

# Simulation des Alumni

*Février 2017*

**P1  
WB**

**Parlement  
Jeunesse**

---

*Wallonie-Bruxelles*

*Wallonie-Bruxelles*

---

*Jeunesse*



ALUMNI

Ministère de l'Emploi

# Exposé des Motifs



Dans un souci d'efficacité, il y a quelques dizaines d'années le temps plein de 38 heures de travail par semaine est devenu la norme dans notre société. Toutefois, il est évident qu'aujourd'hui de plus en plus de personnes n'arrivent plus à trouver un emploi.

Nous constatons que ce que beaucoup appellent « crise du chômage » est en fait le symptôme d'un changement bien plus profond. Notre société est en mutation constante et il est indispensable de pouvoir s'adapter à ce nouveau monde. Les progrès techniques et technologiques n'ont eu de cesse de faciliter notre capacité de production. Dans ce contexte, vouloir faire travailler d'avantage nos concitoyens est une erreur. C'est un tournant à 180 degrés que nous devons opérer. Nous avons besoin d'une

meilleure répartition du travail.

De plus, les politiques actuelles d'activation des chômeurs sont très coûteuses et largement inefficaces. Il est temps de réorganiser le travail et non plus de culpabiliser des chômeurs qui ne demandent en grande partie qu'à travailler. Ils sont bien plus piégés par un système à bout de souffle qu'autre chose. Nous devons agir !

A ce titre, nous mettons en place un système qui donne une place prioritaire à une diminution du temps de travail pour tous, afin de permettre à un maximum de personnes de trouver un emploi. Avec le passage de la semaine de travail à 32 heures, une multitude d'emplois pourraient être créés. Tout un chacun aura d'avantage de temps pour profiter de ses proches, pour faire des projets d'avenir ou tout simplement pour se reposer. Cette journée de liberté pourrait avoir d'énormes retombées indirectes pour l'ensemble de la société.

Qui plus est, il n'est pas question d'imposer de manière violente de nouvelles règles pour les entreprises. En effet, de généreux incitants proposés aux entreprises permettront une douce transition vers ce nouveau modèle d'organisation du temps de travail. Le passage automatique de l'ensemble des emplois publics dans ce nouveau système permettra également de le faire plus rapidement rentrer dans les mœurs.

Enfin, ce décret doit être vu comme le premier pas vers une réforme beaucoup plus globale de notre économie que nous devons réaliser à l'avenir. Il doit être l'occasion de reprendre le train du progrès social, que nous avons quitté depuis bien trop longtemps.

**Alexy Mesrou**

*Ministre de l'Emploi*

## Projet de décret visant à la réduction du temps de travail

### CHAPITRE I – DE LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL

- Article 1** Il est proposé à toutes les entreprises du pays de faire passer leurs travailleurs sous le régime des 32h de travail par semaine.
- Article 2** Les 32 heures doivent être concentrées sur 4 journées de travail par semaine.
- Article 3** Le nombre d'heures supplémentaires est limité à 50 heures par an et par travailleur qui est sous le régime des 32h de travail par semaine.
- Article 4** Aucune entreprise privée n'est obligée de faire passer ses travailleurs sous le régime des 32h de travail par semaine.
- Article 5** Les entreprises privées peuvent décider du nombre de travailleurs qu'elles souhaitent faire passer sous le régime des 32 heures de travail par semaine.
- Article 6** L'ensemble des emplois publics passent sous le régime des 32 heures de travail par semaine.

### CHAPITRE II – DES INCITANTS FINANCIERS

- Article 7** L'état octroie à l'employeur un subside de 50 euros par mois pour chaque travailleur étant sous le régime des 32 heures de travail par semaine.
- Article 8** Les entreprises employant plus de 80 % de leurs travailleurs sous le régime des 32 heures de travail par semaine sont prioritaires pour l'obtention de contrat publique.

**Article 9** Un forfait de 150 euros par mois est accordé à chaque travailleur qui est sous le régime des 32 heures de travail par semaine.

## CHAPITRE III – DES SANCTIONS

---

**Article 10** Les employeurs qui vont à l'encontre des articles 2 et 3 doivent payer une amende qui peut aller jusqu'à 5 % de leur chiffre d'affaire annuel.

## CHAPITRE IV – MESURES TRANSITOIRES

---

**Article 11** Le présent décret entrera en vigueur le 1er septembre 2017.

# Simulation des Alumni

Février 2017

P1  
WB

Parlement  
Jeunesse

---

Wallonie-Bruxelles

Wallonie-Bruxelles

---

Jeunesse



ALUMNI

Ministère de la Mobilité

# Exposé des Motifs



Les embouteillages en Péjgonie coûtent énormément à la société et à l'environnement. Nous parlons de plusieurs centaines de millions par an, sans parler de l'environnement.

Pourtant, il existe des solutions et c'est ce que propose ce projet de décret. Plutôt que d'agir comme des tyrans en obligeant les citoyens à adopter les comportements que nous souhaitons, je propose de laisser les forces entrepreneuriales de notre pays et de l'étranger créer des alternatives à la voiture.

La première partie de ce projet propose de créer une plateforme publique d'infrastructures sur laquelle les entreprises de transports des personnes pourront exercer leurs activités. L'objectif, c'est de voir se multiplier les acteurs dans ce secteur.

La seconde partie s'attarde sur le problème que les systèmes de co-voiturages connaissent aujourd'hui, à savoir la distinction entre une activité économique ou non. Les enjeux sont le statut social et l'autorisation ou non de pouvoir exercer leur activité.

Avec ce projet de décret, nous donnons l'opportunité à tous ceux qui souhaitent transporter des personnes en échange d'une rémunération de pouvoir le faire dans le cadre d'une entreprise. Ceux qui ont dû déboursier pour une licence de taxi ne sont pas laissés pour compte, puisqu'ils peuvent continuer à exercer leur métier et récupérer leur argent selon les dispositions de l'article 6.

Enfin, un chapitre tout entier est dédié à l'innovation et à l'investissement. Il est plus que jamais nécessaire d'investir dans nos infrastructures, mais aussi à créer des moyens de transports nouveaux grâce au génie de la société civile et de ses entrepreneurs. Je pense par exemple au drone-taxi, à l'hyperloop, aux routes cyclables à grande vitesse, etc.

Ce projet de décret est cohérent et n'a qu'un seul objectif : offre plus de moyens de transports à nos citoyens. Le transport en commun est moyen le plus écologique de se déplacer et il est trop complexe pour laisser un seul organisme se charger de tout. Créons les clés du changement !

**Fayçal Arbai**

*Ministre de la Mobilité*

# Projet de décret visant à octroyer un nouveau souffle aux transports en commun

## CHAPITRE I – DE LA SOCIÉTÉ PÉJIGONNIENNE DES TRANSPORTS<sup>1</sup>

**Article 1** Il est demandé au Gouvernement de transférer à une entreprise publique<sup>2</sup>, qu'il nommera Société Péjigonienne des Infrastructures, les infrastructures suivantes :

- o Autoroutes,
- o Tunnels ferroviaires,
- o Rails de trains, de métro et de tramways.

**Article 2** Le Gouvernement est autorisé à prendre toute mesure afin de vendre la participation de l'Etat Péjigonien dans le capital de la Société Péjigonienne des Transports.

**Article 3** Il est permis à des entreprises non publiques d'exercer une activité de transport des personnes sur l'ensemble des réseaux routiers, ferrés, aérien et maritimes, en accord avec les dispositions de la loi.

<sup>1</sup> La SPT est la société qui gère les transports suivants : métro, trains, bus et tramways.

<sup>2</sup> Une entreprise publique s'entend comme une entreprise dont l'Etat dispose de la majorité des parts.

## CHAPITRE II – DES CHAUFFEURS DE VOITURES ET TAXIS

---

- Article 4** L'ensemble des accès à la profession de chauffeur de voitures et de taxis sont révoqués.
- L'exercice de ces professions est également libre.
- Article 5** Les licences déjà achetées par les chauffeurs de voitures et de taxis pourront être déduites de l'impôt des sociétés de manière dégressive sur une période de 5 ans.

## CHAPITRE III – DE L'INNOVATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

---

- Article 6** Les entreprises ayant pour activité le transport de personnes et dont le nombre de passagers transportés annuellement dépasse les 10 millions de passagers sont tenues de rendre accessibles aux usagers et aux développeurs sur Internet les données suivantes :
- o L'horaire des transports ;
  - o Les coordonnées géographiques des arrêts ;
  - o La position en temps réel des véhicules.
- Article 7** Les entreprises investissant dans la recherche et le développement d'innovations dans le secteur des transports peuvent déduire à 100% le montant investit de l'impôt des sociétés.
- Article 8** Le Gouvernement est autorisé à prendre des mesures afin de réaliser les investissements qu'il estime nécessaire à la promotion et l'essai de moyens de transports novateurs dans le paysage de la mobilité péjigonienne.

## CHAPITRE IV – DES SANCTIONS ET MESURES TRANSITOIRES

---

- Article 9** La sanction pour toute entreprise ne répondant pas aux obligations prévues par ce décret est d'une amende allant de 1 à 10% du chiffre d'affaire de ladite société.
- Article 10** Le présent décret entrera en vigueur le 1er septembre 2018.
- Article 11** Le présent décret entrera en vigueur le 1er septembre 2017.