

Sur les routes périlleuses du permis de conduire

Justine Duchesne

Table des matières

Introduction	01
---------------------	-----------

Le passage du permis de conduire théorique : entre souhait réel des apprenants et motivation induite par des injonctions à l'emploi	02
--	-----------

Obtention du permis de conduire et emploi : gare aux faux-semblants	03
--	-----------

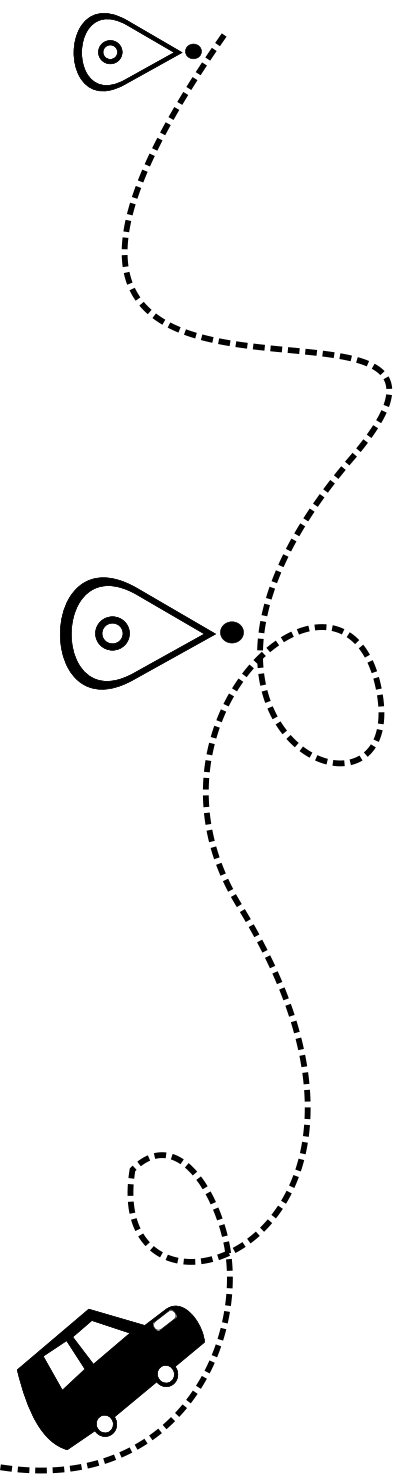
« Le permis ne permet pas d'accéder en toute égalité au volant »	06
---	-----------

Le passage du permis de conduire théorique : un rite de passage symbolique	08
---	-----------

La pratique du volant : un soulagement	10
---	-----------

Le choix du « durable » est un privilège que certains ne peuvent pas se permettre	12
--	-----------

Vers une mobilité accessible à tous	13
--	-----------



SUR LES ROUTES PÉRILLEUSES DU PERMIS DE CONDUIRE

LIRE ET ÉCRIRE EN WALLONIE
DUCHESNE JUSTINE
NOVEMBRE 2025

L'avoir ou ne pas l'avoir. Pour le plus grand nombre, ne pas posséder le permis de conduire (ou en être dépossédé) est au mieux considéré comme une « tare », au pire comme un réel frein dans la vie de tous les jours, que ce soit pour accéder plus facilement au marché du travail ou pour simplement sortir de chez soi.

Ainsi pour des apprenants en alphabétisation, déjà quotidiennement aux prises avec des difficultés en lecture et en écriture, l'obtention du permis de conduire constitue non seulement un objectif vers une forme d'autonomie, mais également une ouverture sur l'espace de vie qui les entoure, particulièrement s'ils vivent en milieu rural.

Entre injonctions et souhait propre, l'acquisition de ce titre de conduite demeure une perspective largement partagée parmi les publics en alpha, sous-tendue par des représentations sociétales encore fort actuelles, malgré une tendance à la mobilité durable de plus en plus présente.

Néanmoins, la route vers la pratique effective de la conduite est souvent longue et entrecoupée d'obstacles.

C'est ainsi, au travers des témoignages d'Alma, de Salima, d'Ismaël¹ et de bien d'autres apprenants et apprenantes en alphabétisation, que nous découvrirons dans cet article divers enjeux que recouvre le passage du permis de conduire pour des personnes en situation d'illettrisme.

¹ Prénoms d'emprunt.

Le passage du permis de conduire théorique : entre souhait réel des apprenants et motivation induite par des injonctions à l'emploi

« L'idée de faire les cours de permis, je me suis dit que c'était une bonne idée. C'est un avantage pour le futur. Ça m'a aidée parce qu'ici en Belgique, si tu cherches du travail, on te demande : "est-ce que tu as le permis madame ?" et si tu réponds : "non." On te dit : "ah là madame..." Il y a un empêchement à cause du permis qu'on n'a pas. »

Salma

À la question, « *pourquoi souhaites-tu avoir ton permis ?* », presque tous les apprenants interrogés répondent : « *pour avoir un travail plus facilement* », « *parce que quand tu cherches un boulot, on te demande si tu as une voiture.* »

À la lumière des témoignages récoltés, la question de l'emploi reste prépondérante dans les discours des apprenants en alphabétisation.

Réponse peu étonnante, tant elle renvoie à une vision fortement ancrée dans la société depuis les années 70 et toujours présente aujourd'hui, en sachant qu'en Wallonie, encore sept déplacements sur dix sont réalisés en voiture². Comme nous pouvons d'ailleurs le lire dans un rapport de l'IWEPS : « l'omniprésence de l'automobile en Wallonie ne se limite pas à influencer nos modes de déplacements : elle façonne nos modes de vie, nos manières d'habiter, l'organisation de notre territoire ou encore notre rapport à l'espace public autant qu'elle en résulte. »

Plusieurs autres facteurs peuvent également venir conditionner l'apparition de cette réponse parmi les apprenants.

Tout d'abord, le lieu de vie de ces derniers. Vivant en milieu rural, la plupart des interviewés³ perçoivent automatiquement leur mobilité au travers de ce prisme, c'est-à-dire rythmée par des transports publics aux horaires stricts et restreints, aux correspondances chaotiques et aux distances parfois longues à parcourir entre deux points d'agglomération.

² IWEPS, Dépendance automobile en Wallonie : Analyse rétrospective et perspectives d'évolution, mai 2025, Cahier de prospectives de l'IWEPS, n°9, p. 6. En ligne sur : <https://www.iweps.be/publication/dependance-automobile-en-wallonie-analyse-retrospective-et-perspectives-devolution/>.

³ Pour cet article, des apprenants de Lire et Écrire Luxembourg, de Charleroi et de Namur ont été interviewés. Bien qu'ils suivent un processus d'alphabétisation en milieu urbain, la plupart habitent aux alentours de la ville, donc dans un milieu pouvant être qualifié de plutôt rural.

Dans cet univers de mouvements entravés, l'usage de la voiture est presque rendu indispensable. D'autant plus si ces derniers sont en recherche d'emploi et se voient proposer un travail aux horaires décalés, à plusieurs kilomètres de leur domicile. L'acquisition du permis de conduire devient alors une condition d'accès à l'embauche, s'élevant souvent au titre de critère de sélection pour le jury, lors d'un entretien (et parfois même en amont de celui-ci, à titre de pré-sélection).

Ensuite, le type d'emploi proposé s'avère également un paramètre important à prendre en compte.

La plupart du temps considérés comme « peu qualifiés » sur le marché du travail, les publics en alphabétisation sont généralement orientés vers des activités professionnelles requérant une forte autonomie en termes de déplacements — parce que nécessitant de partager le lieu de travail entre plusieurs sites — telles que des professions relatives au nettoyage, à l'aide à domicile, ou encore apparentées au secteur des transports ou du « bâtiment »⁴.

C'est effectivement le cas de la majorité des personnes interrogées pour cet article. La majorité s'orientant (ou étant orientée) vers le secteur des soins et du travail à domicile pour les femmes et le domaine des transports et de la construction, en ce qui concerne les hommes.

À ce titre, sans permis de conduire, ces publics démarrent leur parcours d'insertion socioprofessionnelle avec un double frein, celui d'une littératie limitée entravant leur capacité de déplacement, mais également celui d'une absence de flexibilité dans les trajets, en raison d'une forte dépendance aux transports en commun, significativement limités en milieu rural, rappelons-le.

Obtention du permis de conduire et emploi : gare aux faux-semblants

Si une assimilation est ainsi souvent effectuée entre l'obtention du permis de conduire et l'insertion professionnelle, elle paraît mieux comprise au vu de ces différents paramètres énoncés. Cependant, bien qu'elle semble couler de source, elle

⁴ 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, p. 522.

ne peut se généraliser à tous les apprenants et peut également être remise en question, tant la route vers le titre de la conduite peut être complexe, obéissant à des logiques autres que la seule acquisition de compétences.

Parce qu'en effet, lorsqu'on ne sait ni lire, ni écrire, l'obtention du permis de conduire ne se fait pas en « un tour de mains ». Le parcours est long, peu accessible pour des personnes au niveau de littéracie « plus faible », et s'avère influencé par le poids de certaines dimensions sociales, jouant de facto un rôle dans la balance.

En ce sens, la réussite du permis de conduire ne dépend pas uniquement de l'acquisition de compétences au fur et à mesure du temps. Elle est également sujette à l'intériorisation de dispositions sociales contribuant à l'apparition ou à la disparition d'une certaine confiance, d'une certaine assise face à la conduite.

Dans son article, Yoann Demoli démontre, en prenant l'exemple de femmes conductrices, que plus leur origine sociale est élevée, plus elles sont susceptibles de détenir un diplôme, et ensuite de passer leur permis de conduire⁵.

« *Le permis, à l'instar du diplôme nécessite un investissement familial inégalement distribué selon les groupes sociaux* », indique cet auteur. Il démontre par conséquent que l'accès à la conduite effective est une question non seulement de socialisation, mais également de capital culturel, social et économique. En sachant que cette socialisation à la conduite repose sur des différenciations effectuées selon les sexes, le niveau de richesse et le capital culturel de départ.

Concrètement, une femme sans revenu fixe, au niveau de diplôme peu élevé, aurait moins de chance de conduire (ou aurait plus de chance d'abandonner la conduite) qu'un homme habitué à manier le volant dans son environnement familial depuis l'enfance⁶.

De la sorte, si nous suivons cette logique de réflexion, nous pouvons aisément en déduire que pour des publics aux parcours scolaires, familiaux et sociaux souvent instables, les chances d'avoir été socialisés à la conduite dès l'enfance sont plus faibles que pour d'autres groupes sociaux. Tout comme les chances de se sentir à l'aise, en toute confiance derrière un volant.

⁵ Ibid., p. 89.

⁶ Sur base de statistiques analysées, cet auteur démontre que, à tout âge, être une femme accroît la probabilité d'abandonner le volant, par rapport au fait d'être un homme. Par ailleurs, être une femme au sein d'un ménage comptant un autre détenteur du permis B, plutôt qu'être un homme dans cette même situation, accroît très fortement la probabilité d'abandonner le volant.

Ainsi, dans cette même logique, le passage du permis de conduire peut également s'apparenter à l'acquisition d'un titre scolaire. En ce sens, la pratique de la conduite peut être comparée à la pratique de la lecture, nécessitant dès lors une prise de confiance et une assurance chez les personnes concernées, et requérant nécessairement du temps et de l'accompagnement pour les voir fleurir un jour. S'il semble nécessaire de « se sentir à sa place en tant que lecteur » afin de pouvoir s'aventurer sur le chemin des livres, ce sentiment est également requis pour être à l'aise sur les routes et décoder les règles de la conduite, en toute sérénité.

Et ce, davantage encore lorsqu'on sait que l'accès à l'examen théorique n'est « pas gagné d'avance », pour des personnes en difficulté de lecture et d'écriture.

L'épreuve théorique du permis de conduire relève effectivement d'un français élevé, aux formulations parfois piégeuses, bornant alors la pratique de la conduite à un test langagier.

En effet, pour Salima (et elle n'est pas la seule de cet avis) :

« Le français qu'on utilise, au cours de permis, c'est pas le français comme on parle avec les autres personnes. C'est un français que je n'ai quasiment jamais écouté, ni dans la vie de tous les jours, ni à l'école. C'était difficile. Au début, parfois, je fais les exercices [lors des cours], je ne parle pas, parce que je n'arrive pas à comprendre les phrases. »

Ainsi, si malheureusement, l'issue de l'examen théorique s'avère négative, l'apprenant est alors renvoyé au stigmate de son illettrisme, relégué au banc de son apprentissage avec, en prime, la fâcheuse impression de tourner en rond.

Et même lorsque le théorique est acquis, la route est parfois encore longue avant de pouvoir « fouler l'asphalte » munis d'un bolide fonctionnel.

⁵ Ibid., p. 89.

⁶ Sur base de statistiques analysées, cet auteur démontre que, à tout âge, être une femme accroît la probabilité d'abandonner le volant, par rapport au fait d'être un homme. Par ailleurs, être une femme au sein d'un ménage comptant un autre détenteur du permis B, plutôt qu'être un homme dans cette même situation, accroît très fortement la probabilité d'abandonner le volant.

« Le permis ne permet pas d'accéder en toute égalité au volant »⁷

En effet, l'obtention du papier théorique ne représente qu'une partie du chemin à réaliser. Une série d'étapes s'érigent une nouvelle fois devant les apprenants, avant de pouvoir réellement pratiquer la conduite.

Encore faut-il posséder un véhicule, c'est-à-dire avoir les finances pour réaliser l'achat. Encore faut-il que celui-ci soit praticable, et donc, en « bon état », immatriculé et assuré au nom du nouveau détenteur. Enfin, il est évidemment nécessaire de détenir son permis de conduire « pratique » : une autre paire de manche pour des personnes infrascolarisées pour qui le passage d'un examen, quel qu'il soit, reste une expérience éprouvante⁸, doublée d'une nécessité de dégager une somme d'argent importante, en peu de temps. Un vrai défi en soi !

Car, en réalité, « conduire un véhicule n'est pas uniquement une affaire économique ou l'objet d'une rationalité volontariste des individus⁹ », Parfois, on veut mais... malheureusement, on ne peut pas. Pour toute une série de raisons.

À ce titre, Salima, Ismaël et Alma nous livrent leur expérience.

Salima a obtenu son permis de conduire théorique récemment. Elle doit dès lors chercher un guide qui lui transmettra les ficelles de la gestion du volant. Elle a ainsi deux options qui s'offrent à elle : soit la filière libre, ce qui induit de trouver dans son entourage une personne capable de l'accompagner, soit une auto-école sociale, accessible sous certaines conditions et restant encore financièrement élevée¹⁰. N'ayant personne dans son cercle proche pouvant lui apprendre la conduite, elle est ainsi contrainte de se tourner vers la deuxième option et dès lors, postposer son apprentissage « pratique », le temps de récolter les fonds nécessaires pour payer l'auto-école.

⁷ Borja S., Courty G. et Ramadier T., Borja S., Courty G. et Ramadier T., **La conduite inégale, le permis de conduire au prisme des sciences sociales**, in RTS, Recherche, transport, sécurité, 2017, p. 46. En ligne sur : 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, p. 522.

⁸ En effet, il y a potentiellement des inégalités scolaires qui se rejouent lorsque l'ancien élève est face au permis.

Ibid., p.44.

⁹Ibid.

¹⁰ Pour 20 heures de conduite au sein d'une auto-école sociale, le prix s'élève à 900 euros. En sachant que certains CPAS peuvent intervenir pour couvrir une partie ou l'entièreté des frais.

Plus d'infos sur : <https://auto-ecole-sociale.be/>.

« Le papier qu'on nous a donné, ça dure trois ans. La formation d'aide-ménagère sociale dure un an. Je dois me concentrer pour la formation, puis je dois chercher du travail pour avoir de l'argent. Pour avoir le guide, c'est difficile. »

Ismaël est dans le même cas :

« Donc maintenant je vais chercher un travail, chercher les sous pour l'auto-école. C'est ça le problème. »

Pour Alma, la situation est toute autre.

Possédant déjà son permis dans son pays d'origine, elle suit des cours à Lire et Écrire afin d'apprivoiser le code de la route et de se sentir plus à l'aise dans sa conduite. Si de son côté elle détenait donc déjà le papier théorique lui permettant d'exercer sa conduite, elle n'était cependant pas en possession d'un véhicule lui garantissant la réelle jouissance de ce dit papier.

Une fois rassurée sur ses capacités à comprendre la théorie, elle s'est ainsi mise en quête d'une auto. Outre l'aspect financier, c'est surtout une question de statut juridique qui lui a « mis des bâtons dans les roues ». Sans titre de séjour, elle ne pouvait effectivement pas immatriculer la voiture à son nom.

Elle nous raconte alors toute l'épopée pour obtenir son véhicule :

- « J'ai vu une voiture ici, à côté de Neufchâteau, qui coûtait cher. Après, j'ai envoyé la photo à un collègue. J'ai dit : "regarde cette voiture". Il m'a dit : "c'est 700, c'est cher". Il m'a envoyé une autre photo. Il m'a dit : "regarde, c'est la même voiture, mais le prix n'est pas le même. C'est à Charleroi si tu veux aller voir". Je suis partie là-bas (...) J'ai dit : "ok pour la voiture". Après, j'ai donné [une] caution. Il m'a dit [le garagiste] : "la voiture va passer le contrôle technique à telle date". Là, je peux venir la chercher. Après, quand j'ai rassemblé le reste d'argent, j'ai fait la demande de plaque.

- Et tu savais ce que tu devais faire ? Aller à l'immatriculation et tout ça ? Comment tu savais tout ça ?

– Là où j'ai travaillé pour gagner un peu de sous le week-end, c'est le patron qui m'a aidée. Je lui ai posé des questions. Et aussi, parce que moi, avant, j'avais une carte orange. Avec [une] carte orange, tu n'as pas droit à une plaque. C'est ça qui m'a posé des problèmes (...) Et c'est le patron. C'est mon patron-là qui m'a donné sa carte d'identité. Ils m'ont commandé la plaque. Le lendemain, les plaques sont venues. Mais maintenant, je vais changer. Parce que j'ai eu mes papiers. »

Au-delà de ces difficultés, et malgré toutes les nuances qui colorent leur désir réel ou induit de passer leur permis de conduire, l'obtention du titre de conducteur demeure une étape importante dans la vie des apprenants en alphabétisation. Une manière de conquérir une certaine autonomie, là où ceux-ci se sentent souvent dépossédés de leur quotidien, couramment soumis à la dépendance d'un tiers pour effectuer bon nombre de démarches.

Le passage du permis de conduire théorique : un rite de passage symbolique

« Le permis n'est pas seulement un seul et unique gage de capacité sur la route »¹¹. Il est aussi un « marqueur social » important, tant l'acquisition de ce « diplôme » dresse une sorte de frontière entre ceux qui le détiennent et ceux qui ne le détiennent pas.

Ainsi, pour des personnes souvent marginalisées, l'acquisition de celui-ci représente une façon, parmi d'autres, de « faire tomber les murs » les séparant de ce qui est – encore aujourd'hui — considéré pour beaucoup comme « une norme sociale, un prérequis au même titre que lire, écrire ou compter¹². »

Dans cet esprit, nous pouvons souvent entendre dans la bouche des apprenants, des propos tels que : « *ça change la vie, avec le permis, je me sens comme un homme.* »

Comme si, sans cette sensation de liberté que peut procurer la conduite, ceux-ci ne se considéraient pas comme des personnes à part entière. Comme s'ils étaient en quelque sorte empêchés de déployer toute leur potentialité.

¹¹ Borja S., Courty G. et Ramadier T., op.cit., p. 43.

¹² OREFEUIL J.P., La mobilité, nouvelle question sociale, in SociologieS, décembre 2010, par. 10. En ligne sur : <https://journals.openedition.org/sociologies/3321>.

Ce discours, il est, dans un sens, le reflet d'une vision de société. Car l'hypermobilité individualisée permettant la conduite automobile est aujourd'hui encore associée aux valeurs et injonctions d'une société industrielle et de loisirs¹³. Car cette mobilité individuelle privée soutient d'une certaine façon un modèle culturel dominant de « la bonne vie » et les injonctions qui y sont associées : travailler, avoir une famille, faire du sport, penser à soi, se détendre, voyager, etc.¹⁴

Alors, du point de vue des apprenants, pourquoi seraient-ils privés de cette « bonne vie » sous couvert d'une faible littéracie par rapport à d'autres ?

Comme nous l'indique Lilio lorsqu'on lui demande s'il a la volonté d'acheter une voiture, celui-ci nous répond qu'il en a effectivement besoin pour se déplacer au jour le jour mais également pour sortir, aller en vacances, se déplacer au-delà d'un périmètre restreint. Quoi de plus normal ?

« J'ai besoin d'une voiture, pour travailler, les vacances, pour tout ! Ça fait 6 ans que j'habite en Belgique, et depuis tout ce temps, pas de vacances ! Toujours rester à la maison ! »

Alma, quant à elle, nous relate son sentiment de cloisonnement lorsqu'elle est amenée à rater des événements festifs, en raison d'un manque de possibilités de se déplacer :

« Rester, manger et dormir, ça fait mal. Parce que moi, avant, j'étais à Herbeumont. Le week-end, si je dois aller à Bruxelles, pour un mariage ou quelque chose comme ça de prévu, il n'y a pas de bus. Je reste toute la journée à pleurer. Si je veux partir, il faut partir vendredi soir. Et le vendredi soir, si tu rates le bus, c'est fini. Tout ça, ça m'a beaucoup dérangée. Je suis restée 3 ans et demi dans la souffrance. »

En ce sens, la pratique du volant sous-entend non seulement une perspective d'accroissement de l'autonomie (« ça change la vie ») en termes de déplacements, mais elle peut également être perçue comme une sorte de « standard » qu'il convient d'atteindre afin de se sentir plus valorisé dans l'espace social.

Dans tous les cas, cette pratique s'apparente comme une façon de s'émanciper de la dépendance d'un tiers. Une manière de s'échapper de cette « tutelle imposée par leur illettrisme », agrémentant ainsi les petites victoires les menant au fur et à mesure vers une forme d'affranchissement face à leurs difficultés.

Comme le dit si bien Alma : « la dépendance, ça fait mal. » Dans ce court extrait, elle revient sur la façon dont elle se déplaçait tous les jours pour aller travailler :

– « *Et comment tu allais pour travailler ? Tu allais jusque-là à pied ?* »

– « *Avant, c'est le patron qui vient me chercher. C'est lui qui vient me chercher, il me dépose. Il me ramène encore. Je faisais ça pendant presque un an. Mais je vois que j'ai de la fatigue. Je ne sais pas combien de mois j'ai fait ça. Lui, il ne s'est jamais fatigué. Et après, j'ai décidé d'acheter la voiture. Il m'a dit qu'il ne fallait pas acheter la voiture : "tu n'as pas l'argent !" J'ai dit : "non !" J'ai envie d'être autonome. Toujours dépendre des gens, ça fait mal...* »

La pratique du volant : un soulagement

Outre cette dimension « symbolique », l'obtention du permis de conduire représente également une façon de se faciliter un quotidien déjà en proie à des contraintes diverses.

Et ce, particulièrement pour les femmes prenant encore (trop) souvent en charge les enfants, à la sortie de l'école, après le travail, etc.¹⁵

À ce titre, Salma, femme seule s'occupant de ses deux filles, nous livre une partie de son univers minuté et fortement séquencé par des trajets multiples :

« *[Sans voiture], je prends des bus. Chaque jour, je me réveille à 5 heures du matin, je prépare les enfants et moi je dois quitter ma maison à 6h40 pour aller à la gare pour prendre le bus de 7h38. Je prends le bus tous les jours. Je suis habituée, je suis obligée. Les enfants quand je quitte, parce qu'eux ils commencent à 8h20, je les dépose à la garderie. Ils sont là tôt à l'école (...) [Pour le retour], parce qu'ici [à la formation], on finit à 15h30 et je prends le bus à 16h03 qui va*

¹⁵ Comme nous pouvons le lire dans une analyse de N. Van Enis : la crèche, les courses, le travail, ces milles arrêts sont très difficiles à réaliser en transports en commun. Et, lorsqu'il y a une voiture dans le couple, ce sont majoritairement les hommes qui en bénéficient, contraignant ainsi les femmes à des trajets en zigzags incessants.

VAN ENIS N., La place des femmes dans l'espace public, seulement une question d'aménagement du territoire ?, Barricade ASBL, décembre 2016. En ligne sur : [Borja S., Courty G. et Ramadier T., op.cit., p. 43.](#)

jusqu'à Bastogne. La gare et l'école de mes enfants, c'est proche. Mais on marche après 25 minutes à pied jusqu'à la maison. »

Qui aurait envie de faire marcher vingt-cinq minutes des enfants en bas âge, en portant les sacs de l'école (et plus si affinités) ?

Bien que les femmes soient particulièrement touchées par une mobilité entravée, doublement peinée par un partage des tâches toujours peu égalitaire, la majorité des apprenants (hommes et femmes confondus) invoquent également cet aspect de praticité au jour le jour lorsqu'ils soulignent la pertinence de passer leur permis de conduire.

L'exemple des courses au supermarché semble le plus probant.

Simple mais évocateur, il montre à quel point la mobilité peut s'avérer source d'une « banale pénibilité ».

Vivant en centre Fedasil, Alma nous explique qu'elle est obligée de faire des petites courses un peu tous les jours, pour ne pas se retrouver à porter trop lourd après avoir effectué ses achats :

« Avant, au centre, il y avait des bus qui venaient pour aller faire les courses pour tout le monde. (...) Tu connais ton jour. Avant, mon jour, c'était vendredi. Donc chaque vendredi, je rentre dans le bus. Il nous amène jusqu'ici à Libramont. On fait des courses pendant deux heures. Après, on retourne. Vu que moi, je viens en cours, je ne peux pas aller dans le bus de "shopping". Du coup, depuis que j'ai commencé à faire mes cours, à midi, je vais à pied. Je pars, j'achète mes affaires. Je n'achète pas beaucoup parce que je ne peux pas tenir comme ça. J'achète un petit peu, ce que j'ai besoin. »

C'est la même chose pour Adir :

« Si j'avais une voiture, je pourrais déménager dans un endroit plus tranquille et je pourrais faire des courses pour le mois, au lieu d'aller au magasin presque tous les jours. »

Quant à Odette, porteuse d'une prothèse à la jambe, elle est obligée de marcher des kilomètres, avec des sacs remplis de bouteilles d'eau et de victuailles pesantes dans son cabas :

« Je vais à pied mais parfois, j'ai besoin de quelqu'un pour venir avec moi. Avec ma prothèse, c'est difficile. J'ai mal aux pieds donc pour moi, le permis, c'est tout bon. »

Le choix du « durable » est un privilège que certains ne peuvent pas se permettre

Quand nous voyons cet ordinaire si complexe, nous pouvons aisément affirmer que nous ne sommes effectivement pas tous logés à la même enseigne.

En effet, dans certains milieux plus restreints, l'absence de permis de conduire pourrait être considérée comme une différence originale, voire comme un acte de militance écologique.

Cependant, comme l'indiquent Borja S., Courty G. et Ramadier T.¹⁶, de ce point de vue, tout sépare un représentant des fractions dominantes culturellement, provenant de catégories sociales urbaines, d'une personne moins diplômée et moins fortunée « poussée » à passer son permis de conduire afin d'« opérer » à son insertion socioprofessionnelle.

Soyons bien clairs, les apprenants de Lire et Écrire se rapprochent plus de cette deuxième catégorie. Pouvoir garder la tête haute face à un accompagnateur du FOREM et affirmer haut et fort une volonté de ne pas conduire nécessiterait un statut social particulier que la plupart d'entre eux n'ont pas.

C'est ainsi, pour de nombreuses raisons — dont la plupart ont déjà été évoquées ci-dessus — que l'accès à la conduite automobile ne se présente pas comme un choix mais comme une « impérieuse nécessité¹⁷ », permettant à ces derniers de rendre les obstacles de la vie journalière plus facilement franchissables.

Bien loin de ne s'apparenter qu'à une simple solution fonctionnelle de déplacement, « le permis de conduire permet d'appréhender toutes les dimensions de la désaffiliation de ceux qui n'en sont pas possesseurs¹⁸ », particulièrement lorsque les alternatives de mobilité¹⁹ ne sont pas au rendez-vous.

Parce que ne pas posséder le titre de la conduite (et la pratique qui s'en suit) induit non seulement un isolement social, mais également des efforts à fournir chaque jour, ajoutant de la pesanteur là où la pénibilité est déjà fortement ancrée, particulièrement pour des personnes déjà confrontées à des difficultés sociales quotidiennes.

¹⁶ Borja S., Courty G. et Ramadier T., op.cit., p. 41.

¹⁷ ORFEUIL J.P, La mobilité, nouvelle question sociale, in SociologieS, décembre 2010, par.10.

¹⁸ Borja S., Courty G. et Ramadier T., op.cit., p. 42.

¹⁹ Pour cela, voir article « Les oubliés du fond du bus », Lire et Écrire en Wallonie, janvier 2025. En ligne sur : <https://lire-et-ecrire.be/Les-oublies-du-fond-du-bus>.

Vers une mobilité accessible à tous

Cette analyse s'est ainsi donnée pour objectif de montrer que, pour des apprenants en alphabétisation, l'obtention du permis de conduire est bien loin de n'être qu'un outil facilitant leur mobilité au jour le jour. Elle se présente comme un enjeu réel de présentation de soi face aux autres (ceux qui l'ont acquis, ce sacré titre de la conduite !). Elle se manifeste comme une façon de prendre sa place au sein d'une société de loisirs et de mouvements. Elle se vit comme une façon de s'insérer autant professionnellement que socialement.

Néanmoins, l'acquisition du permis de conduire se présente encore dans notre société comme « un marqueur social inégalement distribué, inégalement manié dans ses usages et inégalement disponible²⁰. »

Bien que des dispositifs soient déployés afin de réduire ces inégalités, ceux-ci se butent à une difficulté majeure, dépassant de loin l'unique question de la conduite : rendre la mobilité accessible à tous.

Autrement dit, les solutions pensées pour pallier les difficultés quotidiennes des publics non motorisés ne suffisent pas : le changement doit également être visé à une échelle plus large.

Afin d'être certain de ne laisser personne sur le bord du chemin, il s'agirait cependant de penser les événements en deux temps : le temps court et le temps long.

Il se fait qu'actuellement, de nombreuses personnes ont encore besoin d'acquérir un permis de conduire et de posséder un véhicule pour se déplacer au jour le jour. Tout simplement parce que celles-ci s'accrochent au titre de la conduite comme une bouée, afin de se sauver de la marée quotidienne.

C'est pourquoi, dans un temps court, une série d'améliorations doivent être visées en ce sens :

²⁰ Borja S., Courty G. et Ramadier T., op.cit., p. 43.

1

Un examen théorique plus accessible

Premièrement, il convient de rendre l'examen théorique plus accessible pour des personnes en difficulté de lecture et d'écriture, et principalement pour les allophones. Car, bien qu'il soit possible de passer l'épreuve théorique en session adaptée (session permettant en amont de lire les questions à l'oral et de s'assurer que tous les termes soient bien compris), le temps de réponse aux questions reste identique à celui de l'épreuve classique (c'est-à-dire de quinze secondes). « Ce qui peut constituer un frein pour certains, notamment à cause de la barrière de la langue, de l'usage de l'outil numérique et de la tension liée à l'examen²¹ », peut-on lire parmi les recommandations de l'Observatoire de l'Alphabétisation et de l'apprentissage de la langue française.

2

Soutenir une offre de formation adaptée

Ensuite, et en réponse à cette première proposition, il est important de soutenir une offre de formation au permis de conduire adaptée aux publics en difficulté de lecture et d'écriture et en difficulté d'apprentissage, c'est-à-dire, une formation permettant de travailler avec eux l'acquisition de compétences favorisant leur motilité²², tout autant que le renforcement de la confiance en soi, afin qu'ils se sentent à leur place dans un univers routier, codé et réglementé ;

3

Garantir l'accès aux cours de conduite pratique

En troisième position, il est important de garantir l'accès aux cours de conduite pratique, notamment via un accès privilégié aux auto-écoles sociales²², et grâce au maintien du dispositif Passeport drive²³ pour les personnes qui en ont besoin c'est-à-dire pour un public en insertion socioprofessionnelle, qui plus est en difficulté de lecture et d'écriture, cherchant à pratiquer la conduite. Car sans ce soutien financier, il y a

²¹ Ibid., p. 82.

²² C'est-à-dire les capacités personnelles à se déplacer (cognitives, physiques, matérielles, financières). VANDER ELST G., BERTRAND I., MARISCAL V., Rapport de l'Observatoire de l'Alphabétisation et de l'apprentissage de la langue française, Juin 2025, p. 75. En ligne sur : <https://lire-et-ecrire.be/Rapport-final-Observatoire-de-l-alpha-et-du-FLE>.

²² <https://auto-ecole-sociale.be/>.

²³ Il s'agit d'un financement du permis de conduire de catégorie B, sous forme de bourse, mis en place afin de soutenir la mobilité des chercheurs d'emploi et de renforcer leur employabilité. Plus d'infos sur : <https://www.leforem.be/a-propos/projets-passeport-drive.html>.

des risques que la réussite de l'épreuve théorique demeure lettre morte, réduisant ainsi à néant tout le cheminement réalisé pour acquérir ce papier tant convoité. Par effet rebond, c'est ainsi toute leur insertion socioprofessionnelle qui se verrait postposée. Cet ajournement s'avèrerait problématique en tout point, surtout lorsqu'on sait dans quelle mesure l'obtention du permis de conduire est indispensable pour trouver un emploi dans les secteurs qui leur sont souvent réservés.

4

Soutenir la formation et la sensibilisation des accompagnateurs

Enfin, de façon générale, il semble essentiel de soutenir la formation et la sensibilisation des accompagnateurs au cours de conduite pratique, tout autant que ceux amenés à faire passer l'examen théorique en session adaptée. Car l'analphabétisme est une réalité souvent méconnue, supposant de se positionner de façon compréhensive face à la personne et face à son passif scolaire, généralement délicat.

Si, dans l'instant présent, ces améliorations sont indispensables à la prise en compte des personnes analphabètes au sein des dispositifs menant vers la conduite effective, elles n'empêchent cependant pas de défendre l'apparition d'une société plus durable. Société où la dépendance à la voiture s'amenuiserait au fur et à mesure du développement d'alternatives, à la hauteur des déplacements à effectuer et de l'hétérogénéité des publics qui les effectuent.

Néanmoins, cette approche, déployée sur une perspective à long terme, supposerait de déverrouiller plusieurs freins : l'inertie de l'aménagement des territoires, le poids symbolique de la possession d'une automobile, l'inaccessibilité des véhicules électriques pour le plus grand nombre²⁴, la « petitesse » des horaires de transports en commun, principalement en milieu rural.

Tout cela représente donc un travail de longue haleine — déjà en cours — qui, au-delà du déploiement de solutions techniques, présume néanmoins un véritable tourant culturel de notre société.

²⁴ IWEPS, op.cit.