

Mobilité en province de Namur

Guide d'accompagnement
à destination des travailleurs sociaux en lien avec les
personnes étrangères ou d'origine étrangère

Une réalisation du CSEF Brabant Wallon
adaptée pour la province de Namur



Remerciements

La structure de ce document a été imaginée, conçue et réalisée dans un premier temps par le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation (CSEF). L'Instance Bassin Enseignement qualifiant-Emploi-Formation (IBEFE) - qui remplace le CSEF - et le Forem ont aimablement autorisé les acteurs namurois de l'insertion, de l'action sociale et de la mobilité à s'emparer et à adapter l'outil initial, « *Solutions de mobilité en Brabant wallon* »*.

Nous les remercions vivement pour ce partage.

Nous tenons également à remercier les partenaires du groupe de travail « mobilité » du Plan Provincial et Local d'Intégration (PPLI) qui ont partagé leurs savoirs et leurs expériences pour nous permettre de construire ce guide et d'aboutir à sa publication.

*« *Solutions de mobilité en Brabant wallon* », financé par la Région wallonne et le Fonds social européen, réalisé en 2013. Editeur responsable : IBEFE Brabant wallon (ex-CSEF Brabant wallon) - le Forem - Avenue R. Schuman, 10 - 1401 Nivelles.
<http://www.bassinefe-bw.be/>

Préface

Le PPLI a pour but de favoriser l'intégration et de contribuer à la construction d'une société inclusive et du vivre ensemble. Il se base avant tout sur un diagnostic des besoins des personnes étrangères et/ou d'origine étrangère (PEOE), des professionnels et des acteurs sociaux concernés par l'intégration. Parmi les freins et difficultés constatés, plusieurs d'entre eux concernaient la mobilité et notamment l'accessibilité à une information de base sur cette matière. C'est le point d'ancrage du présent document : fournir une information généraliste et accessible sur les solutions de mobilité en province de Namur.

Se déplacer, c'est pouvoir mobiliser de multiples ressources :

- des connaissances : connaissance du code de la route, acquisition du permis de conduire,...
- des savoir-faire : capacité à rechercher de l'information, à la lire, à la décoder, à utiliser les outils à disposition (accès à Internet, lecture de plans, brochures...), à se repérer dans l'espace (latéralité, orientation, etc.),...
- des ressources matérielles : être capable de pouvoir acheter et entretenir un véhicule, de disposer des moyens financiers suffisants pour acheter des titres de transport,...
- des ressources relationnelles et psychologiques : pouvoir compter sur un entourage aidant et soutenant (p.ex. pour un passage de permis de conduire), oser évoluer dans de nouveaux espaces, moins bien maîtrisés, oser sortir de chez soi, affronter ses peurs,...
- des ressources physiques : être capable de produire un effort physique comme marcher, avoir les capacités nécessaires pour conduire une voiture, pour rouler à vélo,...
- des capacités organisationnelles : être capable d'organiser son temps en fonction de son déplacement, prévoir les marges nécessaires, être capable de trouver les solutions pour concilier ses besoins de déplacements professionnels avec ses contraintes familiales.

Plus concrètement, nous pouvons citer 2 objectifs pour ce guide :

- nouer des partenariats entre les services existants dédiés à la mobilité inclusive et les coordinations locales du CAI pour sensibiliser/former les personnes étrangères ou d'origine étrangère (PEOE) ;
- informer et sensibiliser à l'usage de la mobilité multimodale en expliquant ce qui existe, pour quel usage et avec quelles modalités.

Ce guide se veut être :

- une aide aux accompagnateurs et aux usagers ;
- une boîte à outils que les conseillers, accompagnateurs, formateurs pourront s'approprier ;
- une diversité d'approches tenant compte des réalités des accompagnateurs et de leurs différentes méthodologies (entretien individuel, module collectif, approche globale, résolution de problèmes ponctuels, etc.) ;
- un outil dynamique et perfectible, évoluant continuellement en fonction des changements au sein du secteur ;
- un outil proposant des pistes concrètes et accessibles pour le public PEOE ;



- un outil ouvert à l'ensemble des solutions de mobilité, tout en privilégiant les solutions de mobilité douce et de transports en commun ;
- un outil pour les acteurs de l'insertion et de l'action interculturelle en province de Namur mais transférable et adaptable aux autres territoires de Wallonie et de Belgique.

Ce guide n'est pas :

- un outil de promotion des initiatives privées à but lucratif ;
- un carnet d'adresses exhaustif ;
- l'écho de positions idéalistes et/ou de discours culpabilisants ou moralisateurs.

C'est un support pratique qui permet à tout un chacun de s'informer sur les solutions de mobilité liées à sa situation géographique et à ses besoins individuels.

En pages 48 à 52, vous pourrez également découvrir un tableau synthétique créé par le CSEF Brabant wallon adapté par le CAI et la Province de Namur. Ce dernier permet un accompagnement de la personne qui rencontre une ou des difficultés de mobilité. Au verso, un récapitulatif des solutions de mobilité est proposé avec leurs différentes caractéristiques. Une version A3 imprimable est disponible à la demande.

Ce guide est disponible pour une lecture en ligne ainsi qu'en format imprimable sur :

- www.cainamur.be
- www.province.namur.be
- <http://www.bassinefe-bw.be> (partie « Axes de travail », ensuite « Outils », « mobilité »)

Benoîte Dessicy
Directrice
CAI Namur

Myriam Goumet
Directrice en chef ff
Province de Namur - Vivre Mieux

Table des Matières

Partie 1 - LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT	9
1.1 La marche	10
1.1.1 Recherche d'itinéraires « piétons »	10
1.2 Le vélo et le vélo électrique	12
1.2.1 Bien choisir son vélo	13
1.2.2 Se procurer un vélo	13
1.2.3 Louer un vélo	14
1.3 Le bus	15
1.3.1 Recherche d'itinéraires et d'offre de bus	15
1.3.2 Informations à l'arrêt de bus	15
1.3.3 Coût et choix des titres de transport	16
1.4 Le train	18
1.4.1 Gares, lignes et trains en province de Namur	18
1.4.2 Informations en gare et sur les quais	19
1.4.3 Site Internet et applications mobiles	20
1.5 Le deux-roues motorisé	21
1.5.1 Apprendre à conduire un deux-roues motorisé	21
1.5.2 Choisir adéquatement son deux-roues motorisé	22
1.5.3 Se procurer un deux-roues motorisé	23
1.5.4 Coût du deux-roues motorisé	23
1.5.5 Choisir son itinéraire	23
1.5.6 Site de référence	24
1.6 La voiture	25
1.6.1 Évaluer correctement ses besoins	25
1.6.2 Prendre le temps de s'informer	25
1.6.3 Se procurer une voiture	27
1.6.4 Préparer son itinéraire en voiture	28
1.7 Le covoiturage	29
1.7.1 Recherche à partir d'itinéraires	29
1.7.2 Recherche depuis sa commune	30
1.7.3 Coût du covoiturage	30
1.7.4 D'autres services de covoiturage à disposition	30
1.8 L'autopartage	31
1.8.1 L'autopartage : à qui s'adresse-t-il ?	31
1.8.2 Louer ou partager une voiture	31

1.9	Le taxi social	33
1.9.1	Transport et taxi social	33
1.9.2	Centrale des moins mobiles (Mobitwin)	34
1.10	Aides à la mobilité	35
1.10.1	Les Coordinations locales de mobilité	35
1.10.2	La pyramide de mobilité	37
1.10.3	Les fiches QR Code	37
1.10.4	Les interventions financières liées aux frais de déplacements	48
1.10.5	Aides à l'achat d'un véhicule	39
1.11	Dispositions pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	40
1.11.1	L'accessibilité et les PMR	40
1.11.2	L'accès au vélo	41
1.11.3	L'accès au bus	41
1.11.4	L'accès au train	41
1.11.5	L'accès aux deux-roues motorisés	42
1.11.6	L'accès au covoiturage	42
1.11.7	L'accès à la voiture	42
1.11.8	Autres pistes et aides	43
	Partie 2 - ACCOMPAGNEMENT ET COACHING	45
2.1	Outils de coaching individualisé	46
2.1.1	Objectifs des outils de coaching individualisé	46
2.1.2	Rechercher un itinéraire et trouver des repères	49
2.2	Les formations au permis de conduire – Permis B	50
2.2.1	L'examen théorique	50
2.2.2	Séances spéciales de l'examen du permis théorique	51
2.2.3	L'examen pratique	52
2.3	Le Conseiller en Mobilité	55
2.4	Quelques ouvrages et références	56
	Partie 3 - ANNEXES	59

Partie 1

LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT

7.1 La marche

1.1.1 Recherche d'itinéraires « piétons »

Lorsque l'on se déplace à pied, il est important de choisir l'itinéraire le plus sécurisé et adapté à la marche. Voici quelques pistes pour trouver les itinéraires les plus adéquats :

- **Cartes et cheminements piétons communaux**

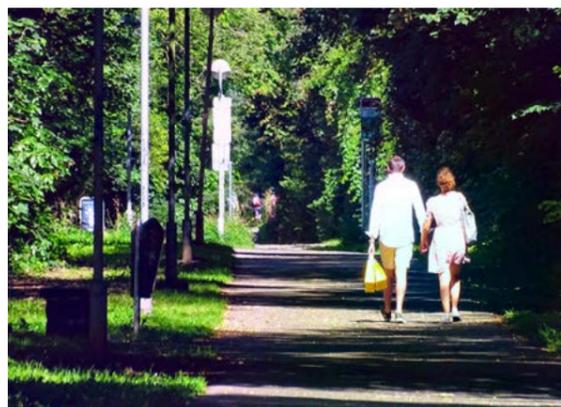
Plusieurs communes et offices du tourisme publient des cartes destinées aux usagers faibles de la route (cyclistes, piétons). Elles peuvent souvent s'obtenir gratuitement ou à prix modiques auprès de l'espace citoyen de l'administration communale ou du bureau de l'office du tourisme.

- **Cartographie des voies lentes et Ravel**

La Wallonie met à disposition de ses citoyens plusieurs outils cartographiques permettant de visualiser les voies lentes et les parcours labellisés Ravel (Réseau Autonome des Voies Lentes) :

[//geoportail.wallonie.be](http://geoportail.wallonie.be) : le portail cartographique de la Wallonie. L'application « WalOnMap » permet de visualiser un lieu à partir d'une adresse précise (l'application « Street View » y est intégrée). Les voies lentes s'affichent en cliquant sur l'onglet « Citoyens » > « voies lentes ». Par l'onglet « Vue générale » > « Mobilité », on accède à l'Application voies lentes.

[//cartocitz.wallonie.be](http://cartocitz.wallonie.be) : le portail cartographique développé spécifiquement pour les voies lentes. La légende de la carte est consultable par l'onglet « Etat des lieux » > « Itinéraires » > « Voir Informations » > « Voir Légende ».



- **Sites de recherche d'itinéraires et de géolocalisation**

Plusieurs sites Internet permettent de calculer des itinéraires selon différents paramètres. Plus récemment, des applications gratuites permettant de visualiser en 3D les routes et chemins sont apparues sur le web. Quelques-uns de ces sites : fr.viamichelin.be ; www.mappy.be ; [//maps.google.be](http://maps.google.be) ; www.scotty.be, ...

Tous ces sites peuvent être des outils intéressants pour estimer la praticabilité d'un parcours piéton (particulièrement la fonction « Street View »). Toutefois, actuellement, les fonctions visant les recherches d'itinéraires adaptés aux piétons ou cyclistes demandent encore à être améliorées.

- **Association Tousapied.be**

L'association Tousapied.be s'investit dans la promotion et la défense des chemins et sentiers pour les usagers non-motorisés dans le cadre des loisirs mais aussi des déplacements quotidiens. Elle œuvre au

maintien et au développement d'un réseau adapté aux déplacements doux reliant les villes, villages, quartiers et centres d'intérêt collectif. Elle a, entre autres, pour mission de réaliser les états des lieux des chemins et sentiers et de concevoir et promouvoir des itinéraires.

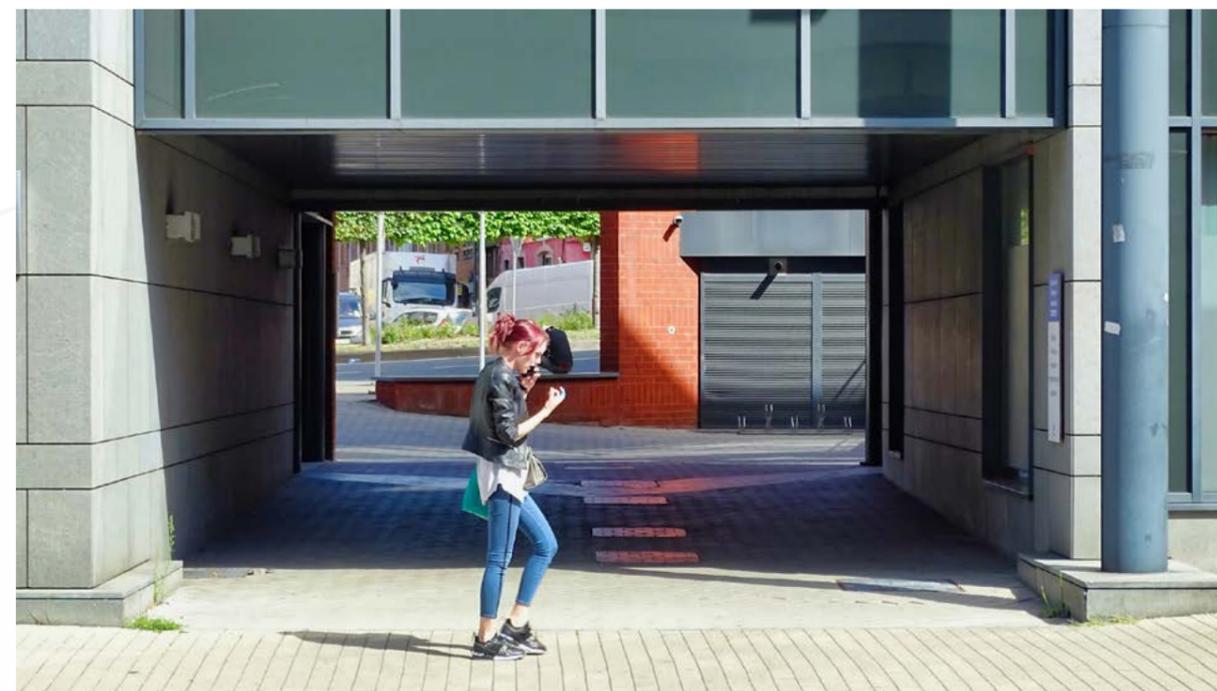
Contact : Rue Nanon 98 – 5000 Namur

081 39.07.11 - <https://www.tousapied.be/>

- **Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

Près de la moitié des personnes sont quotidiennement limitées dans leur déplacement. Dès lors, les aménagements réalisés en faveur d'une plus grande accessibilité des voiries et des bâtiments concernent un nombre important de citoyens.

Plusieurs associations sont particulièrement actives dans le domaine : les asbl Gamah, Plain-Pied et CAP Mobilité Namur. Pour en savoir plus sur leurs services et sur les dispositions particulières existant pour les PMR, consulter le chapitre « Dispositifs pour les personnes à mobilité réduite », page 40.



1.2 Le vélo et le vélo électrique

• Les raisons pour se mettre au vélo

Le Gracq, Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens, propose de nombreuses informations utiles pour les cyclistes sur leur site www.gracq.be. Le TEC, en partenariat avec l'asbl Pro Vélo a aussi édité une brochure « Osons le vélo... sortons des sentiers battus ! » disponible sur le site www.letec.be.

• Le vélo, c'est économique

En effet, le vélo est parmi les modes de déplacement les plus abordables financièrement. Il ne nécessite ni plein d'essence, ni assurance, ni taxe. Pour un vélo classique d'une durée de vie de dix ans, on peut estimer qu'un cycliste y consacre seulement entre 120 à 200 euros par an (achat compris). Il est à préciser que dans le cas d'un vélo électrique ou d'un vélo pliable de très bonne qualité, ce montant est quelque peu sous-estimé, bien qu'il soit toujours possible de les acheter en seconde main. En ce qui concerne le vélo électrique, sa durée de vie est en outre plus limitée. En effet, la durée de vie de sa batterie n'excède pas cinq ans, soit environ 500 cycles de recharge (coût d'une batterie = 300 à 500 euros).

• Le vélo, c'est fiable et efficace

Un temps de parcours estimé à vélo sera rarement plus long que prévu. S'il y a des embouteillages, le cycliste peut se faufiler et même dépasser les voitures ! En outre, il n'aura pas à tourner longtemps avant de trouver une place de stationnement. En ville, il est ainsi d'une efficacité redoutable. Avec une vitesse moyenne de 15km/h, il rivalise tout à fait avec les véhicules motorisés qui n'y dépassent pas en moyenne les 20km/h.

• Le vélo en complément aux transports en commun

Le choix de prendre un bus, un train est parfois freiné par le trajet à parcourir pour rejoindre les arrêts, la gare ou par le trajet à effectuer pour rejoindre sa destination finale. Souvent, il ne s'agit que de quelques kms mais au quotidien, ils posent problème. Les parcourir à pied revient souvent à allonger son parcours de plus d'une demi-heure : difficilement envisageable quand le trajet est déjà long ! Dans cette situation, le vélo peut alors s'avérer le complément idéal aux transports en commun.

Conscientes des atouts du vélo, les sociétés de transport en commun ont investi ces dernières années en faveur d'aménagements cyclistes. Les chemins de fer ont ainsi contribué à aménager dans plusieurs gares des « points vélos » qui permettent de stationner, faire réparer, louer ou acheter un vélo. En ce qui concerne les bus, le Tec a développé une location de vélos pliables sous le nom de Cyclotec.

Tous les trajets ne sont pas imaginables en vélo. Au-delà de 15 km pour un vélo classique et 25 km pour un vélo électrique, cela devient difficile de l'envisager pour des trajets quotidiens. L'ASBL Pro Vélo accompagne les personnes vers une mobilité active et facilite la transition vers le vélo. L'association répond aux questions des usagers, que ce soit pour leurs déplacements liés à une activité professionnelle ou pour leurs loisirs. Davantage d'informations sont disponibles sur le site www.provelo.org.



1.2.1 Bien choisir son vélo

Choisir un vélo, c'est tenir compte de ses envies, de ses moyens, de ses besoins mais aussi de différents critères tels que le cadre, l'équipement et les composants mécaniques, et ce en fonction de son utilisation.

- Le vélo hybride ou de ville (city) : il offre la plus grande polyvalence ;
- Le vélo pliant : idéal pour l'intermodalité ;
- Le VTT ou mountain bike : pour les parcours sur chemins non asphaltés et les randonnées sportives ;
- Le vélo à assistance électrique : il convient aux cyclistes ayant un trajet vallonné, une grande distance à parcourir, des enfants ou des marchandises lourdes à transporter.

1.2.2 Se procurer un vélo

Des pistes pour un achat d'occasion

- Les sites qui proposent des objets en seconde main : www.zememain.be, www.facebook.com/marketplace, www.ebay.be, www.troc-velo.be (site plus spécialisé en revente de vélos professionnels).
- Magasins ou boutiques de seconde main : Les Petits Riens, Troc International, Oxfam, les ressourceries :
 - La Ressourcerie (Namur) – <https://www.laressourcerie.be/boutik> – 081/260.400
 - Oxfam (Namur) - <https://www.oxfamsol.be/fr/shop-finder/detail/oxfam-shop-namur-bome> 081/22.22.22
 - Bourse aux vélos (Namur et Gembloux) – <https://www.provelo.org/fr/page/bourses-wallonie> -081/81.38.48
 - Mobilesem (Philippeville) <http://mobilesem.be/nosvelosdoccasion/> - 0800/15.230
- Portail www.ressources.be : spécialisé dans la récupération et la valorisation, créé par la fédération des entreprises d'économie sociale œuvrant dans le domaine.
- Brocantes ou bourses aux vélos : une liste des brocantes en province de Namur est disponible sur le site <http://www.marches-de-belgique.be/brocantes-de-belgique/provinces-brocantes/namur-brocantes/>

1.2.3 Louer un vélo

En province de Namur, il existe plusieurs points vélo proposant des locations à court terme ou à long terme :

- « **Blue Bike** » : Votre vélo à la gare dans chaque ville à partir de quelques euros par jour. Ce système de location est un service de la SNCB. Il est possible de louer des « Blue Bike » classiques mais aussi des « Blue Bike » électriques. « Blue Bike » vous permet, après un trajet en train, de rejoindre facilement votre destination finale puis de revenir à la gare. Il suffit d'approcher votre carte du lecteur et votre « Blue Bike » est à vous jusqu'à votre retour à la gare. Les vélos sont confortables, le système couvre tout le pays et est d'une grande facilité. <https://www.blue-bike.be>
- **Cyclo-Tec** : Il s'agit d'un service de location de vélos pliants proposé par le TEC en complément de son offre de transport (abonnement TEC annuel + la mise à disposition d'un vélo pliable, dès 16 ans, pour les petits trajets du quotidien avant et après le bus). Pour obtenir plus de renseignements concernant le « CycloTEC », vous pouvez vous rendre dans un ESPACE TEC.
- **Location court ou long terme** : ces locations sont des services proposés par Pro Velo et gérés par la Maison des cyclistes. Elles permettent de tester la solution « vélo » sans avoir à en assumer tout le coût.
- **Locations test** : il existe aussi des locations permettant de tester un vélo pliant ou un vélo à assistance électrique (VAE) avant d'investir dans un achat relativement coûteux.
- « **Li Bia Vélo** » : La Ville de Namur encourage la pratique du vélo. La ville est aménagée pour partager l'espace entre tous et notamment pour y accueillir le cycliste. « Li Bia Vélo » met à disposition 240 vélos dans les 27 stations réparties au centre-ville ou à Jambes, mais aussi à Salzinnes, Saint-Servais et Bomel. Une carte des différentes stations est consultable sur le site <http://www.libiavelo.be>.

Pour en savoir plus sur toutes ces locations, consulter le site www.maisonsdescyclistes.be ou prendre contact avec la coordination locale de mobilité de votre région.

1.3 Le bus

1.3.1 Recherche d'itinéraires et d'offre de bus

Les sociétés de transport mettent à disposition du public plusieurs outils permettant d'obtenir une information précise pour un itinéraire déterminé. Deux outils sont à pointer : les guides horaires des lignes disponibles en version « papier » et le site Internet www.letec.be.

• Où obtenir les brochures TEC ?

Toutes ces brochures sont disponibles en « version papier » dans les guichets TEC de la province de Namur. Si l'utilisateur ne peut se déplacer, il peut aussi les recevoir par la poste sur simple demande par téléphone.

Pour les lignes du TEC NAMUR - LUXEMBOURG :
Maison de la Mobilité de Namur
TEC Namur-Luxembourg
Place de la Station, 25
5000 NAMUR
Contact pour horaires, tarifs, itinéraires :
081/25.35.55
isabelle.vieslet@tec-wl.be
Service des abonnements
081/25.35.65



1.3.2 Informations à l'arrêt de bus



Le poteau fournit 3 renseignements :

- **Le nom de l'arrêt**
Exemple : Bois de Bouge
- **La zone dans laquelle l'arrêt se situe**
Exemple : Zone 01
- **Le numéro des lignes de bus s'arrêtant à l'arrêt**
Exemple : 16 ; 27 ; 142b ; E ; Tarif Zone Urbaine

Attention à être attentif et à consulter correctement l'horaire selon la colonne correspondant à la bonne période (scolaire, vacances, samedi, dimanche).





Le scan de Google Translate

Pour les personnes ne maîtrisant pas la langue française, une aide à la lecture de ces panneaux est possible via l'application « Google traduction », téléchargeable gratuitement sur smartphone à partir de l'App Store ou du Play Store. Cette application, sur base d'une reconnaissance de texte, propose la traduction instantanée des éléments présentés à la caméra du smartphone. Une application qui peut s'avérer utile dans bien d'autres situations également !

Le mode d'emploi de cette application est repris dans l'annexe 1 et est à consulter à la page 60 de ce répertoire.



1.3.3 Coût et choix des titres de transport

• Tarification et titres de transport

Calcul du nombre de zones :

Le site www.letec.be permet aussi un calcul des zones. A noter que la nouvelle tarification a réduit l'intérêt de cette recherche : son seul intérêt est de savoir si le trajet représente ou non plus de 2 zones.

Réductions possibles :

La nouvelle tarification TEC de février 2013 ne prévoit plus de dispositions particulières pour les demandeurs d'emploi. Les réductions « familles nombreuses » et statuts « OMNIO » ou « BIM » sont maintenues. De la même façon, les réductions pour les abonnements de jeunes de moins de 25 ans sont toujours valables.

Trois titres de transport existent :

- **Tickets unitaires** : idéaux pour les utilisateurs occasionnels des TEC.
- **Cartes** : pratiques et économiques, les cartes multi-voyages sont les titres de transport idéaux pour les utilisateurs réguliers du TEC. Ces cartes multi-voyages offrent des réductions intéressantes sur le prix de chaque trajet par rapport aux tickets.
- **Abonnements** : mensuels ou annuels, avec ou sans CycloTEC, les abonnements sont la formule la plus avantageuse pour qui emprunte régulièrement le réseau TEC.

Pour avoir plus de précisions quant aux avantages de ces différentes formules et aux points de vente, trois options sont disponibles :

- Consulter le site Internet : www.letec.be (onglet « Titres et tarifs »)
- Se rendre dans un guichet du TEC
- Téléphoner à un des points de vente

• Autres solutions en complément à l'offre de bus TEC

- **Echange de plaque d'immatriculation** : faire radier sa plaque d'immatriculation et bénéficier en échange, sous certaines conditions, soit pour soi-même, soit pour un membre au choix de sa famille soit pour plusieurs, d'un abonnement libre-parcours sur tout le réseau TEC. La mesure ne s'applique qu'une fois et pour une durée maximale de 3 ans.
- **Bus et vélo** : les TEC mettent à disposition de leurs usagers une formule liant l'utilisation du bus et l'utilisation d'un vélo pliable. En bus, seul le vélo pliant est accepté gratuitement.
- **Bus et train** : des abonnements combinés existent. La demande d'abonnement est à introduire auprès de la SNCB.
- **TEC + Cambio (= voiture partagée)** : Pour les clients abonnés au TEC, il est possible de bénéficier d'une réduction sur les frais d'activation. Les stations CAMBIO sont généralement situées à proximité des arrêts de transports en commun.



1.4. Le train

1.4.1 Gares, lignes et trains en province de Namur

• Les différents types de lignes et de trains

Il existe sur le réseau des chemins de fer belge 4 types de dessertes différentes :

- **Les trains intercités, abrégés en Trains IC (InterCity)**
Ce sont les trains qui relient les grandes villes entre elles. C'est la solution la plus rapide.
- **Les trains interrégionaux, abrégés en Trains IR (InterRégio)**
Ces trains desservent les gares de moyenne importance.
- **Les trains omnibus, abrégés en Trains L ou CR**
Ces trains s'arrêtent dans toutes les gares. Desservant plus finement le territoire, ce sont aussi les trains les plus lents.
- **Les trains d'heure de pointe, abrégés en Trains P**
Les trains P sont des trains spécialement ajoutés pour répondre aux besoins plus aigus des heures de pointe, à savoir entre 6 et 8 heures le matin et entre 16 et 18 heures le soir. Certains d'entre eux ne circulent pas pendant les périodes de vacances. Il est donc important de prendre connaissance de tous les horaires, également en période non-scolaire.



1.4.2 Informations en gare et sur les quais

Dans les halls de gare et sur les quais, des tableaux d'affichage et des valises renseignent les usagers sur les trains disponibles au départ de la gare et à l'arrivée en gare.

Il est important d'être attentif aux différentes affiches et symboles utilisés.

Sur les quais des gares, on trouve des affiches jaunes :

- Les affiches jaunes avec la **bande bleue et le symbole A** concernent l'horaire valable durant la semaine.
- Les affiches jaunes avec la **bande rouge et le symbole C** concernent l'horaire valable durant le weekend.

Sur les tableaux d'affichage électronique :

- Un tableau renseigne les trains au départ. Un signal lumineux s'active pour indiquer l'entrée en gare du train. Les retards y sont indiqués en rouge.
- Un tableau renseigne les trains arrivant en gare. Ce tableau est surtout utilisé dans les grandes gares.



Lecture des horaires de train >>>>>>>>>>

Les panneaux d'affichage ferroviaires peuvent être compliqués à décrypter par la densité de l'information fournie. Voici quelques explications pour un décodage simple :

La 1 ^{ère} colonne	La 2 ^{ème} colonne	La 3 ^{ème} colonne	La 4 ^{ème} colonne	La 5 ^{ème} colonne
L'heure de <u>départ</u> programmée du train.	La <u>direction</u> du train (= souvent sa dernière destination). Attention donc qu'il ne faut pas chercher sa destination personnelle mais la direction générale du train passant par sa destination.	Le <u>type</u> de desserte du train (IC, IR, L, CR, P comme décrit en début de chapitre).	La <u>voie</u> sur laquelle l'utilisateur doit se rendre pour monter dans son train. Attention aux changements de voie de dernière minute assez fréquents. Avant de monter dans un train, il vaut donc toujours mieux vérifier la destination indiquée sur le train et/ou sur le panneau d'affichage du quai pour être sûr qu'il s'agit bien du bon.	Le <u>retard</u> éventuel exprimé en heure(s) et minute(s).



1.4.3 Site Internet et applications mobiles



Site officiel national du transport ferroviaire : www.belgiantrain.be

Attention : lorsque l'on tape « sncb » dans le moteur de recherche « Google », la toute première adresse qui s'affiche est www.b-europe.com. Ce site répertorie les offres de la SNCB pour les voyages internationaux en Europe. Le site officiel pour le trafic intérieur est www.belgiantrain.be.

Une application mobile « SNCB : Info & tickets de train » est également disponible sur Play Store (<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.nmbs>) et App Store (<https://apps.apple.com/be/app/sncb-international/id577730301?l=fr>)

- **Préparer un itinéraire**



En entrant sur la page d'accueil apparaît de suite la recherche d'itinéraire. Il est ainsi possible d'introduire un point de départ ou de destination :

- soit des adresses postales,
- soit des gares ou des arrêts.

Par défaut, la recherche s'effectue pour un aller en tenant compte de la date du jour et de l'heure à laquelle est effectuée la recherche comme point de départ mais il est évidemment possible de modifier la date et l'heure selon le planning recherché.

Il est également possible de personnaliser le voyage en tenant compte des différents modes de transports alternatifs disponibles (marche, vélo, train, bus, voiture...).

1.5 Le deux-roues motorisé

Les deux-roues motorisés (2RM) correspondent à « l'ensemble des véhicules à deux roues et à propulsion mécanique, quelle que soit l'énergie de propulsion. »

Les bonnes raisons de choisir le deux-roues motorisé :

- Facilité de se garer
- Economique

Les limites :

- Peu adapté au transport de marchandises
- Avoir du matériel en conforme
- Moyen de transport qui peut être dangereux

Voici quelques conseils avant de prendre la route :

- Avoir une bonne formation à la conduite, être en possession du permis de conduire adapté,
- Adopter une conduite prudente et anticipative (port d'un casque, d'un gilet fluo, de bandes rétro réfléchissantes pour le soir et la nuit, de phares ...),
- Choisir un véhicule et un itinéraire adaptés à son gabarit et ses besoins.

1.5.1 Apprendre à conduire un deux-roues motorisé

- **La législation**

Depuis le 1er mai 2013, la législation cadrant l'obtention du permis « moto » a été modifiée. Le tableau synthétique ci-après présente la situation actuelle des différents permis et de leurs conditions d'octroi. Il est à préciser que la conduite de cyclomoteurs de classe A (limité à 25 km/h) ne nécessite pas de permis. Il est à noter que les personnes qui ont passé leur permis voiture avant 1989 peuvent automatiquement conduire une moto, sans limitation de cylindrée ou de puissance.

	Permis AM	Permis A1	Permis A2	Permis A
Puissance maximale	Maxi. 50 cc et 4 kW et 45 km/h	Maxi. 125 cc et 11 kW ou 0,1 kW par kg	Maxi. > 35 kW ou > 0,2 kW par kg	Puissance illimitée à partir de 35 kW
Age minimum	16 ans	18 ans	20 ans	24 ans (22 ans si vous avez le permis A2 depuis 2 ans)
Nombre minimum d'heures de cours	4 heures dont minimum 2 sur la voie publique	9 heures pour pouvoir passer l'examen pratique sur le terrain privé et obtenir le permis provisoire (valable 1 an). Avec 3 heures de cours en plus, vous pouvez passer l'examen sur voie publique directement après l'examen sur le terrain privé.	9 heures (4 heures si vous avez le permis A1 depuis au moins 2 ans) pour pouvoir passer l'examen pratique sur terrain privé et obtenir le permis provisoire (valable un an). Avec 3 heures de cours en plus, vous pouvez passer l'examen sur voie publique directement après l'examen sur terrain privé	9 heures (4 heures si vous avez le permis A2 depuis au moins 2 ans) pour pouvoir passer l'examen pratique sur le terrain privé et obtenir le permis provisoire (valable 1 an). Avec 3 heures de cours en plus, vous pouvez passer l'examen sur voie publique directement après l'examen sur terrain privé.



Pour en savoir plus, vous pouvez consulter les sites www.lepermismoto.be et www.goca.be (groupe-ment des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire).



Passer le permis de conduire théorique

Des formations à la langue française spécifiques au permis de conduire existent. Dans le point 2.2 « Les formations au permis de conduire – Permis B » à la page 50, un tableau reprend les opérateurs namurois proposant ce type de formation. Il existe également des sessions spéciales pour passer le permis de conduire théorique en cas d'illettrisme ou de mauvaise connaissance de la langue française. Pour bénéficier de ces séances spéciales, une attestation est nécessaire. Les détails de ce dispositif sont également expliqués au point 2.2.2 « Séances spéciales de l'examen au permis théorique », page 51.

1.5.2 Choisir adéquatement son deux-roues motorisé

- **Pour un déplacement en agglomération ou en proche banlieue (10-15 km)**

Limité à 50 cc et 45 km/h, le cyclomoteur devrait suffire pour rouler dans la circulation.

- Cyclomoteur classe A : Pas de permis (max. 25 km/h)
- Cyclomoteur classe B : Permis AM (max. 45 km/h)

- **Pour un déplacement dans un rayon d'environ 30 km**

Il sera alors plutôt conseillé d'opter pour un 2RM de 125 cc. Sa vitesse permet une meilleure intégration dans la circulation automobile, même sur route nationale.

Pour les motos de moins de 125 cc, il est nécessaire de disposer soit d'un permis A1, soit d'un permis B depuis au moins 2 ans. Dans ce dernier cas, il faut aussi suivre 4h de formation à la conduite d'un 2RM.

- **Pour un déplacement de plus de 30 km**

Une cylindrée plus importante semble plus adéquate. Une cylindrée de 500 cc permet déjà un très bon confort de conduite. Pour les 2RM de moins de 35 kw, le permis A2 est suffisant. Dans tous les autres cas, le permis A est obligatoire.

1.5.3 Se procurer un deux-roues motorisé

- **En occasion**

- Prendre contact avec la centrale de mobilité locale de votre région (MOBILESEM, MOBILISUD, CAP MOBILITE Namur)
- Vente en direct chez les professionnels
- Vente sur Internet par des particuliers ou des professionnels : www.befr.ebay.be, www.motoweb.be, www.zememain.be, www.vlan.be,...
- Petites annonces dans les journaux : le Vlan, les toutes-boîtes, les magazines spécialisés, ...

Attention : il faut aussi être attentif à ce que les certificats d'immatriculation et de conformité soient bien présents pour l'achat d'une moto. Les cyclomoteurs, quant à eux, ne doivent pas être immatriculés mais ils doivent être assurés.

- **A l'état neuf**

Les listes des revendeurs professionnels sont accessibles sur Internet.

1.5.4 Coût du deux-roues motorisé

Si le choix se porte sur un 2RM de moins de 125 cc, le coût estimé du 2RM représente au moins la moitié d'un investissement à réaliser pour une voiture d'un gabarit moyen. Grâce à un calcul représentatif, on obtient un montant approximatif de 0,19 € par km parcouru.

Frais à prendre en compte : achat du 2RM, assurance, taxe de mise en circulation, taxe de circulation, carburant, équipement obligatoire, permis théorique, permis pratique, entretien, déduction fiscale,...

1.5.5 Choisir son itinéraire

Le choix de l'itinéraire est plus large pour un motard que pour un automobiliste : trajet le plus court, le plus confortable, le plus sécurisant, ... Cependant, on ne saurait que conseiller au futur motard de privilégier les critères de sécurité, quitte à perdre un peu de temps.

De plus, les cyclomoteurs peuvent, sous certaines conditions, utiliser les pistes cyclables. Ils peuvent ainsi évoluer dans un environnement plus sécurisant. Pour les cyclomoteurs de classe A, ils doivent en toute circonstance utiliser la piste cyclable alors que les cyclomoteurs de classe B peuvent l'utiliser uniquement hors agglomération à condition qu'aucun panneau ne le leur interdise.

Pour obtenir plus de précisions quant aux outils permettant de rechercher un itinéraire et se repérer dans l'espace, consulter le Point 2.1 Outils de coaching individualisé (Fiche N°2.1.2 Rechercher un itinéraire et trouver des repères).

1.5.6 Site de référence

En surfant sur le site www.lepermismoto.be, vous trouverez toutes les informations liées au passage du permis de conduire (les formations, l'examen, les moto-écoles, l'âge correspondant au permis selon le type de moto, etc.).

Ce site renseigne aussi sur l'assurance moto, la fiscalité, la sécurité et tout ce dont le futur motard aura besoin pour se lancer dans des déplacements en moto.



L'assurance RC moto

En Belgique, tout propriétaire d'une moto d'une cylindrée supérieure à 125 cc doit veiller à contracter une assurance. C'est ce que l'on appelle l'assurance Responsabilité Civile moto (= assurance RC moto). Cette assurance constitue une obligation légale. Cela signifie que sans assurance RC moto, le véhicule ne peut pas circuler sur la voie publique.

Quelle utilité à cette assurance ?

En cas d'accident, l'assurance RC moto couvre les dommages causés à des tiers si la responsabilité du conducteur est engagée.

Que se passe-t-il si un propriétaire de moto ne prend pas d'assurance ?

Celui qui roule sans assurance peut être condamné à une amende, une peine de prison et son permis peut lui être retiré ! Aussi, en cas d'accident grave et d'importants dommages causés à autrui, mieux vaut être assuré pour ne pas devoir payer les dégâts tout le reste de sa vie.



1.6 La voiture

Choisir sa voiture, c'est être amené à bien identifier ses besoins et à bien connaître les paramètres qui influencent positivement ou négativement la rentabilité d'une voiture. Voici quelques conseils à suivre pour effectuer le bon choix.

1.6.1 Évaluer correctement ses besoins

Il faut éviter de baser sa recherche sur des besoins très ponctuels (p.ex. départ en vacances, etc.) et déterminer ses besoins en fonction d'un usage régulier et rationnel.



Etablir son profil mobilité

Pour établir son profil mobilité et ainsi déterminer le mode de transport qui convient le mieux à l'utilisateur, plusieurs questions sont à se poser :

- Combien de kilomètres dois-je parcourir par jour ?
- A quel moment de la journée dois-je circuler (horaire de jour >> horaire de nuit) ?
- Mon itinéraire est-il desservi par des transports en commun ?
- De quel budget je dispose pour ma mobilité ?
- Ai-je un permis de conduire ?
- Dois-je transporter des passagers/marchandises ?

Pour établir votre profil mobilité, n'hésitez pas à en parler avec votre accompagnateur, assistant-social ou travailleur référent, des outils existent (voir le point 2.1 « Outils de coaching individualisé, page 46).

1.6.2 Prendre le temps de s'informer

Avant un achat, il est impératif de s'informer et de se faire conseiller par des personnes expérimentées. Attention, les coûts d'un véhicule sont proportionnels au modèle et ne se limitent pas au prix d'achat.

Plusieurs sites spécialisés peuvent orienter le choix du futur acheteur :

- www.mobilesem.be et www.mobilisud.be : les centrales de mobilité sont des ressources importantes concernant la mobilité. Elles aident, par exemple, à établir un plan qui renseignera sur les frais liés à l'achat d'une voiture neuve ou d'occasion (investissement du prix d'achat, entretiens, taxes et assurances, consommation de carburant, comment vérifier que le kilométrage de la voiture d'occasion est réel, etc...). Une attention est également apportée aux PMR.
- www.moniteurautomobile.be : le site procure des conseils pour l'achat de voitures neuves ou d'occasion, il informe quant au coût des voitures neuves et il propose un catalogue de cotations

pour les voitures d'occasion. Le « Moniteur automobile » édite également un magazine que l'on peut se procurer en librairie.

- <https://www.car-pass.be/fr/> : si vous achetez une voiture ou une camionnette, le vendeur est légalement obligé de vous remettre un Car-Pass. Peu importe qu'il s'agisse d'un particulier ou d'un professionnel. Le Car-Pass indique le kilométrage à différentes dates. La validité du document est de 2 mois. Si le document n'est pas délivré, la vente n'est pas valable et vous pouvez en tant qu'acheteur exiger l'annulation et le remboursement. Le site propose également de nombreux conseils à l'achat de voitures d'occasion.
- www.carguide.be : votre guide achat-vente d'une voiture vous propose : les filières pour l'achat et la vente d'une voiture neuve ou d'occasion, les taxes autos, les formalités administratives à accomplir pour acheter ou vendre une auto d'occasion, l'assurance auto, le financement auto, l'immatriculation, où et comment placer une petite annonce pour une voiture d'occasion : une multitude de trucs et astuces pour votre auto.

• Coût de la voiture

Rouler en voiture peut coûter cher ! Outre le carburant, il faut penser à l'assurance, aux taxes de circulation, aux entretiens, au nettoyage, aux frais de parking, aux amendes éventuelles, etc. Selon le gabarit et la marque de la voiture, on estime le coût moyen au km de 0,30 € à 0,60 €.

Voici un tableau pour accompagner la budgétisation d'une voiture.

Achat de la voiture	Neuf - Occasion
Assurance	
Taxe de mise en circulation	Possibilité de calculer approximativement la taxe de mise en circulation sur le site : https://www.mon-assurance-auto.be/taxes/taxe-mise-en-circulation-belgique
Taxe de circulation	Possibilité de calculer approximativement le montant de la taxe de circulation sur le site : https://www.moniteurautomobile.be/conseils-auto/la-taxation/connaitre-sa-taxe-de-circulation-et-de-mise-en-circulation
Carburant	Coût dépendant du nombre de kilomètres effectués et de la consommation du véhicule.
Permis théorique	15€ par tentative (après 2 échecs, obligation d'apprendre la théorie dans un centre auto-école dont le coût moyen est de 75€ pour 12 heures).
Permis pratique	36€ par tentative. Possibilité de prendre 20 heures de cours pratiques dont le coût varie entre 1.000 et 1500 €. Il existe également des auto-écoles sociales dont le prix est moindre. Cependant, pour profiter de ces services à un coût moins élevé, il faut rentrer dans certaines conditions. Pour en savoir plus, consulter sur le site : https://auto-ecole-sociale.be/
Entretien	
Déduction fiscale	
Réparations éventuelles	Attention que le montant des réparations peut rapidement devenir important.
Amendes éventuelles	

Les Cellules syndicales de mobilité ont édité récemment une brochure « Pas d'auto...pas de boulot ».

D'autres calculs de coût sont présentés au chapitre 3 de cette brochure

https://www.cepag.be/sites/default/files/mobilite/fichiers/mobilite_basse_def.pdf

1.6.3 Se procurer une voiture

• Acheter une voiture à l'état neuf

L'achat à l'état neuf est possible via les garages de voitures. Il est utile de se renseigner avant tout achat. Acheter en période de promotion (comme au moment du salon de l'auto) peut être une bonne piste, de même que comparer le taux de reprise de son ancienne voiture peut être intéressant pour arrêter son choix.

• Acheter une voiture d'occasion

Le marché de l'occasion de la voiture est très développé. Plusieurs sites Internet sont spécialisés dans le domaine. Ils proposent des moteurs de recherche permettant d'affiner fortement les critères de recherche.

En voici une liste non-exhaustive : www.autoscout24.be, www.2ememain.be/, www.moniteurautomobile.be, gocar.be/, etc.

En dehors d'Internet, il est aussi possible de consulter les offres dans les journaux locaux ou nationaux.



1.6.4 Préparer son itinéraire en voiture

Plusieurs sites de géolocalisation existent afin de préparer au mieux son itinéraire : [//maps.google.com](https://maps.google.com), www.viamichelin.be et [//fr-be.mappy.com/](https://fr-be.mappy.com/).

Ces sites donnent aussi une indication sur le temps de parcours et sur le prix estimé pour le carburant. Il ne s'agit bien sûr que d'estimations. Il est dès lors très important de prévoir des marges de sécurité (d'autant plus dans le cas d'un entretien d'embauche) afin d'arriver à l'heure.

D'autres conseils pour préparer au mieux son itinéraire sont aussi disponibles au point 2.1 Outils de coaching individualisé. La fiche n°2.1.2 Rechercher un itinéraire et trouver des repères fournit des précisions quant aux outils (cartes, sites, etc.) permettant de s'orienter et se repérer dans l'espace.



L'assurance RC auto

En Belgique, tout propriétaire d'un véhicule doit veiller à ce que sa voiture soit assurée. C'est ce que l'on appelle l'assurance Responsabilité Civile automobile (= assurance RC auto). Cette assurance constitue une obligation légale. Cela signifie que sans assurance RC auto, le véhicule ne peut pas circuler sur la voie publique.

Quelle utilité à cette assurance ?

En cas d'accident, l'assurance RC auto couvre les dommages causés à des tiers si la responsabilité du conducteur (ou celle du passager) est engagée.

Que se passe-t-il si un propriétaire de véhicule ne prend pas d'assurance ?

Celui qui roule sans assurance peut être condamné à une amende, une peine de prison et son permis peut lui être retiré ! Aussi, en cas d'accident grave et d'importants dommages causés à autrui, mieux vaut être assuré pour ne pas devoir payer les dégâts tout le reste de sa vie.

1.7 Le covoiturage

Définition du covoiturage : « Le covoiturage est l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun. » - Source : Wikipédia

Le covoiturage Domicile-Travail ou Domicile-Formation consiste à se rendre au travail avec une autre personne travaillant soit dans une même entreprise soit dans une autre entreprise, située plus ou moins à proximité.

Le site qui répond actuellement le mieux à la recherche de covoitureurs pour des déplacements Domicile-Travail en Wallonie est le site développé par l'asbl Taxistop, à savoir www.carpool.be. C'est ce site qui sera présenté ci-après plus en détails :

Taxistop asbl
Rue Buisson Saint-Guibert, 1
5030 Gembloux
081/62.50.90
carpool@taxistop.be

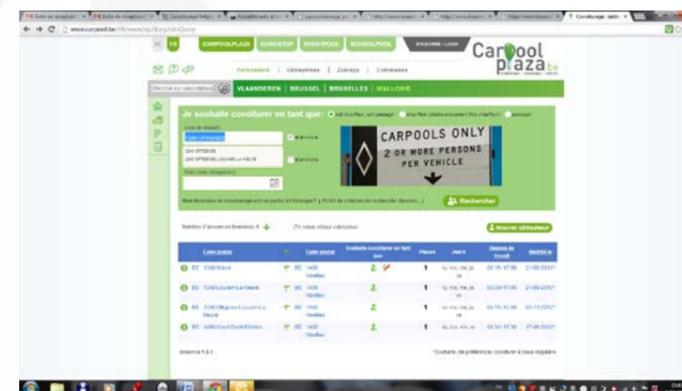
1.7.1 Recherche à partir d'itinéraires

Le site www.carpool.be permet, à partir de sa page d'accueil, de faire une première recherche très intuitive de covoitureurs, ceci sans devoir procéder à une inscription.

Il convient d'indiquer une **commune de départ** et une **commune de destination**. La date est facultative.

A ce stade, une recherche avancée est aussi possible et permet de préciser les heures de départ et d'arrivée.

Par exemple, en indiquant comme commune de départ « X + code postal » et comme commune de destination « Y + code postal », on obtient le résultat suivant :



Quatre covoitureurs sont renseignés pour ce voyage. D'un jour à l'autre, ce résultat peut varier car de nouveaux covoitureurs peuvent s'inscrire et d'autres « geler » leur annonce ou se désinscrire. En cliquant sur le symbole **i** on obtient de plus amples détails concernant le trajet. Pour en connaître plus sur les coordonnées du covoitureur, il vous faut passer à la seconde étape, et vous inscrire. Cette procédure protège les utilisateurs et permet de garder la confidentialité des données.

1.7.2 Recherche depuis sa commune

Sans inscription préalable, le site www.carpool.be permet d'effectuer une seconde recherche, à savoir identifier les parcours proposés par des covoitureurs habitant sa commune. Ce service n'est pas encore possible pour toutes les communes car l'ouverture du portail de covoiturage communal demande l'adhésion des communes.

Des liens sont actifs par commune. Redirigé vers le site de la commune concernée, l'utilisateur aura accès à une carte interactive permettant d'identifier le nombre de covoitureurs inscrits proches de son domicile et d'identifier leur parcours. Pour entrer en contact avec eux, de nouveau, l'inscription à la base de données est indispensable.

Le logiciel permet d'effectuer une seconde recherche à partir de sa commune d'origine. En cliquant sur le lien *Rechercher des partenaires possibles au départ de la commune x*, apparaît la carte communale interactive qui permettant d'identifier des covoitureurs parmi ses voisins. La recherche s'effectuant sous le statut de membre inscrit, les coordonnées de ces covoitureurs sont alors disponibles.

1.7.3 Coût du covoiturage

Soit le covoiturage est organisé à tour de rôle. Alors, l'échange d'argent n'est pas nécessaire. Soit cet échange n'est pas possible et le passager verse une compensation kilométrique au chauffeur. Des recommandations concernant cette rétribution sont proposées sur le site Carpool dans la rubrique Foire aux questions (FAQ).

Pour estimer votre avantage économique, le site www.carpool.be propose un calculateur.

1.7.4 D'autres services de covoiturage à disposition

- Covoiturage pour les longs trajets : les sites www.eurostop.be et www.fr.blablacar.be/ permettent de trouver des covoitureurs pour se rendre en vacances ou à des réunions ou séminaires à l'étranger.
- Covoiturage à destination des événements : le site events.carpool.be/ permet de trouver des covoitureurs ou des personnes désireuses de partager leur taxi pour se rendre à des événements : concerts, festivals, événements sportifs, etc.



1.8 L'autopartage

Par service d'autopartage, il faut entendre la mise en commun d'un véhicule soit par un particulier (qui souhaite amortir le coût de son véhicule en le partageant) ou par une structure qui a fait l'acquisition d'une flotte de véhicules. Pour accéder à ces véhicules, il faut s'affilier à une plateforme d'autopartage, gratuitement ou en payant une cotisation.

Selon l'opérateur, plusieurs formules sont possibles. Il peut s'agir d'un paiement au trajet ou d'un abonnement basé sur la fréquence d'utilisation et la quantité de kilomètres parcourus. Le plus souvent, lorsqu'il s'agit d'un partage entre particuliers, la voiture empruntée doit être rapportée à l'endroit où elle a été empruntée. Dans le cas d'une flotte partagée, la voiture est géolocalisable et peut être redéposée ailleurs, dans un périmètre défini.

1.8.1 L'autopartage : à qui s'adresse-t-il ?

A tout particulier désireux d'intégrer un système d'autopartage en partageant sa voiture et tout personne désireuse d'accéder à un véhicule à un coût accessible. Les véhicules proposés en autopartage doivent être en ordre de contrôle technique et disposer de toutes les assurances requises. Les conducteurs en demande de partage doivent être en possession du permis B.

L'autopartage, c'est emprunter la voiture de son voisin quand il n'en a pas besoin. Mais c'est aussi réfléchir autrement à l'utilisation de son véhicule : est-ce vraiment le moyen le plus efficace pour tous mes déplacements ?

Le site Internet <https://www.cozywheels.be/> est une plateforme qui permet, entre autres, de mettre en contact les auto-partageurs. Une carte dynamique permet d'avoir un aperçu de la situation d'autopartage dans son propre quartier : y a-t-il déjà des groupes près de chez moi ? Des voisins sont-ils intéressés ? Il suffit ensuite de prendre contact avec eux, de les rencontrer et de connaître leurs besoins (déplacement en week-end, soirée, ...). Il est important de pouvoir planifier l'utilisation de sa voiture pour un autopartage efficace. Place à l'improvisation, oui, mais avec un minimum de planification.

1.8.2 Louer ou partager une voiture

Deux systèmes assez novateurs de partage de voiture nécessitent toutefois quelques précisions. Il s'agit du système de carsharing, Cambio et du projet CozyWheels, un système de partage de voitures entre particuliers. Ces deux services ont été initiés par l'asbl Taxistop.

- **Cambio**

Cambio, qu'est-ce que c'est ?

Grâce à un abonnement, le système Cambio permet d'emprunter des voitures stationnées en plusieurs endroits en Belgique. Il est possible de visualiser toutes les stations existantes en se rendant sur le site www.cambio.be. En province de Namur, Cambio est présent à Namur, Gembloux et Ciney.

Quand l'utiliser ?

Ce système est adéquat pour des petits trajets tels que faire les courses, rendre visite à la famille, conduire/reprendre les enfants à l'école, déménager, aller à une réunion à l'extérieur, etc. Il ne convient par contre pas pour les trajets plus réguliers entre le domicile et le travail/la formation, car son coût est important. Il constitue toutefois la solution idéale si l'on souhaite se passer d'une seconde voiture. Il est aussi le complément idéal si l'on choisit d'effectuer ses déplacements domicile-travail en transports en commun.

Son coût ?

Le prix se compose de quatre éléments :

- Un abonnement mensuel,
- Des frais d'activation,
- Un tarif horaire et kilométrique à combiner,
- Une caution à déposer lors de l'inscription.

• CozyWheels

La mobilité solidaire !

Disposer d'un véhicule pour le transport de personnes à mobilité réduite est complexe et coûte cher ! La solution de CozyWheels : faciliter le partage de ces véhicules PMR entre ceux qui en ont un et ceux qui en ont besoin.

Le but de CozyWheels consiste à partager, entre autres, des voitures adaptées PMR pour les rendre accessibles au plus grand nombre. CozyWheels permet donc d'une part à ceux qui n'ont pas de véhicule adapté d'en utiliser un quand ils en ont besoin, et d'autre part, à ceux qui ont investi de l'argent dans un véhicule adapté de récupérer une partie des frais grâce au partage.

Site Internet : <https://www.cozywheels.be/partagez-votre-vehicule-adapte/?lang=fr>

• Wibee

Wibee est une organisation proposant de partager une voiture à 4 ou 5 voisins. Le but est de bénéficier des avantages de la voiture sans les inconvénients, c'est-à-dire la taxe de mise en circulation, l'essence, l'assurance, etc. Pour utiliser la voiture, il suffit de réserver un horaire sur l'application mobile. L'idée est donc de payer moins cher en partageant les frais contrairement à un achat individuel. Wibee se décrit comme un nouveau mode de consommation par rapport à la voiture.

Site Internet : <https://www.wibee.be/>



1.9 Le taxi social

Les services de taxi social sont à privilégier dans le cas de déplacements plus ponctuels (rendez-vous administratif, entretien d'embauche, examens de sélection, rendez-vous médicaux, etc.). Ces solutions apparaissent donc comme des solutions de dépannage, des roues de secours auxquelles la personne étrangère ou d'origine étrangère pourra recourir dans l'urgence ou pour une durée très limitée.

Deux types de services sont ici présentés :

- Le transport social, dit aussi « Taxi social »,
- La centrale des moins mobiles (Mobitwin), initiative développée par l'asbl Taxistop.

1.9.1 Transport et taxi social

Le transport social permet à des personnes qui n'ont pas de véhicule de se rendre vers des lieux de soins, des lieux de loisirs ou encore de faire leurs courses... Seule l'absence de véhicule et le tarif appliqué constituent les particularités de ce type de transport. Les buts sont multiples : faire une course, se rendre dans une administration ou encore rejoindre un lieu de formation.

Le taxi social, lorsqu'il est disponible dans la commune ou au CPAS, est un service dont la vocation est avant tout sociale, et ce, tant au niveau du public visé que du type de déplacements à effectuer. Il ne peut donc se substituer, ni aux taxis conventionnels, ni aux ambulances ou services spécialisés dans le transport de personnes malades ou handicapées qui ont besoin d'une assistance particulière pour se déplacer.

Généralement mis en place par des communes ou des CPAS, il permet à l'usager de se déplacer pour :

- Bénéficier de soins de santé (consultations chez le médecin ou à l'hôpital, séances de kinésithérapie, dentiste, aller à la pharmacie...);
- Accomplir des démarches auprès d'administrations ou services (commune, CPAS, poste, banque, bureau du cadastre, des contributions, etc.);
- Accéder à certains biens de consommation nécessaires à la vie quotidienne (courses chez les commerçants, ...);
- Toute autre démarche à caractère social dans la mesure des disponibilités du service.

Chaque commune ou CPAS peut définir les règles d'utilisation du taxi social mis à disposition du public. Leurs coordonnées se trouvent dans le point 1.10 « Aides à la mobilité ».

En plus des communes et des CPAS, la Croix-Rouge de Belgique organise également un service de transport social, et ce, à partir des Maisons Croix-Rouge : La Croix-Rouge propose également un service de taxi social visant à répondre à des besoins d'accessibilité de personnes fragilisées, de par leur situation économique, leur âge, leur manque de mobilité, leur situation géographique (carence de transports) : courses, activités de rencontre, rendez-vous administratifs, recherche d'emploi, formation,... Ce service de transport social est proposé sur Namur du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 16h00. La personne de contact est Jean-Luc Malache par téléphone au 081 30 20 10.

Plus d'informations sont disponibles sur le site : <https://maisons.croix-rouge.be/maisons/namur/service/4151/>

1.9.2 Centrale des moins mobiles (Mobitwin)

Qu'est-ce qu'une Centrale des Moins Mobiles ?

Désormais appelée **MOBITWIN**, la Centrale des Moins Mobiles est un service mis en place par des communes ou des CPAS. Son but est d'offrir des opportunités de transport aux personnes qui disposent d'un petit revenu et/ou qui ont une mobilité réduite. Ce service leur permet de sortir d'un certain isolement social. Il s'agit donc aussi bien de personnes âgées que de personnes légèrement handicapées, ou simplement de personnes qui ne peuvent se permettre de prendre les taxis ou d'acheter un véhicule.

Les trajets demandés par les membres des Centrales des Moins Mobiles concernent souvent des visites familiales, les courses, un rendez-vous chez le coiffeur ou chez le docteur mais aussi des démarches administratives à la commune.

Les membres font leurs demandes de trajets minimum 48 heures à l'avance. Cela permet aux responsables de la Centrale de rechercher un chauffeur qui peut répondre à leurs besoins. Au jour et à l'heure prévue du rendez-vous, le volontaire va chercher l'utilisateur à son domicile et assure le trajet demandé. A la fin du trajet, l'utilisateur paie l'indemnité due au chauffeur volontaire en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Conditions pour être membre :

- avoir des difficultés à se déplacer ;
- disposer de revenus inférieurs à 2 fois le montant du revenu d'intégration sociale.

Conditions d'utilisation des transports :

- réserver au minimum 2 jours à l'avance, au maximum 1 mois à l'avance.

Au plus tôt la réservation est faite, meilleures sont les chances d'obtenir la plage horaire souhaitée.

Contact : 081 21.21.01. 0800 822 90

Courriel : mobitwin.wal@mpact.be

Site Internet : <https://www.mobitwin.be/>

1.10 Aides à la mobilité

Pour aider et soutenir les personnes précarisées dans leur recherche de solutions de mobilité, des dispositifs existent et des actions plus ponctuelles sont parfois menées par des organismes locaux ou régionaux.

Ce chapitre a ainsi pour objectif de référencer les partenaires qui peuvent apporter une information ou un accès à ces aides, quel que soit le mode de transport choisi.

1.10.1 Les Coordinations locales de mobilité

MOBILESEM a été créée en 2011. Son champ d'action couvre le sud de l'entre Sambre et Meuse sur deux provinces et 13 communes. Pour la province de Namur, il s'agit des communes de Couvin, Doische, Florennes, Philippeville, Walcourt et Viroinval.

Fin 2016, c'est l'asbl MOBILISUD qui voit le jour. Son champ d'action couvre aujourd'hui les communes de Dinant, Hastière, Havelange, Houyet, Vresse-sur-Semois et Yvoir.

• **MOBILESEM**

MOBILESEM est une plateforme de mobilité et s'est donné pour mission de répondre le mieux possible aux attentes et aux besoins en mobilité des citoyens des communes membres de l'asbl, qui ont signé la Charte pour la mobilité. MOBILESEM organise ses missions autour de 3 pôles de services :

- L'Agence Mobilité - Charleroi Métropole remplit le rôle de Centrale Locale de Mobilité. Tout citoyen qui souhaite organiser un déplacement peut appeler le 0800 15 230 du lundi au vendredi. Les centralistes s'occuperont d'agencer les différents moyens de transports nécessaires à effectuer le trajet du point de départ jusqu'au point d'arrivée.
- le pôle Formations dispense des formations à l'obtention du permis théorique et propose des animations sur les modes actifs de déplacement comme le vélo par exemple à des publics divers dont les écoles.
- le pôle Projets offre aux communes membres qui le souhaitent un accompagnement sur tout projet relatif à la mobilité des personnes.

Call Center : numéro gratuit 0800 15 230

Siège social : rue du Moulin 181 à 5600 PHILIPPEVILLE - tel: 071 68 79 86

Courriel : info@mobilesem.be

Site Internet : <http://mobilesem.be>

• MOBILISUD

L'asbl a été créée suite à la réflexion d'un collectif de citoyens interpellés par les grandes difficultés de mobilité identifiées en zone rurale en province de Namur et plus particulièrement sur l'axe Nord-Sud de la Haute Meuse.

En effet, la densité de la population y est faible et l'offre en transport public réduite. L'asbl relève notamment une diminution des fréquences de passages et des suppressions de lignes de transport, tant pour les TEC que pour la SNCB.

Face au constat que le manque de mobilité peut constituer une réelle entrave à l'intégration de l'individu dans la société, l'asbl s'est donné pour missions de coordonner l'offre existante au sein de toutes les communes, via une centrale de mobilité trans-communale :

- Tout citoyen et en particulier les publics fragilisés (jeunes, bénéficiaires du revenu d'insertion sociale, demandeurs d'emploi, personnes isolées, aînés, familles monoparentales, personnes à mobilité réduite...) peut appeler le 0800 37 309 (numéro vert et gratuit) afin de programmer un déplacement. Les conseillers vérifieront la disponibilité et les horaires des trains, bus, taxis sociaux, Altéo, opérateurs locaux et enfin de chauffeurs bénévoles MOBILISUD afin de garantir la prise en charge du trajet demandé du point de départ au point d'arrivée.

Square Brigade Piron 3, Gare de Dinant (local 113), 5500 Dinant

Call center : numéro gratuit 0800 37 309

Courriel : contact@mobilisud.be

Site Internet : <http://www.mobilisud.be/>

• CAP MOBILITE Namur (CAP N)

L'ASBL CAP MOBILITE Namur, Centrale régionale de Mobilité résulte de la fusion de l'Association de Transport Medico-Sanitaire (ATMS) et d'Handicap & Mobilité.

CAP MOBILITE Namur existe pour permettre aux citoyens d'exercer leur droit à se déplacer en toute liberté en mettant gratuitement à leur disposition, des conseillers en mobilité qui les guideront dans l'organiser d'un déplacement vers la solution de mobilité la mieux adaptée à leurs besoins. L'organisation est partenaire des hôpitaux, de la Mutualité Chrétienne et de Solidaris en province de Namur.

Trois services sont entièrement dédiés à la mobilité en province de Namur :

- L'organisation d'un transport assis, de porte à porte pour les PMR
- La prise en charge de Transports Médico-Sanitaire (TMS) en ambulance ou en véhicule sanitaire léger (VSL)
- Des conseils, par le biais d'un numéro gratuit 0800 822 90, à toute personne qui cherche des informations sur le transport le plus adapté à ses besoins.

Rue de la Première Armée Américaine, 159, 5100 Wépion

N° unique : 0800 822 90

Courriel : info@capn.be

Site Internet : <http://capn.be>

1.10.2 La pyramide de mobilité

La mobilité est un droit fondamental et transversal auquel tout citoyen doit avoir accès. La Direction de la Planification de la Mobilité impose à toutes les centrales de mobilité de proposer un transport adapté en fonction des besoins de l'utilisateur, en privilégiant les transports publics comme expliqué ci-dessous :

- Au départ du domicile de l'appelant, les Centrales établissent le trajet du point A vers le point B
- La coordination doit privilégier les services de transport tels que les TEC et la SNCB
- Si les transports en commun sont insuffisants, les Centrales font appel aux opérateurs locaux (taxis sociaux...), puis aux chauffeurs bénévoles.
- Les taxis privés sont mobilisés en dernier recours :



1.10.3 Les fiches QR Code

Ce sont des folders directement téléchargeables sur smartphone, tablette ou ordinateur portable qui décrivent les solutions de mobilité disponibles dans la commune concernée (Centrale de mobilité, coordonnées du conseiller en mobilité, liens cliquables pour télécharger les applications IOS ou Android et/ou renvoyer directement vers les sites TEC, SNCB, locations de vélos, trottinettes électriques, taxis sociaux, voitures partagées, vélos partagés). L'utilisateur pourra la sauvegarder dans son téléphone et l'utiliser dès qu'il en aura besoin. Il est intéressant pour un public étranger ou d'origine étrangère de faire le lien vers l'application Google Translate pour Android ou IOS qui, entre autres, traduit en direct un texte scanné avec le smartphone ou un contenu de texte par simple copier/coller dans l'appli. Cf. <https://translate.google.be/?hl=fr>





Cliquez sur le logo pour accéder au site internet

<https://translate.google.be/>

Le scan de Google Translate

Pour les personnes ne maîtrisant pas la langue française, une aide à la lecture de ces panneaux est possible via l'application « Google traduction », téléchargeable gratuitement sur smartphone à partir du Play Store ou App Store. Cette application, sur base d'une reconnaissance de texte, propose la traduction instantanée des éléments présentés à la caméra du smartphone. Une application qui peut s'avérer utile dans bien d'autres situations également !

Il est également possible d'importer un document ou une photo sur l'application pour la faire traduire.

Le mode d'emploi de cette application est repris dans l'annexe 1 et est à consulter à la page 60 de ce répertoire.

1.10.5 Aides à l'achat d'un véhicule

• Organismes de prêt social

Que ce soit pour l'achat d'une voiture, d'une moto, ou le financement d'un permis de conduire, plusieurs organismes peuvent octroyer des prêts sociaux. Principalement, il s'agit des CPAS et de la coopérative CREDAL. Ces micro-crédits sont destinés à des publics bénéficiaires d'allocations sociales ou disposant de faibles revenus et ayant difficilement accès au crédit bancaire.

En ce qui concerne les CPAS, les modalités d'octroi varient beaucoup d'un CPAS à l'autre. Il convient donc de se renseigner auprès du CPAS de sa commune. CREDAL propose des crédits sociaux accompagnés et sollicite souvent la collaboration des acteurs sociaux pour les publics les plus fragilisés.

Pour les contacter :

CREDAL SC SCRL

Rue du Lombard, 2 – 5000 Namur

Tél. : 081 84 94 70

www.credal.be

Les communes concernées sont les 16 communes de l'arrondissement administratif de Namur, dans certaines desquelles se situent des antennes du CAI et 4 autres hors arrondissement dans lesquelles se trouvent également des antennes CAI, soit 20 au total.

Voici un exemple de fiche QR code :

Dans ces 20 communes, ces folders QR code sont disponibles et consultables dans de nombreux lieux stratégiques de passage (communes, CPAS, etc.).

Toutes les fiches QR Code sont téléchargeables via le lien suivant : <https://cainamur.be/les-actions-du-C-A-I-en-matiere-de-mobilite.html>.



1.10.4 Les interventions financières liées aux frais de déplacements

• Pour les déplacements domicile – lieu de travail

Dans le cadre d'un contrat de travail, le travailleur peut obtenir un remboursement de ses frais de déplacements domicile-travail. Certaines réductions sont possibles pour l'achat de titres de transport et dans le cadre d'une recherche d'emploi ou pour se rendre à une formation.

Pour en savoir plus sur toutes ces actions et d'autres initiatives à venir, il ne faut pas hésiter à contacter les conseillers en mobilité des administrations communales.

• Réductions générales

D'autres réductions existent encore pour les citoyens belges, en fonction de leur situation personnelle et familiale comme les réductions « familles nombreuses ». Pour les statuts « Omnio », « BIM » (ex-VIPO), ... le site de l'INAMI procure plus de renseignements à l'utilisateur, (www.inami.fgov.be).

1.11 Dispositions pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

1.11.1 L'accessibilité et les PMR

Plusieurs acteurs associatifs et publics travaillent à l'amélioration de l'accessibilité des bâtiments et des parcours piétonniers (trottoirs, espace urbain, etc.) pour les publics à mobilité réduite. Trois associations ont pour mission de conseiller, informer, sensibiliser et dispenser des formations autour de cette problématique :

- **Gamah asbl :**
Rue de la Pépinière 23 - 5000 Namur
081/24.19.37
contact@gamah.be
www.gamah.be
- **Plain-pied asbl :**
Rue Nanon 98 - 5000 NAMUR
081/39.06.36
contact@plain-pied.com
www.plain-pied.com
- **ASBL CAP Mobilité Namur :**
Rue de la première armée Américaine 159 –
5100 Wépion
0851/510.500
<https://www.atms-ambulances.be/>

Les mutuelles peuvent aussi octroyer des réductions à l'achat de matériel d'aide à la mobilité (voiturette,...).

1.11.2 L'accès au vélo

Plusieurs types de dispositifs ou de vélos peuvent permettre un accès du vélo à des personnes connaissant une mobilité réduite. En voici quelques-uns à titre d'exemples : des vélos appelés tricycles pouvant convenir à certaines PMR ; des dispositifs à pédalier pour les bras, se fixant à l'avant de chaises roulantes et permettant aux personnes en chaise roulante d'être autonomes et plus rapides ; des dispositifs permettant d'accoupler une chaise roulante à l'avant d'un vélo spécial conduit par une tierce personne.

1.11.3 L'accès au bus

Le TEC tente d'améliorer l'accessibilité des lignes régulières (aménagement du matériel roulant et de l'infrastructure) et collabore avec des associations pour offrir un service de transport à la demande spécifique pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les services PMR sont des services à la demande réservés au voyageur atteint d'un handicap réduisant sa mobilité, même temporairement. Il s'agit de services de proximité, porte-à-porte, encadrés par un conducteur formé (aide à l'embarquement et à l'arrivée).

Les avantages des services PMR :

- Voyage dans des véhicules adaptés aux besoins spécifiques du public PMR (avec élévateur, système d'ancrage des voitures, mains courantes) ;
- Encadrement par des chauffeurs spécialement formés ;
- Tarif avantageux du billet simple du TEC ;
- Service gratuit pour les abonnements 65+ ;
- Accompagnement possible par une personne de l'entourage de l'utilisateur ;
- Amélioration de la mobilité quotidienne de l'utilisateur vers des services médicaux, son lieu de travail.

1.11.4 L'accès au train

La SNCB offre une assistance gratuite aux PMR qui désirent se déplacer en train. L'aide peut se prolonger tout au long du trajet si l'utilisateur en éprouve le besoin. Il peut choisir aussi de se faire accompagner d'un proche.

L'assistance doit être réservée 24h à l'avance et peut se faire 24h/24 et 7j/7 par le biais d'Internet (réservation en ligne) ou en téléphonant au Contact Center au 02/528.28.28 disponible tous les jours de 7h à 21h30. Il est important de se présenter 15 minutes avant le départ au point de rencontre fixé.

En ce qui concerne les titres de transport, des avantages sont aussi octroyés. La personne qui accompagne voyage gratuitement, les personnes aveugles ou malvoyantes voyagent aussi gratuitement en 2ème classe et des priorités pour une place assise peuvent être accordées aux personnes éprouvant des difficultés à se maintenir debout.

Le site www.belgiantrain.be renseigne les différentes mesures d'accessibilité pour les PMR.



1.11.5 L'accès aux deux-roues motorisés

Certaines motos, souvent équipées d'un side-car, peuvent être adaptées pour être pilotées par des PMR. Toutefois, il s'agit généralement d'aménagements « faits maison ».

L'association liégeoise Fédémot peut apporter des conseils à ce sujet :

Fédémot a.s.b.l
rue Defêchereux 4 - 4031 Liège
04/235.61.69
info@fedemot.be
www.fedemot.be

1.11.6 L'accès au covoiturage

La plupart des voitures en circulation ne sont pas des voitures adaptées aux personnes à mobilité réduite. Cependant, si la personne a une certaine autonomie et que le covoitureur potentiel accepte de transporter du matériel (chaises roulantes, ...) et de l'aider si besoin, le covoiturage peut bien sûr s'organiser. Pour plus d'informations, consulter le point suivant.

1.11.7 L'accès à la voiture

Quelques mesures existent permettant de faciliter l'accès à la voiture. En voici une liste non-exhaustive :

• Avantages fiscaux à l'achat d'une voiture

- A l'achat d'une voiture en Belgique, la personne handicapée a droit au taux réduit de TVA de 6 %, si elle utilise cette voiture durant au moins 3 ans comme moyen de transport personnel. De plus, il est possible d'obtenir la restitution de la TVA acquittée à ce taux.
- En tant qu'automobiliste handicapé, il est aussi possible sous certaines conditions d'obtenir une exonération de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation, un taux réduit de TVA pour les travaux d'entretien et de réparation et un taux réduit de TVA à l'achat de pièces et d'accessoires.

Pour plus d'informations, prendre contact avec le bureau des recettes ou consulter le site //finances.belgium.be à la page dédiée au transport des personnes handicapées. La brochure « Personnes handicapées. Allocations et autres mesures » y est aussi téléchargeable.

• Carte de stationnement

La carte de stationnement pour personnes handicapées donne des avantages lors du stationnement, comme chauffeur et comme passager. Cette carte est personnelle et ne peut être utilisée en l'absence de la PMR. Pour plus d'informations : sur le site www.handicap.fgov.be ou par téléphone au 0800/987.99.

1.11.8 Autres pistes et aides

• Aides de l'AVIQ

L'Agence pour une Vie de Qualité (AVIQ, anciennement AWIPH) peut apporter toutes les informations et conseils nécessaires pour aider les PMR à améliorer leur mobilité. Les informations fournies peuvent aller de la liste des services de transport adapté au conseil pour le passage d'un permis de conduire pour une personne ayant un handicap mental.

Contact : Bureau de Namur
Place Joséphine-Charlotte 8, 5100 Namur
br.namur@aviq.be
0800 16 061 ou 081 33 19 11

• Carte de transport gratuit pour les malvoyants

C'est une carte nationale personnelle qui donne accès gratuitement à tous les réseaux de transport en commun en Belgique : SNCB, STIB, DE LIJN et TEC. Cette carte est entièrement gratuite. Les bénéficiaires de cette carte doivent avoir une incapacité permanente de la vue, selon les critères fixés par le Ministère compétent. Elle est délivrée par le SPF Sécurité sociale et peut être obtenue sur demande écrite auprès du service "Attestations" du SPF. La personne malvoyante n'a rien à payer pour le transport de son chien guide. Pour plus d'informations : www.handicap.fgov.be sur la page concernant les mesures sociales.

• Carte d'accompagnateur gratuit

Elle autorise son titulaire à voyager avec un accompagnateur, sans que ce dernier doive payer son titre de transport, et ce sur tous les réseaux de transport en commun en Belgique (réseaux TEC, SNCB, TEC, DE LIJN). La carte est délivrée à toute personne qui, attestation à l'appui, éprouve des difficultés à se déplacer seule. La carte est délivrée par la SNCB. Cette carte n'est pas valable dans les transports adaptés pour lesquels il est nécessaire de posséder une « carte d'accompagnant » délivrée par l'AVIQ.



Partie 2

*ACCOMPAGNEMENT ET
COACHING*

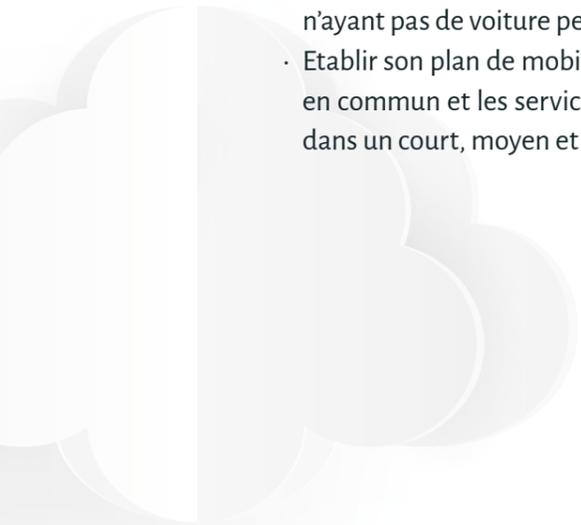


2.1 Outils de coaching individualisé

2.1.1 Objectifs des outils de coaching individualisé

Créé par le CSEF Brabant wallon et adapté par le CAI et la Province de Namur, ce document A3 « Penser et accompagner la Mobilité », est un outil adapté à un suivi individuel mais il peut aussi être utilisé dans le cadre d'animations collectives. Il permet de faire le point sur sa mobilité, identifier son « profil-mobilité » en prenant en compte notamment :

- Faire le point sur les données de base : possession de véhicules, de permis, habitudes de déplacement de l'utilisateur et ses impératifs quotidiens, les difficultés de mobilité vécues ;
- Analyser l'offre disponible : identifier les dessertes de bus, de trains et d'autres services de mobilité disponibles à partir du domicile de l'utilisateur, estimer les distances, le temps nécessaire pour les parcourir et identifier le rayon de déplacement potentiel et accessible par l'utilisateur n'ayant pas de voiture personnelle ;
- Etablir son plan de mobilité : identifier un parcours précis, identifier les dessertes de transport en commun et les services connexes, identifier les actions à mener pour améliorer sa mobilité dans un court, moyen et long terme.



Penser malin la Mobilité !

Solutions de mobilité en province de Namur Outil d'accompagnement pour un public primo-arrivant et/ou en insertion socioprofessionnelle										
 	 Marche	 Vélo	 Vélo électrique	 Bus	 Train	 Vélocycle avec ou sans permis	 Moto avec permis B	 Moto avec permis A	 Covoiturage	 Voiture
Sites Recherche d'itinéraires : //maps.google.be www.scotty.be //fr.viamichelin.be //fr.be.mappy.com	www.sentiers.be 081 39 07 11 www.gamah.be 081 24 19 37 www.plain-pied.com 081 39 06 36 (piétons et PMR)	www.maisondescyclistes.be 081 81 38 48 www.provelo.be www.mobilesem.be www.gracq.be www.lheureuxcyclage.be //ravel.wallonie.be www.blue-bike.be (offre SNCB) www.infotec.be (cyclotec : offre TEC)	www.infotec.be 081 25 35 55	02 528 28 28 www.belgianrail.be www.b-parking.be www.railtime.be	www.fedemot.be 04 235 61 69 www.moto.be www.lepermismoto.be www.ibsr.be/webshop.ibsr.be www.mobilite.belgium.be www.goca.be	081 62 50 90 www.taxistop.be www.carpool.be	www.moniteurautomobile.be www.carguide.be www.touring.be www.goca.be www.belgium.be/fr/mobilite www.cambio.be www.autopartage.be www.febiac.be			

CARACTÉRISTIQUES										
En une heure, on peut parcourir jusqu'à...	5 km	15 km	20 km	Urbain : 17 km Péri-urbain : 30 km Rapidobus : 50 km	IC : 70 km IR : 60 km L : 45 km P : 60 km	45 km (avec permis) 25 km (sans permis)	90 km	100 km	100 km	100 km
Il est disponible...	24h/24	24h/24	24h/24	Variable consulter les horaires'	Variable Consulter les horaires	24h/24	24h/24	24h/24	Selon horaire et disponibilité du/des covoitureur(s)	24h/24
ACCESSIBILITÉ										
Permis ?	-	-	-	-	-	Permis AM/Non	Permis B ou A3	Permis A3, A2 ou A ou permis B obtenu avant 1989	Permis B si conducteur	Permis B
Location possible?	-	Oui	-	-	-	-	-	-	-	Oui
Achat? équipement ?	-	Oui Voir fiches*	Oui Voir fiches*	-	-	Oui Voir fiches*	Oui Voir fiches*	Oui Voir fiches*	-	Oui Voir fiches*
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS										
Combien ça coûte? (Coût comprend achat et usage)	GRATUIT	0,03 à 0,13 €/km	± 0,17 €/km	GRATUIT à 0,03 à 0,16€/km (réductions non comprises)	GRATUIT à 0,05 à 0,20 €/km (réductions non comprises)	± 0,20 €/km	± 0,22 €/km	± 0,29 €/km	0,10 €/km et 0,35 €/km	0,33 à 0,70 €/km
Intervention de l'employeur ou de l'opérateur de formation	Possible	Possible 0,24 €/km	Possible 0,24 €/km	Oui de 78 % à 100 %	Oui de 75 % à 100 %	Possible à concurrence de 64 % à 100 % de l'abonnement social	Possible à concurrence de 64 % à 100 % de l'abonnement social	Possible à concurrence de 64 % à 100 % de l'abonnement social	Possible	Possible à concurrence de 64 % à 100 % de l'abonnement social (éventuellement remboursement de ±0,37€/km)
Environnement	++++	++++	++	+	++	-	-	-	-	--
Temps de parcours? Bénéfice relationnel et humain? Confort du trajet? Bénéfice Santé ?	« Penser malin sa mobilité », c'est avant tout « réfléchir sa mobilité » : la discuter, la remettre en question, ouvrir le débat sur les avantages et les inconvénients d'une solution de mobilité. Voici des éléments qui peuvent être abordés en entretien et être appréciés différemment selon les situations et les parcours à effectuer. Nb : Les données chiffrées sont données à titre indicatif									

Accompagner malin la Mobilité !

Besoin d'une aide ponctuelle ou d'un transport adapté ?



Les centrales de mobilité sont accessibles via un n° gratuit :
CAP Mobilité Namur : 0800/822 90
Mobilesem : 0800/150230
Mobilisud : 0800/822 90

Une initiative locale existe-t-elle?

Se renseigner auprès de l'employeur, du centre de formation, des partenaires de l'emploi et la formation (CPAS, OISP/EFT, Mire, régie de quartier, ...), des syndicats, de la commune de destination (conseiller en mobilité), ...

Des solutions ponctuelles et de proximité

La centrale des moins mobiles
www.centraledesmoinsmobiles.be

Ce trajet peut-il être effectué à pied ?



La distance est-elle acceptable ?
Quel itinéraire sécurisé l'utilisateur peut-il emprunter ?

Le déplacement nécessite-il une voiture ?



Peut-il se former à la conduite d'une voiture ?
Quel opérateur de formation pourrait l'aider ?
Quel type de voiture serait nécessaire ? Comment la financer ?
Peut-elle être complémentaire à d'autres solutions de transport ?
Peut-elle être partagée avec d'autres usagers ?

Le deux roues-motorisé représente-t-il une solution réaliste ?



Peut-il se former à la conduite d'un 2RM ?
Dispose-t-il des permis ?
Quel opérateur de formation pourrait l'aider ?
Quel 2RM lui serait nécessaire ? Comment le financer ?

Quelle solution de mobilité privilégiée ?

Quel est le trajet à effectuer ?

- Adresses de départ et de destination
- Distance à parcourir
- Horaires de départ et d'arrivée

Comment préparer son itinéraire ?

- Visualiser le trajet
- Identifier le lieu de destination
- Trouver des repères spatio-temporels (lieux publics, poste, église, commune, ...)
- Repérer des offres de transport possibles (présence de gares, d'arrêts de bus)

Penser à combiner différents modes de déplacement

Le vélo peut-il aider à effectuer ce trajet ?



Peut-il se former à la conduite d'un vélo ?
Quel opérateur de formation pourrait l'aider ? Quel vélo serait nécessaire ? Comment le financer ?
Peut-il être complémentaire à d'autres solutions de transport ?

Ce trajet est-il possible en bus ?



Quelle est l'offre à partir du domicile de l'utilisateur ?
Les arrêts à proximité ?
Les lignes les desservant ? Leur fréquence ?
Quelles sont les destinations accessibles ? En combien de temps ?
Y a-t-il un lieu à proximité offrant une meilleure desserte en transport en commun ? Comment le rejoindre ?

Ce trajet est-il possible en train ?



Existe-t-il une gare à proximité du domicile de l'utilisateur ?
Comment peut-il la rejoindre ?
Y a-t-il des parkings (vélo, voiture) ?
Y a-t-il des bus desservant cette gare ?
Quelle sont les lignes de train ?
Vers quelle(s) destination(s) ? Quelle est leur fréquence ?
Y a-t-il une autre gare plus accessible et/ou plus importante ?

Quel est le « profil-mobilité » de l'utilisateur ?

Son accès aux modes de déplacement

- * De quels véhicules dispose-t-il ?
- * Possède-t-il des permis ? Lesquels ?
- * Quel est son budget disponible pour se déplacer ?
- * Connaît-il une contrainte physique (ou autre) ?

Son accès à l'information

- * A-t-il accès à Internet ?
- * Est-il capable d'utiliser les outils de recherche disponibles sur le WEB ?
- * Est-il à l'aise avec l'écrit ?
- * Est-il capable de lire un plan, un horaire ?

Ses expériences et sa pratique

- * Quelles sont ses habitudes actuelles, ses expériences de déplacement ?
- * Ont-elles été positives, négatives ?
- * Quels sont ses freins ?
- * Quels sont les modes de déplacement que l'utilisateur se sent capable d'utiliser ?

Son temps et son environnement

- * Quel est son temps disponible pour effectuer son déplacement ?
- * À quel horaire est-il contraint ?
- * A-t-il des charges familiales, des impératifs organisationnels ?
- * De quel ordre ? Bénéficie-t-il d'un soutien dans son entourage ?

2.1.2 Rechercher un itinéraire et trouver des repères

Comme nous l'avons vu ci-dessus, pour préparer son déplacement, il est important de prévoir son itinéraire et d'analyser les parcours à privilégier, le temps à consacrer au déplacement (avec les marges nécessaires garantissant d'être à l'heure), le mode de déplacement à choisir, ...

Plusieurs outils sont à disposition pour ce faire, dont beaucoup sont disponibles sur Internet. Plusieurs structures mettent du matériel informatique à disposition si besoin, comme les Espaces Publics Numériques (EPN) (www.epn-ressources.be), les bureaux du Forem (Carrefour Emploi Formation Orientation) et dans les Maisons de l'Emploi (www.leforem.be).

J'adopte la mobilité douce

Cette fiche-conseil, disponible à l'annexe 3, propose une démarche progressive en trois étapes pour passer de la voiture à la mobilité douce, avec une série de liens pour aller plus loin.

Lien de téléchargement : https://www.ecoconso.be/sites/default/files/articles/fiche123_mobilite_2013.pdf

Les opérateurs de mobilité douce (vélo, marche)

Plusieurs opérateurs tels que Pro Velo, le Gracq, Gamah asbl, Ravel... s'investissent dans l'identification de parcours mieux adaptés aux cyclistes et aux usagers faibles de la route (piétons, personnes à mobilité réduite). Les contacts et leurs outils sont disponibles dans les fiches synthétiques ou les points 1.1 La marche et 1.2 Le vélo et le vélo électrique.

- **Les sites de recherche d'itinéraires des transports en commun**

La SNCB et le TEC mettent à disposition du grand public plusieurs outils permettant d'identifier un itinéraire et de rechercher les dessertes de transport en commun qui permettent de réaliser ces parcours. Les outils à disposition du public sont des cartes réseaux, des brochures d'horaires ou de lignes et des sites proposant des moteurs de recherche puissants. Ces sites englobent l'ensemble de l'offre de transport en commun et précisent les temps de marche nécessaire pour rejoindre les arrêts, les gares, les lieux de destination finaux. Ils sont des outils incontournables dans la recherche de solutions alternatives à la voiture. Voici la liste des principaux sites à consulter : www.belgiantrain.be, www.letec.be

- **Les autres sites de recherche d'itinéraires et de géolocalisation**

Sites de recherche d'itinéraires

De nombreux sites permettent un repérage d'itinéraire et même un repérage visuel du lieu de rendez-vous. En encodant un parcours d'adresse de départ à adresse de destination, on peut obtenir un tracé géographique du parcours. Ce tracé peut être recalculé en fonction du mode de déplacement choisi (voiture, vélo, piétons, moto) ou en fonction du type de déplacement voulu (plus court, plus rapide).

Exemple de sites de référence : www.mappy.be, fr.viamichelin.be et maps.google.com

Sites de géolocalisation

Certains sites et logiciels plus récents permettent une géolocalisation et une vision des lieux en 3D, ce qui est particulièrement utile quand on ne peut se rendre sur les lieux du rendez-vous avant un entretien d'embauche. Un petit bémol à signaler : ces images datent de quelques années et ne sont peut-être plus d'actualité. Exemple de site : maps.google.com

2.2 Les formations au permis de conduire - Permis B

2.2.1 L'examen théorique

Il s'agit d'un examen audio-visuel sur ordinateur, sous la forme d'un questionnaire à choix multiples. Pour passer l'examen théorique, le choix du centre d'examen est libre. Il n'est pas obligatoire de suivre des cours dans une auto-école, sauf après deux échecs à l'examen théorique.

Pour se préparer à l'examen théorique, il existe plusieurs éditions de livres sur le sujet, certains munis d'un CD-Rom. D'autres contiennent un code secret qui donne accès à un site Internet gratuitement pendant un mois.

Il existe également des formations spécifiques dispensées par des auto-écoles ou des opérateurs pour préparer à l'examen théorique.

Plusieurs de nos opérateurs proposent des formations en langue française spécifiques au vocabulaire du permis de conduire. En voici un aperçu (mis à jour en 2021) :

Association	Type de formation	Lieu	Personne de contact
Le Groupe Alpha Gembloux	Français pour le permis de conduire	Gembloux	Anne Yperman ypanne.alpha@gmail.com
CIEP	Français pour le permis de conduire <i>Accessible uniquement à leurs apprenants</i>	Namur	Virginie Delvaux virginie.delvaux@lillon.be
Lire & Ecrire	Français pour le permis de conduire et cours du permis théorique <i>A destination d'un public peu ou pas alphabétisé</i>	Namur	Céline Vermeulen celine.vermeulen@lire-et-ecrire.be
Carrefour asbl	Cours du permis théorique <i>En lien avec une formation socioprofessionnelle</i>	Couvin, Walcourt et Philippeville	François Berton et Carol Pascal secretariat@asblcarrefour.be
Vis-à-Vis	Travail sur la mobilité (générale) <i>Dans le cadre de la formation de remise à niveau et de construction d'un projet professionnel</i>	Namur	Viviane Dejardin contact@visavis.be

Il est également possible de passer le permis de conduire théorique en anglais ou en néerlandais, uniquement sur rendez-vous. Ces séances se déroulent exclusivement dans les centres d'examen de Couillet et de Wandre.

Centre de Couillet : Rue du Moulin 7, 6010 Couillet. Téléphone : 071 47 65 35

Centre de Wandre : Avenue de l'Indépendance 91, 4020 Wandre. Téléphone : 087 57 20 30



L'accès aux sessions spéciales

Attention, les sessions spéciales sont réservées **uniquement** aux candidats souffrant d'un trouble de l'attention, de la concentration ou aux candidats qui manifestent d'importantes difficultés à la lecture ou à la compréhension. Pour ces candidats, la compréhension de la question posée dans le temps imparti ne sera pas possible, ou difficilement.

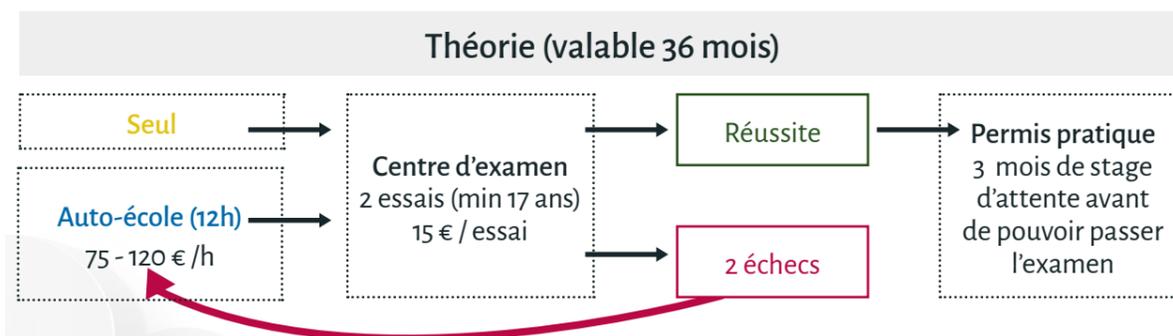
Ces séances sont donc destinées à des personnes ayant un problème de compréhension à la lecture avéré mais ne sont pas destinées à des personnes ne maîtrisant aucune des langues de l'examen. Il est donc important de distinguer une personne analphabète ou souffrant d'une pathologie compliquant sa compréhension à la lecture, qui aura droit à participer aux séances spéciales, d'une personne n'ayant pas un suffisamment bon niveau linguistique de la langue de l'examen.

Pour les personnes ayant des difficultés à réussir l'examen, il existe des solutions telles que des cours d'apprentissage de la langue française axés sur le permis de conduire (détails au tableau précédent). A noter aussi que des autoécoles sociales mettent en place des formations à prix réduit. N'hésitez pas à contacter votre accompagnateur interculturel au CAI afin de trouver ensemble des pistes de solution.

Si le participant décide de passer l'examen en anglais (ou en néerlandais), un supplément d'environ 50 € sera réclamé pour les frais d'interprétariat. Ces frais s'ajoutent aux 15 € demandé à chaque participation.

Quelles conditions dois-je remplir (Exigences valables en mai 2021, pensez à vous renseigner !)

- Avoir minimum 17 ans
- Répondre aux 50 questions
- Obtenir minimum 41/50
- /!\ 1 faute grave = moins 5 points
- /!\ Après 2 échecs, obligation de suivre 12h de cours de théorie dans une auto-école agréée



2.2.2 Séances spéciales de l'examen du permis théorique

Définition : « Les personnes qui ont des difficultés de compréhension ou de lecture ou qui ne maîtrisent pas bien la langue française ainsi que les candidats ayant échoué cinq fois à leur examen théorique peuvent passer l'examen en session spéciale. Les candidats sont assistés par un examinateur qui donne les explications nécessaires à la compréhension de la question. Il y a lieu de prendre rendez-vous au centre d'examen pour ces sessions spéciales » - Source : <http://auto-ecole-sociale.be/index.php/la-formation-theorique/>.

• Conditions pour être admis à des séances spéciales

L'Arrêté Royal relatif au permis de conduire prévoit que les personnes illetrées peuvent bénéficier d'une séance spéciale pour passer leur permis de conduire théorique.

Ces candidats doivent alors apporter la preuve que leurs facultés mentales et/ou intellectuelles, et/ou que leur niveau d'alphabétisation sont insuffisants pour passer l'examen théorique audiovisuel dans les formes prescrites.

Sont considérés comme preuves, entre autres, les documents suivants : certificats ou attestations d'un centre psycho-médicosocial, d'un CPAS, d'un institut d'enseignement spécial, d'un centre d'observation et de guidance, d'un centre d'orientation professionnelle. Ces attestations doivent être délivrées par des organismes agréés.

Pour obtenir davantage d'informations sur le passage du permis théorique en session spéciale, il y a lieu de contacter au préalable le centre d'examen.

2.2.3 L'examen pratique

• Comment se déroule l'examen pratique catégorie B ?

Les examens pratiques se déroulent sur rendez-vous. L'épreuve est organisée sur la voie publique. L'examen peut être présenté en français (partout en Wallonie) et en allemand (à Eupen uniquement).

• Le test de perception des risques

Il s'agit d'une condition d'accès à l'examen pratique, indépendamment de la filière choisie. L'épreuve se déroule par ordinateur. Le candidat reçoit différentes situations de circulation dans laquelle il doit identifier les dangers qui se présentent. Après deux échecs consécutifs, le candidat devra suivre 3h de cours en auto-école avant de pouvoir représenter le test.

• Le certificat d'aptitude

Il s'agit d'une condition pour pouvoir obtenir un permis de conduire provisoire sans guide. Le test en vue de l'obtention du certificat d'aptitude est un examen pratique allégé sur la voie publique qui permettra au candidat de prouver, après les 20h en auto-école ou les 3 mois de stage, qu'il dispose d'une maîtrise au volant de son véhicule.

- **Sites de référence**

Plusieurs sites et organismes peuvent fournir les informations utiles concernant la législation, les différentes filières de formation et les conditions d'octroi du permis B :

- **GOCA asbl** : Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire. www.goca.be – 02 469 09 00 - goca@goca.be
- **Service Public Fédéral** : www.belgium.be (page mobilité) et www.mobilit.belgium.be
- **VIAS** : (anciennement IBSR) - www.vias.be – 02 244 15 11
- **Contrôle technique** : www.securiteautomobile.be (onglet « Permis de conduire ») – 02 529 07 74
- **L'auto-école sociale** : <http://auto-ecole-sociale.be/index.php/la-formation-theorique>

- **Où passer l'examen ?**

Voici les centres d'examens les plus proches de Namur où le candidat peut passer l'examen dans le centre de son choix :

- **Centre de NAMUR** : nouvelle route de Suarlée, 23 à 5020 Suarlée- 087 57 20 30
- **Centre de MARIEMBOURG** : rue Duc Saint Simon 17 à 5660 Mariembourg-060 31 13 44
- **Centre de MARCHE-EN-FAMENNE** : rue du Parc Industriel 35 à 6900 Marche-en-Famenne - 087 57 20 30

- **Quels sont les tarifs ?**

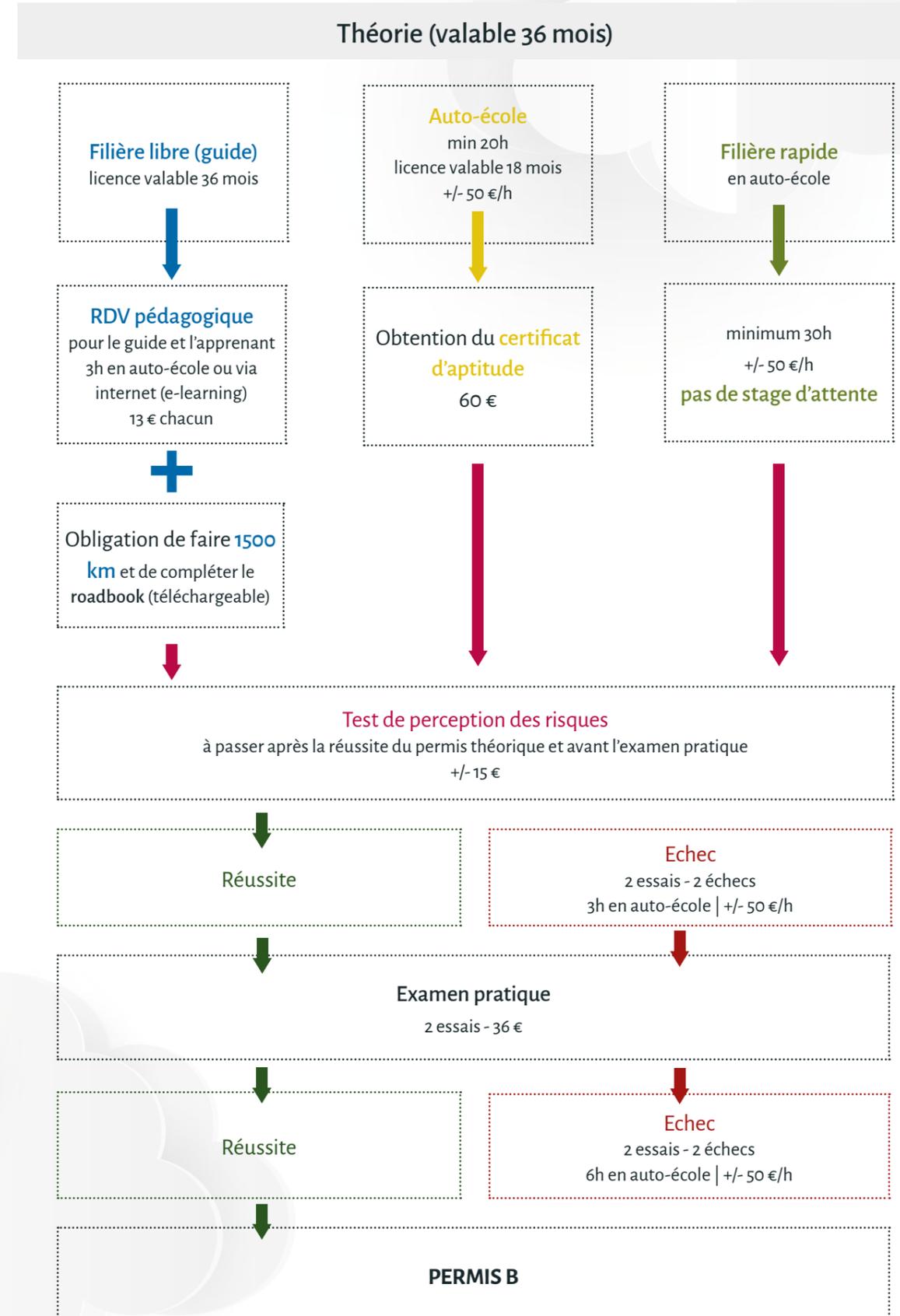
A titre indicatif, en 2020 :

- Examen pratique : 36 € ;
- Test de perception des risques (obligatoire) : 15 € ;
- Test de capacités techniques de conduite pour l'obtention d'un « certificat d'aptitude » (obligatoire si permis provisoire de 18 mois) : 60 € ;
- Cours pratiques auto-école : entre 50 et 60 € l'heure.

Il existe des auto-écoles sociales pratiquant des prix plus abordables pour des personnes rentrant dans certaines conditions. Pour plus d'informations, consulter le site : <https://auto-ecole-sociale.be/>

Depuis le 1er janvier 2018, la Wallonie a revu les conditions et les modalités d'organisation des examens théoriques et pratiques pour l'obtention du permis de conduire B. Vous trouverez davantage d'informations à ce sujet en consultant le site <http://monpermisdeconduire.be/>

Les centrales de mobilité MOBILESEM, MOBILISUD, Cap MOBILITE Namur peuvent vous aider à obtenir les informations dont vous avez besoin concernant le permis de conduire.



2.3 Le Conseiller en Mobilité

Le Conseiller en Mobilité (CeM) est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme. Il assure le rôle de « lien » entre les administrations wallonnes, les acteurs du transport public (TEC – SNCB) et les responsables communaux. Il est aussi le relais privilégié pour la coordination et la concertation, les prises de décisions, les réalisations concrètes sur le terrain, ... Il agit comme un observateur attentif, veillant à la cohérence des mesures envisagées ou entreprises dans le domaine des déplacements.

Pour trouver les coordonnées du CeM de votre commune, 2 choix s'offrent à vous :

- 1) Consulter la fiche Qr Code de votre commune
- 2) Consulter le site <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/trouver-un-conseiller-en-mobilit.html>



2.4 Quelques ouvrages et références

Bibliographie thématique sélective : Mobilité des personnes d'origine étrangère et précarisées

Les ressources présentées ci-dessous sont disponibles au Centre de Ressources Documentaires provincial (CRD), rue Henri Blès, 188-190-190C à 5000 Namur, <http://anastasia.province.namur.be>, anastasia@province.namur.be, 081 77 67 29/99. Heures d'ouverture sur le site Internet

Le CRD est un réseau documentaire en sciences psycho-médicosociales et en promotion de la santé.

• **Dossier : Le vécu de la pauvreté / DOMINGO Pauline, GELOT Didier, GRELLEY Pierre, ET AL. INFORMATIONS SOCIALES, 182, 04/2014, pp. 18-149**

La première partie du numéro appréhende les différentes catégories de la pauvreté sous l'angle non seulement des ressources disponibles mais aussi de la gestion budgétaire, le logement ou les opportunités dont les personnes bénéficient, en fonction des territoires, ou de leur formation. La deuxième partie du numéro poursuit l'analyse des conditions de vie à travers des expériences quotidiennes (mobilité, consommation) ou en termes d'accès à des services comme la culture, en particulier. La troisième partie s'interroge sur l'adaptation de l'intervention publique aux transformations des formes de pauvreté mais aussi à la diversité des publics concernés.

• **Dossier : Ma voiture, ma liberté ? / COBBAUT Nathalie, LERICHE Gwénaél, NOEL Didier, ET AL. ECHOS DU CREDIT ET DE L'ENDETTEMENT, 53, janvier-mars 2017, p. 11-21**

Au sommaire de ce dossier :

- Une automobile dans le budget : un poids sur l'estomac ?
- Achat à crédit d'une voiture : quel financement ?
- Que devient la voiture en cas de défaut de paiement ?
- Et en cas de défaut... du véhicule ;
- Les frais de déplacements : quel traitement ?
- Précarité mobile et initiatives solidaires.

• **Guide du migrant en province de Luxembourg/Coordination luxembourgeoise Asile et Migration PROVINCE DE LUXEMBOURG, 2012, 72 p.**

De nombreuses structures existent afin d'aider les migrants dans leurs différentes démarches. Le présent guide a comme objectif d'être un outil supplémentaire destiné prioritairement à l'usage des personnes qui sont dans une situation de migration mais également de toutes celles qui sont en rapport avec des migrants. Ce guide a été réalisé avec la volonté d'aider tout d'abord les migrants dans leurs démarches administratives, sociales et juridiques et de fournir également des informations claires, simples et précises en ce qui concerne la mobilité, les aides matérielles et alimentaires, la santé, le logement, le travail et la formation, la jeunesse et les activités culturelles et sociales.

• **Bouger pour s'en sortir / LE BRETON Éric**

ARMAND COLIN, 2005, 247 p.

Pour une bonne intégration au sein de notre société, il est nécessaire de disposer d'un logement, d'une bonne santé et d'une formation ouvrant l'accès à l'emploi. De nos jours où les distances ne signifient, plus rien, il est également indispensable de pouvoir se déplacer aisément : pour l'accès au travail, à la formation et aux autres ressources de l'intégration sociale. Ce thème est au centre de cet ouvrage.

• **Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne / MIGNOT Dominique, ROSALES-MONTANO Silvia**

LA DOCUMENTATION FRANCAISE, 2006, 97 p.

Aujourd'hui, il faut être mobile pour s'intégrer dans la société, pour trouver du travail. Cette mobilité -ou absence de mobilité- devient un élément de discrimination et d'inégalité sociale. Quelle politique sociale faut-il privilégier? Quelles mesures faut-il prendre pour permettre à chacun d'accéder au «droit à la mobilité» ?

• **La pauvreté aliénée dans son rapport à l'espace : Entre assignation et nomadisme. / BERNARD Nicolas**

LABOR EDITIONS, 2006, 141 p.

L'exclusion sociale est intimement liée au territoire. La fragilisation sociale a pour effet de limiter drastiquement la mobilité spatiale de l'intéressé. A l'heure de la mobilité triomphante, les groupes marginalisés sont souvent condamnés à stationner sur des espaces sous-intégrés. La répartition spatiale des exclus sociaux semble donc directement fonction de leur position dans le système économique. Si marginalisation sociale et ségrégation spatiale vont de pair, il semblerait même qu'elles se renforcent mutuellement. La pauvreté géographiquement concentrée redoublerait les effets de la pauvreté individuelle. Il y aurait là comme une spirale de la pauvreté, une détermination réciproque de l'espace et de la précarité, chacun se nourrissant de l'autre.

• **Transports, pauvretés, exclusions : Pouvoir bouger pour s'en sortir / ORFEUIL Jean-Pierre**

EDITIONS DE L'AUBE, 2004, 180 p.

Se déplacer au quotidien n'a jamais été aussi facile qu'aujourd'hui, grâce à la diffusion de l'automobile et aux progrès des transports publics. Jamais aussi facile, certes, mais jamais aussi nécessaire, tant la vie quotidienne a changé d'échelle et de rythme. Mais jamais aussi sélectif pourtant, car se déplacer est difficile pour ceux que les handicaps culturels, éducatifs, économiques, privent d'une mobilité sans souci. Or plus on est pauvre, plus il est nécessaire de se déplacer, plus il est difficile de le faire, plus cela coûte cher, moins on accède au potentiel de la ville, et plus on risque d'être entraîné dans des spirales qui mènent à la très grande pauvreté, à la marginalité, à l'exclusion.

En partant de ce constat, cet ouvrage réunit des experts européens et américains de la mobilité, de l'exclusion, mais aussi des acteurs de l'insertion sociale et des transports pour dresser un état de la question et d'initiatives, souvent innovantes mais peu connues, prises pour faciliter la mobilité des catégories défavorisées. Dans son introduction, Jean-Pierre ORFEUIL montre que l'aptitude à la mobilité est devenue une exigence de la société à l'égard de ses membres. Ce livre, avec le recensement des problèmes et des enjeux, ouvre des pistes pour une lutte renouvelée contre l'exclusion.

(Texte repris au dos du livre).

• **La mobilité des habitants de Florennes : Etat des lieux des habitudes de déplacement, des difficultés rencontrées et des attentes de la population / BERETE Finaba, SANGLIER Jonathan, ET AL.**

PROVINCE DE NAMUR, 2016, 47 p.

On sait que, alors que les besoins sont importants, l'offre de transport public dans les zones rurales est rare, sinon inexistante. Par ailleurs, le milieu rural pose plus de questions de sécurité que dans les autres milieux de déplacement. Et quand on sait que l'insertion sociale et professionnelle sont directement liées à la mobilité, on comprend qu'un groupe de travail se soit constitué à Florennes pour réfléchir à cette problématique. En 2014, le PCS de Florennes a fait appel à la Cellule Observation de la Province de Namur afin de bénéficier d'un appui méthodologique dans la construction d'un projet d'enquête visant à mieux cerner les habitudes de déplacement des habitants, les difficultés qu'ils rencontrent en matière de mobilité et leurs attentes. Ce rapport présente les principaux résultats de cette enquête.

• **Accès et mobilités : les nouvelles inégalités / ORFEUIL Jean-Pierre, RIPOLL Fabrice**

INFOLIO EDITIONS, 2015, 211 p.

En quoi la mobilité peut-elle être source d'inégalité sociale ? Les auteurs, spécialistes des questions liées à l'urbanisme, confrontent leur point de vue sur la question. Pour chacun d'eux, le lien entre mobilité et social est indéniable.

• **Mobilités urbaines : Eloge de la diversité et devoir d'invention / AMAR Georges, ASCHER François**

EDITIONS DE L'AUBE, 2004, 251 p.

«Comment penser et organiser les transports dans des villes où les gens bougent de plus en plus ? Georges AMAR est allé voir comment, ailleurs, on pensait les mobilités urbaines et comment on exploiterait de nouvelles démarches. Les analyses qu'il tire de ses voyages nous montrent que l'innovation tient largement à la capacité non pas de transposer de «bonnes pratiques» mais de s'en inspirer dans des démarches créatrices qui s'appuient sur les spécificités de chaque contexte urbain et de chaque culture technique».

• **La ville, même petite / SCHOONBRODT René, MARECHAL Luc**

LABOR, 2000, 96 p.

L'un est économiste, l'autre sociologue, mais tous deux partagent une même passion pour la ville. Pas la grande métropole des sociétés modernes, ni la Ville avec un grand V, c'est-à-dire idéale et donc désincarnée, encore moins la cyberville ou la ville virtuelle que certains annoncent déjà avec la révolution Internet, mais la « bonne ville » : la ville à taille humaine, compatible avec les exigences de démocratie participative et de communication entre l'ensemble des citoyens, assurant aussi l'accès de tous à toutes les facettes de la vie collective... Par-delà son allure de brûlot (contre le Corbusier et ses héritiers), l'ouvrage offre un double intérêt : celui, d'une part, de présenter de manière claire et vivante les arguments avancés, en Belgique mais également en France, par les partisans de la ville compacte ou dense, par opposition à la ville étendue ou étalée ; celui, d'autre part, d'éclairer les débats sur le développement urbain durable menés depuis quelques années dans le cadre des institutions européennes.



Annexes



Annexe 1 : Mode d'emploi de l'option 'scan' de l'application Google Traduction

Pour utiliser la fonctionnalité « Scan en direct » de Google Traduction, le plus simple est de télécharger l'application disponible sur l'App Store et le Play Store. L'image 1 montre quelle application il convient de télécharger et l'image 2 montre l'icône la représentant.

Une fois que l'application « Google Traduction » est ouverte, l'utilisateur a accès à cette page d'accueil (image 3). Il peut alors soit écrire le texte manuellement dans l'encadré blanc ou sélectionner l'option « Appareil photo » qui est représentée par un pictogramme d'appareil photo encadré ici en rouge :

Image 1

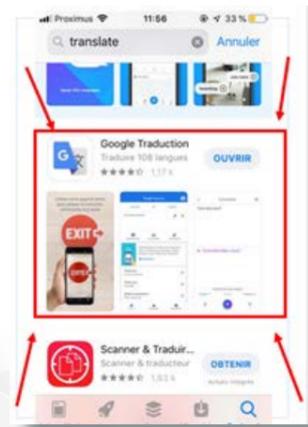
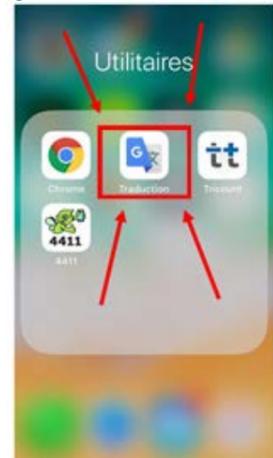


Image 2



Une fois que l'utilisateur a choisi cette option, il obtient l'écran représenté par l'image 4. Il faut alors placer le smartphone devant le texte à traduire en stabilisant l'appareil au maximum. Il y a alors deux possibilités. Soit l'application traduit le texte « en direct » (image 5) mais cette opération est parfois compliquée car au moindre mouvement de l'appareil, l'application perd le texte à traduire. Soit l'utilisateur appuie sur le bouton « scanner » (option en bas de l'écran au milieu, encadré en rouge sur l'image 6) après avoir stabilisé le téléphone face au texte à traduire.

Image 3



Image 4



On observe alors sur l'image 6 que l'application détecte chaque mot à traduire. L'utilisateur doit alors surligner la partie de texte qu'il souhaite que l'application traduise comme ci-dessous sur l'image 7. La première étape est donc de surligner manuellement la partie de texte à traduire en glissant son doigt sur l'écran à l'endroit choisi. Ensuite, pour obtenir la traduction entière, il faut appuyer sur la flèche (encadrée en rouge avec l'indication '2' pour 2^{ème} étape) dans l'encadré bleu se trouvant dans la partie haute de l'écran.

Image 5



Image 6



L'utilisateur obtiendra alors la traduction de la partie de texte qu'il souhaitait traduire.

Image 7



Cette fiche-conseil propose une démarche progressive en trois étapes pour passer de la voiture à la mobilité douce, avec une série de liens pour aller plus loin.



1,2,3 J'ADOpte LA MOBILITÉ DOUCE !

POURQUOI PASSER À L'ACTION ?

5 millions de voitures particulières (sans compter les camions, bus, camionnettes, motos...) sont immatriculés en Belgique. Pour 10 millions d'habitants, c'est un chiffre énorme, surtout si l'on retire de ces 10 millions les personnes qui ne sont pas en âge de conduire ou encore celles qui n'ont pas le permis. La voiture reste, en Belgique, le moyen de transport le plus utilisé, même dans les grandes villes !

Outre les problèmes d'embouteillages de plus en plus massifs et fréquents, la quasi-totalité de cette circulation carbure aux combustibles fossiles (essence et diesel), ce qui induit une pollution atmosphérique (CO, oxydes

d'azote, hydrocarbures imbrûlés, particules fines) et une production de gaz à effet de serre préoccupante. En effet, en Wallonie, 20% des émissions de gaz à effet de serre sont dues au secteur des transports ! Et malgré la mise sur le marché de véhicules moins gourmands en carburant, ces émissions ont augmenté de 38 % entre 1990 et 2008.

A l'impact de ces transports quotidiens, on pourrait aussi ajouter celui de l'avion. Si sa part dans les émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial est encore minimale, elle est cependant en croissance. Et les offres de vols low cost, en particulier pour des courtes escapades d'à peine 2 jours, ne risquent pas de pousser cette tendance à la baisse !

La circulation actuelle pose donc un triple problème : de mobilité, de santé et environnemental.

COMMENT S'Y PRENDRE ?

étape
1

- **Je laisse la voiture au garage pour les petits trajets.** En effet, ceux-ci sont mauvais : la voiture consomme 50% en plus sur le premier km et 25% sur le deuxième, tout en polluant « plein pot » étant donné que le moteur n'est pas à sa bonne température de fonctionnement et que le catalyseur n'est pas efficace à froid. Et pour couronner le tout, la voiture s'use plus ! Mieux vaut donc faire les petits trajets à pied ou à vélo. Tout compris, ça ne prend pas beaucoup plus de temps (pas de parking à trouver), ça permet de dire bonjour aux voisins et aux autres passants et puis ça fait (un peu) d'exercice, toujours bienvenu.
- **Si j'utilise ma voiture, je veille...**
 - à son bon entretien (filtres, huile, bougies...). Un entretien régulier peut faire économiser jusqu'à 20% du coût d'utilisation de la voiture ;
 - au bon gonflage des pneus.

Outre la surconsommation de 3% par 0,5 bar de pression en dessous de la pression recommandée, des pneus mal gonflés s'usent plus vite... et seront donc à remplacer prématurément. Vérifier la pression une fois par mois est nécessaire.

- **J'éco-conduis !** Eco-conduire c'est rouler de la manière la plus souple et douce possible, c'est-à-dire...
 - rouler moins vite sur autoroute : rouler à 100 km/h au lieu de 120 km/h permet d'économiser 20% de carburant et ne demande que 6 petites minutes en plus sur un trajet de 60 km ;
 - rouler de manière à anticiper la circulation. Freiner est une perte d'énergie et accélérer alors que le feu va passer au rouge ne sert à rien ;
 - passer les vitesses le plus rapidement possible, en-dehors des cas particuliers où j'ai besoin de plus de puissance (montée d'autoroute...) : avant 2500 tours/min pour les moteurs à essence et avant 2000 tours/min pour les moteurs diesel.

Regarder la consommation instantanée et moyenne donnée par l'ordinateur de bord est très instructif ! (sans oublier de regarder la route, évidemment).

étape
2

- **J'évite l'avion pour les petites distances** et les courts séjours. En effet, l'avion est le moyen de transport le plus énergivore, encore plus au décollage. Autant donc le réserver à des trajets longs et des séjours d'au moins une semaine.
- **Je remplace la voiture pour aller travailler.** Les transports en commun constituent une alternative sûre et écologique, particulièrement adaptée aux trajets réguliers et vers des destinations bien desservies. Avec, en plus, la possibilité de lire, travailler ou écouter de la musique !
- **J'utilise mon vélo pour des distances plus longues.** 10 km cela paraît énorme de prime abord mais c'est tout à fait faisable si on tient un peu la forme. Par ailleurs, l'employeur doit payer 15 centimes

port le plus énergivore, encore plus au décollage. Autant donc le réserver à des trajets longs et des séjours d'au moins une semaine.

du kilomètre à tout travailleur venant à vélo. Soit plus de 600 € annuels pour 20 km par jour A/R ! Et si de telles distances paraissent effrayantes, il existe toujours l'option vélo électrique. Plus cher que sa version « manuelle », il est très utile dans les côtes où il n'a pas son pareil pour donner un peu plus de vigueur aux mollets !

Mais moins utiliser sa voiture cela veut aussi dire partager un même habitat à plusieurs : c'est le covoiturage. Peut-être des collègues sont-ils intéressés par cette formule qui est peu contraignante et qui divise coût et pollutions par 2, 3, 4...

étape
3

- **Je revends ma voiture !** Il y a de plus en plus de stations de « voitures partagées » à proximité ou dans les centres-villes. Ces voitures se louent pour une heure, une journée... Ça revient moins cher qu'une voiture « à soi » tout en offrant la possibilité d'en louer une facilement et rapidement.
- **Si la voiture est vraiment indispensable,** j'opte pour un modèle à faible consommation dont les émissions de CO₂, mentionnées

obligatoirement, sont inférieures à 105 de CO₂ par km.

- **Je télétravaille un ou plusieurs jours sur la semaine,** en fonction des circonstances et de mon logement (attention, télétravailler signifie parfois devoir chauffer deux endroits : chez soi et au bureau).
- **Je peux aussi covoiturer sur de longues distances,** par exemple pour descendre dans le sud de la France. Plusieurs sites existent pour mettre en rapport les personnes intéressées par le même trajet.

POUR ALLER PLUS LOIN !

Informations générales

- [La mobilité durable](#)—Fiche-conseil n° 103
- [Le transport aérien](#)—Fiche-conseil n° 102

La marche et Le vélo

- [Pro Velo](#) : aide et promotion pour l'utilisation du vélo
- [Le Gracq](#) / les cyclistes quotidiens :
- [A vélo dans la ville](#)—Fiche-conseil n° 98
- Les itinéraires cyclables de Bruxelles : www.bruxellesmobilitte.irisnet.be/articles/velo/itineraires-cyclables
- Le RAVEL : <http://ravel.wallonie.be>
- Les sentiers : www.sentiers.be

Les transports en commun

- [www.infotec.be](#) (itinéraires, horaires et tarifs des bus et trams en Wallonie et à Bruxelles)
- [www.stib.be](#) (itinéraires, horaires et tarifs des bus, trams et métros à Bruxelles)

Télécharger la fiche : <https://www.ecoconso.be/>

www.ecoconso.be

Des réponses personnalisées à vos questions :
081 730 730 | info@ecoconso.be

- www.delijn.be (itinéraires, horaires et tarifs des bus et trams en Flandre et à Bruxelles)
- www.sncb.be (itinéraires, horaires et tarifs des trains)
- www.railtime.be (horaires et retards éventuels des trains)

La voiture

- Tout savoir sur l'éco-conduite : www.eco-conduite.be
- [Les carburants automobiles](#)—Fiche-conseil n° 88
- [La voiture électrique](#)—L'Art d'éco... consommer n° 55—Dossier
- [Mieux utiliser sa voiture](#)—Fiche-conseil n° 119
- [Guide CO2 et consommation des voitures](#) : classement des voitures en fonction de leur production de CO₂.
- [www.ecoscore.be](#) : classement des voitures en fonction de leur impact sur l'environnement (tient compte du CO₂ mais aussi des autres polluants).

Covoiturage et voitures partagées

- Covoiturage en Belgique : www.carsharing.be, « international » : www.covoiturage.com ; www.123envoiture.com
- Autostop de proximité « voitures à plusieurs » : www.vap-vap.be/
- Voitures partagées : www.cambio.be



Mise en page : CAI Namur

Photos libres de droits : Christian Delwiche - <https://www.bia-bouquet.com/>

Avec le soutien de



Ed. responsable : Benoîte DESSICY - 081 73 71 76 - N° d'entreprise 0429681789 -
Compte bancaire : BE10 0012 3001 8604 - RPM Tribunal de Namur - janvier 2022