



Bureau de dépôt - Bruxelles X
P701162

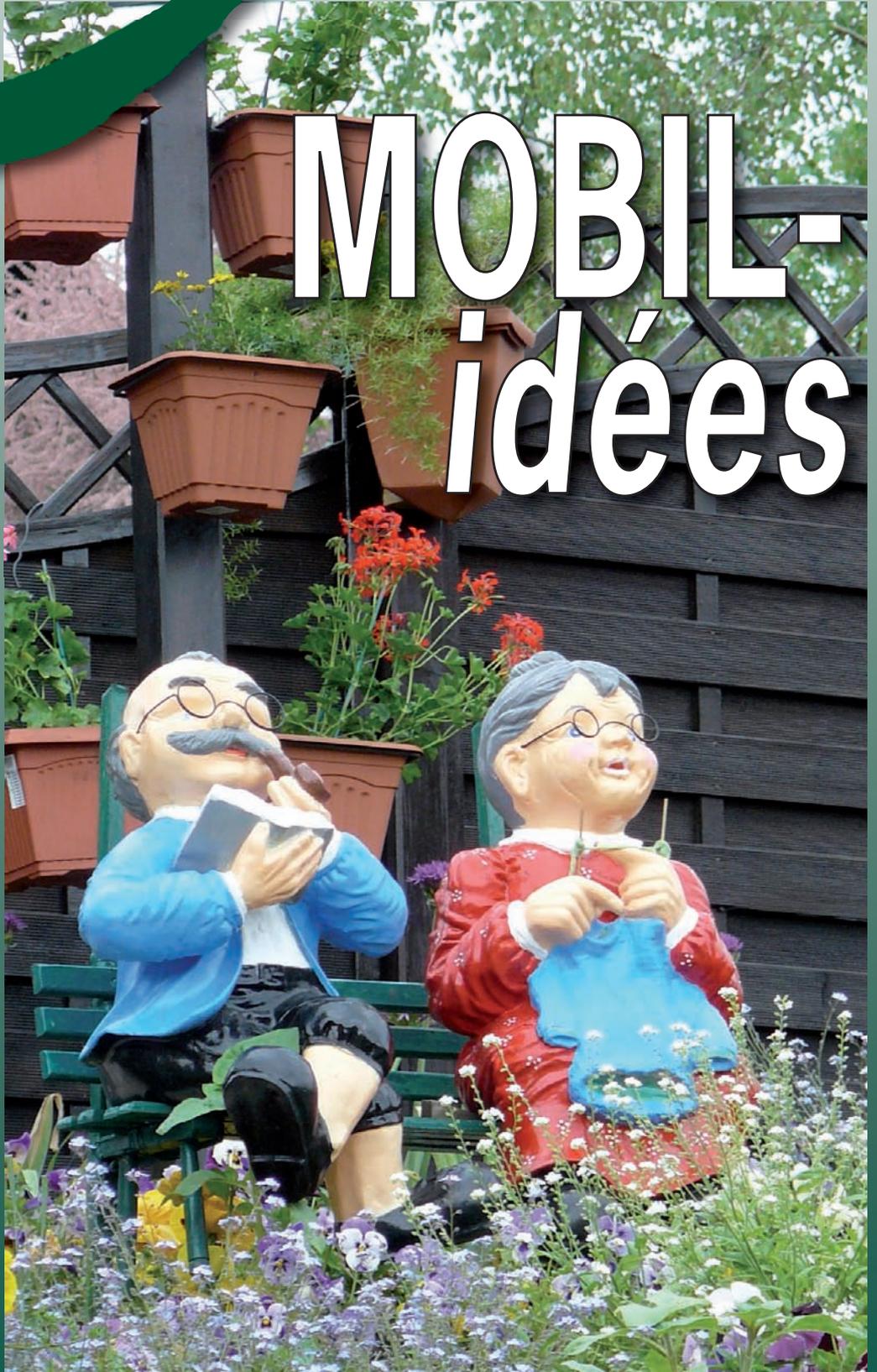
Belgique - België

P.P.
Bruxelles X

1 / 2425

Périodique trimestriel du CIEP/MOC
n° 65 • juillet • août • septembre • 2010

Signe typographique qui représente la conjonction "et"



MOBIL- idées



EDITO

En route pour cette nouvelle année... 3

ANALYSE

MOBIL-idées

Mobilité alternative: réfléchir à de nouveaux modes de vie? 4

Etre piéton à Liège: enjeux collectifs 6

La mobilité en Brabant wallon, une priorité 7

Mobilité en province de Namur 9

Les femmes entre mobilité contrainte et choisie 10

«Garez-vous!»: les aînés se mobilisent 13

MOUVEMENT EN CAMPAGNE

«Art'Eropolis», une expo originale pour Haïti 14

Cahier sur l'après-crise financière 15

VIE DE L'ISCO

Un nouveau groupe BAGIC 16

Nouveaux groupes ISCO Bruxelles et Verviers 17

EN RÉGIONS

Campagne «Travail en chantier» (Liège-Huy-Waremme) 17

Etre Agent touristique: une formation, un métier 18

EN BREF 19

AGENDA 22

FICHE PÉDAGOGIQUE

La Grille d'Ardoino pour contrer le stress professionnel négatif



© REPORTAGE PHOTO & 65

Où sont

les nains...?

Infatigables travailleurs, anticipation colorée des schtroumpfs, vision onirique du nanisme, représentation machiste d'un monde unisexué, vaine tentative de la sauvegarde des jardins d'agrément, audace obstinée d'un art plâtrier naïf, lobbying efficace des marchands de brouettes, ou modèle jubilatoire d'un art populaire rural... quelle que soit votre appréciation des nains de jardin, c'est eux et leurs décors qui, de leur bouille impassible, ponctueront, cette fois, votre lecture. ■

Comité de rédaction:

Stéphanie Baudot, Christian Boucq, Virginie Delvaux, Perrine Detober, France Huart (coordination), Florence Moussiaux, Michèle Stessel, Nicole Tinant

Secrétariat:

Francine Baillet, Rita D'Agaro, Lysiane Mettens

Ont participé à ce numéro:

Sébastien Bodart, Christian Boucq, Virginie Delvaux, Muriel Dessoy, Perrine Detober, Jean-Pierre Gouverneur, France Huart, Florence Moussiaux, Wilfried Schleck, Nicole Tinant, Stéphanie Vankeer

Photos:

Perrine Detober, Jean-Paul Cornélis, France Huart, Florence Moussiaux

CIEP communautaire:

Tél: 02/246.38.41, 42, 43 - Fax: 02/246.38.25
E-mail: communautaire@ciep.be

Editeur responsable:

Virginie Delvaux
Chaussée de Haecht 579 - 1030 Bruxelles

Design:

DCL PRINTERS - dcl.printers@skynet.be
Imprimé sur papier 100% recyclé sans chlore

En route pour cette nouvelle année...

PAR VIRGINIE DELVAUX,
DIRECTRICE CIEP
COMMUNAUTAIRE

Comme à son habitude, Woody Allen porte ici un regard incisif et décalé sur nos comportements et modes de vie. Et pourtant, depuis de nombreuses années, nos sociétés courent après le temps de manière de plus en plus vertigineuse.

L'ère dite de la «mobilité facilitée» s'est accompagnée de l'émergence de nouvelles normes dans le cadre du travail, répondant à la fois aux impératifs de flexibilité et de réactivité, mais aussi par l'importance grandissante accordée au «choix» dans l'organisation de nos modes de vie. Face à l'instabilité et à la précarité des rapports au travail, chacun-e souhaite pouvoir sélectionner avec attention son lieu de résidence, l'école de ses enfants, ses lieux de sortie.

La mobilité est donc devenue une nécessité pour toutes les catégories de personnes (employés, ouvriers, cadres, femmes, jeunes, âgés,...) et cela indépendamment de leurs capacités à se conformer à ces nouvelles normes.

Et pourtant, paradoxalement, selon Vincent Kaufmann¹, «ceux qui se déplacent le plus le feraient pour se sédentariser davantage». Selon ce sociologue, les nouveaux moyens de déplacement ne seraient donc pas le signe d'une «hypermobilité» croissante, mais au contraire le fait que nous choisissons maintes manières de nous déplacer vite et loin afin de préserver notre environnement fami-

«Il est impossible de se déplacer plus vite que la lumière, et ce serait idiot car on perdrait son chapeau en route.»

lier et nos ancrages. En clair, selon lui, nous nous déplacerions de plus en plus, tout en étant moins mobiles.

Face à ces deux types de constats «mobilité» et «sédentarité», le débat n'est pas mince et comprendre le nœud du problème et les enjeux sous-jacents reste, dès lors, assez complexe. C'est pourquoi depuis quelques

années maintenant, mouvements et associations travaillent à proposer des réflexions et des outils innovants pour étudier le sujet dans une dynamique d'éducation permanente et pour interpeller les politiques compétents.

Nous inscrivant dans la récente actualité de la «Semaine européenne de la mobilité», nous vous proposons un dossier constitué d'initiatives toutes plus intéressantes les unes que les autres: Allant des enjeux collectifs d'être piétons en ville, aux inégalités sociales et de genre en passant par les déplacements en milieu rural et l'importance des transports en commun. Autant d'idées mobiles, concrètes et dynamiques qui montrent bien que si les politiques sont parfois à la traîne dans ce domaine, les associations, elles, savent proposer et rappeler que mobilité ne doit surtout pas rimer avec inégalités et qu'elle ne doit pas être le parent pauvre des réflexions en matière de justice sociale!

Au plaisir de vous revoir bientôt et au plus tard lors de notre prochaine journée d'actualités politiques qui se déroulera le 16 novembre à Louvain-la-Neuve... ■

1. Professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne, il a notamment publié KAUFMANN, V., JEMELIN, C. ET GUIDEZ, J.-M., *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?*, Paris, Documentation française, 2001 et MAKSIM, H.-N., VINCENT, S., GALLEZ, C. ET KAUFMANN, V., *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, 2010.





MOBIL- idées

Mobilité alternative:

Réfléchir à de nouveaux modes de vie?

PAR FLORENCE MOUSSIAUX,
CIEP COMMUNAUTAIRE

**«Je travaille à Bruxelles.
Je mange des tomates
espagnoles avec
des crevettes
de la Mer du Nord...
décortiquées au Maroc.
Je prépare un petit
week-end à Rome.»**

LE PIC DU PÉTROLE¹

Le pétrole est une ressource fossile épuisable dont la production décroît. Le pic du pétrole désigne le moment où on aura utilisé la moitié de la quantité totale existante. Le pétrole déjà consommé est celui qui était le plus facile à extraire.

Sa production va donc devenir de plus en plus difficile, donc rare et chère. Au rythme de consommation actuel, l'épuisement des réserves ultimes est estimé à 20, voire 50 ans. Néanmoins, ce pic est déjà enclenché pour les réserves des USA, de Norvège, de la Mer du Nord et du Mexique.

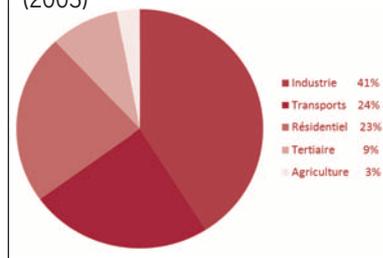
Quoi qu'il en soit, cette pénurie provoquera une diminution de l'offre globale, une augmentation généralisée des prix entraînant vraisemblablement une baisse du niveau de vie, la fin des exportations par les pays producteurs qui garderont leur pétrole pour eux-mêmes et l'augmentation des risques géopolitiques entre les Etats pour l'accès à l'or noir.

PÉTROLE APPARENT, PÉTROLE CACHÉ

On associe spontanément pétrole, transport, chauffage et industrie. Par contre, on oublie qu'il est indispensable dans beaucoup d'autres secteurs: par exemple, dans l'alimentation: pour le fonctionnement des machines agricoles, la production d'engrais et de pesticides, le chauffage des serres (et leur refroidissement en été), le transport, la fabrication industrielle, la réfri-

gération, l'emballage... En outre, plus les aliments produits (cultivés ou assemblés) viennent de loin, plus la facture énergétique et l'impact sur l'environnement augmentent. Si notre façon de manger ne se modifie pas, la réduction de pétrole engendrera aussi une pénurie alimentaire³. Dans notre système mondialisé basé sur l'hypermobilité des matières premières et des produits finis, la crise du pétrole aura inmanquablement un impact sur l'ensemble de nos consommations (vêtements, meubles...) et sur notre façon de vivre.

Répartition de la consommation d'énergie par secteur, en Belgique (2003)²



LA TECHNOLOGIE À LA RESCOURSE?

Croire que la technologie va apporter toute la solution équivaut à adopter une attitude naïve d'attente et d'aveuglement, qui ne remet rien en cause. Or, les solutions «miracles» n'en sont pas. Citons, par exemple, les agrocarburants qui entrent d'ores et déjà en concurrence avec l'alimentation (puisque'ils nécessitent des terres cultivables)⁴, les voitures électriques qui sont à énergie nucléaire,... et toutes les solutions technologiques issues d'un matériel sophistiqué demandant une production énérgivore.

Aujourd'hui, il est évident que la mobilité ne concerne plus uniquement les déplacements des personnes, mais également le transport des matières premières et des marchandises. Ainsi, derrière chacun de nos achats se cachent des kilomètres. Il est temps d'apprendre à transformer cette mobilité masquée en mobilité parcimonieuse et réfléchie.

En outre, malgré les désaccords entre les experts sur son échéance, le pic du pétrole est à notre porte; ce qui aura pour conséquence la montée continue des prix de l'énergie, et cela jusqu'à l'épuisement définitif des ressources fossiles. Face à cette situation alarmante, les questions de l'énergie et de la mobilité deviennent cruciales dans nos choix de vie et de consommation, mais aussi dans les politiques menées.



© REPORTAGE PHOTO & 65

QUESTIONNER NOTRE MODÈLE ÉCONOMIQUE

S'interroger sur les solutions face à la pénurie du pétrole ne se limite pas à dresser la liste des changements de consommation pour économiser de l'énergie et des investissements technologiques à réaliser. Notre modèle économique doit aussi être remis en question.

Le culte de la croissance économique, basée sur le profit, ne vaut que si la mondialisation et la mobilité s'accroissent encore. A terme, ce modèle sera mis en échec par la raréfaction de l'énergie. Les syndicats s'investissent dans ce débat car ils craignent notamment que l'augmentation des coûts énergétiques n'entraîne une compression des salaires⁵.

Ce modèle économique repose aussi sur le culte de la liberté individuelle et la culture du «chacun pour soi»: maison individuelle, télé dans chaque chambre, voiture personnelle... et embouteillages pour tous: Vous aviez dit liberté?

Un plus large recours aux transports en commun, ainsi qu'une plus grande résistance à la publicité et au dogme de ce que chacun devrait idéalement posséder pour «exister», devraient diminuer notablement l'impact énergétique de notre consommation sur l'environnement.

REPENSER L'URBANISME POUR AGIR LOCALEMENT

La proximité des logements, des commerces et des activités économiques réduit la longueur moyenne des déplacements quotidiens et restaure l'équité entre ceux qui disposent ou non d'un véhicule. Acheter

localement permet aussi de faire des économies de temps et d'énergie. Or, depuis plusieurs décennies, deux tendances urbanistiques se développent: les achats courants dans les super -ou hyper- marchés en dehors des centres urbains et des villages-dortoirs sans commerces. Il est donc important de ranimer le centre des agglomérations et des villages, et d'y encourager un commerce accessible en transport en commun et à pied.

La polémique suscitée l'hiver dernier par le projet du complexe commercial «Citta Verde» à Farcennes est d'ailleurs emblématique des enjeux liés à l'aménagement du territoire, à la mobilité et aux loisirs basés sur la consommation, sous couvert de création d'emplois.

Au niveau urbanistique, il faut encore souligner les problèmes de mobilité suscités par les zonings industriels excentrés.

LIBERTÉ INDIVIDUELLE VERSUS ACTION COLLECTIVE: LE RÔLE DE L'ASSOCIATIF

Ainsi, la liberté individuelle est source de gaspillage énergétique. Pensons à toute l'énergie perdue par ces voitures qui ne transportent que leur chauffeur. Par contre, de nombreuses démarches actives des citoyens existent: vélo au quotidien, covoiturage, voitures partagées (Cambio)... Mais cette capacité de changement individuelle se heurte aux freins de l'inconfort, de l'image stéréotypée et négative («rouler à vélo, c'est ringard ou écolo!»), à l'insécurité, aux difficultés des horaires des transports publics... Il est donc primordial de trouver des

solutions collectives aux problèmes de mobilité, tant pour diminuer la consommation que pour reconstruire des modes de pensée et d'action qui renforceront la solidarité. A cet égard, on peut souligner le rôle majeur des pouvoirs publics qui gèrent l'urbanisme, les transports en commun et l'aménagement des voiries. D'autres décisions politiques, notamment en matière de fermetures de petites écoles villageoises et d'ouvertures de places d'accueil (crèches, garderies, animations de vacances) ont aussi des répercussions sur la mobilité.

Le tissu associatif, le monde syndical et les réseaux éducatifs suscitent aussi des actions collectives et des prises de conscience qui initient jeunes et adultes au changement. Avec l'éducation permanente notamment, l'associatif invite à réfléchir à une société plus solidaire et égalitaire. Quand des choix de société s'imposent pour des raisons aussi incontestables que les réserves d'énergie et la survie de la planète, les citoyens sont incités à participer activement au débat de fond et à mener des actions concrètes au niveau local ou global.

Agir pour une autre mobilité, en éducation permanente, c'est notamment pointer des carences et dénoncer les situations difficiles vécues par des groupes de personnes fragilisées pour trouver des solutions collectives, mais aussi lancer des projets locaux, renforcer le réseau social de proximité, donner à chacun-e l'occasion de développer des amitiés et porter des projets valorisants près de chez soi. Car consommer et «bouger» ne sont pas les conditions de l'épanouissement personnel.

EN VOITURE: JE SUIS SEUL MAÎTRE À BORD?*

«Pour mes déplacements, je veux être totalement indépendant. Pour ça, rien de tel que la voiture! En plus, j'y suis à l'aise pour réfléchir, écouter de la musique. C'est ma bulle.»

**LA VOITURE PROPRE,
LA SOLUTION?***

«Quand il n'y aura plus de pétrole, les constructeurs sortiront enfin le moteur à eau, qu'ils gardent depuis longtemps dans leurs tiroirs. Ça arrangera les problèmes de pollution»

**RIEN NE SERT DE COURIR,
IL FAUT GÉRER SON TEMPS**

Pour vivre une autre mobilité plus respectueuse et durable, un nouveau sens devra être donné au rythme et au temps: finies les commandes à livrer pour demain, les «24 heures chrono», les heures perdues au volant à courir derrière des biens de consommation. Chacun-e devra se perfectionner dans l'art de rationaliser ses trajets pour optimiser leur fréquence et leur durée. Faire les courses, conduire les enfants, aller au travail, participer à la vie associative, rencontrer des amis vont s'anticiper autrement. Ce changement aura certainement des répercussions sur nos emplois et sur la répartition des tâches familiales. Par ailleurs, le «je veux tout et tout de suite» ne sera plus une religion, mais le vague rappel d'une époque de perte de temps, d'argent... et de valeurs. Il est donc important que cet autre mode de vie soit le résultat d'un choix individuel et collectif, mûri dès aujourd'hui, plutôt qu'un mur à franchir sans élan et sans passion. ■

Etre piétons à Liège: enjeux collectifs

PAR WILFRIED SCHLECK,
CIEP-MOC LIÈGE

Marcher est sûrement le mode de déplacement le plus naturel et le plus sain pour se déplacer en ville, mais aussi le moins polluant. Encore faut-il que l'aménagement de l'espace réservé aux piétons encourage et invite à l'utilisation de cette forme de déplacement.

**ENQUÊTE SUR LES ZONES
D'AMÉNAGEMENT PRIORITAIRES**

Depuis de nombreuses années, Liège est une ville en pleine transformation, traversée en permanence par de vastes projets ayant un impact direct sur l'aménagement du territoire et la mobilité. Dans ce contexte, le groupe local du CIEP-MOC de la Ville de Liège s'est penché sur les réalités quotidiennes vécues dans les différents quartiers par les usagers «dits faibles»: les cyclistes et surtout les piétons. Ainsi est né «Piétons à Liège», un projet initié au départ de constats établis aussi bien par des groupes d'ainés que par certaines des organisations et associations du MOC régional (Altéo pour les personnes à mobilité réduite, Vie Féminine,...).

Parmi les multiples facettes de l'univers des piétons, la sécurité a été progressivement sélectionnée au travers de quatre caractéristiques: les chantiers (signalisation des travaux, contournements et aménagements provisoires dangereux,...); l'éclairage public; les passages pour piétons (feu

vert trop bref pour permettre au piéton de traverser, protection insuffisante,...); les voitures (excès de vitesse à répétition, envahissement des trottoirs, gestion des zones 30,...). Une dizaine de Comités de Quartier a collaboré à la «Cartographie des zones d'aménagement prioritaires», en identifiant et précisant les zones dangereuses pour les piétons dans les quartiers, mais aussi en dégageant des lieux à aménager prioritairement. Cette enquête a abouti à une dizaine de fiches de constats et de revendications¹ qui ont été transmises aux échevinats compétents.

En avril dernier, une première réunion a permis une évaluation en présence des autorités communales et des comités de quartier. Force est néanmoins de constater que bon nombre des demandes formulées ont été prises en compte, même si le travail d'analyse et de réflexion est à poursuivre. Parce que le piéton apporte un regard différent en matière de mobilité dans un contexte encore trop souvent réservé «au tout à la voiture», mais aussi parce que cette approche permet aussi de poser le débat du bien-vivre et du bien-être en zone urbaine. ■

1. Cette enquête est consultable en ligne sur <http://mocliege.be/article1954.html>

* Citations reprises de «Douze idées reçues sur la voiture» (voir page 13)

**L'AUTOMOBILISTE EST-IL
LA VACHE À LAIT DE L'ÉTAT?***

«Taxes, accises et re-taxes: j'ai parfois l'impression de ne plus avoir de voiture, mais un citron. Un citron pressé.»

1. LECHAT, B., *La fin du pétrole, les principales questions*, texte de base des Rencontres des Nouveaux Mondes: *La fin du pétrole: les questions principales*, ETOPIA, consulté le 9/08/2010 sur www.etopia.be/IMG/pdf/la_fin_du_petrole.pdf
2. *Marché de l'Énergie 2003*, cité dans *Service éducatif de WWF, Énergie en question*, p.19 consulté le 09/08/2010 sur www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/emediasciences/documents/Energie_en_question_FR.pdf
3. Voir à ce propos la campagne du CIEP «Que la course au profit expire pour que la planète respire...», présentée dans *l'Esperluette* n°62 d'octobre, novembre, décembre 2009, p.3-9 et sur www.ciep.be/index.php?p=g&id=293
4. TAQUET, Ph., *Quel avenir pour les biocarburants?*, dans *Dossier de Regard*, Ed. MOC-Liège, n° 70, Septembre 2007; «Les biocarburants, opportunité ou calamité pour le Sud?» (Dossier), *Imagine*, n° 60, Mars-avril 2007.
5. Voir les Réseaux intersyndicaux wallon et bruxellois de sensibilisation à l'environnement (RISE et BRISE) développés par la CSC et la FGTB: www.rise.be et www.brise-milieu.be



La mobilité en Brabant wallon, une priorité¹

PAR JEAN-PIERRE GOUVERNEUR,
CIEP BRABANT WALLON

UNE SITUATION CENTRALE PARTICULIÈRE

Les particularités géographiques du Brabant wallon sont sa proximité avec la capitale et sa situation centrale: dans un rayon de 60 km, on retrouve les principales agglomérations. Par contre, aucune ville importante n'y est implantée. Jadis essentiellement rurale - à l'exception de la sidérurgie à Clabecq et Court-Saint-Etienne (disparue) et de quelques filatures (disparues également), cette province subit aujourd'hui la mobilité avec une double contrainte. Tout d'abord, elle est la cité dortoir de Bruxelles pour laquelle des infrastructures existent, même si elles sont saturées aux heures de pointe. En effet, 4 Brabançons sur 10 travaillent à Bruxelles. Des zones d'activités se développent aussi sur son territoire, principalement dans le centre (Braine-l'Alleud, Nivelles, Louvain-la-Neuve, Mont-Saint-Guibert) et l'ouest (Tubize). D'autres communes aménagent ou envisagent de telles zones. La province offre ainsi quelque 100.000 postes de travail (chiffres de 2007) pour un peu moins de 400.000 habitants. La mobilité interne et entrante de la province s'accroît subséquemment alors que les infrastructures n'ont pas évolué en suffisance. La première conséquence de cette situa-

tion est visible sur les grands axes d'accès brabançons, ferroviaires ou routiers: ils convergent du sud au nord vers la capitale. La seule exception est constituée par la RN 25, voie rapide qui relie d'est en ouest Nivelles à Ottignies-Louvain-la-Neuve. Que ce soit en train, bus ou en voiture, la province est plutôt hachurée de lignes sud-nord que dotée de réseaux propres. Ainsi, le passager téméraire qui doit se rendre d'Hélécine à Rebecq en bus, doit pratiquement y passer la journée. A l'exception de quelques rares initiatives comme le pré-ravel, les cyclistes ne sont guère favorisés. Les communes brabançonnaises ont souvent limité leurs dispositifs cyclistes à l'autorisation d'emprunter les sens uniques à contresens, disposition contestée par de nombreux automobilistes.

QUAND LA PROVINCE S'EN MÊLE...

Initiée par la Province en 2010, une étude de mobilité visant à identifier les enjeux de «la mobilité provinciale à l'horizon 2030» interpelle uniquement les automobilistes! Elle présente le portrait de la jeune province «en pleine croissance, mais indubitablement tournée vers le transport routier». L'habitat et les activités économiques ont été répartis de manière disparate sur le territoire exacerbant la mobilité individuelle et limitant l'efficacité du transport public». Ce plan de plus de 130 pages constate que «sans action concertée et volontariste en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, cette tendance devrait se maintenir durant les vingt prochaines années»². Partant

LES TRANSPORTS EN COMMUN: LA GALÈRE?*

«Quand je vois un homme de 30 ans voyager en bus, je vois un homme raté» (MARGARET THATCHER)

d'une liste de constats et proposant des recommandations, il appelle tous les acteurs concernés à s'engager. Il déborde aussi d'ambition, comme le démontre son intertitre: «Une croissance inéluctable du nombre de déplacements automobiles». Par ailleurs, de nombreuses communes ont entrepris des plans communaux de mobilité, ou même intercommunaux de mobilité comme Waterloo et Braine-l'Alleud.

La Province promeut aussi l'usage du vélo à travers diverses opérations baptisées «Vélo pour tous». Après analyse, ces actions ont plutôt un caractère festif et ponctuel, car rien n'indique, dans les politiques développées, la promotion du vélo au quotidien et rares sont les pistes cyclables fréquentées.

LA MOBILITÉ, UNE REVENDICATION PRIORITAIRE POUR LE MOC BW

Dans le Brabant wallon, parfois considéré comme la «Wallifornie», les enjeux de mobilité se situent aussi en termes d'égalité devant la mobilité. Une représentation caricaturale pourrait être celle de la femme sans-emploi qui attend à l'arrêt de bus sans abribus du côté de Waterloo et qui voit défiler au pas des cohortes de 4x4 ou autres Jaguar climatisées. Elle respire les gaz et émanations diverses en attendant un bus retardé par les bouchons. Nul doute que lorsqu'elle se présentera à l'employeur potentiel, ce dernier sera plus présentable qu'elle.

Vu son importance pour la province et pour les personnes fragilisées, la mobilité a toujours représenté une des priorités du MOC du BW, tant dans ses actions que dans ses interpellations politiques. Ainsi, dans le cadre des élections régionales de 2009, une journée de formation des cadres a été organisée autour de la mobilité dans la province, avec deux ap-

proches particulières: le point de vue des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et l'articulation avec l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, la Commission Développement durable du MOC BW s'est donné comme mission de comprendre les grands enjeux provinciaux de l'aménagement du territoire, du logement, de l'environnement et de la mobilité pour mieux se positionner sur les problématiques liées. Les actions sont orientées vers la sensibilisation, la formation via les structures du mouvement et la relation avec les différents acteurs de terrain. Dans ce cadre, un membre de la commission assure un mandat au Conseil de la Maison de l'Urbanisme du Brabant wallon.

Au niveau des 27 communes brabançonnaises, certains Groupes d'Action Locale du MOC (GAL)³ se sont penchés sur cette problématique. En effet, les lotissements y poussent comme les champignons en automne et occasionnent une augmentation de plus en plus importante du trafic qui s'étrangle sur l'infrastructure existante non adaptée. La pression immobilière combinée au désir des édiles locaux de compter toujours plus d'habitants (aisés) n'est pas étrangère à ces problèmes de mobilité. Le préalable «des schémas de structure» qui permettraient une vision globale et définiraient des perspectives d'avenir, manque bien souvent dans les plans développés localement.

LES GAL ET LA MOBILITÉ: DES EXEMPLES D'ACTIONS INTERPELLANTES

Villers-la-Ville

De 2007 à 2008, le GAL de Villers-la-Ville a examiné le Plan Communal de Mobilité (PCM) établi en 2002 par un Bureau d'études suisse compétent. Cette analyse minutieuse a mis en évidence la réalisation d'un très faible nombre de propositions: six ans après l'élaboration du PCM, moins de 10 % de celui-ci a été mis en œuvre. Face à ce constat, le groupe a interpellé le pouvoir communal et régional en organisant, en avril 2008, une soi-



© REPORTAGE PHOTO & 65

rée-débat et de présentation des résultats de leur analyse. Outre les édiles locaux et représentant du Ministre compétent, plus de 80 personnes étaient présentes pour susciter le débat et interpeller.

Constatant d'énormes lacunes dans l'offre de transport en commun sur la commune, le GAL a constitué un dossier argumenté et budgétisé visant à proposer l'implantation d'un bus local. Cette proposition a été relayée par un groupe politique au Conseil communal, sans succès. Ensuite, le GAL s'est penché sur les déplacements doux dans la commune. Après de nombreuses réunions et bénéficiant de l'apport d'un membre local du GRAQ, le groupe a élaboré un projet de réseaux complets et pragmatiques, qui n'a pas plus rencontré de succès auprès des autorités communales. Actuellement, le GAL travaille un projet d'Agence de Développement Local (ADL) qui pourrait inciter des dynamiques économiques et touristiques au niveau local et reprendre les projets de mobilité développés.

Nivelles

Nivelles subit de nombreuses délocalisations, qui ont des répercussions sur la mobilité de ses habitants et surtout des plus pauvres. En juin dernier, les édiles communaux ont posé la première pierre du nouveau commissariat de police de la zone Nivelles-Genappe, situé dans les champs, à 3 km du Centre-Ville: Bon-

jour la police de proximité! Il en va de même avec la nouvelle implantation du TEC et ses bureaux d'accès au public qui ont déménagé, en 2009, au nord de la ville, sur l'ancien site du circuit de Formule 1 de Nivelles. L'aspect surréaliste apparaît lorsque l'on souhaite renouveler son abonnement ou prendre un renseignement quelconque, on constate qu'aucun bus ne dessert cet endroit.

Face à cette situation catastrophique pour les usagers ne possédant pas d'accès à Internet et les plus précarisés ne disposant pas de voiture, le GAL a proposé l'installation d'une antenne du TEC dans un guichet de la Région wallonne situé au cœur de Nivelles. Les responsables régionaux interpellés à ce propos ont rapidement et positivement réagi à cette idée. Par contre, les TEC Brabant wallon ont montré une certaine réticence. Avec une série supplémentaire de courriers adressés à la Région, la proposition poursuit son chemin.

A Tubize

Début 2009, en marge des discussions sur la préparation du PCM, le GAL de Tubize a réalisé une enquête sur les problèmes locaux de mobilité, qui a recouvert deux formes: un questionnaire en ligne et un autre distribué par des militants MOC dans des groupes et différents lieux de la ville. Cette enquête a touché quelque 300 personnes, tubiziennes dans leur grande majorité; seules 266 enquêtes rentrées dans les délais ont pu être dépouillées⁴. Elle avait surtout comme objectif premier d'entrer en contact avec des citoyens et de leur montrer l'importance de leur témoi-

MA VOITURE, C'EST MA DIGNITÉ?*

«Ne me dépose pas devant l'école, j'aurais honte de ta caisse devant les copains»

gnage. Ainsi, des informations significatives, sans être nécessairement représentatives, et un certain nombre de commentaires ont été recueillis et interprétés avec prudence.

Cette démarche participative a permis de mieux cerner le besoin ou la nécessité de se déplacer au quotidien pour les Tubizien-ne-s. Elle a aussi mis en évidence un certain nombre d'enseignements intéressants en termes de mobilité et de participation:

- Il est possible d'aller plus loin dans la démarche participative, sans coût prohibitif supplémentaire, à condition de travailler en partenariat avec les associations locales;
- Si les Tubiziens recourent le plus souvent à la voiture, ils souhaitent avant tout des améliorations pour leurs déplacements «de proximité», à pied ou en vélo; ce qui signifie que la mobilité doit être améliorée en agissant sur des compétences communales;
- Au regard d'enjeux plus larges, comme le développement socio-économique ou les changements climatiques, un important travail de sensibilisation doit être réalisé pour promouvoir les transports en commun;
- Le vécu des usagers ne peut pas être rencontré uniquement par l'aménagement d'infrastructures. Des actions d'information, de sensibilisation et de consultations sont aussi nécessaires.
- Pour poursuivre la démarche participative autour du PCM, jusque dans sa mise en œuvre, il faut être attentif à prendre en compte le point de vue des femmes et des moins valides, impliquer les acteurs scolaires, jusqu'alors complètement absents des débats et intégrer les relations entre les différents quartiers de la commune. ■

1. Faute de place dans l'&, la version exhaustive de cet article sera en ligne sur le site www.ciep.be

2. Le Plan provincial de mobilité est consultable sur www.brabantwallon.be/fr/Qualite-de-vie/-Mobilitte/plan-provincial-de-mobilitte.html

3. Pour cerner le travail mené ou rejoindre un GAL en Brabant wallon, consultez www.mocbw.be/index.php?option=com_content&view=article&id=23:agir-dans-ma-commune&catid=1&Itemid=48

4. «*Quand vous devez aller quelque part... Enquête de la locale MOC de Tubize sur la mobilité*» (réalisée par Anne-Lise Cidzik), Janvier-février 2009 (7 p.). Consultable en version PDF sur www.mocbw.be/index.php?option=com_content&view=article&id=16:rapport-denquete-de-la-locale-moc-de-tubize-sur-la-mobilitte-r&catid=22:archives&Itemid=49

Mobilité en province de Namur

PAR SÉBASTIEN BODART,
CIEP-MOC NAMUR

La mobilité en province de Namur a tout d'abord l'image d'une histoire rurale: à l'exception de l'arrondissement de Namur, la province compte une faible densité de population et la majorité des communes s'inscrivent dans un environnement rural. Depuis de nombreuses années, le MOC Namur s'est investi dans les questions de mobilité en prenant en compte cet environnement caractéristique, ainsi que les axes «transports collectifs» et «rentabilité des solutions de mobilité». Quel que soit le niveau concerné, il est nécessaire de prendre du recul pour proposer une démarche globale qui rencontre les exigences de tous les usagers et gestionnaires de réseau. C'est notamment le cas de Sambreville, où le MOC, sur base d'une consultation des citoyens et des responsables Tec, a proposé et a obtenu pour la ligne 58 un parcours cohérent, accessible à tous et assez fréquenté pour assurer la viabilité de la ligne. Tout récemment, en phase avec la volonté du Tec Namur-Luxembourg de rationaliser l'offre, la ligne 150a (Tamines-Mettet) est devenue une des lignes supprimables du réseau. Ce qui serait évidemment catastrophique en matière de desserte des écoles, d'accès au CHR Val de Sambre, aux maisons de repos notamment. Un comité local s'est créé pour proposer au Tec une alter-

LE VÉLO: POUR LES RINGARDS?*

«Tu me vois aller bosser avec les pinces à vélo et mon casque? Le look d'enfer...»

native qui combine le tracé des lignes 58 et 150a. La commune d'Hastière est un autre exemple où un travail de sensibilisation et d'éducation permanente mené ici par les Equipes populaires, a permis de répondre à une demande en mettant en place un Proxibus. La commune compte de nombreux domaines touristiques, transformés en habitats permanents: 30% de la population de la commune vit, en effet, de manière précaire. S'ajoutent à ces conditions de vie difficiles des problèmes de mobilité liés à la localisation des différents domaines éloignés des principaux commerces et administrations. Le Proxibus propose une solution durable et accessible pour les habitants de ces domaines. D'autres chantiers d'information, de sensibilisation et de revendications menés par le MOC sont en cours sur les communes de Dinant, Andenne, Ciney et Couvin. Il apparaît qu'en milieu rural, les usagers délaissent de plus en plus la question de la mobilité collective pour se tourner vers des solutions individuelles (Taxi Tec, Taxi social, covoiturage). D'autant plus que plusieurs communes qui avaient pris l'initiative de lancer des bus locaux, ont décidé d'arrêter l'expérience pour des raisons de rentabilité. Cette question sera probablement un des gros enjeux des solutions de mobilité future qui dépassera les frontières de la province de Namur. ■



© REPORTAGE PHOTO & 65

Les femmes entre mobilité contrainte et choisie

PAR PERRINE DETOBER ET
FRANCE HUART, CIEP COMMUNAUTAIRE

MOBILITÉ ET EMPLOI

Aujourd'hui, avoir son permis de conduire et sa voiture constituent des conditions indispensables pour obtenir un emploi. A ce niveau aussi, les inégalités sociales et de genre, toujours bien présentes, accentuent les différences. Les ménages à petit budget n'ont bien souvent qu'une seule voiture, qui est majoritairement utilisée par l'homme. Les femmes sont alors «sujettes» à être conduites, obligées de covoiturer ou d'utiliser les transports en commun pour se déplacer¹. De plus, les détentrices d'un permis de conduire sont moins nombreuses que leurs homologues masculins. Contrairement à d'autres pays européens, comme l'Allemagne, la France et l'Italie, la Belgique n'a pas développé de politique spécifique de gestion du temps, intégrant une approche de genre. Or, au niveau du travail, des solutions alternatives pourraient être négociées: des nouveaux horaires de travail pour éviter les heures de pointe, une décentralisation plus grande des postes de tra-

LE TRANSPORT EN COMMUN: MAUVAIS RAPPORT QUALITÉ/PRIX?*

«Et dire que l'on paye pour un service aussi médiocre! Les transports en commun, c'est vraiment une arnaque!»

vail pour rapprocher les travailleurs de leur domicile, le développement du télétravail et la réduction du temps de travail. Cette dernière possibilité aurait des avantages aussi bien en termes de qualité de vie, de partage de l'emploi que de conciliation de la vie familiale, professionnelle et militante. Malheureusement, le climat politique et socio-économique actuel s'oriente plutôt vers une plus grande flexibilité de l'emploi et des travailleurs.

Par ailleurs, les femmes vivent plutôt la mobilité comme une contrainte que comme un choix. En effet, elles travaillent majoritairement à temps partiel (80% des temps partiels sont occupés par des femmes²), dans des secteurs peu qualifiés et moins bien rémunérés que les hommes (le nettoyage, les soins de santé et aux personnes, les services sociaux, etc). Leurs revenus sont donc inférieurs à ceux des hommes, avec une différence salariale qui reste encore notable³ et une incidence sur leur mobilité tout au long de leur vie. D'autre part, en comparaison avec les hommes, elles prennent toujours en charge un nombre plus important de tâches liées au ménage et à la famille en général. Lorsque le niveau de vie du ménage augmente, le recours aux titres-services est plus fréquent et la mobilité de ces femmes relève alors plus d'un choix.

LA MOBILITÉ, SUJET DE REVENDICATIONS... AUSSI POUR LES FEMMES

En plus d'être un des grands enjeux sociétaux, la mobilité est présente en filigrane dans la vie quotidienne des femmes, avec des influences et

COMMERCE, VOITURE ET PARKING: INDISSOCIABLES?*

«Faire mes courses sans voiture? Impossible! Il me faudrait au moins dix mains, pour porter tous les sacs...»

des répercussions non négligeables sur leurs situations de précarité, d'emploi, de garde d'enfants et de logement par exemple. Elle représente aussi un frein à l'autonomie des femmes et à leur émancipation comme citoyenne active et critique. C'est pourquoi la mobilité fait l'objet de revendications portées notamment par l'éducation permanente, après un travail d'écoute, de prise en compte et d'analyse de situations problématiques, qui, au final, permet de dégager des retombées positives et présenter des revendications collectives. C'est ce que démontre une série d'expériences menées avec des groupes de femmes que nous vous présenterons par la suite. Les caractéristiques de ces projets sont d'avoir spécifiquement traité des problématiques vécues par les femmes face à la mobilité, mais aussi de les avoir abordées dans une dynamique positive et émancipatrice pour construire et aboutir à des interpellations politiques.

MOBILITÉ RURALE ET URBAINE: DES RÉALITÉS DIFFÉRENTES POUR LES FEMMES

Là où les transports en commun sont performants, c'est-à-dire en ville, les temps de déplacement sont bien souvent concurrentiels à ceux mis en voiture. Par contre, dans les régions rurales, ils sont plus longs. De plus, les réseaux de transports en commun sont moins développés. En tant qu'utilisatrices de ces derniers, les femmes perdent plus de temps que les hommes et ont potentiellement moins de temps libres, surtout si elles sont financièrement défavorisées. De plus, avec la congestion de plus en plus importante des routes, un plus grand investissement dans les transports publics devrait être revendiqué afin de les rendre plus efficaces et performants (vitesse, fréquence, tarif, zones desservies).

Face aux insuffisances des transports en commun, à l'encombrement du



trafic automobile et aux difficultés de stationnement notamment à Bruxelles, l'asbl Pro Vélo a lancé une initiative pour convaincre tout particulièrement les citadines (surtout celles issues des classes défavorisées et de l'immigration) des bienfaits et de l'attraction du vélo en milieu urbain, notamment pour les déplacements courts⁴. Un autre objectif de ce projet est de persuader les femmes de transformer le vélo en outil d'émancipation et de liberté. En effet, beaucoup hésitent à enfourcher leur bicyclette et restent sceptiques par rapport à la sécurité. D'autres ne savent pas rouler à vélo. Selon l'Observatoire bruxellois du vélo, seuls 25 à 30 % des cyclistes sont des femmes. Un certain nombre d'éléments freinent le développement de la mobilité douce: le nombre de pistes cyclables, les aménagements insuffisants, la vitesse excessive du trafic motorisé, les routes vallonnées, le climat, ... Lancée en 2003, la formation «A vélo Mesdames!» de Pro Vélo a permis à plus de 1.500 femmes d'apprendre à rouler à vélo en toute confiance et sécurité. Elle se donne soit en groupe soit individuellement. Autre aspect positif non négligeable de la formation: les participantes se sont autonomisées par rapport à leur entourage.

«TOUTES MOBILES» MÊME EN ZONES RURALES

En milieu rural, en absence d'une voiture individuelle, les femmes sont encore plus isolées et dépendantes face à l'insuffisance des transports en commun. Face à cette situation qui discrimine les femmes, l'ACRF s'est penchée sur la question de la mobilité pour l'analyser avec une approche de genre, proposer des solutions alterna-

tives qui prennent en compte toutes les dimensions et établir des revendications pour interpeller les différents niveaux politiques.

En 2005, l'ACRF a réalisé une enquête statistique sur la mobilité en milieu rural⁵. Cette recherche a mis en évidence les difficultés liées à la ruralité et à l'importance de posséder une voiture personnelle, qui ont des incidences particulières sur les femmes. De là, des alternatives ont émergé pour sortir les femmes de leur isolement et de leur dépendance à la voiture, tout en réduisant l'impact de la mobilité sur l'environnement: le système des déplacements partagés et le retour à une mobilité douce.

Par la suite, l'ACRF s'est engagée dans d'autres campagnes, avec des actions et des outils de sensibilisation spécifiques pour démontrer que «ruralité peut rimer avec mobilité» et dans une optique de développement durable. En 2008, le portail «Tousmobil» (www.tousmobil.acrf.be/) est lancé pour stimuler la mobilité partagée et le covoiturage au quotidien et dans les loisirs. Leurs slogans sont percutants: «Pour que la mobilité ne soit plus une affaire personnelle. Osez le covoiturage» «Covoiturez, inventez et voyagez léger». En effet, le covoiturage est un moyen de déplacement économique, solidaire, écologique et convivial. Cette campagne convainc des bienfaits de se déplacer de manière collective et crée un réseau social de covoituteurs. Pendant toute

EN VOITURE, JE SUIS EN SÉCURITÉ?*

«En bus, on risque de se faire agresser. A vélo, on risque de se faire renverser. La voiture, c'est plus sûr!»

l'année 2009, les actions d'interpellation et de sensibilisation ont été poursuivies dans de nombreuses villes et régions de Wallonie.

«AU VOLANT ALLONS DE L'AVANT!»

La situation géographique particulière de Malmédy, avec un réseau de transports publics limité et une zone d'activités socio-économiques concentrée autour de Verviers, renforce tout particulièrement l'isolement des femmes qui se retrouvent face à des situations difficiles: prise en charge des enfants en bas âge, perte de contacts, pas d'emplois, précarisation, perte de confiance en soi, repli des femmes d'origine étrangère sur leur Communauté. C'est pourquoi Vie féminine et Couleur Café ont lancé le projet «Femmes au volant, ensemble allons de l'avant» pour tenter de briser cette spirale d'exclusions⁶. Cet atelier de confiance en soi a pour objectif de proposer aux femmes (notamment d'origine étrangère) des outils pour vaincre leurs peurs par rapport à la conduite automobile et aussi pour acquérir plus d'autonomie et développer des réseaux de relation. En complément, une formation autour du code de la route leur est proposée, à leur rythme et à moindre coût, pour qu'elles passent leur permis de conduire théorique. Les résultats de ce projet sont difficilement quantifiables même si plusieurs femmes ont déclaré vouloir passer leur permis théorique.

Parallèlement, un programme de débats a aussi été organisé autour de thèmes comme la voiture partagée, le covoiturage, l'auto-stop, les transports publics sur Malmédy.

ÊTRE ÂGÉE FACE À LA MOBILITÉ

Selon une étude réalisée par l'UCP (Union Chrétienne des Pensionnés), la forte progression des femmes détentrices d'un permis de conduire modifie positivement la mobilité chez les personnes âgées et leur capacité d'autonomie⁷. En Wallonie, 69 % des plus de 55 ans possèdent un permis de conduire, avec 90 % d'hommes pour seulement 52 % de femmes.

A L'ÉCOLE EN VOITURE: JE PROTÈGE MON ENFANT?*

Durant les dix prochaines années, le nombre de conductrices de plus de 55 ans devrait croître d'environ 100.000 et d'environ 40.000 pour celles de plus de 65 ans. Par contre, sur la même période, le nombre de conducteurs masculins connaîtrait une progression moins importante.

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ: UN DROIT POUR TOUS ET TOUTES À BERTRIX?

En janvier 2007, Vie Féminine de Bertrix lance un projet sur base des réalités de vie des femmes et tout particulièrement pour analyser et dénoncer les difficultés des personnes valides et moins valides en termes de mobilité, d'accessibilité et de sécurité au niveau communal.

Porté par un groupe composé d'une douzaine de personnes valides et moins valides de l'entité (notamment le service d'aide à la vie journalière (AVJ)), ce projet s'inscrit dans une démarche citoyenne constructive qui propose, pour chaque situation problématique, une suggestion de changements pour un mieux-être, un mieux-bouger et un mieux-accéder pour tous et toutes.

Rapidement, la réalisation d'un reportage-photos qui montre les personnes en situation, a été motivée par la volonté de visibiliser les situations problématiques. Ce reportage-photos a ensuite été présenté sous forme d'exposition au Centre culturel en octobre 2007. Un diaporama réalisé sur base des photos, commentaires et suggestions engrangées au fil des visites a servi d'outil pour animer différentes séances d'information.

Au moment de la mise sur pied de la Commission Consultative d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) de Bertrix, trois membres du

SANS VOITURE, PAS DE VIE SOCIALE NI CULTURELLE?*

«La voiture est à la Culture ce que le frigo est à la cuisine: indispensable!»

groupe ont posé leur candidature et ont été élus. Elles ont notamment obtenu la tenue d'une séance spéciale sur la mobilité communale. De plus, de nouvelles mises en situation ont permis d'étayer certains changements nécessaires pour traiter la question au niveau de Bertrix.

Actuellement, le groupe mène différentes actions publiques de sensibilisation et d'interpellation. En juin 2008, le grand public et les élus communaux ont été invités à réaliser un parcours à la place d'une personne à mobilité réduite ou d'un usager faible, dans le cadre de l'action «Prends ma place!». Ensuite, les mandataires communaux se sont engagés à réaliser chaque année une série de travaux jugés prioritaires par les personnes concernées. Depuis, un certain nombre de problèmes épineux ont été résolus au niveau de la commune, ce qui montre l'importance de la participation citoyenne dans des lieux de consultation et de décision, ainsi que le poids de l'information. Le groupe a aussi listé les «Bons comportements face aux moins valides», qui ont été présentés publiquement en novembre 2009, avec une première évaluation positive et la remise d'une nouvelle liste de travaux prioritaires. Aujourd'hui, les objectifs des

POUR EN SAVOIR PLUS:

- Dossier «La mobilité au féminin», dans Axelle, Bruxelles, Ed. Vie Féminine, novembre 2008, p. 23-27.
- LIENARD, Cl., *Ca roule, ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, Bruxelles, Ed. Université des Femmes, 2010 (Collection «Cahiers de l'UF», n°5).

nouvelles actions sont de visibiliser les demandes exprimées et d'améliorer réellement la mobilité pour tous et toutes! ■

1. 80% des usagers des Tec sont des femmes.
2. D'après les chiffres de la FGTB et de la CSC (2008).
3. *L'écart salarial entre les femmes et les hommes en Belgique. Rapport 2009*, Bruxelles, Ed. Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, 2009 (téléchargeable sur http://igvm-iefh.belgium.be/fr/domaines_action/emploi/egalite_salariale/ecart_salarial/index.jsp)
4. Pour plus d'informations: Pro Vélo (Carmen Sanchez) 15, Rue de Londres 1050 Bruxelles Tél: 02/ 517.17. 68 Mail: c.sanchez@provelo.be www.provelo.org/spip.php?article196
5. WARRANT, Fr., *La mobilité des personnes en milieu rural, Etude de l'ACRF*, Assesse, 2005.
6. Intéressé-e par cet atelier, contactez Vie Féminine Verviers au 087/33.02.47
7. «Permis de conduire: vers un nouveau modèle européen?», Etude de l'UCP (disponible sur <http://www.ucp-asbl.be/spip.php?article280>).

MOBILITÉ EN WALLONIE: THÉORIES ET ACTIONS COLLECTIVES DE FEMMES

La mobilité comprend tant l'examen des circulations que les motivations à se déplacer, les enjeux entre mobiles et immobiles. Elle est devenue comme une véritable dimension sociale, un nouveau droit, une problématique prise en charge par le monde politique. En Wallonie, des outils spécifiques sont mis en place pour intégrer la voix des populations dans le dispositif de participation citoyenne censé compléter le dispositif de représentation politique. Comment les femmes se retrouvent-elles dans cette mobilité qui constitue, pour elles, un enjeu stratégique de taille dans leur longue marche vers l'autonomie et la participation citoyenne? Comment se donner des éléments d'information et des méthodes d'observation pour éviter que les décisions en matière de mobilité n'aggravent pas, une fois de plus, les inégalités entre les sexes? Pour mesurer la capacité des organisations de femmes à intervenir dans le champ citoyen et politique de la mobilité, une recension d'expérimentations a été faite en complément ainsi qu'un coup de sonde dans le monde - plutôt masculin - des commissions communales wallonnes d'aménagement du territoire et de la mobilité. C'est ce que nous propose ce Cahier de l'Université des Femmes, fruit d'un long travail théorique et d'analyse d'actions collectives menées par les femmes pour affronter les défis actuels sur la mobilité. ■

LIENARD, Cl., *Ca roule, ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, Bruxelles, Ed. Université des Femmes, 2010 (Collection «Cahiers de l'UF»; n°5) (Prix: 10,00 €)

RENSEIGNEMENTS: UNIVERSITÉ DES FEMMES 10 RUE DU MÉRIDIEN 1210 BRUXELLES
TÉL.: 02/229.38.25

«Gare à vous!»: les aînés se mobilisent

Depuis 2004, l'UCP a comme thème d'action prioritaire la mobilité. En effet, la mobilité est une condition indispensable pour garantir l'autonomie des aînés, mais permet aussi de maintenir le lien social. Conditionnant l'accès aux soins de santé, aux loisirs, à la Culture,... la mobilité est un enjeu essentiel de notre société. Si le mouvement se montre soucieux des aînés en perte d'autonomie et donc de mobilité en soutenant des initiatives comme le Telbus en province du Luxembourg, il est important de promouvoir avant tout une mobilité durable et d'encourager les aînés à privilégier les modes de transports dits «doux et durables», pour en faire un droit pour tous.

Depuis 2005, l'UCP participe à la Semaine européenne de la mobilité. A l'occasion de l'édition 2010, le mouvement a rassemblé, le 16 septembre, une centaine de membres de toutes les régionales pour une action de visibilité à la gare de Namur. Cette action «Gare à vous!» s'est concentrée sur les trains et les transports en commun, afin d'encourager une mobilité durable.

MA VOITURE POLLUE-T-ELLE MOINS QUE L'INDUSTRIE?*

«Moi, j'arrêterai de rouler en voiture le jour où les usines arrêteront de polluer.»

Le trajet en train a été l'occasion pour les membres de distribuer des tracts et marque-pages, mais aussi d'entrer en contact avec les autres usagers et d'échanger avec ceux-ci au sujet de la mobilité durable en général et plus particulièrement sur leurs préoccupations en matière de transports en commun.

Toutes les délégations portant leur bannière de revendications ont convergé vers le Cinéma Eldorado pour une conférence de presse où ont été présentées les différentes revendications, en présence du Ministre compétent, des représentants du TEC et de la SNCB. L'après-midi, un moment convivial a été proposé avec une animation-improvisation sur le thème de la mobilité durable chez les aînés. ■

POUR INFO: UCP TÉL.: 02/246.46.72
E-MAIL: UCP@MC.BE WWW.UCP-ASBL.BE

REVENDEICATIONS RÉGIONALES MOBILITÉ 2010:

- Développons (autour des TEC) un aménagement urbain de qualité, sûr (trottoirs) et agréable (fleurs) pour tous.
- Créons avec ma commune, la SNCB et les TEC des ponts et inventons des liaisons pour tous
- Augmentons la fréquence des TEC en soirée dans les villes
- Améliorons l'accessibilité des transports en commun (quai, marche, etc.)
- Augmentons la fréquence des TEC en périphérie des villes et à la campagne
- Améliorons les correspondances entre les différents transports en commun
- Elargissons les horaires des tarifs préférentiels pour des seniors pleins d'envies.
- Evitons les ruptures de charge.

POUR ALLER PLUS LOIN:

- *Bougez!?* La nouvelle obsession de la mobilité (Dossier), dans *Politique*, n° 64, avril 2010, p. 10-46.
- *Douze idées reçues sur la voiture*, Bruxelles, Ed. Cellules mobilité de la Fec, d'Inter-Environnement Wallonie et du Cepag, juin 2007. En ligne sur www.csc-en-ligne.be/publications_et_documentation/brochures/catalogue_general.asp#ideesrecues
- *Eloge de la mobilité. Le rail, la pépéniche et le bitume. 80e semaine Sociale Wallonie Bruxelles du MOC*, Ed. Couleurs Livre, 2004.
- *Ma voiture ou ma liberté?*, dans *Contrastes*, Ed. Equipes populaires, novembre 2007.
- *Mobilité, Fiches pratiques*, Bruxelles, Ed. FEC-Cellule syndicale de mobilité, septembre 2004.
- *Le diagnostic des déplacements domicile-travail*, Bruxelles, FEC-Cellule syndicale de mobilité, septembre 2005.
- *Le défi du pic de production du pétrole*, CSC-Bruxelles. En ligne sur www.ciep-mocbxl.be/Pic-du-petrole.html?var_recherche=%22d%E9fi%20du%20pic%20de%20production%20du%20p%E9trole%22
- *Transports publics (gratuits?) pour une mobilité durable*, dans *Contrastes*, Ed. Equipes populaires, septembre-octobre 2009.
- DARAS, J., DESGAINS, X., *La Belgique survivra au pétrole*, dans *Revue Etopia*, n°2, 15 décembre 2006, p. 69-79, consulté sur www.etopia.be/spip.php?article591, le 9/08/2010.
- Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, *Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires - n° 6, Thème «Équipement et Transport»*, 2003 (Collection «Les manuels du MET»).
- WAUTELET, M., *Le transport et la localisation des entreprises dans l'après-pétrole*, dans *Revue Etopia*, n°6, avril 2009, p.69-79, consulté sur www.etopia.be/IMG/pdf/r6_wautelet.pdf, 9/08/2010.



«Art'Eropolis»

une expo originale pour Haïti

PAR STÉPHANIE VANKEER,
SOLIDARITÉ MONDIALE

Du 21 au 25 juin 2010, le hall d'Aéropolis (le siège de différentes organisations du MOC à Bruxelles) accueillait une exposition inédite, qui visait à dévoiler les talents artistiques de certains membres du personnel, tout en récoltant des fonds au profit des partenaires haïtiens de Solidarité Mondiale, lourdement touchés par le séisme du 12 janvier dernier. Intitulée «Art'Eropolis», cette exposition représente un cocktail original mêlant art et opération caritative, aux saveurs unanimement appréciées. Elle a permis de donner un nouveau visage à la difficile tâche de «récolte de fonds».

SANS ARTISTE, PAS D'EXPO!

«Art'Eropolis» est tout d'abord né d'une collaboration entre plusieurs employés du MOC, de la CSC et de l'ONG Solidarité Mondiale. L'idée était de montrer qu'avec un peu d'originalité, beaucoup de talents artistiques et une bonne dose d'organisation, une œuvre d'art pouvait se transformer en don.

La première étape consistait à attirer des artistes amateurs parmi les travailleurs des organisations constitu-

tives du MOC/ACW pour qu'ils présentent leurs œuvres sur leur lieu de travail. En effet, sans artiste, pas d'expo! Un mois plus tard et forte d'une quinzaine d'inscriptions, l'équipe organisatrice a mis les bouchées doubles pour qu'en trois semaines, les œuvres soient accrochées aux cimaises d'Aéropolis! Pour mettre en avant l'initiative et attirer l'attention du public, interne et externe, un blog a été créé (<http://arteropolis.blogspot.com/>). Nous vous conseillons de vous y rendre pour découvrir les biographies des artistes exposants et quelques-unes de leurs œuvres.

LE VERNISSAGE, UN MOMENT CLEF

Le 21 juin, les murs du rez-de-chaussée d'Aéropolis étaient recouverts d'œuvres d'art de styles très différents, conférant ainsi une ambiance chaleureuse et colorée à ce lieu de passage fonctionnel et souvent peu animé. Pour l'occasion, un punch haïtien savoureux et relevé était offert aux visiteurs. Malgré un public clairsemé, dû vraisemblablement à un horaire peu adapté, au moins six œuvres ont trouvé acquéreur.

Pendant toute une semaine, le hall d'entrée d'Aéropolis s'est transformé en lieu d'exposition, de découvertes, de rencontres et de détente. Ces artistes amateurs ont ainsi dévoilé à leurs collègues et aux visiteurs une partie de leur talent de peintre, photographe, aquarelliste ou de sculpteur. Des groupes de collègues s'y sont donné rendez-vous pendant leur pause afin de contempler ensemble ces créations uniques et de qualité. Leur plaisir était de pouvoir échanger leurs avis, mais aussi de faire connaissance avec des travailleurs venant d'autres services du mouvement. Une semaine qui, selon les dires, était bien trop courte pour cet événement. Pendant ce temps, les coups de téléphone et les mails d'acheteurs intéressés, des mes-



© REPORTAGE PHOTO & 65

sages d'encouragements et de félicitations fusaiement à Solidarité Mondiale.

UN SOUTIEN PLUS QU'HONORABLE POUR HAÏTI!

La règle principale prévoyait que chaque artiste expose au maximum quatre œuvres et que le produit de la première vente soit versé entièrement à l'ONG. Toute vente supplémentaire reviendrait à l'artiste, à moins qu'il ne décide d'en faire don à l'association. Cette initiative a rencontré un véritable succès pour une première! Au total, 24 des 58 œuvres exposées ont été vendues. Ce montant sera versé au programme de reconstruction en Haïti, cofinancé par Solidarité Mondiale et la Direction Générale de la Coopération au Développement (DGCD), et qui soutient trois organisations partenaires: la CTH (Confédération des Travailleurs Haïtiens), la JOCH (Jeunesse Ouvrière Chrétienne Haïtienne) et le MOSCTHA (Mouvement Socio-Culturel des Travailleurs Haïtiens). A la fois financière et technique, l'aide apportée se décline en différents projets: la reconstruction des sièges centraux détruits par le cataclysme, la réalisation de formations syndicales, sociales et, avant tout, la dispense de formations dans les métiers de la construction.

RENDEZ-VOUS L'ANNÉE PROCHAINE!

D'une manière générale, cette première édition d'Art'Eropolis est une belle réussite qui fut appréciée tant par les artistes que par les visiteurs. Ces soutiens positifs et l'humeur générale nous incitent à reprogrammer une nouvelle exposition pour l'année prochaine. L'équipe organisatrice en profite aussi pour remercier tous les généreux participants, le personnel d'entretien de l'Aéropolis, les visiteurs et les acheteurs pour avoir contribué à la réussite de cette initiative. ■



Sortie du Cahier CIEP sur l'après-crise financière



Reprenant les interventions de la journée d'études du 13 novembre dernier, ce Cahier fait suite au numéro précédent «Crise financière, qui va payer les taux casés?». Il propose un nouvel éclairage sur les impacts, les leçons, les pistes de solutions et l'analyse qui ont fait notre actualité par des intervenants aux ancrages diversifiés, représentants du monde économique, universitaire, syndical, de l'éducation permanente, de la coopération au développement...

Les trois premiers intervenants font un état de la crise après un an. Les suivants nous présentent ensuite leurs réflexions sur les réponses apportées à cette crise au niveau politique international: mesures concrètes et indicateurs. Après une lecture des discours politiques sur la crise, Benoît Lechat s'interroge sur les acteurs à mobiliser pour sortir de cette crise, inventer un nouveau projet économique et revenir sur les choix qui ont été effectués en matière de redistribution.

Une dernière partie est consacrée aux «Regards croisés pour sortir de

la crise» avec des interventions qui apportent des éclairages sur des pistes de solutions, notamment Arnaud Zaccharie, Denis Lambert et Felipe Van Keirsbilck. En conclusion, Thierry Jacques présente trois leviers

à actionner pour modifier nos structures en profondeur: les finances, les politiques publiques et l'emploi. Des chantiers sur lesquels le Mouvement Ouvrier Chrétien a la responsabilité de travailler car ils sont décisifs dans une stratégie de sortie de crise qui développe un modèle de société à la fois juste socialement et durable écologiquement. ■

CE CAHIER «LA CRISE FINANCIÈRE: UN AN À PEINE... UN AN DÉJÀ...» EST DISPONIBLE EN VERSION PDF TÉLÉCHARGEABLE DIRECTEMENT SUR LE SITE WWW.CIEP.BE (RUBRIQUE «PUBLICATIONS») OU EN VERSION PAPIER EN TÉLÉPHONANT AU 02/246.38.42

**Un enfant =
une place
d'accueil
de qualité**

www.viefeminine.be

À qui le tour?

Éditrice responsable: Anne Baubuis, Vie Féminine - 111 rue de la Poste - 1000 Bruxelles - Design: Graph'X

vie féminine **Campagne Vie Féminine** en collaboration avec la FSMI AVEC LE SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE



Décoder les nouvelles pauvretés et les inégalités sociales *liées à la santé*

La Mutualité chrétienne et la Fédération Aide et Soins à Domicile (FASD) organisent le 7 décembre prochain une journée de formation dont le thème «Décoder les nouvelles pauvretés» est criant d'actualité et nous concerne de près en tant que travailleurs sociaux, acteurs et actrices de terrain au sein du MOC, de la FASD et de l'ANMC.

PROGRAMME ET OBJECTIFS

Les inégalités sociales et la pauvreté s'aggravent avec la crise économique. Les professionnels du domicile sont confrontés à ces réalités complexes qui affectent gravement la santé. Les populations dites «de milieux sociaux précaires» ont une espérance de vie en bonne santé de

quinze, voir vingt ans inférieure à celle des classes plus élevées. Elle permettra une analyse des phénomènes sociodémographiques et abordera la complexité des relations entre les personnes vivant dans la pauvreté et les professionnels.

Les objectifs poursuivis sont de:

- Comprendre les facteurs socio-économiques renforçant ou créant les inégalités sociales liées à la santé;
- Renforcer les capacités des acteurs de terrain à nouer des relations professionnelles respectueuses et efficaces avec les personnes pauvres;
- Accompagnants et soignants sont, dans leur réseau, des acteurs de lutte contre la pauvreté. La formation a comme objectif d'agir en connaissance de cause. ■

INFOS PRATIQUES

DATE: MARDI 7 DÉCEMBRE

DATE LIMITE DES INSCRIPTIONS LE LUNDI 8 NOVEMBRE

FORMATEURS: HERVÉ AVALOSSE (CHERCHEUR AU DÉPARTEMENT RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, ANMC); MICHEL ROLAND (MÉDECIN ET CHERCHEUR À LA FÉDÉRATION DES MAISONS MÉDICALES) ET DES REPRÉSENTANTS D' ATD ¼ MONDE.

PAF: 30,00 € REPAS COMPRIS

COORDINATRICES DE LA FORMATION:

NATHALIE BOUCHER (ANMC)

TÉL.: 02/246.49.47,

NATHALIE.BOUCHER@MC.BE

ET MARTINE DEMANET (FASD)

GSM: 0478/30.04.53

INSCRIPTION: GAËLLE DE ROECK

TÉL.: 02/246.49.46

MAIL: GAELLE.DEROECK@MC.BE

SERVICE GRH/FORMATION ALLIANCE NATIONALE

DES MUTUALITÉS CHRÉTIENNES 579 CHAUSSÉE

DE HAECHT À 1030 BRUXELLES



Un nouveau groupe **BAGIC**

Comme chaque année, le CIEP ouvre, cet automne, une nouvelle session de formation de



coordinateurs de projets culturels et sociaux en action collective. Reconnue par la Communauté française sous le titre de «BAGIC» (Brevet d'aptitude à la coordination de projets d'organismes culturels et socioculturels), cette formation s'adresse aux personnes soucieuses d'enrichir leurs expériences d'animation par l'acquisition de compétences professionnelles, selon une démarche d'éducation permanente mêlant expérience supervisée, apprentissages théoriques et méthodologiques dans un processus participatif et de groupe. Elle est composée de trois temps particuliers: des temps d'apprentissage et de réflexion par modules; des temps d'acquisition de méthodes et des temps d'application et d'analyse. Parce que vous voulez donner à votre engagement des capacités de changement, alors la formation BAGIC est pour vous. ■

EN PRATIQUE:

LA FORMATION SE DÉROULE SUR DEUX ANS (DE 2010 À 2012), TOUS LES LUNDIS (SAUF CONGÉS SCOLAIRES), À PARTIR DU 18 OCTOBRE 2010.

LIEU: NAMUR

L'INSCRIPTION SE FAIT SUITE À UN ENTRETIEN PRÉALABLE.

RENSEIGNEMENTS:

COORDINATEUR CHRISTIAN BOUCQ

0477/53.00.28

PERRINE DETOBER 0489/56.99.63

FRANCINE BAILLET 02/246.38.41

COURRIEL: BAGIC@CIEP.BE

SITE: WWW.CIEP.BE





Nouveaux groupes **ISCO** Bruxelles et Verviers

La nouvelle formule ISCO propose une formation de 4 ans qui offre aux participants des outils pour appuyer l'action afin de devenir des acteurs de changement pour un monde plus juste et plus égalitaire.

Se basant sur la construction de savoirs collectifs à partir de méthodes participatives et en groupe, cette formation d'«Animateur en action collective politique, culturelle et sociale» a pour objectifs de promouvoir:

- l'autonomie des personnes et l'émancipation des groupes, dans une optique de citoyenneté responsable, critique et solidaire;
- la capacité d'agir comme acteur sociopolitique et d'inscrire son action dans un mouvement social;
- plus d'égalité et de justice économique, sociale, culturelle et environnementale.

A Bruxelles en 2011

Les cours auront lieu en journée le jeudi (en Congé Education Payé) et en soirée, le mardi. Des périodes de travail en «sous-groupes» seront aussi planifiées. Deux WE et une période de stage sont également au programme. La formation démarrera en février 2011.

INTÉRESSÉ-E, CONTACTEZ
NATHANAËLLE ADAM AU 02/557.88.39
MAIL: NATHANAELLE.ADAM@MOCBXL.BE

A Verviers

Les cours auront lieu en journée le vendredi (en Congé Education Payé). Des périodes de travail en «sous-groupes» seront aussi planifiées. Deux WE et une période de stage sont également au programme. La formation démarrera mi-octobre 2010 si le groupe est suffisant.

INFOS: MICHELINE PAQUAY AU 087/33.77.07
MICHELINE.PAQUAY@MOC.ESPACE28.BE
CIEP-MOC RUE DU CENTRE, 81
4800 VERVIERS

Une année sous le signe du «*travail en chantier*» à Liège-Huy-Waremme

PAR WILFRIED SCHLECK,
CIEP - MOC LIÈGE-HUY-WAREMME

«Si le travail reste la principale source de revenus et de protection sociale, si le travail crée le lien social, quelles réponses faut-il apporter aux inégalités persistantes en matière d'emploi?»

Depuis quelques années, des campagnes d'animation annuelles sont menées par le CIEP de Liège-Huy-Waremme. Ainsi, ont pu être abordées la sécurité sociale, les institutions belges, l'Union européenne ou encore la démocratie. Des soirées thématiques, des débats, des visites et des rencontres de témoins et d'experts sont proposés en complément. Avec l'appui des organisations du MOC, chacune de ces thématiques a permis de partir à la rencontre de publics diversifiés. Des groupes d'action locale se sont aussi impliqués pour donner un ancrage local.

Cette année, c'est sous le slogan «Le travail en chantier» que va être menée une campagne d'information et de sensibilisation dans toute la Fédération. L'objectif général est de se pencher sur le monde des travailleurs et de débattre des évolutions majeures des conditions de travail au cours de ces 30 dernières années. Il s'agit aussi de dégager des priorités et de dessiner des perspectives sur la place aujourd'hui du travail dans notre société.

UN CONTEXTE DE CRISE(S) PROPICIE

Les effets dévastateurs de la crise financière sur le monde des travailleurs sont un des éléments déclencheurs du choix de ce thème. Une crise de plus, qui s'ajoute aux nombreuses autres que notre système capitaliste a connues depuis une première flambée des prix du pétrole dans les années septante, et qui provoque d'inacceptables pertes d'emplois pour des milliers de travailleurs. Ce contexte actuel nous amène ainsi à une prise de recul et à analyser l'ensemble des facteurs économiques, politiques, technologiques et sociaux qui ont déterminé ces évolutions profondes. Ces dernières ont pu être sources de création d'emplois et de croissance économique. Elles ont aussi modifié la conception et l'organisation du travail. Les postes de travail ont évolué en conséquence et de nouveaux métiers sont apparus. L'impact de ces transformations sur les conditions de travail diffère bien évidemment selon les secteurs d'activité. Il nous semble cependant intéressant de reposer plus globalement la question de la santé, du bien-être, de la souffrance au travail.

PRÉCARISATION

Dans un environnement économique de crises successives, nous ne pouvons faire l'impasse du débat sur la valeur du travail souvent réduit à des simples notions de coût et de compétitivité, dans un contexte de concurrence acharnée. Le manque de travail semble accentuer la flexibilité des travailleurs. Il fait aussi apparaître la précarisation et le phénomène des travailleurs pauvres. Et aujourd'hui,

sans intervention rapide des pouvoirs publics, une grande part de la génération des jeunes travailleurs risque d'être condamnée au chômage de longue durée.

RÉFLEXIONS ET MISES EN DÉBAT

Ces quelques éléments et questionnements parmi d'autres nous font ouvrir cet immense chantier qu'est le monde des travailleurs. Ils vont orienter une bonne part des réflexions et débats en 2010/2011 sur la Fédération de Liège-Huy-Waremme. L'objectif étant de partager le plus largement possible ces questions et réflexions, nous vous proposons, dans un premier temps, de nous rejoindre lors d'une des séances de formation. Ces animations permettront de cerner le thème et ensuite de lancer le débat. ■

«LE TRAVAIL EN CHANTIER»: UNE ANIMATION, DYNAMIQUE ET INTERACTIVE

Une animation d'environ deux heures est proposée et comprend trois étapes:

- Une première partie permettra de (re)préciser quelques évolutions majeures du contexte économique.
- Une deuxième étape proposera de mieux cibler les caractéristiques du monde des travailleurs aujourd'hui: la répartition selon les secteurs d'activités, les temps de travail, les statuts, la place des femmes sur le marché du travail.
- Un troisième moment tentera de faire émerger enjeux et perspectives à travers une série de courtes interviews filmées de travailleurs s'exprimant sur leurs conditions de travail, l'évolution de celles-ci et l'avenir de leur profession (femme d'ouvrage, ouvrier dans la sidérurgie, employée dans une multinationale de l'ameublement, employé d'un centre de service de la Mutualité chrétienne...)

INTÉRESSÉ-E, PRENEZ CONTACT AVEC LE
SECRÉTARIAT DU MOC
RUE ST-GILLES, 29 - 400 LIÈGE
TÉL.: 04/232.61.61
FAX: 04/232.61.60
COURRIEL: LAERMANS@MOCLIEGE.ORG

Etre Agent touristique: une formation, un métier

PAR MURIEL DESSOY,
LOISIRS ET VACANCES COUVIN

Les missions de promotion et de valorisation du tourisme et du patrimoine de l'asbl «Loisirs et Vacances» du MOC se déclinent en plusieurs volets: tout d'abord, en une série de circuits-découvertes et des animations accessibles à tous et toutes, permettant la détente et la découverte du patrimoine wallon. En outre, s'y ajoutent la réalisation de jeux, la publication de fascicules ou de brochures. Depuis de nombreuses années, les activités de «Loisirs et Vacances» de la province de Namur ont permis de découvrir et faire découvrir la diversité du patrimoine régional (richesses naturelles, culturelles, industrielles ou architecturales, contes et légendes, etc.).

UN CENTRE D'INTERPRÉTATION DES LÉGENDES EN NAMUROIS

Pour André Dejardin, la légende est comme «un miroir déformant de l'histoire. Non seulement la légende procède de l'histoire, mais elle lui appartient même en la travestissant: elle exprime des opinions régnantes et les phénomènes d'opinion sont aussi des faits historiques. Toujours dans cette perspective, la légende relève d'un patrimoine collectif, celui d'un peuple, d'une région, d'une Culture. La légende recompose le passé de ce peuple dans sa région»¹. En somme, les légendes sont une déformation populaire de la vérité histo-



rique. Parcourant nos contrées, de bouche en bouche, elles se sont transformées, modifiées, amplifiées. Transmises de génération en génération par l'oralité, ces légendes valent la peine d'être sauvegardées. Si nous n'y prenons garde, ce patrimoine risque de disparaître à tout jamais. Plusieurs initiatives temporaires concernant les légendes ont permis de jauger l'intérêt du public pour ce genre d'activités.

La province de Namur dispose aussi d'un important patrimoine légendaire. D'Andenne à Couvin, de Laforêt à Gembloux, aucune région n'y échappe. C'est pourquoi Loisirs et Vacances a initié la mise sur pied d'un Centre d'interprétation des légendes du Namurois: histoire de montrer à chacun que les légendes de nos ancêtres n'étaient pas sans fondement... Si ces légendes ont parcouru les siècles, ce n'est pas sans raison, mais bien parce qu'elles constituent un patrimoine, souvent oral, parfois immatériel, transmis de



génération en génération, tel un trésor de famille. En outre, certaines légendes sont ancrées dans une localité, un lieu spécifique et sont, dès lors, uniques. Au contraire, d'autres sont présentes dans l'ensemble de la province, voire dans d'autres pays. Désirant valoriser le patrimoine légendaire du Namurois, cet espace dédié aux légendes est prévu pour un public intergénérationnel, qui mettra leurs sens en éveil par des animations participatives. Plusieurs espaces sont prévus en fonction des thèmes traités (nature, Moyen Age, croyances,...). Ils seront composés de décors et d'illustrations qui donneront l'ambiance dans laquelle les personnages évolueront.

En découvrant la légende du trou maulin (Rochefort), la guerre de la vache (Ciney-Andenne), les dames de Crèvecœur (Bouvignes), le comte aux houssettes (Couvin), la gate d'or (Hubinne, Fagnolles, Dourbes), la dame au fagot (Montaigle),..., le visiteur sera, par la suite, incité à partir à la découverte de nombreux sites touristiques ou naturels du Namurois: par exemple, le Rocher Bayard, les grottes de Neptune, les ruines du donjon de Crèvecœur. Des parcours en ville leur seront également proposés pour découvrir les statues leur rappelant des légendes locales, comme Andenne et son ours, Fossela-Ville et ses bossus, Namur et ses échasseurs, etc.

UNE FORMATION D'AGENT TOURISTIQUE

Depuis plusieurs années, Loisirs et Vacances Couvin propose aussi une formation d'agents touristiques pour des demandeurs d'emploi peu qualifiés. Les objectifs poursuivis sont de former des acteurs locaux intéressés par l'animation, l'accueil et le tourisme, et de les mettre en capacité de concevoir, réaliser et animer des activités et projets touristiques intégrés valorisant le patrimoine de leur région (historique, culturel, gastronomique ou architectural).

L'idée est d'associer la formation d'agents touristiques à la création d'un centre d'interprétation des légendes. C'est pourquoi la grille horaire habituelle (avec les cours d'Histoire et géographie locales, Découverte d'institutions touristiques, Néerlandais, Gestion, Marketing, Découverte touristique, Guidage) a été

modifiée et a intégré des cours de techniques créatives plus spécifiques, comme Expression, Animation, Découverte des légendes, Techniques créatives). Cette formation se déroule sur une année scolaire (d'octobre à juin) et comprend quatre semaines de stage à réaliser soit en juillet et/ou en août chez un opérateur touristique (office, musée, centre de vacances,...).

En outre, un travail important a déjà été réalisé par les différents stagiaires: de nombreuses légendes ont été répertoriées, des parcours légendaires ont été organisés, différents décors et des mannequins du futur centre, ainsi que des costumes ont été réalisés. Des interprétations légendaires ont aussi été enregistrées en studio. Ils ont participé au «Printemps des Légendes» de Monthermé et ainsi établi des liens avec des partenaires français. Ils ont rencontré des auteurs «légendaires» et ont conçu une exposition «Traces de légendes». En fin de formation, les stagiaires sont également invités à présenter leur vision du futur centre d'interprétation des légendes devant un jury composé de professionnels du tourisme. C'est une autre manière de les amener à réfléchir au projet sous tous ses aspects (conception, animation, organisation, collaborations,...). Grâce au Fonds social européen (FSE), le projet de Centre d'interprétation des Légendes est en bonne voie puisque deux sessions de formation ont déjà accueilli chacune 12 stagiaires. ■

1. DEJARDIN, A., *Légendes et contes du Namurois*, Bruxelles, Ed. Paul Legrain, 1990.

LA PROCHAINE FORMATION DÉBUTE LE 4 OCTOBRE 2010 JUSQU'AU 30 JUIN 2011.

DES SÉANCES D'INFO ONT LIEU LES 13, 14 ET 17 SEPTEMBRE À 9 H RUE DE LA GARE, 1 À COUVIN

INTÉRESSÉ-E, CONTACTEZ
MURIEL DESSOY
(LOISIRS ET VACANCES COUVIN)
AU 060/37.84.48
GSM: 0473/49.75.01



Résister à l'uniformisation

Le temps d'une soirée, la tribune du Festival des Libertés est à vous!

Dans le cadre du Festival des Libertés, Bruxelles Laïque en partenariat avec la Ligue des Droits de l'Homme organise le 30 octobre un Concours d'éloquence et d'argumentation pour les libertés autour du thème «Résister à l'uniformisation».

La finale du concours se déroulera, dans le cadre du Festival des Libertés, en public et devant un jury qualifié, le 30 octobre 2010 au Théâtre national. ■

RÈGLEMENT ET INSCRIPTION EN LIGNE:
WWW.LIGUEDH.BE/INDEX.PHP?OPTION=COM_CONTENT&TASK=VIEW&ID=920&ITEMID=280

CLÔTURE DES INSCRIPTIONS:
5 OCTOBRE 2010

POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LES ACTIVITÉS DE LA LIGUE DES DROITS DE L'HOMME, CONSULTEZ: WWW.LIGUEDH.BE



© REPORTAGE PHOTO & 65

Des parcours de militance engagés dans la paix

PAR FRANCE HUART,
CIEP COMMUNAUTAIRE

Les deux ouvrages qui suivent présentent des parcours individuel et collectif d'engagement dans la défense de la paix. Nous vous invitons à vous y plonger et découvrir ces individus et associations belges aux trajectoires hors du commun et peu médiatisés.

ANTOINE ALLARD, UN ENGAGEMENT DE STOP-WAR À OXFAM

Dans «Le Baron Rouge?», l'historien Jérôme Adant écrit une biographie d'un militant de grandes causes du XXe siècle, peu connu du grand public et cofondateur d'Oxfam Belgique: le Baron Antoine Allard¹.

Fils de banquiers issu de la haute aristocratie, chrétien convaincu, Antoine Allard, très jeune, se lance dans les arts, tiraillé entre une vie tournée vers la finance, un puissant sentiment religieux et un engagement progressiste.

En 1945, à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la vie de cet aristocrate bohème se modifie radicalement: une expérience personnelle provoque son engagement dans la défense acharnée pour la paix. Il créera alors «Stop-War, mouvement chrétien populaire pour la paix». Grâce à ses relations, il multiplie les réseaux des militants pacifistes et milite personnellement pour la paix dans le monde entier. Il sera surtout un apôtre de la non-violence, passant

de congrès internationaux en rencontres. Antimilitariste, combattant idéaliste pour la paix, il participe au Mouvement de la Paix (né en 1949 et soutenu par tous les partis communistes). Il récolte des signatures pour l'Appel de Stockholm, cette pétition du Mouvement de la Paix qui demande, en mars 1950, l'interdiction générale des armes atomiques. Proche des premiers objecteurs de conscience, comme Jean Van Lierde, et du Mouvement des citoyens du monde, Allard milite aussi contre la guerre du Vietnam. Avec ses écrits et conférences, mais aussi grâce à sa fortune personnelle, il soutient de nombreuses actions pacifistes dans les années 50 et 60. Le contexte l'amène à se rapprocher de Moscou et de la Chine populaire, isolée au niveau international.

En 1961, il y emmène la Reine Elisabeth qui rencontre alors Mao Tsé-Tong alors que le régime de la Chine n'est reconnu par aucun pays occidental.

En septembre 1964, de retour d'une réunion avec Oxfam-UK, il fonde, avec un groupe d'amis, l'antenne belge d'Oxfam, dans le but de combattre la misère dans le monde, d'assister les populations qui souffrent de la faim, de maladie et des désastres naturels. Il occupe alors le poste de président. Grâce à ses relations, de grandes familles soutiennent Oxfam et la Reine Elisabeth en accepte la Présidence d'Honneur. Dès 1966, Oxfam évolue sous la direction de Pierre Galand, alors jeune Secrétaire général. Le parcours du Baron rouge, comme certains le présentent, s'arrête le 16 juin 1981 d'une crise cardiaque, à la sortie d'une AG d'Oxfam.



© REPORTAGE PHOTO & 65

UN MOUVEMENT DE FEMMES DANS LA DÉFENSE DE LA PAIX ET POUR L'ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES

En 2009, le mouvement «Femmes pour la Paix» fêtait son 60e anniversaire. A cette occasion, deux historiennes se sont penchées sur l'histoire des six décennies d'existence de cette association de femmes pacifistes, qui fut un des fers de lance du combat féministe en Belgique. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, d'anciennes résistantes et prisonnières politiques décident de se grouper pour témoigner et lutter afin que ce qu'elles ont vécu ne puisse se reproduire. Avec l'Union des Femmes, c'est l'éphémère période d'euphorie patriotique surgie de la Libération. En avril 1949, se constitue officiellement le Rassemblement des Femmes pour la Paix, organisation progressiste et démocratique qui veut rassembler des femmes de tous milieux, quelle que soit leur orientation politique et philosophique, dans la défense de la paix et l'égalité.

Très vite, avec le début de la Guerre froide, c'est la fin des unanimités. Le RFP prend alors position en faveur du bloc de l'Est. Cependant, son action ne se limite pas à l'analyse de l'actualité politique internationale, la défense des droits des femmes constitue une autre priorité de son programme d'action et de mobilisation au niveau national. La popularisation de l'accouchement sans douleur, la grève des «femmes-machines» de la Fabrique Nationale de Herstal, la lutte pour de meilleures conditions de travail et



pour le droit au travail des femmes mariées, le soutien au long combat pour la dépénalisation de l'interruption de grossesse, constituent quelques exemples du large engagement social et politique du Rassemblement des Femmes pour la Paix.

L'histoire de ces soixante années de combat est ici reconstituée après un processus de réappropriation par les Femmes pour la Paix, accompagnées dans cette démarche par deux historiennes de l'Université des Femmes et par un comité d'accompagnement². Pour ce faire, de nombreuses archives ont été consultées, des témoins et des militantes ont été interviewés, des échanges et rencontres ont eu lieu. Cet ouvrage largement illustré propose une pléiade de portraits de militantes bien souvent peu connues du grand public. Issu d'un dialogue entre historiennes et militantes de terrain, il se veut à mi-chemin entre travail historique et travail de commémoration, dont la thématique reste tout à fait d'actualité. ■

1. ADANT, J., *Le Baron rouge? Antoine Allard. De Stop-War à Oxfam, Charleroi-Bruxelles*, Ed. Couleur livres, 2009.
2. HUART, Fr. et PEREIRA, S., *Rassemblement des Femmes pour la Paix. Un mouvement, une histoire, des engagements*, Bruxelles, Ed. Université des Femmes-Femmes pour la paix, 2009 (Collection Agirs Féministes).

Vibrez sous le commerce équitable

Pendant dix jours, du 29 septembre au 9 octobre prochain, le commerce équitable sera à l'honneur dans notre pays! Participez aux nombreux événements en famille, amis, camarades de classe ou collègues, tant à Bruxelles qu'en Wallonie et en Flandre. Toute une série d'événements de sensibilisation et d'information sont organisés notamment par des écoles, des organisations, des magasins, des communes pendant cette Semaine du commerce équitable. ■

POUR DÉCOUVRIR LES ACTIVITÉS PRÈS DE CHEZ VOUS ET Y PARTICIPER, CONSULTEZ LE PROGRAMME SUR:

WWW.BEFAIR.BE/FR/ARTICLES/WWW-BEFAIR-BE/5-LA-SEMAINE/2010/PROGRAMME/PROGRAMME-SCE-2010.CFM

Etats généraux de la finance responsable et solidaire

Face aux problèmes économiques actuels et aux réponses du monde politique et financier, le Réseau Financement Alternatif a proposé à la société civile de réfléchir pour développer un système financier alternatif responsable et solidaire.

Le 20 novembre prochain, sont organisés à Bruxelles les Etats généraux de la finance responsable et solidaire, qui constituent l'aboutissement du travail réalisé en 2009 au sein de cinq ateliers thématiques:

- «Education»: éduquer et former à la finance responsable et solidaire;
- «Produits»: faciliter l'accès aux produits d'investissement responsable et solidaire;
- «Régulation»: réguler l'ensemble de l'activité financière;
- «ISR»: favoriser l'investissement responsable et solidaire;
- «Inclusion»: favoriser l'inclusion financière.

Pleine de surprises et d'animations, cette journée sera l'occasion pour tous et toutes de découvrir un autre type de finance dans son ancrage réel, mais aussi d'adopter le Manifeste, reprenant les grandes orientations de la finance solidaire. ■

PROGRAMME DE LA JOURNÉE

10h00-13h00: A quoi ça sert l'argent solidaire? Des stands et des animations pour découvrir le caractère concret de la finance éthique et solidaire

14h00-15h30: «Les enjeux de la finance solidaire pour les années à venir», animé par Jean-Jacques Jaspers - «Quelle finance pour une économie juste?» (François Maniquet)

- «Quelle finance face à la mondialisation de l'économie?» (Riccardo Petrella)

- «Quelle finance pour servir l'intérêt général?» (Eric De Keuleneer)

16h00-17h30: *Le Manifeste de la finance solidaire*

Débat avec les présidents du MR, CDH, Ecolo et du PS, ainsi que des représentants du monde syndical

17h30-18h00: Clôture et remise du prix Solidarité

INFORMATIONS PRATIQUES:

LA PARTICIPATION À CETTE JOURNÉE EST GRATUITE, MAIS L'INSCRIPTION EST SOUHAITÉE EN ENVOYANT UN MAIL À INFO@RFA.BE

DATE: LE 20/11/2010

LIEU: ESPACE JACQOTTE, BRUXELLES

POUR INFO: RÉSEAU FINANCEMENT ALTERNATIF

TÉL.: 02/340 08 60, FAX: 02/706 49 06

E-MAIL: INFO@RFA.BE - WWW.FINANCITE.BE



© REPORTAGE PHOTO & 65

Lutte contre la pauvreté et les situations de précarité

Cette année, à l'occasion de l'Année européenne de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, le Fonds Houtman de l'ONE lance un nouveau appel à projets autour de la «Lutte contre la précarité et les situations de pauvreté dans les familles». Des actions ou des recherches-actions visant à repérer et agir concrètement sur les facteurs de paupérisation et ses conséquences sur l'enfance, dans l'espace géographique de la Communauté française, pourront ainsi être soutenues. Les thématiques suivantes seront privilégiées lors de la sélection des projets: les liens entre pauvreté et logement, avec une attention particulière pour les enfants et les familles sans-abris; les nouvelles formes familiales et les rôles parentaux; les négligences et les violences intrafamiliales; les milieux d'accueil ou d'éducation; la réinsertion sociofamiliale, Culture et loisirs, soins de santé, handicap et maladie grave ou encore adolescence et délinquance. Les projets doivent prioritairement impliquer l'ensemble des acteurs concernés, y compris les enfants et les familles. Ils doivent aussi avoir comme objectif de renforcer le travail en réseau sur base d'intervenants stables et expérimentés, tout en s'appuyant sur des réalisations concrètes. Les dossiers de candidature (disponibles sur simple demande au secrétariat du Fonds) doivent être rentrés au plus tard pour le 29 octobre. ■

INFORMATIONS: FONDS HOUTMAN
95 CHAUSSÉE DE CHARLEROI
À 1060 BRUXELLES (EMMANUELLE VERMYLEN)
TÉL.: 02/543.11.72
EMMANUELLE.VERMYLEN@SKYNET.BE
L'APPEL À PROJETS EST CONSULTABLE SUR
WWW.FONDSSHOUTMAN.BE

Dates à épinglez

COLLOQUE «LIBERTÉ DE CIRCULATION: DE L'UTOPIE À L'EXIGENCE»

DATE: 1ER OCTOBRE DE 9H À 17H30
LIEU: PIANOFABRIEK À 1060 BRUXELLES
PROGRAMME: WWW.LIGUEDH.BE
INFO ET INSCRIPTION:
LIGUE DES DROITS DE L'HOMME
TÉL.: 02/209.62.88 ou 83
MAIL: RESERVATIONS@LIGUEDH.BE

MARCHE MONDIALE DES FEMMES

La troisième édition de la Marche Mondiale des Femmes sera clôturée en Belgique le 10 octobre 2010 à Tervuren et, au niveau international, le 17 octobre 2010 à Bukavu, en République Démocratique du Congo. Fêtons ensemble la fin d'une année d'action inoubliable! Rejoignez-nous au Musée Royal de l'Afrique Centrale à Tervuren, dimanche 10 octobre 2010 (10h-18h)

AU PROGRAMME: DES ATELIERS THÉMATIQUES, VISITES GUIDÉES DU MUSÉE, ATELIERS CRÉATIFS, STANDS D'INFORMATION ET DE NOURRITURE, DÉBATS ET CLÔTURE DANS UNE AMBIANCE MUSICALE.

CONSULTEZ NOTRE SITE:
WWW.MARCHEMONDIALEDESFEMMES.BE, OU REJOIGNEZ NOTRE GROUPE MARCHE MONDIALE DES FEMMES BELGIQUE SUR FACEBOOK POUR PLUS DE DÉTAILS (PROGRAMME COMPLET EN LIGNE À PARTIR DE SEPTEMBRE)



© REPORTAGE PHOTO & 65

FORMATION SANTÉ-ENVIRONNEMENT

Formation Cerise en éducation au développement durable et aux interactions santé-environnement.

Objectifs:

- acquérir des compétences pour développer des projets pédagogiques ciblant la prévention des risques, les changements de comportements et le développement durable (énergie, biodiversité ...);
- identifier des ressources et des partenaires, concevoir des supports pédagogiques avec les TIC;
- s'essayer aux méthodologies d'intervention et de communication.

DATES: DU 22 SEPTEMBRE
AU 24 DÉCEMBRE 2010
SÉANCE D'INFO: LE 2 SEPTEMBRE 2010
À 10H00

PUBLIC: PERSONNES LIBRES D'OCCUPATION PROFESSIONNELLE, MOTIVÉES PAR L'EDD, L'ENVIRONNEMENT, LA SANTÉ ET LES DOMAINES DE L'ÉDUCATION

PRIX: GRATUIT (SUBVENTIONNÉE PAR LE FONDS SOCIAL EUROPÉEN)

CONTACT: CERISE - HAUTE ECOLE CHARLEMAGNE, RUE DES RIVAGEOIS 6, 4000 LIÈGE, TÉL.: 04/254.76.21
COURRIEL: FORMATION_CERISE@HOTMAIL.COM
SITE: HTTP://WWW.FORMATION-CERISE.BE

«MOBILITÉ OU IMMOBILITÉ EN PROVINCE DE NAMUR? SE DÉPLACER, LA GALÈRE?»

Matinée de réflexion et de débat des Equipes populaires de Namur sur les enjeux et les pistes de solution.

Programme:

- Introduction: quelques constats sur la mobilité en Province de Namur. Echange d'expériences sur les problèmes vécus ici et là
- Des alternatives pour améliorer la mobilité: l'associatif, les initiatives des communes et/ou du TEC
- Pouvoir se déplacer: un droit à défendre. Comment se mobiliser? Comment agir?

DATE: SAMEDI 9 OCTOBRE 2010
DE 9H À 14H

LIEU: SALLE DE L'ANCIENNE GARE D'HASTIÈRE-LAVALUX

INSCRIPTION: EQUIPES POPULAIRES DE NAMUR - TÉL: 081/22.74.34
TH. MONIN: 0472/27.56.96
MAIL: NAMUR@E-P.BE



CAFÉ PHILO: «QUELLES ALTERNATIVES AU CAPITALISME?»

Le capitalisme a subi une de ses crises majeures, et, encore une fois, il s'en est (semble en être) sorti. Et de nouveau sur le dos des collectivités, des travailleurs et des plus faibles de notre société.

Pour alimenter les débats, différentes intervenances provenant de différents milieux, secteurs de la société. Syndicalistes, philosophes, sociologues, politiques, économistes, tiers-mondistes et acteurs culturels apporteront leurs projets, leur vision.

Pour la quatrième séance de ce Café Philo, Arnaud Zacharie, secrétaire général du CNCN, présentera sa vision de la crise et la confrontera avec les participants.

DATE: VENDREDI 8 OCTOBRE 2010

LIEU: FOYER DU THÉÂTRE DES RUES,
RUE DU CERISIER, 20 À CUESMES

ORGANISATION: GROUPE «PHILOSOPHIE ET SOCIÉTÉ» DES ÉQUIPES POPULAIRES DE MONS

CONTACT: RAPHAËL D'AAMORE:
0494/58.38.23

FESTIVAL DES CONSUM'ACTEURS

Stands associatifs de la consommation organisés par les Equipes populaires de Namur

DATE: SAMEDI 16 ET DIMANCHE 17 OCTOBRE 2010 DE 9H À 17H

LIEU: PROFONDEVILLE (COLLÈGE DE BURNOT)

INFO: ÉQUIPES POPULAIRES DE NAMUR
TÉL.: 081/22.74.34

MAIL: NAMUR@E-P.BE

CONTACT: TH. MONIN: 0472/27.56.96

EXPOSITION «REGARDS SUR LA PAUVRETÉ DES FEMMES»

25 portraits de femmes confrontées à la pauvreté, photographiés par Christophe Smets et soulignées par un témoignage recueilli par la journaliste Céline Gautier.

DATES: DU 6 OCTOBRE AU
30 NOVEMBRE 2010

LIEU: CENTRE D'ACTION LAÏQUE CAMPUS
DE LA PLAINE ULB (BRUXELLES)

INFO: CAL - TÉL.: 02/627.68.11

WWW.LAICITE.BE

Les formations du CIEP

FORMATION CONFÉRENCES- DÉBATS DU CIEP BRABANT WALLON

QUI VA PAYER LA CRISE?

DATE: JEUDI 7 OCTOBRE 2010 À 19 H30

INTERVENANTS: RÉGINALD SAVAGE, ÉCONOMISTE ET AVEC LA PARTICIPATION DE PIERRE REMAN, DIRECTEUR DE LA FOPES.

LIEU: TUBIZE

LES ENJEUX CLIMATIQUES

DATE: JEUDI 2 DÉCEMBRE 2010 À 19 H30

LIEU: INSTITUT CARDIJN
RUE DE L'HOCAILLE 10 À LOUVAIN-LA-NEUVE

RENSEIGNEMENTS: SECRETARIAT CIEP-MOC
(NIVELLES): 067/21.89.91

JOURNÉES D'ÉTUDE D'ACTUALITÉ POLITIQUE DU CIEP COMMUNAUTAIRE

DATES: 16 NOVEMBRE 2010
ET 25 FÉVRIER 2011

LIEU: INSTITUT CARDIJN À LOUVAIN-LA-NEUVE

PROGRAMME:

WWW.CIEP.BE/INDEX.PHP?P=G&ID=9

INFORMATIONS ET INSCRIPTION:

FRANCINE BAILLET

TÉL.: 02/246.38.41

MAIL: FRANCINE.BAILLET@CIEP.BE

CONFÉRENCES-DÉBATS AU CIEP DE BRUXELLES

«LA MOBILITÉ À BRUXELLES»

Conférence débat organisée par la coordination des Aînés du CIEP Bruxelles dans le cadre des «Samedis de l'inter-générationnel»

DATE: SAMEDI 9 OCTOBRE 2010 À 15H

LIEU: LA CHÔM'HIER

RUE FRANSMAN 131 - 1020 LAEKEN

Infos: MARTA HUMERES - 02/557.88.36

MAIL: MARTA.HUMERES@MOCBXL.BE

«UNE POLITIQUE MIGRATOIRE DE GAUCHE»

Pour se donner les moyens d'agir en faveur d'une politique migratoire de gauche, les organisations du MOC, et le CIEP de Bruxelles, vous proposent de contribuer à un processus de réflexion sur les constats, les analyses et les actions.

DATE: MERCREDI 13 OCTOBRE 2010
DE 18H À 21H

LIEU: ENCORE INDÉTERMINÉ

INFO ET SUGGESTIONS: MYRIAM DJEGHAM -
02/557.88.38

MAIL: MYRIAM.DJEGHAM@MOCBXL.BE

Adresses des centres régionaux du Ciep

BRABANT WALLON

boulevard Fleur de Lys, 25
1400 Nivelles
067/21.89.91

BRUXELLES

rue Pléтинckx, 19 - 1000 Bruxelles
02/557.88.35

CHARLEROI - THUIN

boulevard Tirou, 167 - 6000 Charleroi
071/31.22.56

DINANT - PHILIPPEVILLE

rue E. Dinot, 21/Bte 6 - 5590 Ciney
083/21.24.51

HAINAUT CENTRE

La Louvière:

rue du Marché, 6 - 7100 La Louvière
064/23.80.20

Mons:

rue Marguerite Bervoets, 10 - 7000 Mons
065/35.39.63

HAINAUT OCCIDENTAL

Tournai:

av. des Etats-Unis, 10 Bte 8
7500 Tournai
069/88.07.64

Ath:

rue de Gand, 28 - 7800 Ath
068/84.34.31

Mouscron:

rue St-Pierre, 52 - 7700 Mouscron
056/33.48.68

LIÈGE-HUY-WAREMME

Liège:

rue St-Gilles, 29 - 4000 Liège
04/232.61.61

Huy:

av. Albert 1er, 6 - 4500 Huy
085/21.11.33

LUXEMBOURG

rue des Déportés, 39 - 6700 Arlon
063/21.87.33

NAMUR

place l'Illon, 17 - 5000 Namur
081/22.68.71

VERVIERS

rue du Centre, 81 - 4800 Verviers
087/33.77.07

CANTONS DE L'EST

VHS - Rotenbergplatz, 19
4700 Eupen
087/59.46.30



Le Centre d'Information et d'Education Populaire du MOC (CIEP), est chargé des activités éducatives et culturelles du MOC.

Organisés en équipes régionales et communautaires, nous appuyons à travers la formation les activités du MOC et des organisations qui le constituent. Notre souci est de donner aux groupes et aux individus les outils nécessaires à leur engagement comme acteurs et citoyens et de participer au développement d'une société démocratique par une réelle démocratisation du savoir et une valorisation de l'action collective.

Notre originalité réside essentiellement dans la philosophie de notre travail et dans notre expérience accumulée d'une pédagogie participative notamment à travers l'ISCO.

L'éducation permanente est notre quotidien, la formation notre spécialité.

Contact:

Centre d'Information et d'Education Populaire
Chaussée de Haecht, 577-579
1030 Bruxelles
Tél.: 02/246.38.41-42-43
Fax: 02/246.38.25
e-mail: communautaire@ciep.be



Avec le soutien de la Communauté Française de Belgique