui qu'hier une condition indispensable à l'insertion, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés* ». En ce sens, elle apparaît non pas comme un choix mais plutôt comme une « **impérieuse nécessité** » dans un monde qui se veut de plus en plus globalisé et empli d'une nécessaire flexibilité (à l'emploi, notamment).

De là, s'esquisse la différence entre **mobilité choisie** et **mobilité subie**, principalement pour ceux n'ayant pas l'apanage de réaliser un choix. Car face à cette nécessité, « *nombreux sont ceux qui sont mal armés ou moins bien armés que d'autres*⁶. » Certains pour qui l'achat d'un véhicule neuf (ou même d'occasion) reste inatteignable financièrement, par exemple. Ou d'autres pour qui l'acte de prendre le bus s'apparente à un parcours du combattant, notamment parce qu'ils ne possèdent pas les codes (de lecture uniquement ou de lecture mentale de l'espace se déployant autour d'eux). C'est le cas de nombreux apprenants de Lire et Écrire.

Mais revenons quelques instants sur cette notion de « **condition** ». En effet, la mobilité apparaît notamment comme une **condition à l'insertion sociale et professionnelle**. À plus forte raison, lorsqu'on sait qu'une des premières étapes de la (ré)insertion relève du simple fait de sortir de chez soi, de quitter son environnement résidentiel pour aller à « la rencontre du monde ». Ainsi, nous comprenons comme il est important pour des personnes en situation de fragilité sociale et économique de passer le pas de la porte de leur domicile, de se raccrocher à une formation, de tisser des liens avec l'environnement qui les entoure et de s'approprier des lieux pour qu'ils deviennent accessibles. De nombreuses recherches confirment d'ailleurs cette vision, en mettant en évidence des affirmations telles que « *la mobilité spatiale est une condition pour la mobilité sociale*⁷ », « *la mobilité est une condition de réalisation sociale*⁸ » ou encore « *la mobilité spatiale signifie l'inscription sociale autant que spatiale*⁹. »

⁵ ORFEUIL J-P., **La mobilité, nouvelle question sociale**, in *SociologieS*, décembre 2010, par. 27.

⁶ *Ibid.*

⁷ DENIS A., LE GALLO J., L'HORTY Y., **Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi, une évaluation expérimentale**, in *REP* (4), juillet- août 2020.

⁸ GAMBINO, 2010, tel que cité par M. GAMBINO et O. DESMESURE, 2014, *op.cit.*, par.13.

⁹ M.H. VADERMISSEN, P. VILLENEUVE et M., THERIAULT, **Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes**, in *Mobilités et mouvements*, 4-2001, p. 289-305.

Dans la continuité de cette idée, nous pouvons aisément affirmer qu'avoir les moyens d'exercer une mobilité sans entrave permet donc de **lutter contre le « cloisonnement » social, culturel et économique**. C'est effectivement en permettant aux individus de se mouvoir aisément dans un environnement d'une proximité relative qu'ils peuvent s'inscrire au mieux dans la société en général. CQFD.

C'est ainsi que la mobilité apparaît également comme **un droit** et que son **caractère inclusif** transparait. Car si les individus sont fortement invités à se rendre mobiles aujourd'hui (notamment pour trouver un emploi, nous l'avons déjà dit), c'est aussi et surtout aux services et aux pouvoirs publics de leur donner les moyens de se déplacer aisément, sans difficultés rédhibitoires pour leurs déplacements. C'est pourquoi, il paraît plus juste de parler de **mobilité inclusive**, ou encore **d'inclusivité des services de mobilité**.

À ce titre, la notion de **mobilité inclusive** renvoie à l'idée de répondre aux besoins de tous et de toutes au sein de la société, y compris les personnes considérées comme « mises de côté », les moins représentées. Cette approche vise à **supprimer les obstacles** empêchant certains individus de se mouvoir librement et en toute sécurité¹⁰.

Selon le Consortium Mobilité pour tous¹¹, la mobilité inclusive renvoie dès lors à un horizon, une perspective à atteindre au sein de la société actuelle. Dans cet idéal visé, chaque citoyen, quel que soit son statut, ses revenus ou encore son lieu de résidence, devrait dès lors :

- Pouvoir bénéficier d'infrastructures et de services permettant d'être mobile dans de « bonnes conditions » : **le « pouvoir-bouger »** ;
- Être en mesure de déployer les compétences indispensables à ses déplacements : **le « savoir-bouger »**.

¹⁰ Le podcast de L'IWEPS. Episode 17, septembre 2024, **Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie : analyse qualitative des pratiques et usages des femmes**, Rapport de recherche n°59. En ligne sur : [Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie : analyse qualitative des pratiques et usages de femmes • Podcast • Le podcast de l'IWEPS](#).

¹¹ Créé à l'initiative de la Fédération CAIPS, le Consortium Mobilité pour tous se présente comme un réseau d'organisations non-marchandes actives dans le secteur de la mobilité, de l'insertion socioprofessionnelle et de l'action sociale. Cet espace s'est constitué afin de répondre aux interrogations communes de ces acteurs concernant les problèmes d'accès à la mobilité rencontrés par leurs publics.

Autant dire qu'il reste du chemin à parcourir si nous souhaitons que chaque individu puisse bénéficier pleinement de son droit à exercer une mobilité sans entrave¹².

C'est effectivement à ces différentes échelles que les apprenants de Lire et Écrire semblent atteints par une mobilité limitée. Si le « **savoir-bouger** » se révèle complexe au départ, ces publics sont également touchés par une couche de précarité supplémentaire, se manifestant par un « **pouvoir-bouger** » perçu comme « invivable » au jour le jour, surtout pour les populations vivant en milieu rural. Ce sera l'objet des parties suivantes.

Dans les sections qui suivent, nous nous attarderons donc sur la conjugaison entre mobilité et analphabétisme déclinée en trois volets :

- La mobilité comme une affaire de compétences ;
- La mobilité comme une affaire d'infrastructures et de services ;
- L'acquisition du permis de conduire et les déplacements en véhicule motorisé comme des outils permettant une certaine praticité de la mobilité au quotidien pour les apprenants.

Nous noterons que ce dernier point fera l'objet d'un article à part entière. Il ne sera donc que brièvement développé dans cette analyse.

Mobilité et analphabétisme

La mobilité comme une affaire de compétences

Commençons par l'idée que la mobilité est une affaire de compétences.

En effet, prendre le bus seul, arriver à un point de rendez-vous précis ou encore se rendre au guichet de la TEC demeurent des actions difficiles à mettre en place au quotidien pour de nombreux apprenants.

Nous y pensons peu mais être mobile implique que l'on dispose de capacités acquises au fur et à mesure du temps — et intériorisées pour la plupart d'entre nous — telles que la représentation spatiale, l'abstraction, la gestion de l'information, la lecture

¹² Si la mobilité inclusive se présente comme un horizon, une aspiration, elle est aussi une condition pour le plein exercice des droits citoyens. En effet, la mobilité conditionne l'accès à une série de droits socio-économiques (comme se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer, se cultiver, avoir une vie sociale) et politiques (comme voter et participer à la vie citoyenne). JUPRELLE J., **Rapport sur la cohésion sociale en Wallonie. Droit à la mobilité 2019**. En ligne sur : <http://cohesionsociale.wallonie.be/sites/default/files/RCS-Mobilit%C3%A92020.pdf>.

de plans, la compréhension de consignes, la maîtrise de la langue, le respect d'un certain code culturel, la résolution de problèmes, la planification, l'utilisation de dispositifs techniques (GPS, billetteries, écrans tactiles), la projection, l'adaptabilité...¹³ Et tutti quanti !

Mais ce n'est pas tout. Ces diverses capacités sont elles-mêmes le fruit de l'acquisition de plusieurs savoirs de base. L'équation est donc simple : la capacité de se déplacer d'un point A vers un point B est fonction de l'acquisition de différents savoirs et compétences¹⁴ utiles pour réellement s'ancrer dans l'espace et dans le temps.

Prenons un exemple concret. Pour prendre un bus, un apprenant en alphabétisation doit pouvoir être apte à déployer une foulée de compétences qu'on ne soupçonne pas toujours¹⁵ :

- Des compétences cognitives, c'est-à-dire, pouvoir se représenter le réseau, les lignes de bus, lire les horaires, les tarifs, ce qui relève d'une déviation ou non ;
- Des compétences dites transversales, comme le fait d'être capable de savoir où chercher la bonne information, savoir se rendre au bon arrêt de bus ;
- Des compétences langagières pour demander de l'aide, par exemple ;
- Des compétences financières pour payer le bus, calculer le prix de l'abonnement le plus avantageux ;
- Des compétences numériques afin d'utiliser l'application TEC, d'utiliser les bornes automatiques pour souscrire ou recharger son abonnement ;
- Etc.

Ajoutons à panel, la capacité à s'adapter à des situations qui changent, à rebondir face à des imprévus et donc aussi, à gérer son stress. Car bon nombre d'apprenants sont également régis par la peur lorsqu'ils se déplacent : peur de ne pas trouver, peur d'avoir l'air bête, peur de se perdre, peur de l'inconnu...

¹³ DUPONT V., **La mobilité un facteur d'inégalités sociales**, in *L'Essor*, 2014, n°70, p.6. En ligne sur : essor70-mobilite.pdf.

¹⁴ Ces savoirs sont spécifiques selon les contextes et les modes de déplacement. En effet, lorsqu'un apprenant se déplace à pied, à vélo ou en bus, le déploiement des savoirs et des compétences n'est évidemment pas le même.

¹⁵ Exemple tiré d'un atelier traitant des compétences individuelles des apprenants et de leur mobilité lors d'un colloque organisé par Lire et Écrire en Wallonie. La mobilité, une question sociale ?, [colloque], Namur, le 8 octobre 2024. Actes en ligne sur : <https://lire-et-ecrire.be/La-mobilite-une-question-sociale>.

Cette insécurité — alimentée par une connaissance partielle du territoire (selon une logique de carte mentale parcellaire) — se révèle pour la plupart paralysante, anéantissant toute prise d’initiative lorsqu’il s’agit de se déplacer au-delà d’un périmètre connu. « Si je prends ce bus, vais-je arriver au bon endroit ? », se demandent-ils. Ainsi, certains se cantonnent aux portes de leur domicile, se privant dès lors d’opportunités de découvertes par-delà le coin de leur rue. D’autres préfèrent utiliser un itinéraire plus long ou plus lent, par peur de changer leurs habitudes. À cet égard, une formatrice explique : « *quand on demande aux apprenants : “où habites-tu ?” La plupart répondent le nom de leur rue parce que la notion même de quartier, ils ne la comprennent pas toujours*¹⁶. »

En bref, si la mobilité est une condition à l’exercice d’autres droits, il convient de ne pas oublier qu’en amont, cette mobilité est elle-même conditionnée par d’autres facteurs inhérents au parcours social, culturel et scolaire d’un individu, ainsi qu’à sa capacité à déployer une série de compétences ou de connaissances à un niveau micro.

Malheureusement, tout ne se résout pas en compensant le « déficit » de savoirs faisant obstacle à une mobilité individuelle¹⁷. Il existe plusieurs leviers à actionner. Nous avons déjà effleuré l’idée, la mobilité est aussi une affaire d’infrastructures et de services adaptés aux besoins des citoyens. En ce sens — et au-delà d’obstacles considérés comme « immatériels » — la mobilité se heurte également à des freins « matériels » non négligeables. Ce sera l’objet de la partie suivante.

La mobilité comme une affaire d’infrastructures et de services

Avant d’acquérir des compétences individuelles bénéfiques pour exercer leur mobilité, encore faut-il que les publics sachent venir en formation. Nous prendrons ici des exemples caricaturaux à dessein afin de permettre de bien comprendre la problématique vécue par certains apprenants en alpha, principalement ceux vivant en milieu rural¹⁸.

¹⁶ Exemple tiré du salon des échanges pédagogiques du mouvement de Lire et Ecrire et relaté par une formatrice alpha, du centre alpha de Schaerbeek. <https://lire-et-ecrire.be/Salon-des-echanges-pedagogiques-au-sein-du-mouvement-Lire-et-Ecrire>

¹⁷ DENIS A., LE GALLO J., L’HORTY Y, *op. cit.*

¹⁸ La mobilité ne se vit pas de la même façon en milieu rural ou urbain. En effet, dans les zones dites « à faible densité de population », l’étendue des territoires couplée à une irrigation des transports publics en déclin, elle-même combinée à une mauvaise coordination entre les différents types de transports constituent autant d’obstacles à la mobilité difficilement surmontables pour des publics déjà fragilisés. Nous faisons ici le choix de ne parler que de cette réalité, dans une volonté de ne s’attarder que sur les situations « extrêmes » pour illustrer le tout.

À cet égard, voici en deux mots l'expérience de Jeannette :

¹⁹Jeannette habite à Bouillon. Elle est contrainte par les horaires de la garderie pour déposer son enfant. Elle ne peut donc pas monter dans un bus avant 8h32. Elle arrive à Bertrix à 9h31. De là, elle saute dans le train qui l'amène à Libramont où elle arrive en formation à 9h46. Elle ampute ainsi sa formation d'une heure chaque jour, en sachant que celle-ci commence à 8h30.

C'est le propre de la réalité de plusieurs personnes en formation chez Lire et Écrire, en province du Luxembourg. Province caractérisée par une faible densité de population au kilomètre carré²⁰ et espace de vie souvent désigné par des termes à connotation négative, comme « le rural profond » (termes évocateurs de la réalité sociale et professionnelle de quelques-uns de ses habitants).

Ce « rural profond », pour le dire brièvement, « *ce sont tous les territoires où l'usage de l'automobile est rendu indispensable par les faibles densités d'occupation, par les faibles densités d'activité et par la faiblesse des services de transport autres que scolaires*²¹. »

Ainsi, dans ce contexte, pour Jeannette et les autres, c'est un peu « le serpent qui se mord la queue ». S'ils souhaitent sortir de chez eux, s'extraire d'une situation d'isolement social, il leur est nécessaire de se déplacer. Pour cela, un moyen de transport est indispensable (à moins de ne se déplacer qu'à quelques kilomètres à pied de leur domicile). S'ouvrent alors deux options : utiliser une voiture ou prendre les transports en commun. Or, lorsque financièrement l'achat d'un véhicule personnel est inatteignable (et ne parlons pas du permis de conduire), il reste alors la possibilité des transports publics, à savoir le bus ou le train. Mais quand ceux-ci ne passent que deux fois par jour, calqués sur des horaires scolaires, force est de constater que les opportunités de déplacements se révèlent fortement réduites, amaigrissant par la même occasion les possibilités de

De plus, nous faisons l'hypothèse que les difficultés liées aux transports en commun — et la dépendance à la voiture qui en découle — des apprenants de Lire et Écrire restent globalement les mêmes qu'ils se situent en milieu rural ou urbain. Ces difficultés sont cependant exacerbées en milieu rural.

¹⁹ Les exemples ci-dessous sont tirés d'un atelier effectué lors du colloque de Lire et Écrire en Wallonie : La mobilité, une question sociale ?, Lire et Écrire en Wallonie, octobre 2024. Actes en ligne sur : <https://lire-et-ecrire.be/La-mobilite-une-question-sociale>.

²⁰ Moins de septante habitants au kilomètre carré.

²¹ *Op.cit.*, par. 22.

trouver un emploi ou tout simplement d'aller faire facilement ses courses au supermarché de la ville la plus proche.

Pour de nombreux apprenants vivant en milieu rural, la distance physique constitue dès lors « *un obstacle infranchissable dans un parcours d'insertion*²². »

Si des alternatives existent (comme des voitures partagées, des taxis sociaux, etc.)²³, elles ne sont souvent que peu coordonnées, rarement pérennes et s'arrêtent la plupart du temps aux portes des communes²⁴. Ce qui donne parfois lieu à des situations incongrues, ne faisant qu'alourdir un quotidien en proie à une complexité constante. On en parle de ce monsieur malade qui prend le bus pour se rendre à l'hôpital et qui, pour une question de subsides, est amené aux portes de la gare et non jusqu'à la destination prévue initialement²⁵ ?

Ainsi, les publics rencontrés en alpha n'ont d'autres choix que la débrouille pour se rendre aux destinations visées. Prenons maintenant l'exemple de Michel.

Domicilé à Amonines (village de la commune d'Erezée au Luxembourg), Michel ne bénéficie pas de bus avant 7h03 pour se déplacer jusqu'à la gare de Marloie. S'il souhaite arriver à l'heure en formation, il doit alors compter sur des proches motorisés pour le conduire. Et ce, à raison de quatre fois par semaine.

Dans la même optique, Jeanne nous explique : « *je sors de mon travail à 22 h, il n'y a plus de bus, je retourne chez moi à pied.* »

Nous le voyons, les apprenants n'ont effectivement pas d'autres options que de dépendre d'autres personnes, ou encore de se tourner vers des solutions peu sécurisées

²² DENIS A., LE GALLO J., L'HORTY Y, *op.cit.*, p. 522.

²³ Nous parlons ici des IMRA, c'est-à-dire des Initiatives de Mobilité Rurale Alternatives, permettant des déplacements vers des destinations spécifiques ou des pôles TEC ou SNCB, à destination de personnes en situation de précarité sociale ou pour des publics âgés... Ces initiatives peuvent prendre plusieurs formes comme des mises à disposition de matériels, des voitures partagées, l'organisation de covoiturage, des taxis sociaux, des minibus, etc.

²⁴ C'est d'ailleurs une des principales critiques énoncées lors d'un atelier du colloque de Lire et Écrire en Wallonie : ces alternatives s'arrêtent aux frontières des communes. Il n'existe que peu d'initiatives supra-communales. Ce qui fragmente alors la cohérence entre celles-ci et donne parfois lieu à des doublons, rendant plus opaque encore le paysage des offres de transports aux yeux des publics potentiels.

²⁵ Exemple donné lors du colloque de Lire et Écrire en Wallonie. La mobilité, une question sociale ?, *op. cit.*

pour se déplacer malgré tout, comme la marche à pied, l'utilisation de vélos ou de trottinettes électriques.

Ces modes de déplacements « forcés » s'accompagnent souvent d'un vif sentiment d'« être mis en danger », ressenti à juste titre lorsque les distances sont longues et que les aménagements entre deux villages ne se prêtent pas à l'usage de ce type de véhicule (absence de pistes cyclables, peu d'éclairage...).

Par conséquent, si le « savoir-bouger » (relatif à la possession de compétences) est compliqué pour les apprenants en alpha, le « pouvoir-bouger » n'en demeure pas moins complexe, tant leurs déplacements dépendent d'infrastructures réduites à peau de chagrin. Surtout en milieu rural, là où les taux de remplissage des transports en commun ne sont pas considérés comme en « valant la peine²⁶. » C'est ainsi que, chaque jour, Jeanne, Michel et les autres doivent trouver des solutions « bancales » afin de pallier cette offre peu foisonnante (et c'est un euphémisme), ne répondant que peu à leurs besoins.

Face à ces constats, les déplacements en véhicules motorisés apparaissent souvent comme des « inconditionnels » pour les publics en alpha, surtout s'ils souhaitent se montrer un tant soit peu concurrentiels sur le marché de l'emploi ou tout simplement s'ils veulent bénéficier d'une certaine « praticité » au quotidien.

Le passage du permis : un incontournable pour être mobile ?

Ainsi, lorsque le paysage n'offre que peu de solutions de mobilité sécurisées et facilement praticables au jour le jour, l'usage de la voiture apparaît comme une option « palliative » pour de nombreux apprenants. Option qui permettra, à leurs yeux, d'affronter l'urgence de leurs situations de vie.

En effet, pour ces publics infrascolarisés, souvent précarisés et en difficulté d'insertion, l'aptitude à la mobilité joue un rôle amplifié²⁷. Caricaturalement parlant, s'ils

²⁶ En parlant de l'offre de bus, Julien Juprelle, attaché scientifique pour l'IWEPS (Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique), confirme d'ailleurs cette idée : « *soumise à des obligations de résultats, l'offre de déplacement en bus est actuellement ajustée, en termes de modèles et d'horaires, sur les publics les plus demandeurs de ce service, à savoir les publics scolaires et les travailleurs. Ceci lèse les personnes éloignées des circuits de ramassage et/ou qui souhaitent circuler à d'autres moments* ».

JUPRELLE J., **Rapport sur la cohésion sociale en Wallonie**, *op.cit.*, p.14.

²⁷ DENIS A., LE GALLO J., L'HORTY Y, *op.cit.*, p.522.

Ces auteurs nous indiquent d'ailleurs que le coût des transports collectifs et du passage du permis représente une charge relative plus forte pour les personnes « sans ressources ». Ils nous signalent également que les emplois requérant une certaine autonomie dans leur mobilité sont surreprésentés dans les professions accessibles aux travailleurs les moins qualifiés. C'est le cas des métiers de

veulent trouver un emploi, concilier leur vie de famille, se déplacer à divers rendez-vous fixés, ils doivent pouvoir se déplacer vite et bien. Selon eux — et plusieurs études corroborent cette idée ²⁸ — une mobilité réduite amoindrirait leur espace d'action et diminuerait par ailleurs leur chance de participer au marché du travail. D'autant plus dans une société où les besoins de flexibilité des entreprises exigent des déplacements plus diversifiés, vers des espaces plus distendus et potentiellement selon des horaires de travail décalés²⁹.

De nombreux témoignages d'apprenants s'inscrivent d'ailleurs dans cette idée. Nous remarquerons néanmoins que la plupart invoquent plutôt l'acquisition du permis de conduire et non la possession d'un véhicule personnel. L'enjeu se trouve bien là. Si certains possèdent une voiture, ils ne peuvent néanmoins pas en faire usage car ils ne détiennent pas le permis les y autorisant.

Joane nous explique : *« j'habite à Verviers et j'ai travaillé dans une entreprise de transformation de viandes. J'ai travaillé pendant 17 ans et je me déplaçais en bus. Mais depuis qu'ils ont déménagé au Luxembourg, je ne savais plus y aller. Je n'ai pas de permis et c'est difficile de me déplacer jusque-là. J'ai postulé plusieurs fois et j'ai été refusée à cause [du fait] que je n'ai pas de voiture et pas de permis. Aller en bus, c'est trop loin. Je n'arrivais pas à me déplacer plus loin que Verviers. »*

Hindi retorque : *« si on t'appelle à cinq heures du matin, tu dois pouvoir être là ! »*

Jess expose, quant à elle, une volonté d'obtenir son permis afin d'avoir plus de chance de correspondre aux exigences d'un emploi requérant de la flexibilité : *« un jour un patron m'a proposé un travail de nettoyage mais tu ne peux pas avoir la place si tu n'as*

transports, des professions du bâtiments ou encore des professions relatives au nettoyage et aux services à la personne. Le salarié y partage souvent son temps quotidien entre plusieurs lieux de travail.

²⁸ La théorie du « spatial mismatch » illustre cet effet bien connu et peut s'expliquer comme tel : *« une distance excessive entre le lieu de résidence et la localisation des emplois constituent des facteurs de surexposition au chômage »*. Dans cette optique, *« une faible mobilité réduit le niveau d'information des travailleurs potentiels et augmente les coûts et la durée de la recherche d'emploi. Elle réduit également la probabilité d'obtenir un emploi »*, nous indique D. Anne, Le Gallo J. et L'Horty Y., *op.cit.*, p.521 et 522.

²⁹ Et ce, *« surtout pour les personnes les moins qualifiées dont les emplois potentiels sont de moins en moins dans les centres villes, et pas toujours aux horaires de fonctionnement des services publics et de transport »*, précise J.P. Orfeuil.
ORFEUIL J.P., *op.cit.* par.1.

pas de voiture. C'est vraiment difficile de répondre aux flexi-jobs à cause des déplacements. »

Dans cette logique, de nombreux apprenants sont donc inscrits dans des formations dédiées au « permis de conduire », organisées dans le cadre de leur formation en alphabétisation.

Cependant, à la fin de ce long parcours les formant au code de la route, ceux-ci se heurtent à un obstacle colossal : le passage de l'examen théorique.

Si certains se débrouillent (ou même sont à l'aise) dans la pratique de la conduite, la plupart se trouvent « face à un mur » lors de cette étape, tant elle se révèle piégeuse langagièrement parlant.

À titre d'exemple, une apprenante nous livre une question à laquelle elle a été confrontée au cours de l'épreuve : *« à l'approche d'un tunnel, qu'est-il conseillé d'avoir dans son véhicule ? Une bouteille d'eau, un triangle ou un extincteur ? La réponse : une bouteille d'eau. Car, les deux autres objets sont obligatoires. La bouteille d'eau est donc conseillée. »*

En jouant sur la sémantique, cette illustration montre à quel point le niveau de maîtrise de la langue française doit être élevé pour relever ce type de subtilité. Ainsi, nombreux sont ceux qui échouent pour des raisons extérieures aux normes de conduite en tant que telles.

En ce sens, la question du permis de conduire se situe à cheval sur le « savoir-bouger » et le « pouvoir-bouger ». C'est à la fois une question de compétences, d'aptitudes à passer le permis de conduire et à se conformer à un code (de la route), mais également une question d'accessibilité langagière établissant un tri entre ceux qui savent et ceux qui ne savent pas.

Si nous ne parlons pas ici d'infrastructures à proprement parler, il s'agit néanmoins de « donner les moyens de » à des publics cherchant à travailler leur mobilité sociale et professionnelle au jour le jour, grâce à l'acquisition d'un permis facilitant leurs déplacements quels qu'il soient.

Conclusion

De ce panorama, nous retiendrons que les situations où la mobilité est soit impossible, soit entravée, soit complexifiée sont communes et nombreuses pour les apprenants en alphabétisation. À plus forte raison lorsque ceux-ci vivent sur des

territoires où l'offre de transports en commun est en déclin, en raison d'une logique d'efficacité peu tournée vers les besoins de tout un chacun.

Ainsi, la proportion de personnes rencontrant des difficultés de mobilité est plus importante que ce que nous avons tendance à penser, surtout lorsque nous appréhendons la question dans sa globalité, c'est-à-dire en y intégrant autant les obstacles immatériels (c'est-à-dire relatifs à une série de compétences ou de connaissances partielles des individus) que matériels (c'est-à-dire relatifs à une infrastructure ou à une offre de service inadéquate). De la sorte, si nous lisons les difficultés des publics de Lire et Écrire au travers de ce prisme dual, nous pouvons aisément conclure que ceux-ci subissent une double peine, étant touchés autant par la question des compétences partielles, que par de fréquents problèmes de transports.

De façon générale, vivre une mobilité complexe au jour le jour n'est pas sans conséquences pour des personnes déjà soumises à des stigmatisations. Loin de s'arrêter à une simple question de déplacements, les difficultés liées à la mobilité conditionnent également leur accès à toute une série de services et de ressources dites essentielles, tout en restreignant leur possibilité de s'inscrire pleinement dans l'environnement social, culturel et économique qui les entoure.

En ce sens, lever les obstacles à la mobilité apparaît comme un impératif social, principalement si nous souhaitons soutenir ces publics pour qui les freins aux déplacements journaliers se transforment en entraves directes à leur (ré)insertion. L'enjeu consiste ainsi à ne pas perdre de vue qu'on ne se déplace pas... pour se déplacer³⁰ mais bien dans le cadre de l'exercice d'un autre droit, comme celui de suivre une formation ou encore d'acquiescer un emploi à la hauteur de ses attentes.

L'enjeu demeure également celui de l'inclusion, c'est-à-dire de penser la mobilité en partant des attentes et des besoins de tous les citoyens, et non simplement de ceux qui sont les mieux lotis.

Pour une mobilité plus aisée au quotidien

À la lumière de ce qui a été exposé dans cet article, nous tenterons de dégager un éventail non exhaustif de propositions qui permettraient, selon nous, d'améliorer la mobilité des publics de Lire et Écrire à diverses échelles.

³⁰ JUPRELLE J., *op.cit.*

Si nous pouvons agir, sans ambages, sur certaines entraves, notamment celles relevant d'un aspect immatériel (relatif aux compétences et aux savoirs des individus, pour rappel) de la mobilité, d'autres renvoient plutôt à des propositions s'adressant aux pouvoirs publics sur lesquels nous n'avons néanmoins que peu de prise. Nous déclinons cette partie en deux volets :

- Les propositions concernant le « savoir bouger », c'est-à-dire se référant à la question des compétences indispensables aux déplacements ;
- Les propositions concernant le « pouvoir-bouger », c'est-à-dire se référant à la question des infrastructures et des services permettant les déplacements.

Concernant le passage du permis de conduire, nous ne rentrerons pas dans les détails des propositions dans cet article car, comme nous l'avons déjà signalé, la thématique fera l'objet d'une analyse à part entière.

Nous soulignerons simplement la nécessité de rendre accessible le passage du permis de conduire, et plus particulièrement l'examen théorique, en formulant des questions de façon adaptée à la compréhension de personnes en difficultés de lecture, d'écriture ou de calcul.

- **Concernant le « savoir-bouger » :**

Premièrement, si l'acquisition de compétences (cognitives ou non) conditionne la mobilité d'apprenants en alphabétisation, garantir le droit et l'accès à la formation pour tous apparaît alors comme une racine indispensable au mieux vivre de ceux-ci, tout en favorisant la compréhension du monde qui les entoure. Le processus d'alphabétisation, en permettant aux apprenants d'acquérir des clés de lecture de leur environnement, reste une voie indispensable à l'exercice d'une mobilité plus globale.

Deuxièmement, l'accompagnement individuel des publics en situation de difficultés demeure une pratique essentielle. Puisque la mobilité est avant tout un vrai processus émotionnel et humain, l'aspect « coaching » reste fondamental. Néanmoins, nous insisterons sur le fait qu'il s'agit bien ici « de faire avec » les publics (et non à la place de), les premières fois qu'ils se déplacent hors de leurs habitudes, notamment pour créer une nouvelle routine et espérer faire table rase des peurs qui les immobilisent.

Dans cette même idée, de petites initiatives développées au sein des formations peuvent être pointées comme des ouvertures vers des spatialités plus larges.

Ainsi, et troisièmement, nous retiendrons les marches exploratoires permettant à un public, souvent cloisonné aux portes de son quartier, de cibler les difficultés claires à sa mobilité et de pointer les raisons d'une insécurité potentielle lorsqu'il se déplace. Ces marches apparaissent alors non seulement comme des moyens de capturer le ressenti, mais également comme des vectrices de découverte d'un environnement local et des possibilités qu'il recouvre.

Elles permettent, de surcroît, de percevoir le processus par lequel une mobilité entravée participe à la persistance d'inégalités structurelles. Notamment dans l'idée que les personnes les plus fragilisées socialement se retrouvent en incapacité de s'approprier l'espace qui les entoure et de se déplacer vers des opportunités concrètes d'amélioration de leur situation de vie sociale ou professionnelle.

Ainsi, cette initiative particulière, et *a priori* anodine, peut se présenter comme un outil politique d'analyse des territoires, dès lors qu'elle permet de pointer les failles techniques et structurelles des aménagements et des infrastructures conditionnant la mobilité quotidienne.

Cette initiative nous permet alors de rebondir sur quelques propositions relevant plutôt d'une dimension matérielle entourant les déplacements des individus. Nous chercherons ici uniquement à faire écho aux problématiques de nos publics présentées dans cet article.

- **Concernant le « pouvoir-bouger » :**

Tout d'abord, dans une perspective d'inclusivité des transports en commun, il s'agirait de sortir d'un schéma basé sur l'efficience et les résultats pour tendre vers une logique d'universalité répondant aux attentes de tous les citoyens³¹. À ce titre, Julien Juprelle, attaché scientifique à l'IWEPS³² parle de « service universel » pouvant s'envisager de deux façons :

- Une solution orientée vers les besoins spécifiques des publics (1) ;

³¹ Dans cette optique, percevoir la mobilité comme un service utile — et à disposition des personnes — permettrait de renverser la tendance et de sortir d'une approche uniquement « rentable » de la mobilité. Si le concept de MaaS (Mobility as a Service) se veut porteur d'un horizon nouveau, l'initiative ne se décline (pour l'instant) qu'au travers du spectre numérique, et donc requière tout de même la possession de compétences en termes de lecture et de capacité à se positionner dans l'espace.

³² L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS).

- Une solution pensée dans une optique territoriale (2).

Ces deux solutions font écho aux deux premières propositions détaillées ci-dessous.

Ainsi, si nous souhaitons une amélioration de la mobilité des apprenants en alpha, nous soulignerons cinq points :

Premièrement, il s'agirait de rétablir un « équilibre » grâce à une offre plus élevée et plus diversifiée des transports en commun dans l'espace et dans le temps³³, principalement en milieu rural et périurbain, pour répondre à des besoins divers, notamment à des offres de travail à horaires décalés³⁴.

L'offre devrait ainsi être étoffée en tenant compte des besoins de tous les publics, pour couvrir davantage les moindres villages, et non pas en se focalisant presque exclusivement sur les horaires des publics scolaires³⁵. Selon Julien Juprelle, cette solution orientée vers les besoins des individus (1) partirait « *du principe que l'offre peut engendrer la demande et profiter non seulement à ceux qui n'ont pas d'autres choix mais également à ceux qui souhaiteraient en faire un choix, par conviction*³⁶. »

Deuxièmement, lorsque plusieurs déplacements sont nécessaires via des modes de transports différents, il semblerait indispensable d'améliorer la cohérence entre ceux-ci, afin de permettre à des publics déjà en proie à des difficultés quotidiennes de se déplacer plus aisément, sans laps de temps entre diverses correspondances. Nous parlons bien ici d'une intermodalité³⁷ facilitée grâce à l'apparition d'une continuité dans la chaîne des offres de transports.

³³ ORFEUIL J.P., *op.cit.*, par. 21.

³⁴ Néanmoins, comme l'indique J. Juprelle dans son rapport concernant la cohésion sociale : accroître la part de marché des transports publics en partant des attentes des publics « *signifierait un modèle où le taux de remplissage des transports publics est plus élevé que maintenant.* » JUPRELLE J., *op.cit.*, p.5.

³⁵ JUPRELLE J., *op.cit.*, p.5.

³⁶ J. Juprelle se pose toutefois la question du coût pour la collectivité de cette piste de solution. JUPRELLE J., *op.cit.*, p.14.

³⁷ La différence entre intermodalité et multimodalité est subtile. Lorsque nous invoquons la notion d'intermodalité, nous nous référons à l'utilisation successive de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. La multimodalité renvoie, quant à elle, à la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transports sur une même liaison. La notion de choix y est cruciale. Dans la deuxième option, l'utilisateur peut orienter son choix en fonction de l'heure, du jour ou du motif de déplacement. SOUCHON A. (2006), *De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives, illustré par un projet d'expérimentation d'une tarification multimodale entre Martigues et Marseille* [Mémoire]. En ligne sur : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00412863/document>

Dans cette optique de couverture plutôt territoriale de l'offre (2), Julien Juprelle préconise de façon large de « *rationnaliser l'offre de bus autour d'une ossature structurante, en jouant sur l'intermodalité avec d'autres possibilités de transport qui viendraient se greffer à cette ossature (voiture, train, vélo, ...), afin de connecter les usagers décentrés aux axes et de toucher le plus grand nombre en fonction de leurs besoins*³⁸. » Il faudrait alors renforcer les partenariats public/privé et faire en sorte que des opérateurs publics, privés, bénévoles complètent l'offre.

À cet égard, nous ne pouvons pas passer à côté des IMRA (Initiative de Mobilité Rurale Alternative). Si celles-ci cherchent à pallier l'insuffisance structurelle existante en termes de mobilité, elles gagneraient en pertinence et en effectivité en bénéficiant d'une coordination régionale et supra-communale³⁹, permettant ainsi d'éviter les doublons et les « absurdités » territoriales qui en découlent.

Quatrièmement, si la question de la mobilité des individus est directement liée à celle de l'accessibilité à toute une série de ressources fondamentales pour l'exercice de leurs droits, l'enjeu du maintien des guichets physiques semble pertinent à relever, et par effet rebond, la nécessité de relocaliser les services utiles aux gens là où ils habitent.

Cinquièmement, l'enjeu de la compréhension des informations utiles aux déplacements d'individus en difficulté avec la lecture, l'écriture et le calcul demeure incontournable. À ce titre, la simplification et l'accessibilité de tout document relatif à la mobilité (horaires, tarifs, réseaux et lignes de transports en commun par exemple) sont indispensables, notamment en utilisant des outils tels que le FALC⁴⁰ ou le langage clair.

En définitive, et de façon plus générale, nous souhaitons attirer l'attention sur le fait qu'agir uniquement sur la mobilité ne suffit pas. La question concerne également les politiques d'aménagements des territoires, la sécurité routière, ainsi que les aspects sociaux et environnementaux des politiques mises en place. Ces politiques devraient, selon nous, faire l'objet d'analyse par les personnes concernées et ainsi inclure des

³⁸ JUPRELLE J. *op.cit.*, p.14.

³⁹ Lors du colloque de Lire et Écrire en Wallonie (2024), A Van Petsel aborde une proposition allant dans ce sens. Une coordination serait ainsi mise en place à deux niveaux : territorial, c'est-à-dire supra-local et régional.

⁴⁰ FAcile à Lire et à Comprendre. Plus d'infos sur : <https://www.falc.be/>.



solutions dans l'idée de générer le moins de dégâts sociaux possibles pour des individus dont les parcours de vie se veulent déjà complexes au quotidien⁴¹.

⁴¹ [Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie : analyse qualitative des pratiques et usages de femmes - lweeps.](#)