



Pensez à l'environnement. Réfléchissez avant d'imprimer!

Wallonie: une réforme du permis de conduire jugée "discriminante"

Par: rédaction

22/01/19 - 19h00 Source: Belga



© belga.

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme du permis de conduire B en Wallonie, "l'égalité d'accès à la conduite automobile ne semble plus garantie", dénonce mardi le consortium Mobilité pour tous, composé d'acteurs wallons actifs dans l'accompagnement, l'insertion et la formation des personnes en difficultés. Sur le terrain, "la réforme entraîne complexification, exclusion sociale et discrimination", ajoute-t-il.

En 2017, le gouvernement wallon a approuvé une réforme de la formation à la conduite, qui a modifié tant ses aspects théorique que pratique.

Exigences linguistiques

Parmi les mesures entrées en vigueur l'an dernier, les candidats conducteurs sont confrontés à l'obligation de passer l'examen théorique dans l'une des langues nationales du pays ou en anglais et à de nouvelles étapes obligatoires payantes pour la formation pratique. Il est également possible de passer l'examen pratique sans stage préalable après 30 heures d'auto-école.

Mesures "excluant"

Si l'objectif déclaré de cette réforme est d'améliorer la sécurité routière, "à l'analyse, les mesures prises se révèlent excluant pour les citoyens pauvres, étrangers ou peu scolarisés tout en offrant aux citoyens nantis la possibilité d'obtenir un permis définitif après seulement 30 heures de conduite", déplore le consortium Mobilité pour tous.

Coût de l'apprentissage

Celui-ci regrette plus spécifiquement que la réforme "augmente encore le coût des formations en auto-école, déjà très difficiles à assumer pour les personnes fragilisées économiquement". Elle rend par ailleurs "la filière libre plus contraignante, plus coûteuse et plus complexe administrativement que précédemment, ce qui écarte les personnes les moins qualifiées", ajoute le consortium.

"Personnes fragilisées"

Face à cette situation, Mobilité pour tous invite le gouvernement à "repenser en profondeur le secteur de la formation à la conduite, et ceci en concertation avec les différents acteurs qui accompagnent les personnes fragilisées". Le consortium a rédigé à cet effet un "memorandum pour une mobilité inclusive en Wallonie", qui propose une trentaine de mesures visant à instaurer l'égalité des chances entre les citoyens en matière de déplacements.

Tous les droits réservés.

INFO

Direct ¹

Débats Première ▶

Belgique

Des associations dénoncent la réforme discriminante du permis de conduire en Wallonie



(//app-eu.readspeaker.com/cgi-bin/rsent?customerid=7764&lang=fr_be&readid=id-text2speech-article&url=www.rtbf.be%2Finfo%2Fbelgique%2Fdetail_des-associations-dennoncent-la-reforme-discriminante-du-permis-de-conduire-en-wallonie%3Fid%3D10125527)



#

Des associations dénoncent la réforme discriminante du permis de conduire en Wallonie - © SSKA GREMMELPREZ - BELGA

Belga

🕒 Publié le mardi 22 janvier 2019 à 19h24

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme du permis de conduire B en Wallonie, "*l'égalité d'accès à la conduite automobile ne semble plus garantie*", dénonce le consortium *Mobilité pour tous*, composé d'acteurs wallons actifs dans l'accompagnement, l'insertion et la formation des personnes en difficultés. Sur le terrain, "*la réforme entraîne complexification, exclusion sociale et discrimination*", ajoute-t-il.

Newsletter info Recevez chaque matin l'essentiel de l'actualité.

OK (https://www.rtbf.be/info/moncompte?newsletter=info&source=rtbfinfo_newsletter-

En 2017, le gouvernement wallon a approuvé une réforme de la formation à la conduite, qui a modifié tant la théorie que la pratique.

Parmi les mesures entrées en vigueur l'an dernier, les candidats conducteurs sont confrontés à l'obligation de passer l'examen théorique dans l'une des langues nationales du pays ou en anglais et à de nouvelles étapes obligatoires payantes pour la formation pratique. Il est également possible de passer l'examen pratique sans stage préalable après 30 heures d'auto-école.

Les plus démunis laissés pour compte

Si l'objectif déclaré de cette réforme est d'améliorer la sécurité routière, *"à l'analyse, les mesures prises se révèlent excluantes pour les citoyens pauvres, étrangers ou peu scolarisés tout en offrant aux citoyens nantis la possibilité d'obtenir un permis définitif après seulement 30 heures de conduite"*, déplore le consortium.

Celui-ci regrette plus spécifiquement que la réforme *"augmente encore le coût des formations en auto-école, déjà très difficiles à assumer pour les personnes fragilisées économiquement"*. Elle rend par ailleurs *"la filière libre plus contraignante, plus coûteuse et plus complexe administrativement que précédemment, ce qui écarte les personnes les moins qualifiées"*, ajoute-t-il.

Face à cette situation, Mobilité pour tous invite le gouvernement à *"repenser en profondeur le secteur de la formation à la conduite, et ceci en concertation avec les différents acteurs qui accompagnent les personnes fragilisées"*. Le consortium a rédigé à cet effet un *"memorandum pour une mobilité inclusive en Wallonie"*, qui propose une trentaine de mesures visant à instaurer l'égalité des chances entre les citoyens en matière de déplacements.

Archives : Journal télévisé 27/06/2018

Wallonie : deuxième volet de la réforme du permis de conduire

La réforme du permis de conduire en Wallonie est discriminante, dénoncent des associations

Publié le Mardi 22 Janvier 2019 à 18h35 Par Belga

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme du permis de conduire B en Wallonie, «l'égalité d'accès à la conduite automobile ne semble plus garantie», dénonce mardi le consortium Mobilité pour tous, composé d'acteurs wallons actifs dans l'accompagnement, l'insertion et la formation des personnes en difficultés.



Illustration. - Belga

Sur le terrain, «la réforme entraîne complexification, exclusion sociale et discrimination», ajoute-t-il.

En 2017, le gouvernement wallon a approuvé une réforme de la formation à la conduite, qui a modifié tant ses aspects théorique que pratique.

Parmi les mesures entrées en vigueur l'an dernier, les candidats conducteurs sont confrontés à l'obligation de passer l'examen théorique dans l'une des langues nationales du pays ou en anglais et à de nouvelles étapes obligatoires payantes pour la formation pratique. Il est également possible de passer l'examen pratique sans stage préalable après 30 heures d'auto-école.

Si l'objectif déclaré de cette réforme est d'améliorer la sécurité routière, «à l'analyse, les mesures prises se révèlent excluantes pour les citoyens pauvres, étrangers ou peu scolarisés tout en offrant aux citoyens nantis la possibilité d'obtenir un permis définitif après seulement 30 heures de conduite», déplore le consortium Mobilité pour tous.

Celui-ci regrette plus spécifiquement que la réforme «augmente encore le coût des formations en auto-école, déjà très difficiles à assumer pour les personnes fragilisées économiquement». Elle rend par ailleurs «la filière libre plus contraignante, plus coûteuse et plus complexe

administrativement que précédemment, ce qui écarte les personnes les moins qualifiées», ajoute le consortium.

Face à cette situation, Mobilité pour tous invite le gouvernement à «repenser en profondeur le secteur de la formation à la conduite, et ceci en concertation avec les différents acteurs qui accompagnent les personnes fragilisées». Le consortium a rédigé à cet effet un «memorandum pour une mobilité inclusive en Wallonie», qui propose une trentaine de mesures visant à instaurer l'égalité des chances entre les citoyens en matière de déplacements.

Notre sélection vidéo

Le permis de conduire a un coût de plus en plus lourd

WALLONIE Le consortium « Mobilité pour tous » estime que l'égalité d'accès à la conduite n'est

► La réforme du permis B entrée en vigueur l'an passé renforce certaines contraintes.
► Des associations aident les plus démunis et précarisés pour qu'ils ne restent pas sur une voie de garage.

Alors que le Salon de l'auto a encore attiré des milliers de visiteurs, le consortium « Mobilité pour tous » en a profité pour redire que l'égalité d'accès à la conduite automobile ne semble plus garantie en Wallonie. Pour lui, la récente réforme du permis B a renforcé les contraintes financières et administratives qui pèsent sur la formation à la conduite.
« En effet, la réforme initiée par le gouvernement wallon en 2017 et qui est entrée en vigueur l'an passé a modifié certaines conditions d'accès à ce permis, que ce soit pour la partie théorique ou pratique, estime le consortium.

Si l'objectif déclaré est d'améliorer la sécurité routière, les mesures prises excluent les citoyens les plus pauvres, les moins scolarisés, les étrangers, tout en permettant aux citoyens "nantis" d'obtenir un permis après seulement 30 h de conduite effectuée dans des conditions éloignées de la réalité. » Pour ce consortium, « la réforme a instauré une discrimination fondée sur la langue, la scolarité et la fortune ».

Aux 4 coins de la Wallonie, diverses associations regroupées dans ce consortium tentent tant bien que mal d'offrir des alternatives pour aider des personnes pour qui ce permis est plus qu'un accès à la conduite, mais surtout un besoin vital pour pouvoir travailler. En France, où le permis coûte environ 1.800 euros, certaines municipalités offrent des bourses aux apprentis conducteurs, moyennant en échange des heures de prestation d'intérêt général pour la collectivité.

On n'en est pas là en Wallonie, et les associations d'insertion permettent de réduire les coûts d'apprentissage. A Charleroi, la première auto-école sociale a été créée au sein d'une entreprise de

formation par le travail. Elle assure une formation pratique à moitié prix (lire ci-contre).

A Verviers, le Sim (Service d'insertion et d'intégration, missions et actions) travaille dans le secteur de l'insertion professionnelle. « L'apprentissage de la conduite est primordial, note Necati Celik, son directeur. Nous avons des projets pilotes avec des CPAS pour assurer la partie pratique, mais c'est fini. Nous ne donnons plus que la partie théo-

La réforme du permis B a renforcé les contraintes financières et administratives

rique, dans le cadre d'une convention avec le Forem, soit 32 h de cours sur deux semaines. Après, pour la pratique, chacun doit se débrouiller. Certains passent l'examen avec des amis, d'autres pour un paiement étalonné. La grosse difficulté est liée à l'analphabétisation. La maîtrise de la langue française n'est pas suffisante et certains restent sur le carreau. La réforme a fermé les portes à ces gens-là. Et sans per-

mis, ils sont perdus car toute une série de petits boulots ne sont prestés qu'à des heures inhabituelles (nettoyage de bureau, par exemple), quand il n'y a plus de transports en commun... Pour venir aux cours, c'est parfois aussi un problème pour ceux qui habitent loin des villes. »

A Arlon, diverses associations travaillent dans le cadre de la filière libre. « FGTB et CSC ont travaillé via leurs ASBL d'éducation permanente avec SOS Dépannage, dit Laurence Binet, responsable de cette structure à la FGTB. Aujourd'hui, CSC et FGTB continuent à donner des cours en version rapide (4 h par jour durant une semaine) tandis que SOS Dépannage le fait de façon lente pour ceux qui ont des problèmes de langage. Nous existons depuis 1996 mais beaucoup de personnes ne nous connaissent pas. Le but de notre ASBL est d'aider les gens pour qui il est fondamental d'avoir un permis, mais ce n'est pas de faire du profit. On ne fait pas de démarchage mais nos cours sont ouverts à tous, affiliés FGTB ou pas. Et vu les coûts pour obtenir ce permis dans la filière classique, il n'y a pas que des RIS et personnes en recherche d'emploi qui viennent... »

JEAN-LUC BODEUX



Les conditions d'accès au permis de conduire deviennent prohibitives. © REPORTERS.

LE PERMIS

Deux filières

En Wallonie, il existe deux filières de formation à la conduite : la filière libre qui permet aux candidats d'apprendre avec un proche et la filière via les auto-écoles, où l'apprentissage se fait dans des voitures à double commande avec un instructeur breveté. Il est aussi possible de mélanger les deux formules en recourant partiellement au service d'une auto-école tout en étant en filière libre.

Les changements de la réforme

Pour l'épreuve théorique, deux fautes graves entraînent l'échec de l'épreuve théorique. Il est aussi impossible de passer cette épreuve avec un interprète moyennant une redevance : désormais, elle est passée dans une langue nationale ou en anglais.

Pour la filière libre, il y a désormais un rendez-vous pédagogique de 3 heures suivi par le candidat et son guide avant la formation pratique, un roadbook doit rendre compte d'une expérience de conduite accompagnée de minimum 1.500 km. Le candidat peut passer en stage de conduite autonome sous permis provisoire à condition de réussir un test d'aptitude payant dans un centre d'examen agréé. Il doit réussir un test de perception des risques payant pour accéder à la pratique.

Coût

Pour le théorique : de 7 à 45 euros en libre et de 100 euros/12 h en auto-école. Pour le pratique : environ 300 euros en filière libre et environ 1.300 euros (20 h + stage) ou 1.750 euros (30 h) en filière auto-école.

première belge une auto-école

A Marcinelle, le Centre d'insertion socio-professionnelle « Chantier » a ouvert en 2016 la première et toujours unique auto-école sociale du pays pour répondre à la demande d'une catégorie de personnes qui ne savent pas ou plus se payer l'obtention d'un permis par la voie classique.

« En tant que centre d'insertion, nous avons déjà réagi lors de la première réforme, lorsque les autorités ont voulu supprimer la filière libre. Puis il y a eu la réforme des guides qui étaient chez nous des bénévoles volontaires, explique Daphné Winnepeninckx, directrice de l'ASBL Auto-Ecole sociale. Comme la loi n'a plus permis de guider plus de deux personnes dans les deux ans, ce n'était plus possible pour nous. On a donc décidé de créer

insertion « Il faut des formations

ENTRETIEN

Le consortium « Mobilité pour tous » est une fédération qui a pour but de promouvoir les activités d'insertion sociale et/ou socioprofessionnelle ainsi que l'économie sociale. Elle regroupe 93 opérateurs qui sont des associations, des CPAS et des sociétés à finalité sociale développant ou soutenant des actions d'insertion sociale ou socioprofessionnelle, ou intervenant dans le champ de l'économie sociale. Rencontre avec Céline Lambeau, coordinatrice du consortium.



Céline Lambeau. © D.R.

conduire ? En 2013, la Fédération Caips (Concertation des ateliers d'insertion professionnelle et sociale) a été interpellée par ses affiliés à propos des difficultés rencontrées par leur public pour se former à la conduite. Caips a alors entrepris de réunir différents acteurs du non-marchand concernés par la problématique de l'accès au permis B pour des publics précarisés ou éloignés de l'emploi, afin d'identifier les besoins et d'envisager des actions communes. Ce réseau s'est constitué au début 2017 sous le nom de « Consortium mobilité pour tous ».

Quelles sont vos missions ?

DÉSTOCKAGE CHEZ VASTIAU-GODEAU !
A l'occasion du renouvellement du magasin, nous organisons un déstockage complet en février. Soyez rapides. Vendu = vendu !

Du 8/02 au 10/02 et du 15/02 au 17/02
Journées portes ouvertes du 8 avril au 5 mai !

vastiau godeau
INTERIEUR

*Infos et conditions en magasin.
www.vastiaugodeau.be

ôt

st plus garantie



« Chantier », sociale, à Marcinelle

une auto-école sociale agréée, mais on ne peut donner cours qu'à des demandeurs d'emploi depuis un an, à des personnes qui touchent le RIS (revenu d'intégration) et à celles qui ont un handicap à 80 %. Et uniquement pour obtenir le permis B. »

Mais pour cela, l'ASBL a dû engager des moniteurs brevetés « pas faciles à trouver. Mais il y a une demande, soit 350 élèves par an qui suivent le théorique et le pratique, avec un taux de réussite de 66 %. Après, les 34 % restants doivent reprendre le cycle en partie, et c'est une vraie usine à sous... ». Une bonne partie de ces personnes défavorisées, qui ont de 18 à 55 ans et plus, sont des primo-arrivants, ou ont des difficultés de langage, ou de lecture. L'ASBL est donc dans l'accompagnement. La plupart des gens

suivent 34 heures de cours pour la théorie (pour 12 dans un cursus classique) et 26 heures de pratique maximum.

L'ASBL n'est toutefois pas subventionnée, mais a reçu quelques soutiens non négligeables de sponsors privés pour le lancement de l'opération (achat de 5 véhicules, d'un simulateur). « Après, il faut pouvoir payer ces cours même s'ils sont à prix coûtant, poursuit Daphné Winnepenninckx. Certains étalonnent ces cours sur un an, d'autres peuvent obtenir une aide de leur CPAS, ou des avances, ou alors ces cours sont organisés en interne pour nos stagiaires, ceci en partenariat dans le cadre de l'insertion sociale. Il faut au minimum 685 euros, ce qui est bien moins cher que le tarif du parcours classique. » ■

J.-L. B.

ations moins littéraires »

A titre principal, œuvrer à la mise en place de processus de formation à la conduite accessibles pédagogiquement et financièrement pour les demandeurs d'emploi infrascolarisés et, de façon subsidiaire, travailler au développement de la mobilité multimodale du même public. Notre volonté commune est de veiller à ce que conduire reste permis pour tous. Le consortium leur permet aujourd'hui de mutualiser leurs constats, leurs questionnements et leurs projets pour l'avenir en matière de soutien à la mobilité des publics éloignés de l'emploi.

Les personnes qui passent par les centres d'insertion socioprofessionnelle sont-elles si nombreuses à avoir des difficultés en matière de permis ?

Bien sûr ! Pour les 157 CIS wallons qui assurent des forma-

tions pour 15.000 stagiaires par an, la moitié des adultes n'a pas de permis de conduire. C'est énorme et c'est un frein supplémentaire colossal pour sortir de la précarité.

Avez-vous une écoute attentive des décideurs politiques ? On y travaille mais cela prend du temps. Il est important de dialoguer avec eux pour qu'ils comprennent que nous avons une expertise de terrain. Nous connaissons les problématiques et les moyens d'y remédier. Mettre des freins comme la réforme du permis le fait est inégalitaire. Il faut des adaptations, trouver des modèles de formation moins littéraires, moins frontaux que ce qui existe. ■

Propos recueillis par J.-L. B.

L'Escalpage se bat pour sa survie

LOUVAIN-LA-NEUVE Un projet citoyen sans cesse à la recherche de moyens financiers

Faire tourner deux écoles, c'est aujourd'hui possible grâce au système du capital période de la Communauté française. Il faut bien parfois se débrouiller, mais c'est le cas dans toutes les écoles. Par contre, pour notre centre de jour, il y a un moratoire des places à la Région wallonne. On a bien reçu l'an passé deux conventions nominatives pour accueillir des adultes supplémentaires, mais on a terminé l'année avec un déficit de 40.000 euros. Au point qu'on se demande comment on va pérenniser notre action... »

Philippe Crepin est administrateur à l'Escalpage, une ASBL citoyenne créée en 1997 par Jacques Laffineur et Christian Lieutenant pour répondre à un besoin de parents qui souhaitaient pouvoir inscrire leurs enfants « extraordinaires » dans une école adaptée qui faisait alors défaut en Brabant wallon.

Il y a vingt ans, une école fondamentale a ainsi été créée à Louvain-la-Neuve, suivie dix ans plus tard par une école secondaire à Limal. Depuis 2006, dix semaines de stages sont organisées en été. Et, il y a deux ans et demi, a été lancé un Centre de jour pour adultes handicapés (avec l'aide de 500.000 euros de la Province du Brabant wallon).

Toutes les constructions, l'achat de matériel adapté, le chauffage et l'électricité, l'entretien et le salaire des infirmières et des puéricultrices a été et est toujours financé par l'ASBL. Laquelle fait appel au grand public, via son « Opération briques » en



L'accueil des adultes en situation de handicap reste une préoccupation pour le Centre de jour de l'Escalpage à Louvain-la-Neuve. La demande est pressante, mais le coût entraîne un déficit... © J.-P. DV.

chocolat qui redémarre ce vendredi pour la quatorzième fois. La vente de 20.000 briques au prix de 5 euros (3,90 euros reviennent à l'ASBL) est espérée pour couvrir la construction d'un préau pour le fondamental, un ascenseur pour le secondaire et des ruches pour le Centre de jour. Des donations, des fondations comme l'ASBL Éclaircie, ou des subsides provinciaux permettent de combler les budgets.

Répondre aux défis

« Nous répondons plus ou moins au besoin exprimé, précise Philippe Crepin. Cela représente plus de 60 élèves dans le fondamental. Mais déjà avec des be-

soins exprimés pour les enfants polyhandicapés qui n'ont aucune place en secondaire. Notre école de Limal accueille, elle, 80 jeunes, mais cela devient juste. Une nouvelle aile est dans nos cartons. Quant au Centre de jour, de 28 places, la demande explose. On demande 30 euros par jour, mais il nous faut avancer 20 euros de plus pour couvrir les frais. Donc, plus on accepte d'adultes, plus on perd de l'argent... »

Ajoutez encore le problème du vieillissement et la nécessité, à terme, de construire du logement, avec service de nuit, l'on se rend vite compte du travail qu'il reste à faire. Philippe Crepin souhaite cependant délivrer « un

message positif. Notre équipe reste motivée pour répondre aux défis de demain. »

Un message que le président du parlement wallon, André Antoine (CDH), qui plaide récemment pour la construction d'une nouvelle école spécialisée dans l'Est du Brabant wallon, compte transmettre à ses collègues wallons : « En mai, il faudra que le handicap entre en bonne place dans le budget wallon. Autrefois, le handicap était considéré comme un châtement et vécu en huis clos par les familles. Vous avez, vous, su susciter la flamme de l'espérance. À nous d'être à la hauteur du présent ! » ■

JEAN-PHILIPPE DE VOGELAERE

20003122

MONCLER®
SPA

NOUVELLES COLLECTIONS DISPONIBLES EN BOUTIQUE

WWW.AUFUSEAU.BE

f Instagram

AUFUSEAU
SPA

VOS SOLDES CONTINUENT
CHEZ SUITE : TOUT À -50%*

*EXCEPTÉ SÉLECTION D'ARTICLES

RUE DES ECOMINES 35 - 4900 SPA - TÉL. 087 26 67 24
DU MARDI AU SAMEDI DE 10H00 > 13H00 ET DE 13H30 > 18H30 - TOUS LES DIMANCHES DE 14H30 > 18H00