

MONITEUR

DU PARLEMENT JEUNESSE

Pour toute information, prière de s'adresser à la coordination, ASBL *Parlement Jeunesse*

Place du XX août, 24 - 4000 - Liège

Tél. 0496/946.284

LUNDI 11 FEVRIER 2008

DOUZIEME LÉGISLATURE

SOMMAIRE

Décrets

Ministère de la Mobilité et de la Politique des Grandes villes : Décret organisant la mobilité dans les grands centres urbains

Ministère de l'Enseignement obligatoire et de l'Égalité des chances: Décret visant à réformer l'enseignement afin de le rendre plus efficace et égalitaire

Ministère des Affaires étrangères et de l'Intégration sociale : Décret relatif à l'intégration des immigrants et à la lutte contre le trafic des êtres humains

Résolutions

Résolution visant à un meilleur accompagnement de la personne handicapée

Résolution relative à l'indépendance de la presse

Élections

Élection du Conseil d'Administration de la 13ème législature.

Nominations

Chef de délégation du Parlement Jeunesse du Québec.

Chef de délégation du Parlement Jeunesse de la Communauté française.

DÉCRETS

DECRET ORGANISANT LA MOBILITÉ DANS LES GRANDS CENTRES URBAINS

EXPOSÉ DES MOTIFS

La mobilité de l'homme s'est considérablement développée au cours des siècles, particulièrement ces dernières soixante années, pour aboutir actuellement à l'ère du transport individualisé où chaque parcelle de notre planète est accessible au moyen d'un engin spécifique. Aujourd'hui, l'homme ressent le besoin de bouger, de se sentir actif dans un monde toujours en mouvement, de vivre cette époque à toute vitesse. Se mouvoir est devenu un besoin naturel, un droit. Cette mobilité sans limite repose en grande partie sur l'existence d'un parc automobile très développé. Son industrie florissante connaît chaque année de nouveaux records de vente dans son secteur. Fruit d'une longue cogitation industrielle, la circulation automobile apparaissait il y a un siècle comme le symbole du travail de l'homme et de sa domination sur le monde. Elle se voit aujourd'hui pointée du doigt par de nombreuses critiques.

L'accroissement considérable des véhicules en circulation sur la planète conduit les organisations écologiques et citoyennes à pousser de sérieux cris d'alarme. Les experts jugent la situation climatique de plus en plus préoccupante quant à l'avenir de la Terre. Responsables du réchauffement climatique, les émissions de gaz à effet de serre proviendraient, selon les écologistes, pour près de 40% du secteur des transports. Ces derniers représenteraient donc presque la moitié des causes de la perte – supposée à venir – de la planète.

Mais, à plus courte échéance, se pose également la question de la qualité de vie dans les lieux où se concentrent de nombreux véhicules. Les pouvoirs politiques prennent actuellement conscience des dommages que peut engendrer la circulation automobile – souvent excessive – au sein des villes. Dans les agglomérations touchées par une trop forte concentration de véhicules, les autorités ont tantôt aménagé l'espace de manière à entraver la circulation citadine, tantôt imposé des systèmes de péages à l'entrée des villes, tantôt joué la carte de la promotion des transports en commun et de la mobilité douce. Ces diverses réponses résultent d'études réalisées au préalable par de nombreux experts. Tous s'accordent

sur un constat : la présence de la voiture en ville serait responsable de nombreuses nuisances, tant pour la santé de ses habitants que pour l'environnement et l'architecture monumentale.

D'un point de vue économique aussi, des voix s'élèvent chaque jour davantage pour dénoncer les effets négatifs de l'encombrement de véhicules et des problèmes de circulation sur les axes routiers disposés autour des grands centres urbains, rendant difficile l'entrée des automobiles dans ces moteurs économiques de leur région. Pour chaque employé « coincé » sur la route, c'est une somme économiquement perdue, du moins non rentabilisée. Si les aménagements effectués au cœur des villes ont pour but de libérer l'espace jadis dévolu entièrement aux véhicules, ces derniers sont coincés sur les axes souvent souterrains qui permettent tout de même d'atteindre les hauts lieux administratifs de ces cités économiques. Mais les minutes, heures et journées perdues annuellement sur le chemin du travail ont un coût pour cette population employée dans ces cœurs économiques. L'employé semble parfois être devenu otage de son moyen de transport personnalisé.

Le présent décret entend prendre en compte les différentes dimensions touchant, de près ou de loin, la problématique de la mobilité humaine, qu'elles soient écologiques, économiques, de qualité de vie ou d'accessibilité. Il vise à apporter des solutions pour que la mobilité future soit respectueuse de l'environnement et de son utilisateur. Il se développe autour de trois axes principaux.

Premièrement, le présent décret instaure une barrière électronique à l'entrée des grandes agglomérations. Cette barrière se veut dissuasive – elle inflige notamment un coût à chaque passage du véhicule sous la barrière –, sans toutefois enfreindre la liberté de mouvement des utilisateurs du réseau routier. Cette barrière, installée sous forme de ceinture autour de chaque centre urbain, est néanmoins franchissable avec beaucoup de facilités pour certaines catégories d'usagers bénéficiant de dérogations, telles que les personnes à mobilité réduite, les services d'urgence et les riverains.

Deuxièmement, le présent décret dote le pourtour de cette barrière urbaine de nombreuses gares de mobilité. Ces infrastructures sont de nouveaux nœuds de communication visant à parfaire la mobilité des voyageurs vers le cœur de leur ville. En guise d'alternative au passage sous la barrière, l'entrée dans la ville peut s'effectuer au moyen d'un réseau renforcé de transports en commun et de mobilité douce agencés à cet effet. L'automobiliste se voit dès lors proposer un vaste espace pour parquer sa voiture, espace directement relié à tous types de transports en commun adaptés à la ville concernée. Le but poursuivi est de limiter le

déplacement lent au sein des ralentissements quotidiens au profit d'une mobilité partagée et davantage écologique. De plus, l'aménagement réfléchi permet un substantiel gain de temps.

Enfin, le dernier axe se veut réflexif aux impacts que peuvent avoir ces mesures sur l'environnement et la vie des citoyens. Les évaluations prévues ont pour objectif de mesurer les effets bénéfiques escomptés par les normes présentes.

Ainsi, ce décret proposera une solution étudiée aux problèmes de mobilité urbaine, dans le but d'un plus grand respect de la mobilité, de l'homme et de son environnement au sens large.

Chapitre Ier - Définitions

Art. 1^{er}

Il faut entendre par :

- a) grande ville, toute agglomération de plus de 150000 habitants. Une agglomération est un rassemblement de communes urbaines. Le Conseil d'agglomération est l'assemblée législative de l'agglomération.
- b) véhicule, tout véhicule motorisé autorisé à circuler sur la voirie.
- c) ceinture urbaine, un tracé routier délimitant les zones intra urbaine et extra urbaine, sur lequel est construit le système de péage urbain.
- d) zone intra urbaine, la zone géographique comprise à l'intérieur de la ceinture urbaine.
- e) zone extra urbaine, la zone géographique située à l'extérieur de la ceinture urbaine.
- f) système de péage urbain, le système de reconnaissance électronique des véhicules enregistrant les données relatives au franchissement de la barrière électronique par les véhicules.
- g) transport en commun, tout service organisé en partenariat avec l'Etat dont l'objectif est de véhiculer collectivement des personnes.
- h) mobilité douce, une mobilité ne faisant usage d'aucun carburant.
- i) riverain intra urbain, toute personne domiciliée au sein de la zone intra urbaine.
- j) riverain extra urbain, toute personne domiciliée en dehors de la zone intra urbaine, dans une limite de 10 km autour de cette dernière.
- k) statut : classification des véhicules suivant utilisation, telles que véhicule de société, véhicule privé, véhicule utilitaire, véhicule de transport.

Chapitre II - De l'instauration d'une barrière électronique

Section 1^{ère} : De l'équipement des véhicules

Art. 2

Lors de chaque nouvelle immatriculation de véhicules, il est fourni au propriétaire une plaque minéralogique dotée d'une puce électronique. La validité de la puce est équivalente à la durée de possession du véhicule par son propriétaire. Lors de la revente du véhicule, la puce est réinitialisée.

Art. 3

§1. La puce reprend les informations nécessaires à la tarification telles que mentionnées aux articles 10 et 11

§2. Chaque puce est enregistrée au Ministère de la Mobilité et sert en tous temps à la reconnaissance des véhicules lors des passages sous les portiques de contrôle installés sur les ceintures urbaines.

Art. 4

§1. Tout propriétaire d'un véhicule immatriculé à l'étranger sera reconnu par sa plaque minéralogique et taxé selon les dispositions de l'article 10.

§2. Un avis à destination des véhicules immatriculés à l'étranger est affiché aux frontières et à l'entrée des grandes villes.

Section 2 : De la barrière électronique

Art. 5

Il est construit sur tous les axes routiers traversant la ceinture urbaine un système de barrière électronique munie d'un détecteur de puces et de caméras détectant les plaques minéralogiques. Lorsque le système détecte les puces et plaques minéralogiques des véhicules franchissant cette barrière électronique, le passage du véhicule est enregistré.

Section 3 : De la ceinture urbaine et des dérogations

Art. 6

§1. Le tracé de la ceinture urbaine est déterminé par arrêté du Gouvernement, après réception de l'avis du Conseil d'Agglomération.

Art. 7

§1. Des dérogations sont accordées sur demande adressée et délivrée au Conseil d'Agglomération, sous réserve d'annulation du Ministère de la Mobilité à :

- 1° tout service d'urgence,
- 2° tout service de livraisons de marchandises,
- 3° toute personne à mobilité réduite,
- 4° tout service de taxis, de bus, de cars ou d'autres transports en commun,
- 5° tout système de mobilité douce reconnu comme tel par arrêté gouvernemental.

§2. Les présentes dérogations permettent à ces différentes catégories de ne pas se soumettre aux taxes telles que définies par l'article 10.

§3. Le Conseil d'agglomération dispose du pouvoir d'accorder des dérogations spéciales lors d'événements particuliers.

Section 4 : Des taxes

Art. 8

§1. Tout riverain intra urbain possédant un véhicule personnel doit s'acquitter mensuellement d'une taxe de mobilité correspondant à une formule d'abonnement. Cet avantage n'est valable que pour les riverains voyageant dans leur ville de résidence.

§2. Sur son abonnement mensuel, l'utilisateur peut spécifier qu'il soit renouvelé chaque nouveau mois de manière systématique.

§3. Tout riverain extra urbain possédant un véhicule personnel peut s'acquitter mensuellement d'une taxe de mobilité correspondant à une formule d'abonnement, dont le montant équivaut à un douzième de 150 pourcent de l'indice de mobilité du véhicule. Cet avantage n'est valable que pour les riverains voyageant dans leur ville de proximité.

§4. Ces abonnements sont enregistrés dans la puce des automobilistes intra et extra urbains.

Art. 9

Il est instauré le Fond de Financement des Mesures de Mobilités (FFMM), qui est financé par les paiements effectués pour le passage de la barrière électronique en plus des revenus de la taxe de mobilité.

Art. 10

§1. Il est instauré un paiement de passage entre 6 heures et 20 heures dont est redevable le propriétaire du véhicule dont le passage enregistré sous la barrière électronique.

§2. Ce paiement s'effectue uniquement lors du passage de la barrière électronique vers la zone intra urbaine et donne le droit de franchir la ceinture urbaine un nombre indéfini de fois pour une durée de 3 heures.

§3. La paiement de passage n'est redevable qu'à 50% les week-ends et jours fériés.

§4. Le montant de ce paiement est calculé selon les critères suivants et est fixé par arrêté gouvernemental:

- le type de moteur,
- la ville visitée,
- le statut du véhicule,
- les revenus du propriétaire du véhicule, selon un pourcentage de ceux-ci fixé par l'arrêté gouvernemental.

§5. Le propriétaire du véhicule immatriculé à l'étranger doit uniquement s'acquitter du montant de base.

Art. 11

§1. L'indice de mobilité est calculée selon :

- le type de moteur,

- le statut du véhicule,
- les revenus du propriétaire du véhicule, selon un pourcentage de ceux-ci fixé par l'arrêté gouvernemental.

§2. La taxe de mobilité prévue à l'article 9 est calculée en multipliant par 20 l'indice de mobilité. Celle-ci est comprise entre 5 et 50 euros.

Art. 12

Les données utilisées pour le calcul des taxes sont réglementées par arrêté du gouvernement et enregistrées dans la puce électronique. Leur usage est exclusivement réservé au contrôle de la mobilité urbaine et ne peut en aucun cas enfreindre la protection de la vie privée.

Art. 13

Lors de chaque passage sous la barrière, un écran indique à titre informatif le coût de ce passage au conducteur. Durant une période transitoire, conformément à l'article 22 du présent décret, cet affichage est proposé à titre informatif, sans aucune sanction financière.

Chapitre III - Le système dissuasif

Section 1^{ère} : Des gares de mobilité

Art. 14

Il est prévu, pour chaque agglomération touchée par le présent décret, un recensement du nombre de navetteurs motorisés.

Art. 15

§1. Dans chaque grande ville reconnue par le présent décret, il est créé des parkings de dissuasion, appelés gares de mobilité, à la limite de la zone intra urbaine. Ces gares de mobilité ne peuvent compter qu'un maximum de 1500 places. Il est construit une gare de

mobilité par tranche de 3000 navetteurs motorisés recensés. La hauteur maximale de ces gares est de 5 étages.

§2. Les gares de mobilité sont construites à proximité d'une gare existante de transport en commun.

§3. En cas d'absence de telles infrastructures, une solution de transports en commun devra être élaborée dans les 3 ans par le Conseil d'Agglomération.

§4. Pour leur construction, les gares de mobilité sont autorisées à déroger aux règlements communaux d'urbanisme et au plan communal d'aménagement, si aucune entente n'a pu être trouvée entre le conseil communal et le gouvernement.

Art. 16

§1. Chaque gare de mobilité dispose d'un service de gardiennage équipé d'un système de vidéo surveillance, dans le but de garantir la sécurité des véhicules confiés.

§2. Chaque gare de mobilité est équipée d'un espace de mobilité douce, qui met à disposition des usagers de l'équipement de mobilité douce et qui permet de véhiculer un minimum de 30% des propriétaires des véhicules utilisant le parking.

§3. Le Conseil d'Agglomération veille à l'aménagement de voiries adéquates à l'attention des usagers se déplaçant au moyen de véhicules de mobilité douce.

Art. 17

§1. Les frais de dépôt de véhicules sont déterminés par arrêté gouvernemental.

§2. L'acquittement des frais de dépôt du véhicule donne droit à des tarifs préférentiels pour tous les passagers auprès de tous les transports en commun du centre urbain, sur présentation du ticket de parking.

Section 2 Des services de transport en commun

Art. 18

§1. Il est pratiqué un réaménagement de l'offre des transports en commun. Dans chaque grande ville touchée par le présent décret, les services au départ et à destination des gares de mobilité sont renforcés de manière à limiter le temps d'attente pour un usager à dix minutes. Ce temps d'attente est réduit à 5 minutes entre 8h et 10h et entre 16h et 19h. En plus d'une liaison directe avec le centre-ville, les gares de mobilité sont reliées en réseau.

§2. Les constructions des nouvelles infrastructures de transports en commun sont financées par l'aide prévue à l'article 20 du présent décret.

Art. 19

§1. Une journée se divise en service de jour et un service de nuit. Le service de jour couvre la période de 6h à 23h. Le service de nuit couvre la période de 23h à 6h.

§2. Ces services de transports en commun ont l'obligation de fonctionner durant toute la journée. Le service de nuit doit répondre à au moins 30% de l'offre du service de jour.

Section 3 Dispositions financières

Art 20

Une aide financière doit être attribuée par le Gouvernement à chaque commerçant exerçant à l'intérieur de la ceinture urbaine. Le montant de l'aide financière est déterminé par arrêté du Gouvernement après réception de l'avis du Conseil d'Agglomération.

Art. 21

Le présent décret est financé à hauteur de 80 % par le Gouvernement, le reste étant à charge des pouvoirs locaux.

Art. 22

Les villes non reconnues comme étant des grandes villes peuvent également bénéficier des effets de ce décret, avec une intervention à hauteur de 60% de la part du Gouvernement.

Chapitre IV - Des mesures de contrôle de la qualité de la vie urbaine

Art. 23

§1. Dans chaque centre urbain, le Ministère de la Mobilité est habilité à effectuer des tests réguliers portant sur la qualité de l'air, la sonorisation ambiante et la détérioration du patrimoine urbain.

§2. Les résultats sont transmis au Conseil d'Agglomération pour information endéans les 15 jours suivant l'exécution du test.

§3. Les normes tolérables sont fixées par arrêté gouvernemental.

§4. En cas de non respect de ces normes, le Conseil d'Agglomération prend les mesures nécessaires de restriction du trafic urbain afin de répondre le plus rapidement aux normes. Le financement des moyens utilisés est porté par le Ministère de la Mobilité aux proportions du financement de la structure de la barrière électronique. Des contrôles d'efficacité des mesures sont mis en place.

Chapitre V – De l'instauration d'un espace piétonnier

Art 24

§1. Dans les villes touchées par le présent décret, un tracé d'une zone piétonne est déterminé par arrêté du Gouvernement, après réception de l'avis de l'autorité compétente.

§2. N'est autorisée à circuler sur la zone piétonne que la mobilité douce.

§3. Les autorités locales aménagent la voirie de telle sorte que la sécurité de tous les usagers soit garantie.

§4. Un accès libre de cette zone est accordé aux véhicules suivants :

1°) tout service d'urgence

2°) tout service paramédical

3°) les personnes à mobilité réduite

§5. Le Conseil d'Agglomération dispose du pouvoir d'accorder des dérogations spéciales lors d'événements particuliers.

Chapitre V - Dispositions diverses

Section 1ère : Mesures transitoires

Art. 25

§1. Les véhicules actuellement en circulation et ne faisant pas l'objet d'une nouvelle immatriculation telle que spécifiée à l'article 2 sont munis de la puce électronique lors de leur prochain passage au contrôle technique.

§2. Une période transitoire dite d'adaptation est prévue pour chaque centre urbain concerné par le présent décret. Il appartient au Conseil d'agglomération de la fixer entre 3 et 9 mois. Durant cette période, les automobilistes se voient informés du tarif prochainement applicable à leur passage sous le portique, sans implication financière.

Section 2 : Entrée en vigueur

Art. 26

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012, à l'exception des articles 2, 3, 4, 14 et 15 qui entrent en vigueur dès parution du présent décret au Moniteur.

Fait à Bruxelles, le 6 février 2008,

Par le gouvernement de Péjigonie,

Jean-Yves Pirenne,

Ministre-Président et Ministre de la Mobilité et de la Politique des Grandes villes

DÉCRET VISANT À RÉFORMER L'ENSEIGNEMENT AFIN DE LE RENDRE PLUS EFFICACE ET PLUS ÉGALITAIRE

EXPOSÉ DES MOTIFS

De nombreuses études nationales ou européennes en matière d'enseignement aboutissent à un constat identique : l'enseignement dans notre pays apparaît comme étant un des plus inefficaces et inégalitaires de la classe européenne. D'un point de vue historique, l'enseignement a évolué avec le temps vers une démocratisation de plus en plus large. Le progrès voulait que chaque enfant puisse bénéficier d'un enseignement de qualité. Aujourd'hui, il faut constater que cet objectif n'a été que partiellement atteint.

Plusieurs facteurs peuvent être avancés pour expliquer que notre enseignement est un des plus inefficaces et inégalitaires d'Europe. Premièrement, l'enseignement constitue aujourd'hui un véritable « marché » scolaire dans lequel les parents – ou plutôt ceux qui le peuvent – et les directions d'établissement font leur « shopping ». Cette logique de marché est incompatible avec une institution telle que l'école car elle fait jouer des mécanismes comme la concurrence, le phénomène des écoles ghetto versus écoles d'élites et la loi du plus fort. Deuxièmement, on constate aujourd'hui que l'organisation en réseaux – catholique et officiel – apporte plus de mal que de bien. En effet, la concurrence entre réseaux amplifie encore les mécanismes ségrégatifs à l'œuvre dans le marché scolaire, avec tous les effets négatifs qui en découlent. Troisièmement, il existe aujourd'hui une cascade entre filières : un élève qui échoue dans l'enseignement général a de fortes chances d'être réorienté vers l'enseignement technique et ensuite professionnel. Cette orientation ne se fait donc pas vraiment en fonction des affinités que l'élève a avec l'une ou l'autre matière, mais en fonction de ses difficultés d'apprentissage. De plus, cette cascade présente un caractère social car tous les élèves ne sont pas égaux face à elle. Selon, la filière choisie, certaines couches de la population sont surreprésentées. Enfin, quatrièmement, il règne chez nous une véritable culture de l'échec, du redoublement. Avec 60% des élèves qui terminent leurs humanités avec un an ou plus de retard, nous sommes les champions d'Europe en la matière.

L'idée de base de ce projet de décret est de combiner harmonieusement ce que l'on oppose habituellement, à savoir efficacité et équité, enseignement de masse et enseignement d'élite. Plusieurs solutions sont envisagées afin d'atteindre cet objectif. Premièrement, le

marché scolaire doit être régulé. Le projet de décret met en place une régulation des inscriptions en fonction du domicile et du revenu. Deuxièmement, le projet de décret procède à la fusion des réseaux, ce qui permettra d'affaiblir les mécanismes ségrégatifs du marché scolaire. A cet égard, il est important de signaler que le motif religieux ne joue que pour 4,7% des inscriptions. C'est donc bien la qualité et la proximité de l'école qui sont les éléments déterminants. Troisièmement, le projet de décret propose l'allongement du tronc commun, c'est-à-dire de dispenser un enseignement général et polytechnique à tous les élèves de 6 à 16 ans. Ce n'est qu'après ce cycle de base que les élèves seront orientés vers une des trois filières (général, technique et professionnel).

Cette mesure s'explique par le fait que tous les élèves ont besoin d'un certain nombre de compétences de base et qu'ils sont tous capables d'y arriver moyennant soutien à ceux qui éprouvent plus de difficultés. Enfin, quatrièmement, afin de lutter contre l'échec scolaire, le projet de décret propose de faire du redoublement un outil à utiliser le moins possible et seulement en dernier recours. Pour éviter le décrochage scolaire, le nombre d'élèves par classe est limité à vingt. De plus, ils bénéficieront de cours de remédiation.

De telles solutions, qui ne rentreront en application que de manière progressive, ont été appliquées dans d'autres pays où il a été prouvé qu'elles sont efficaces. Ce projet de décret n'a pas pour but d'opérer un nivellement par le bas mais au contraire un nivellement par le haut. De plus, des évaluations de la réforme sont prévues. Quant à son financement, nous vivons dans un pays relativement prospère, la qualité de vie y est assez élevée comparée à d'autres pays industrialisés. Malgré cela, nous connaissons également de graves problèmes sociaux dont l'enseignement est à la fois un facteur et une illustration.

« Il n'y a pas de liberté pour l'ignorant. », disait Condorcet. « Quand on ouvre une école, on ferme une prison. », énonçait Victor Hugo. Comme le laisse entendre ces deux citations, l'éducation doit être LA priorité du gouvernement.

Chapitre Ier : Mise sur pied d'un enseignement commun, pluraliste et public

Art. 1^{er}

§1. L'enseignement financé en tout ou en partie par l'état jusqu'à l'adoption du présent décret est organisé en un seul réseau commun, pluraliste et public.

§2. On entend par :

- a) enseignement commun, un enseignement dans lequel les trois réseaux d'enseignement préexistants ainsi que toutes les écoles maternelles, primaires et secondaires qui en relèvent sont réunis au sein d'un seul réseau ;
- b) enseignement pluraliste, un enseignement dans lequel un cours d'introduction aux différentes religions et à la morale est institué et remplace le cours de religion ou de morale.
- c) enseignement public, un enseignement dont le financement et l'organisation sont pris en charge de manière intégrale par l'Etat.

Chapitre II : Cycles d'enseignement

Art. 2

Le cursus scolaire est divisé en trois cycles :

- a) Le cursus scolaire commence par trois années d'enseignement maternel. Les élèves y entrent dans l'année scolaire de leur troisième année.

L'enseignement maternel a pour objectif l'acquisition par l'élève de la langue parlée, de la spatialisation et de l'autonomie.

- b) Le cursus scolaire se poursuit par dix années d'enseignement de base. Les élèves y entrent dans l'année scolaire de leur sixième année.

L'enseignement de base a pour objectif l'acquisition par l'élève des savoirs contenus dans des cours généraux et polytechniques. Ces cours sont déterminés par le Ministère de l'Enseignement de façon à ce que le programme d'enseignement de chaque année scolaire soit harmonisé en un ensemble de cours identiques pour tous les élèves fréquentant cette année.

Sont insérés à partir de la huitième année scolaire des cours au choix. Ceux-ci ne dépassent pas huit heures par semaine et ne constituent nullement une entrave à l'accès des filières définies au point c. Cependant les élèves suivront le tronc commun ensemble, indépendamment des options choisies.

- c) Le cursus scolaire se termine par deux ans d'enseignement de spécialisation dans la filière générale, technique ou professionnelle.

L'enseignement de spécialisation a pour objectif l'acquisition par l'élève des savoirs contenus, au sein de la filière choisie, dans les cours de base et les cours à option. Ces cours sont déterminés par le Ministère de l'Enseignement.

Chapitre III : Bassins scolaires

Art. 3

Pour chaque langue nationale, le territoire national est divisé en zones appelées bassins scolaires. Les établissements scolaires et les élèves ne peuvent appartenir qu'à un seul bassin scolaire.

Art. 4

Le gouvernement établit ce découpage territorial en tenant compte des principes suivants :

- a) Regroupement des établissements scolaires qui se situent dans la même zone géographique.
b) Réunion de populations hétérogènes. Un bassin scolaire est qualifié d'hétérogène lorsqu'il contient des populations dont le revenu imposable est le plus diversifié possible.

Art. 5

Il est créé, au niveau de chaque bassin scolaire, un conseil des directeurs, regroupant les directeurs des établissements scolaires en fonction du cycle dispensé dans l'établissement.

Chapitre IV: Régulation des inscriptions

Art. 6

Les parents d'élèves introduisent une demande d'inscription auprès du conseil des directeurs de leur bassin scolaire pour le quinze mai précédant le début de chaque cycle d'enseignement.

Art. 7

§1. Le conseil des directeurs de chaque bassin propose aux élèves sollicitant une inscription, en tenant compte des critères suivants, un choix entre deux établissements scolaires.

- a) La fréquentation obligatoire d'un établissement scolaire dans le bassin dans lequel l'élève réside ;
- b) le regroupement des élèves issus d'une même famille dans le même établissement ;
- c) le respect de la mixité sociale, déterminée sur base du revenu imposable des parents, dans la composition de chaque établissement scolaire ;
- d) la mobilité réduite de l'élève.

§2. Des dérogations au §1, a) pourront être octroyées dans les cas suivants :

- a) La volonté des parents de permettre à l'enfant de suivre les cours dans une autre langue que celle d'usage dans le bassin de l'enfant. Néanmoins, l'enfant devra fréquenter l'établissement le plus proche de son bassin originaire ;
- b) la volonté des parents de placer l'élève dans l'établissement où travaille un de ses parents, ou les deux ;
- c) la volonté des parents de placer l'enfant dans un internat, dans le cas où le bassin de l'enfant ne comporte pas d'internat. Néanmoins, l'enfant devra fréquenter l'établissement scolaire le plus proche de son bassin originaire.
- d) la volonté de l'élève de suivre un enseignement spécialisé, lors de deux années d'enseignement de spécialisation, si cette spécialisation n'est pas offerte dans son bassin d'origine.

§3. Les parents suite à l'admission de leur enfant dans une école, ont le droit de demander une lettre de justification émanant du conseil des directeurs dans laquelle seront précisées, sur base de critères précédemment exposés, les raisons de son admission.

Art. 8

§1. Les élèves réalisent l'entièreté de leur cycle d'enseignement dans l'établissement scolaire qui leur a été attribué.

§2. Le conseil des directeurs peut accorder des dérogations au paragraphe premier pour des raisons motivées.

§3. Sont notamment considérés comme motifs de dérogation : les problèmes psycho-relationnels ; le déménagement et le divorce lorsqu'ils ont pour conséquence un changement de bassin scolaire ; le changement de choix en cours de cycle scolaire quant à l'enseignement en internat ou en externat ; le fait que l'élève désire étudier dans une langue autre que sa langue maternelle, le fait que l'établissement scolaire de base fréquenté par l'élève ne dispense pas les quatre dernières années du cycle scolaire de base ; le renvoi de l'établissement pour raisons disciplinaires motivées.

§4. Le conseil des directeurs attribue alors à l'élève un nouvel établissement scolaire.

Chapitre V : Accompagnement des élèves en difficulté

Art. 9

On entend par socle de compétence, l'ensemble des apprentissages devant être maîtrisés par l'élève au terme de chaque année d'enseignement.

Art. 10

Chaque établissement scolaire met en place une structure de remédiation. Cette structure accompagne, en dehors des cours, les élèves présentant des difficultés dans une matière afin de s'assurer qu'ils maîtrisent le socle de compétence relatif à leur année d'enseignement.

Art. 11

Tout élève présentant des difficultés d'apprentissage dans une matière est tenu de suivre les cours de remédiation afin de résorber son retard. L'élève cesse de suivre l'enseignement en remédiation dès que ces difficultés d'apprentissage sont résorbées.

Art.12

L'enseignement en remédiation est dispensé à des groupes restreints d'élèves présentant des difficultés dans la même matière. Lorsque les difficultés de l'élève le requièrent, ce dernier bénéficie d'un accompagnement individualisé.

Art. 13

Le redoublement est une mesure exceptionnelle. On y recourt lorsque, malgré les cours de remédiation préalables, l'élève ne maîtrise pas les socles de compétences relatifs à son année d'enseignement.

Chapitre VI : Composition des classes

Art. 14

Les classes sont limitées à 20 élèves au maximum.

Art. 15

Les directions d'établissements scolaires ne peuvent composer les classes en regroupant les élèves en fonction de leur niveau scolaire.

Chapitre VII : Evaluations standardisées

Art. 16

§1. Des évaluations certificatives sont organisées en fin du cycle de base et du cycle de spécialisation pour toutes les matières. Celles-ci sont composées à moitié par des questions élaborées par l'enseignant et à moitié par le Ministère de l'Enseignement sur base des socles de compétences prédéfinis. Le ministère corrige seulement les questions rédigées par lui et compile les résultats des évaluations issues des différents établissements.

§2. Dans un but d'information, le Ministère de l'Enseignement rend public les résultats des évaluations concernant l'enseignement dans son ensemble. Les résultats concernant les établissements scolaires et les classes qui les composent ne sont pas rendus publics mais communiqués confidentiellement aux directions d'établissement et aux enseignants pour les cours dont ils ont la charge.

Chapitre VIII : Dispositions finales

Art. 17

Le présent décret ne s'applique pas aux établissements d'enseignement spécialisé.

Art. 18

Le décret entre en vigueur à la rentrée 2010. Il est appliqué progressivement, année après année, afin d'accompagner les élèves qui ont commencé leur cursus scolaire à la rentrée 2010.

Fait à Bruxelles, le 7 février 2008,

Pour le gouvernement de Péjigonie,

Florent Verstraeten,

Ministre de l'Enseignement obligatoire et de l'Egalité des chances.

DÉCRET VISANT À INTÉGRER ET PROTÉGER TOUT ILLÉGAL SE TROUVANT SUR LE TERRITOIRE NATIONAL.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les illégaux sont estimés à 40.000 sur le territoire national. Ce nombre montre à lui seul à quel point ce sujet est préoccupant. On peut légitimement se demander comment on en est arrivé à cette situation.

On a tous entendu parler de ces terribles histoires où des dizaines de personnes se retrouvent noyées au fond de l'océan en voulant rejoindre l'Europe après avoir été souvent les victimes de trafiquants sans scrupules. Celles qui, malgré tout, y arrivent, se retrouvent souvent dans un état de précarité avancé. Elles sont présentes sur le territoire mais ne peuvent ni travailler ni être reconnues. Si elles se déclarent, elles ont peu de chances d'être régularisées et risquent d'être enfermées dans des centres fermés avant d'être expulsées.

Le gouvernement doit réagir, tant pour des raisons humaines qu'économiques.

Sur le plan humain, ces réfugiés ont, comme tout être humain, droit à un logement décent, à manger tous les jours, à recevoir un minimum d'éducation. S'ils arrivent jusque dans notre pays, ce n'est pas sans raison. Celles-ci sont variées mais témoignent toutes d'une réelle détresse humaine. Nous ne pouvons pas y rester insensibles, nous devons les aider à s'intégrer.

Sur le plan économique, la population européenne en générale et nationale en particulier est vieillissante. De plus, les secteurs victimes d'une pénurie de main-d'œuvre augmentent en permanence. C'est maintenant qu'il faut réagir si nous ne voulons pas nous retrouver d'ici quelques années dans une situation où le manque de main-d'œuvre mettra en péril les fondements mêmes de la société dans laquelle nous vivons.

Pour approcher sainement la politique de l'immigration, il est nécessaire d'agir sur plusieurs fronts à la fois. Ce décret n'abordera que l'un d'eux et affiche un double objectif.

Il s'agit d'abord de déterminer l'accueil que notre pays réserve aux immigrants qui arrivent illégalement sur le territoire national. Le décret propose une solution profondément humaine mais stricte. En effet, tous les immigrants qui arrivent sur le territoire national ont la

possibilité et les moyens de rester dans le pays mais pour cela, ils doivent de leur côté respecter les us et coutumes du pays et montrer une réelle volonté d'intégration. Tout acte de leur part allant gravement à l'encontre de la législation de notre pays doit entraîner un renvoi immédiat dans le pays d'origine.

Le second objectif vise à prendre des mesures radicales contre les personnes coupables de trafic d'êtres humains, source de la plupart des drames mentionnés plus haut. En effet, le décret met en place des peines de prison importantes et incompressibles pour les coupables. Enfin, le travail au noir, source de précarisation, est également condamné plus sévèrement.

Chapitre Ier – Considérations générales

Art. 1^{er}

§1. On entend par illégal toute personne étrangère présente sur le territoire national et qui n'entre pas dans les conditions de la procédure migratoire telle que définie par la loi et qui n'a pas le droit de s'y trouver physiquement.

§2. On entend par candidat à l'intégration l'illégal tel que définit au paragraphe premier qui s'est vu officiellement attribuer l'accès à la procédure d'intégration telle que prévue par le présent décret.

Art. 2

Les candidats à l'intégration se voient attribuer un permis de séjour d'intégration sur le territoire national et sont donc légalement présents sur le territoire péjigonien.

Art. 3

L'ensemble des articles prévus dans le présent décret sont sujets à des exceptions définies par arrêté ministériel.

Chapitre II – Du refus de la procédure d'intégration

Art. 4

§1. L'illégal qui refuse explicitement et en toute connaissance de cause le processus d'intégration prévu dans le présent décret ou le candidat à l'intégration qui interrompt volontairement le processus d'intégration est expulsé dans son pays d'origine dans les plus brefs délais et ne peut plus suivre la procédure d'intégration dans les 5 ans suivant son refus ou son interruption.

§2. al. 1^{er}. Dans l'attente de son rapatriement, l'illégal sera placé dans un centre prévu à cet effet qui répond aux exigences de la Déclaration universelle des droits de l'homme et dans lequel il bénéficiera d'une liberté réglementée.

al. 2. Cette attente ne pourra dépasser un mois.

al. 3. Dans ces centres, il sera prévu pour les enfants de moins de 16 ans une section spécialisée adaptée à leurs besoins.

al. 4. Toutefois, pour les personnes visées au §1 dont la vie est en plus menacée dans le pays d'origine, il est fait application de l'article 20.

Chapitre III – De la procédure d'intégration

Art. 5

Chaque candidat à l'intégration se voit désigner un assistant social qui est chargé de contrôler son processus d'intégration, de le soutenir et de l'accompagner tout au long de son processus d'intégration et jusqu'à la fin de celui-ci.

Art. 6

Si le candidat à l'intégration le demande et/ou si cela est jugé nécessaire par l'assistant social qui le suit, le candidat pourra être suivi par un psychologue.

Art. 7

§1. Le candidat à l'intégration choisit son logement dans une base de données créée par l'Etat. Cette base de données comprend des logements publics et privés. Les logements doivent être choisis conformément aux besoins des candidats. Les loyers de ces logements seront financés à concurrence de 75 % par l'Etat. De plus, le candidat à l'intégration perçoit mensuellement un revenu d'intégration dont le montant est fixé par arrêté ministériel en fonction de la situation personnelle du candidat présent sur le territoire péjigonien.

§2. Le candidat à l'intégration a le droit de trouver un logement hors de la base de données prévue au paragraphe premier du présent article. Dans ce cas, il n'y a plus d'intervention de l'Etat à concurrence de 75 %. De plus, le candidat à l'intégration doit le spécifier et obtenir l'accord de l'assistant social visé à l'article 5. Il doit également rester disponible pour que l'assistant social puisse obtenir auprès de lui toutes les informations dont il a besoin et puisse le convoquer lorsque le besoin s'en fait sentir.

§3. L'Etat veille à ce que les logements soient répartis équitablement sur le territoire en fonction de la densité de la population.

§4. Un logement commun est accessible aux familles via la base de données. Le candidat à l'intégration de plus de 18 ans peut, avec l'accord de son assistant social, avoir accès à un autre logement que celui de ses parents.

Art. 8

Le candidat à l'intégration de moins de 16 ans suit l'enseignement national. Il bénéficie du système existant pour intégrer l'enseignement national.

Art. 9

Dans le cas où le candidat à l'intégration de plus de 16 ans décide de ne plus suivre l'enseignement national tel que visé à l'article 7, il devra suivre le parcours prévu aux articles 10 à 13.

Art. 10

Sous réserve de l'article 9, le candidat à l'intégration âgé de plus de 16 ans a l'obligation de suivre la procédure telle que décrite dans les articles 11 à 14 .

Art. 11

Le candidat à l'intégration passe un examen dans la langue nationale de son choix, prouvant la connaissance de cette langue, ainsi que sa capacité à la comprendre et à l'utiliser pour s'exprimer. En cas d'échec, il suit une formation adaptée à son niveau dans la langue choisie jusqu'à ce qu'il ait atteint un niveau équivalent au certificat d'études de base de cette langue.

Art. 12

Lorsque l'examen visé à l'article 11 est réussi, le candidat à l'intégration peut demander à suivre une formation lui permettant d'atteindre le niveau du certificat d'études de base dans sa globalité.

Art. 13

Sous réserve de l'article 12, lorsque l'examen visé à l'article 11 est réussi, le candidat à l'intégration suit des cours de « civisme et citoyenneté » dont le contenu est réglé par arrêté ministériel.

Art. 14

Le candidat à l'intégration qui a suivi le processus décrit dans les articles 10 à 13 peut suivre une ou plusieurs formations complémentaires proposées par l'Etat ou bien s'inscrire comme demandeur d'emploi.

Chapitre IV - De l'aboutissement de la procédure d'intégration

Art. 15

Lorsque le candidat à l'intégration a travaillé l'équivalent de 3 mois à temps plein et de manière continue, il n'a plus droit aux avantages prévus à l'article 7. Cette décision s'applique également aux autres membres de la famille qui vivent dans le même logement, à l'exception du conjoint qui peut toujours bénéficier du revenu d'intégration.

Art. 16

Après avoir travaillé l'équivalent de 36 mois à temps plein, le candidat à l'intégration reçoit un permis de séjour sur le territoire national pour une durée illimitée et n'est dès lors plus candidat à l'intégration.

Art. 17

§1. Le candidat à l'intégration de moins de 18 ans dont un des parents a satisfait aux exigences de l'article 16 a les mêmes droits que ce dernier.

§2. Le conjoint d'un candidat à l'intégration qui a satisfait aux exigences de l'article 16 a les mêmes droits que ce dernier.

Chapitre V - Des cas d'expulsion

Art. 18

§1. Le candidat à l'intégration qui :

- a) manque sur une semaine plus de 20% des cours sans avoir de raison valable reçoit 1 point d'avertissement.
- b) refuse sans raison valable un emploi correspondant à son niveau de qualification reçoit 4 points d'avertissement.
- c) échoue à un des examens prévus aux articles 10 à 13 reçoit 2,5 points d'avertissement. Ces points d'avertissement sont retirés en cas de réussite ultérieure à un examen.
- d) est renvoyé pour faute grave de son emploi reçoit 2 points d'avertissement.

§2. Une liste de raisons valables est dressée par arrêté ministériel. Si la raison n'est pas dans cette liste, elle est soumise à un juge qui détermine si la raison est valable au non.

§3. Est expulsé du territoire national dans les plus brefs délais, tout candidat à l'intégration qui a reçu 10 points d'avertissement ou plus ;

Art. 19

§1. Le cas des enfants dont les parents vont être expulsés est examiné par le juge de la jeunesse.

Art. 20

Dans le cas où la vie du candidat à l'intégration ou de l'illégal qui doit être expulsé est menacée dans son pays d'origine, il ne pourra pas être expulsé jusqu'à ce que sa vie n'y soit plus menacée.

Il continue à profiter des avantages prévus à l'article 7 et réalise des travaux d'intérêt général jusqu'à son expulsion. Après 3 ans de travaux d'intérêt général, s'il ne peut toujours pas être expulsé, il pourra à nouveau demander à devenir candidat à l'intégration.

Chapitre VI – Dispositions finales

Art. 21

Le présent décret entre en vigueur le 25 juin 2009

Fait à Bruxelles, le 8 février 2008,

Par le gouvernement de Péjigonie,

Gauthier de Sauvage,

Ministre des Affaires étrangères et de l'Intégration sociale

RESOLUTIONS

RÉSOLUTION DU 8 FÉVRIER 2008 RELATIVE À UN MEILLEUR ACCOMPAGNEMENT DE LA PERSONNE HANDICAPÉE

Notre société occidentale contemporaine doit mettre en œuvre des mesures ambitieuses pour se construire toujours plus respectueuse des droits de l'homme.

Notre démocratie est dirigée, de par son essence, par les personnes qui peuvent participer activement à ce système sociétal.

Cette condition induit que certaines personnes sont inactives et dépendent, *a fortiori*, d'autres femmes et hommes. Un haut degré de dépendance définit la personne handicapée.

Pour construire cette société plus humaine, nous devons mettre en place des structures efficaces et adaptées pour encourager, de manière systématique, l'accompagnement des personnes handicapées.

Le principe consiste à effacer toutes les barrières qui empêchent à celles-ci et à leur entourage de s'épanouir pleinement en tant que personnes humaines.

Pour ce faire, nous préconisons la création de deux structures.

La première serait constituée au départ d'un ensemble de dispositions légales renforçant le respect et l'honneur, souvent bafoués, des handicapés ; ensuite, cette structure serait constituée d'une garantie du respect de ces dispositions par la population grâce aux services d'un organisme de défense des droits des handicapés fondé à cet objectif.

La deuxième est un ensemble d'engagements que prend l'Etat vis-à-vis des aidants proches des personnes handicapées.

Tout d'abord, il convient d'assurer un suivi psychologique si l'entourage aidant se trouve déconcerté par la situation qu'il vit.

Ensuite, il est nécessaire de mieux coordonner les nombreux services, de santé ou autres, organisés en Pégionie et impliqués dans cette question.

Enfin, il est indispensable d'augmenter les allocations prévues à l'avantage des handicapés et de mieux redistribuer celles-ci.

La distribution de ces avantages financiers se fera en fonction des besoins nécessaires de chaque handicapé et non en fonction du degré d'invalidité, mais ils contribueront par ailleurs à assurer aux membres de la famille de l'handicapé la possibilité de choisir entre exercer un emploi ou soigner leur parent invalide en cas de nécessité.

PAR CETTE RESOLUTION, LE PJ S'ENGAGE À RÉFLÉCHIR À UN MEILLEUR ACCOMPAGNEMENT DE LA PERSONNE HANDICAPÉE.

RÉSOLUTION DU 8 FEVRIER 2008 RELATIVE À L'INDÉPENDANCE DE LA PRESSE

Le monde de la presse est en constante évolution. Si chaque titre pouvait, il y a un siècle, se raccrocher à une couleur politique ou à un mouvement d'opinion, le monde journalistique s'est progressivement détaché de cette influence pour bénéficier d'un plus grand esprit critique et d'indépendance éditoriale, poussé par l'arrivée de nouveaux types de media et par un vent de démocratisation.

Aujourd'hui, l'évolution éditoriale subit de nombreuses pressions, notamment économiques, qui menacent la qualité de la rédaction et l'indépendance de la presse. La concurrence entre les types de media et l'apparition de nouveaux supports médiatiques, la concurrence entre les sociétés de presse, l'érosion palpable de l'audience, la hausse des coûts de production et l'avènement de la publicité sont autant d'éléments susceptibles d'influencer le contenu du message diffusé. Afin d'assurer sa propre survie, la presse se voit obligée d'accorder une priorité à la vente et de cibler un public toujours plus large en diffusant une information accrocheuse davantage centrée sur les aspects *people* de la société. Cette politique de vente entraîne l'abaissement de la qualité intellectuelle de l'information au profit de ce que l'on pourrait appeler la « fast-information » et engendre, par conséquent, un appauvrissement du débat public, au risque de provoquer un clivage sociétal.

En plein bouleversement suite à l'apparition des technologies numériques, le monde journalistique est contraint de s'adapter à cette nouvelle conjoncture. La pression qui s'exerce sur cet univers induit une nouvelle catégorie de presse, où exigences commerciales et dispositions publicitaires prévalent sur le contenu de l'information. Dès lors, il apparaît aujourd'hui nécessaire que les journalistes se réinvestissent dans leur vocation première, celle d'informer.

Face à cette évolution, différentes solutions sont possibles, notamment en rendant aux journalistes leur pouvoir de liberté d'expression. L'existence des sociétés de rédacteurs et des associations de journalistes peut à ce titre constituer un catalyseur important de cette indispensable marche en avant. L'ensemble de ces associations constitue la composante essentielle capable de tenir solidairement tête au monde économique et aux pressions publicitaires.

PAR LA PRESENTE, LE PARLEMENT JEUNESSE S'ENGAGE A SOUTENIR TOUTE INITIATIVE, NOTAMMENT CELLE DES SOCIETES DE REDACTEURS, VISANT A RESTAURER L'EQUILIBRE NECESSAIRE AU SEIN DES ENTREPRISES DE PRESSE ENTRE LA LOGIQUE ECONOMIQUE ET LA VOCATION DE SERVICE D'INFORMATION AU PUBLIC.

ELECTIONS

8 mars 2008 – Élection du Conseil d'Administration de la 13^{ème} législature

Le Parlement Jeunesse de la Communauté française a élu

Jean Yves PIRENNE	Président du <i>Parlement Jeunesse</i>
Martin DETHIER	Chef de groupe de l'opposition - <i>Automne</i>
Maëlle DABEE	Chef de groupe de l'opposition - <i>Hiver</i>
Catherine XHADEZ	Chef de groupe de la majorité - <i>Printemps</i>
David PARIDAENS	Chef de groupe de la majorité – <i>Été</i>
Martin DEGAND	Administrateur
Sophie WINTGENS	Administratrice
Fabrice MAKKA	Administrateur
Géraldine DUJARDIN	Administratrice

NOMINATIONS

Chef de délégation du Parlement Jeunesse du Québec

Le Parlement Jeunesse de la Communauté française soumet à l'approbation du Parlement Jeunesse du Québec la candidature de Simon SAINT GEORGES au poste de Chef de la délégation du Parlement Jeunesse du Québec.

Chef de délégation du Parlement Jeunesse de la Communauté française

Le Parlement Jeunesse de la Communauté française approuve la candidature soumise par le Parlement Jeunesse du Québec de Fabrice MAKKA au poste de Chef de la délégation du Parlement Jeunesse de la Communauté française.