



GEWONE ZITTING 2023-2024

4 APRIL 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot verhoging van het aantal toegelaten talen
bij het theoretisch en praktisch examen voor
het rijbewijs**

(ingediend door de heren Ibrahim DÖNMEZ (FR), Sevket
TEMIZ (FR) en Hasan KOYUNCU (FR))

Toelichting

Met zijn 183 nationaliteiten^[1] en meer dan 100 gesproken talen kan het tweetalige Brussels Hoofdstedelijk Gewest een kosmopolitische stad worden genoemd.

Brussel is tevens de hoofdstad van Europa en er zijn dan ook veel internationale bedrijven en instellingen gevestigd. Bij die instellingen werken ook veel buitenlanders die in België wonen.

Bovendien wordt eraan herinnerd dat België veel bilaterale akkoorden heeft gesloten met een groot aantal landen om de socialezekerheidsrechten van mobiele burgers die van derde landen komen of naar derde landen gaan, te waarborgen en te beschermen (1946: Italië; 1956: Spanje; 1957: Griekenland; 1964: Marokko en Turkije; 1970: Algerije).

Tot slot heeft België, net als Europa, een reeks immigratiegolven gekend.

In de jaren 2000 was er een aanzienlijke immigratie uit de Maghreb, Centraal- en Oost-Europa na het uiteenvallen van het communistische blok, Zuid-Amerika (Brazilië), India, Pakistan, Guinee, Congo enz.

[1] <https://www.visit.brussels/nl/professionals/meet/waarom-brussel>

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

4 AVRIL 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à augmenter le nombre de langues
admissibles lors de l'examen théorique et
pratique du permis de conduire**

(déposée par MM. Ibrahim DÖNMEZ (FR), Sevket
TEMIZ (FR) et Hasan KOYUNCU (FR))

Développements

Avec ses 183 nationalités^[1] et ses plus de 100 langues parlées, la Région bilingue de Bruxelles-Capitale peut être définie comme une ville cosmopolite.

Bruxelles se caractérise également comme capitale de l'Europe, et de ce fait abrite de nombreux sièges d'entreprises et d'institutions internationales. Il y a également un grand nombre de personnes étrangères qui travaillent dans ces institutions et qui vivent en Belgique.

De plus, il échet de rappeler que la Belgique a passé de nombreux accords bilatéraux avec un grand nombre de pays visant à garantir et protéger les droits de sécurité sociale des citoyens mobiles à destination et en provenance de pays tiers (1946: Italie; 1956: Espagne; 1957: Grèce; 1964: Maroc et Turquie; 1970: Algérie).

Enfin, à l'instar de l'Europe, la Belgique a été traversée par une série de vagues d'immigration.

Dans les années 2000, il y a une immigration importante de personnes provenant du Maghreb, d'Europe centrale et de l'Est suite à l'effondrement du bloc communiste, d'Amérique du Sud (Brésil), d'Inde, du Pakistan, de Guinée, de la République démocratique du Congo, etc.

[1] <https://www.visit.brussels/fr/professionnels/meet/pourquoi-bruxelles>

In 2015 kreeg Europa te maken met een toestroom van asielzoekers als gevolg van een wereldwijde humanitaire crisis, voornamelijk uit Syrië, Irak, Afghanistan, Eritrea en Guinee.

Meer recent, sinds de Russische inval in Oekraïne, telt België meer dan 53.450 Oekraïense vluchtelingen, waaronder bijna 10.824 in Brussel.

Het economische tijdschrift van de NBB met als titel "De economische impact van immigratie in België" stelt dat "immigranten [...] meer moeite hebben dan autochtonen om toe te treden tot de arbeidsmarkt en werk te vinden" en specificeert dat "het migratiekanaal waarvan immigranten gebruikmaken hun arbeidsmarktsituatie [beïnvloedt]. In België zijn de belangrijkste migratiekanalen volgens de administratieve gegevens gezinshereniging (41 %), gevolgd door werk (27 %) en internationale bescherming of regularisatie (21 %)."

Deze studie van de NBB concludeert dat "personen die migreren via de kanalen van gezinshereniging of internationale bescherming 30 procentpunten minder vaak werk hebben dan arbeidsmigranten en 34 procentpunten minder vaak toetreden tot de arbeidsmarkt".

Volgens de NBB is "de erkenning van de diploma's en vaardigheden die eerste generatie-immigranten in het buitenland hebben verworven essentieel voor hun arbeidskansen [...]. Dit probleem stelt zich in het bijzonder voor niet-EU-immigranten voor wie die erkenning niet zo gemakkelijk verloopt als in het Bologna-systeem voor immigranten die in een EU-land hebben gestudeerd".

In een tweetalig gewest als Brussel, met een internationale uitstraling, is talenkennis een belangrijke factor voor deelname aan het openbare leven en aan de arbeidsmarkt.

Paradoxaal genoeg toont het Brussels Observatorium voor Werk en Opleiding (view.brussels) aan dat "een belangrijk deel van de werkzoekenden noch het Frans, noch het Nederlands beheerst. Het niet beheersen van ten minste één van de landstalen vormt vaak een belangrijk obstakel bij het vinden van een baan. Globaal heeft 17,5% (ofwel +/-15.500 personen) van de werkzoekenden geen of slechts een elementaire kennis van de landstaal overeenkomstig de taal van hun dossier."

View.brussels stelt vast dat "ongeveer een derde van de werkzoekenden die hun studies in het buitenland hebben gedaan geen kennis of slechts een elementaire kennis [heeft] van de taal van hun dossier" en dat "een belangrijk aandeel van de werkzoekenden die hun studies niet in België hebben gevolgd noch het Frans, noch het Nederlands beheerst".

En 2015, l'Europe connaît un afflux de demandeurs d'asile consécutif à une crise humanitaire mondiale provenant essentiellement de Syrie, d'Iraq, d'Afghanistan, d'Erythrée, de Guinée.

Plus récemment, suite à l'agression russe en Ukraine, la Belgique compte plus de 53.450 réfugiés ukrainiens dont près de 10.824 à Bruxelles.

La Revue économique de la BNB intitulée «L'impact économique de l'immigration en Belgique» indique que les «immigrés (...) éprouvent plus de difficultés que les natifs à entrer sur le marché du travail et à trouver un emploi» et précise que «le canal de migration utilisé par les immigrés affecte leurs résultats sur le marché du travail. En Belgique, le principal canal de migration enregistré dans les données administratives est le regroupement familial (41 %), suivi par le travail (27 %) et la protection internationale ou la régularisation (21 %)».

Cette étude de la BNB conclut que «la probabilité d'avoir un emploi pour les personnes migrant via des canaux de regroupement familial ou de protection internationale est inférieur de 30 points de pourcentage et leur probabilité de participer au marché du travail inférieure de 34 points de pourcentage par rapport aux migrants venus pour l'emploi».

La BNB estime que «la reconnaissance des diplômes et des compétences acquis à l'étranger par les immigrés de la première génération est essentielle pour augmenter leurs chances de trouver un emploi (...). Cette question est particulièrement cruciale pour les immigrés extra-européens, pour lesquels la reconnaissance n'est pas aussi facile que ce que permet le système de Bologne pour les immigrés ayant étudié dans un pays de l'UE.»

Région bilingue et à vocation internationale, la connaissance des langues est un vecteur important de la participation à la vie publique et de l'insertion professionnelle à Bruxelles.

L'Observatoire bruxellois de l'emploi montre paradoxalement qu'une «part importante des demandeurs d'emploi ne maîtrise ni le français ni le néerlandais. Ne pas maîtriser au moins une des langues nationales constitue souvent un obstacle non négligeable dans la recherche d'un emploi. Globalement, 16 % (soit 15.400) des demandeurs d'emploi ne possèdent qu'une connaissance élémentaire, voire aucune connaissance de la langue dans laquelle ils se sont inscrits (c-à-d la langue de leur dossier).».

L'Observatoire observe que «près d'un tiers des demandeurs d'emploi qui ont fait leurs études à l'étranger n'a aucune connaissance ou une connaissance élémentaire de la langue de leur dossier» et affirme «qu'une part importante des demandeurs d'emploi qui n'ont pas fait leurs études en Belgique ne maîtrise ni le français ni le néerlandais».

View.brussels ve“meldt: "De voornaamste talen van de Europese Unie die de werkzoekenden beheersen zijn het Engels en vervolgens – in beduidend mindere mate – het Spaans, Italiaans, Portugees en R”emeens."

De voornaamste niet-EU-talen waarvan de werkzoekenden een goede mondelinge kennis hebben zijn het Arabisch, Turks, Chinees, Vietnamees, Japans, Lingala, Peul, Swahili, Hindi, Perzisch en Urdu.

In zijn rapport "Vreemdeling zijn in België in 2017" wijst Myria (het Federaal Migratiecentrum) op basis van zijn ervaringen op het terrein op een aantal obstakels waar vreemdelingen op botsen. Het vermeldt met name de moeilijkheden bij het behalen van het rijbewijs in de eigen taal. Het behalen van een rijbewijs is echter vaak een essentiële voorwaarde om een job te vinden en zich te integreren in de maatschappij.

In 2017 waarschuwde Myria nochtans al voor de gevolgen van het verbod om het rijexamen in een andere taal af te leggen^[2].

Myria schreef immers: "In de praktijk zal het afleggen van het examen in een andere taal binnenkort onmogelijk zijn in alle drie de gewesten, terwijl taalcursussen vaak vol zitten, en er lange wachtlijsten voor zijn. Het gebrek aan coherentie tussen enerzijds integratie verlangen, en anderzijds deze bemoeilijken, in de context van een retoriek van wantrouwen jegens vreemdelingen, valt te betreuren."

Een groot aantal personen met deze verschillende nationaliteiten spreekt geen Frans, Nederlands of zelfs Engels, wat een groot probleem vormt bij het behalen van een rijbewijs.

Paradoxaal genoeg kan de EU "zorgen voor stimulansen en ondersteuning van maatregelen die door lidstaten worden getroffen om de integratie van legaal verblijvende onderdanen van derde landen te bevorderen."^[3]

Het is dan ook verbazingwekkend dat een federaal land als het onze, met zoveel bilaterale overeenkomsten en potentiële onderdanen van partnerlanden, niet toestaat om het theoretisch rijexamen af te leggen in een andere taal dan het Frans, Nederlands, Engels of Duits.

Het niet kunnen afleggen van het theorie-examen in een andere taal is des te tegenstrijdiger omdat het voor bepaalde categorieën van personen van wezenlijk belang is om een auto te hebben om snel aan het werk te kunnen.

[2] https://www.myria.be/files/171212_Myriadoc_6_Vreemdeling_zijn_in_Belgi%C3%AB_in_2017_NL.pdf

[3] https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/nl/FTU_4.2.3.pdf

L'Observatoire indique que «les principales langues de l'Union européenne maîtrisées par les demandeurs d'emploi sont l'anglais, suivi (dans une mesure significativement moindre) par l'espagnol, l'italien, le portugais et le roumain».

Les principales langues extra-européennes pour lesquelles les demandeurs d'emploi ont une bonne connaissance orale sont l'arabe, le turc, le chinois, le vietnamien, le japonais, le lingala, le peul, le swahili, l'hindi, le persan et l'urdu.

Dans son rapport de 2017, «Être étranger en Belgique», Myria (le Centre fédéral Migration) pointe du doigt certains obstacles rencontrés par les étrangers sur la base de ses expériences de terrain. Il cite notamment les difficultés rencontrées pour passer son permis de conduire dans sa propre langue. Or, l'obtention d'un permis de conduire est souvent une condition essentielle pour trouver un emploi et s'intégrer dans une société.

Pourtant Myria avait, dès 2017, mis en garde sur les conséquences de l'interdiction de passer son permis de conduire dans une autre langue^[2].

En effet, Myria écrivait: «En pratique, passer l'examen du permis dans une autre langue sera bientôt impossible dans les trois régions, alors que les cours de langue sont souvent saturés et soumis à liste d'attente. On peut regretter un manque de cohérence entre les efforts faits pour promouvoir l'intégration et le fait, dans le même temps, de la rendre plus difficile, dans un contexte pétri de discours incitant à la méfiance envers des personnes étrangères».

Un nombre important de personnes issues de ces différentes nationalités ne maîtrise pas le français, le néerlandais ni même l'anglais, ce qui pose un gros problème dans l'obtention du permis de conduire.

Paradoxalement, l'Union européenne encourage «les États membres à prendre des mesures destinées à promouvoir l'intégration des ressortissants de pays tiers séjournant légalement sur leur territoire, et les soutenir dans leur action»^[3].

Il est donc étonnant qu'un pays fédéral comme le nôtre, ayant autant d'accords bilatéraux, ne permette pas à des potentiels ressortissants des pays partenaires de passer le permis théorique dans une autre langue que le français, le néerlandais, l'anglais ou l'allemand.

Ne pas pouvoir passer son permis théorique de conduire dans une autre langue est d'autant plus contradictoire que pour certaines catégories de personnes, il est indispensable de disposer d'une voiture afin de s'insérer rapidement sur le marché de l'emploi.

[2] https://www.myria.be/files/171212_Myriadoc_6_%C3%8Atr%C3%A9tranger_en_Belgique_en_2017_FR.pdf

[3] [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/PERI/2017/600414/IPOL_PERI\(2017\)600414_FR.pdf#page=10](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/PERI/2017/600414/IPOL_PERI(2017)600414_FR.pdf#page=10)

View.brussels stelt immers dat "de taalvereisten minder uitgesproken [zijn] in [...] de schoonmaaksector (28,0%) en de bouw (31,2 %)".

We kunnen ook het verlies aan inkomsten aanhalen in de nationale en internationale transportsector in België. Sinds 2017 neemt het aantal nieuwe Belgische transportbedrijven gestaag toe en tegelijkertijd is er een tekort aan vrachtwagenchauffeurs.

In de pers lezen we immers voortdurend dat België te kampen heeft met een tekort aan vrachtwagenchauffeurs: er zouden 5.000 chauffeurs te weinig zijn en dat aantal stijgt nog.

Ook het schoolvervoer kampt met een tekort aan chauffeurs.

De arbeidsmarkt vereist echter meer mobiliteit van werknemers, zoals blijkt uit een analyse van SD Worx. Een Belgische werknemer legt soms meer dan 40 km (heen en terug) af tussen het werk en thuis en deze afstand wordt alsmar langer.

De analyse van het Irfam wijst er ook op dat vacatures van bedrijven met een tekort aan arbeidskrachten en interimjobs vluchtelingen en migranten vaak sturen in de richting van jobs met gespreide werktijden, die gelegen zijn op plaatsen met weinig openbaar vervoer, zoals industrieterreinen.

Voorts zijn sommige jobs mobiel, zoals in de bouw, het onderhoud of de logistiek.

Het Irfam voegt eraan toe dat woonwerkverplaatsingen, vaak met een gebrek aan financiële middelen, snel een probleem kunnen vormen voor deze werknemers, vooral voor jongeren, (alleenstaande) vrouwen en mensen die geen rijbewijs hebben of van wie de titel die ze in een ander land hebben behaald niet wordt erkend door de Belgische wetgeving.

Te veel werkgevers eisen echter van hun werknemers dat ze een rijbewijs en een eigen voertuig hebben, wat haaks staat op de overheidsstrategieën om de plaats van motorvoertuigen in de openbare ruimte terug te dringen.

Hoewel de FOD Mobiliteit en Vervoer stelt dat rijbewijzen die in een ander land zijn afgegeven binnen de 185 dagen na aankomst in het land kunnen worden ingewisseld voor een Belgische titel, op voorwaarde dat de persoon legaal in België verblijft, neemt dit niet weg dat de gelijkstelling van rijbewijzen afhangt van het land van herkomst.

Als het rijbewijs niet wordt gelijkgesteld in België, of als de werknemer er nog nooit een heeft gehad, moet hij of zij opnieuw het theorie- en praktijkexamen afleggen.

En effet, l'Observatoire bruxellois pour l'emploi indique que «les exigences linguistiques sont moins prononcées dans les domaines (...) du nettoyage (31,4 %) et de la construction (38,3 %)».

Nous pouvons également citer le manque à gagner dans le secteur du transport national ou international en Belgique. Depuis 2017, le nombre de nouvelles sociétés de transport de marchandises belges ne cessent d'augmenter et corrélativement, on constate une pénurie de chauffeurs routiers.

En effet, nous lisons constamment dans la presse que la Belgique souffre d'une pénurie de chauffeurs routiers: il manquerait 5000 chauffeurs et ce chiffre ne va qu'en augmentant.

Le transport scolaire souffre également d'une pénurie de chauffeurs.

Or, le marché du travail impose une plus grande mobilité aux travailleurs, comme le rappelle une analyse de SD Worx pour qui «la longueur de trajet d'un travailleur belge entre son lieu de travail et son domicile peut dépasser les 40 km (aller - retour) et est en croissance constante».

L'analyse de IRFAM rappelle également que les offres d'emploi des entreprises en pénurie de main-d'œuvre et les jobs intérimaires dirigent souvent les réfugiés et les migrants vers des emplois à horaires décalés et situés dans des endroits peu desservis par les transports en commun, comme les zonings industriels.

Certains emplois sont du reste, itinérants, comme dans la construction, l'entretien ou la logistique.

L'IRFAM rajoute que «manquant souvent de moyens financiers, les déplacements domicile/travail peuvent rapidement devenir un problème pour ces travailleurs, en particulier les jeunes, les femmes (monoparentales) et ceux qui ne disposent pas de permis de conduire ou dont le titre obtenu dans un autre pays n'est pas reconnu par les la législation belge».

Or, de trop nombreux employeurs exigent de leurs employés d'avoir un permis de conduire et un véhicule personnel, ce qui est contradictoire avec les stratégies publiques de réduction de l'emprise des véhicules motorisés dans l'espace public.

Si le SPF Mobilité et Transport indique que les permis de conduire délivrés dans un autre pays peuvent être échangés pour un titre belge, dans un laps de temps de 185 jours après l'arrivée sur le territoire et à condition que la personne réside légalement en Belgique, il n'en reste pas moins que cette équivalence du permis de conduire dépend du pays d'origine.

Et si le permis n'a pas son équivalence en Belgique, ou pour le travailleur qui n'en a jamais eu, la personne se verra dans l'obligation de repasser les examens des permis théorique et pratique.

In de buurlanden kunnen tolken hulp bieden, zoals in Nederland, Frankrijk, Duitsland (max. 12 talen), Ierland en Denemarken, terwijl kandidaten in Luxemburg het theorie-examen kunnen afleggen in het Luxemburgs, Frans, Duits, Portugees of Engels, of op verzoek in het bijzijn van een beëdigd vertaler.

De weigering om meer talen op te nemen in de procedure voor het behalen van een rijbewijs in het Brussels Gewest is in meerdere opzichten discriminerend.

De wet op het gebruik van talen in bestuurszaken is alleen van toepassing op de federale, gewestelijke en gemeentelijke besturen en gedecentraliseerde diensten, en vereist het gebruik van het Frans, Nederlands of Duits in hun contacten met de burgers.

Het afleggen van een examen is echter geen bestuursdaad, zoals de minister van Mobiliteit in de commissie voor de Infrastructuur op 19 juni 2017 in herinnering bracht.

Bovendien hebben kandidaten de mogelijkheid om het examen in het Engels af te leggen op voorwaarde dat ze zelf voor een tolk betalen, wat des te discriminerend is omdat mensen met financiële problemen hun rijexamen niet kunnen afleggen en geen werk kunnen vinden, en dus in een vicieuze cirkel blijven zitten.

Engels is niet een van de nationale talen van België, maar wordt wel gebruikt in de drie gewesten, met inbegrip van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De mogelijkheid om een examen af te nemen in het Engels bewijst dat het mogelijk is om examens af te nemen in "andere talen dan de nationale talen".

Zoals de Beroepsvereniging Beëdigd Vertalers en Tolken (BBVT) stelt: "Het rijexamen moet niet de talenkennis beoordelen, maar de vaardigheden die nodig zijn om veilig te rijden"^[4]

De BBVT legt ook uit dat de vereiste talen voorkennis om het theorie-examen correct af te leggen nog hoger is dan voor het verkrijgen van de Belgische nationaliteit.

Als antwoord op een aantal parlementaire vragen verklaarde de minister van Mobiliteit dat de belangrijkste redenen voor de weigering om andere talen op te nemen in het theoretische rijexamen de financiering en het risico op fraude bij de examens is.

[4] <https://www.7sur7.be/belgique/le-permis-theorique-un-examen-de-langue-deguise~aed38652/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Dans les pays voisins, les interprètes peuvent prêter assistance aux Pays-Bas, en France, en Allemagne (max. 12 langues), en Irlande et au Danemark, et le Luxembourg permet au candidat de passer l'examen théorique en langues luxembourgeoise, française, allemande, portugaise ou anglaise ou sur demande en compagnie d'un traducteur assermenté.

Le refus d'intégrer plus de langues dans la procédure d'acquisition du permis de conduire en Région bruxelloise devient discriminatoire à plus d'un titre.

En effet, la loi sur l'emploi des langues en matière administrative ne s'applique qu'aux administrations fédérales, régionales et communales ainsi qu'aux services décentralisés, et impose le français, le néerlandais ou l'allemand dans leurs contacts avec le citoyen.

Or, la présentation d'un examen n'est pas un acte administratif, comme le rappelait la ministre en charge de la Mobilité au cours d'une interpellation en commission de l'Infrastructure le 19 juin 2017.

D'ailleurs, les candidats ont la possibilité de réaliser le test en anglais à la condition de payer un interprète soi-même, ce qui est d'autant plus discriminant, car des gens en difficultés financières ne sauront pas passer leur permis de conduire et accéder à un emploi, et restent donc figés dans un cercle vicieux.

L'anglais n'est pas considéré comme une des langues nationales en Belgique, et pourtant il est repris dans les trois Régions, en ce compris en Région de Bruxelles-Capitale.

La possibilité de réaliser un examen en anglais prouve qu'il est possible de réaliser les examens dans «d'autres langues que les langues nationales».

Comme le souligne l'Union Professionnelle Traducteurs et Interprètes Jurés (UPTIA), "L'examen pour le permis de conduire ne devrait pas évaluer les connaissances linguistiques mais bien les compétences pour une conduite sûre."^[4]

Uptia explique également que les prérequis linguistiques pour correctement passer l'examen théorique sont encore plus importants que ceux visant à acquérir la nationalité belge.

Lors de différentes questions parlementaires, la ministre en charge de la Mobilité indiquait que les raisons principales du refus d'intégrer d'autres langues au permis théorique est la question du financement et l'éventualité de triche aux examens.

[4] <https://www.7sur7.be/belgique/le-permis-theorique-un-examen-de-langue-deguise~aed38652/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Op dit moment is het echter nog steeds mogelijk om het examen af te leggen met behulp van een tolk in het Engels of het Duits, wat net als bij andere talen zou kunnen leiden tot fraude. Behalve te laten doorschemeren dat er alleen in niet-Europese talen wordt gefraudeerd, is het zinloos om andere talen niet toe te laten.

In 2017 verklaarde de minister van Mobiliteit dat het Brussels Gewest had beslist om "audio-vooropnames van de verschillende examenvragen" in te voeren en dat "het de ambitie was om dit systeem beschikbaar te maken in 8 talen".

Op dit moment echter kan het rijexamen in het Brussels Gewest enkel in het Frans of in het Nederlands worden afgelegd, of met behulp van een tolk die door het examen centrum is aangeduid, maar enkel voor Duits, Engels of gebarentaal.

Deze beperking heeft gevolgen voor de sociale en professionele integratie van mensen die de toegelaten talen niet beheersen.

Dit verbieden betekent een enorm verlies voor de samenleving: mensen kunnen niet werken, ze worden uitgesloten van de arbeidsmarkt, en hun identiteit en cultuur worden ontkend.

Tot slot kan het probleem van de kosten van vertalers en tolken gemakkelijk worden opgelost met een softwareprogramma waarmee het examen rechtstreeks in een van de voorgestelde talen kan worden afgelegd, waardoor de kosten beperkt blijven tot een eenmalig bedrag voor de installatie van het programma.

Duitsland heeft al een gelijkaardig programma ontwikkeld, waarbij mensen het theoretisch examen in twaalf verschillende talen kunnen afleggen: Duits, Engels, Frans, Grieks, Italiaans, Pools, Portugees, Roemeens, Russisch, Kroatisch, Spaans, Turks en Arabisch.

Mais à l'heure actuelle, il est tout de même possible de passer l'examen avec l'aide d'un interprète en anglais ou en allemand, ce qui pourrait causer de la triche, comme pour les autres langues, ce qui n'a pas de sens sauf à sous-entendre que la triche n'avait lieu que pour les langues extra-européennes.

En 2017, la ministre en charge de la Mobilité indiquait que la Région bruxelloise avait décidé de mettre en place un «préenregistrement audio des différentes questions d'examen» et que «l'ambition était de veiller à ce que ce système soit disponible en 8 langues».

Or, à l'heure actuelle, en Région de Bruxelles-Capitale, l'examen du permis de conduire peut avoir lieu soit en français ou en néerlandais, soit en faisant appel à un interprète désigné par le centre d'examen, mais uniquement pour l'allemand, l'anglais ou la langue des signes.

Cette restriction a des conséquences sur le plan de l'insertion sociale et professionnelle des personnes qui ne maîtrisent pas les langues permises.

En interdisant cela, la collectivité perd énormément: les gens ne peuvent pas travailler, ils sont écartés du marché de l'emploi et niés dans leur identité et leur culture.

Enfin, la question du coût des traducteurs et interprètes peut être facilement palliée en mettant en place un système informatisé permettant de directement passer l'examen dans l'une des langues proposées, ce qui permettrait de limiter le coût une seule et unique fois lors de l'installation du programme.

L'Allemagne a déjà mis au point un programme similaire et celui-ci permet aux personnes de passer l'examen théorique en douze langues différentes: allemand, anglais, français, grec, italien, polonais, portugais, roumain, russe, croate, espagnol, turc et arabe.

Ibrahim DÖNMEZ (FR)
Sevket TEMİZ (FR)
Hasan KOYUNCU (FR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot verhoging van het aantal toegelaten talen bij het theoretisch en praktisch examen voor het rijbewijs

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens, aangenomen op 8 november 1968, waarin wordt erkend dat internationale harmonisatie van verkeerstekens en -symbolen en van wegmarkeringen noodzakelijk is om het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te vergroten;

Gelet op de Belgische Grondwet, in het bijzonder artikel 23, waarin is opgenomen dat ieder het recht heeft een menswaardig leven te leiden, met inbegrip van het recht op culturele en maatschappelijke ontplooiing;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968, artikel 23, vervangen door de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 29 juni 1984 en 18 juli 1990;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B;

Gelet op de zesde staatshervorming waarbij de bevoegdheid voor het rijbewijs werd overgedragen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen, zoals gewijzigd bij het besluit van 2 juli 2020;

Gelet op de gelijkkansentest van 12 oktober 2019, in toepassing van artikel 2, § 1, 1^o, van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkkansentest;

Gelet op het regeerakkoord van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2019-2024 waarin staat: "De regering zal een globaal beleid uitwerken dat meertaligheid bij de Brusselaars bevordert en zo de Brusselse identiteit en het Brusselse burgerschap, de sociale promotie en de sociale cohesie binnen het gewest versterkt. Deze aanpak zal niet beperkt blijven tot het onderwijs, maar zich uitstrekken tot verschillende sectoren, zoals beroepsopleiding, werkgelegenheid en cultuur. De samenwerking op dit gebied met de Gemeenschapscommissies, de Federatie Wallonië-Brussel en de Vlaamse Gemeenschap zal worden versterkt. Met het oog op de verbetering van de tweetaligheid en de meertaligheid in Brussel zal de regering de gemeenschappen

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à augmenter le nombre de langues admises lors de l'examen théorique et pratique du permis de conduire

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Convention de Vienne sur la signalisation routière, adoptée le 8 novembre 1968, qui reconnaît que l'uniformité internationale des signaux et symboles routiers et des marques routières est nécessaire pour faciliter la circulation routière internationale et pour accroître la sécurité sur la route;

Vu la Constitution belge, notamment son article 23 qui consacre le droit de chacun(e) de mener une vie conforme à la dignité humaine, en ce compris le droit à l'épanouissement culturel et social;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 23, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par les lois des 29 juin 1984 et 18 juillet 1990;

Vu l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

Vu l'arrêté royal du 10 juillet 2006 relatif au permis de conduire pour les véhicules de catégorie B;

Vu la sixième réforme de l'Etat qui transfère les compétences relatives au permis de conduire à la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur, tel que modifié par l'arrêté du 2 juillet 2020;

Vu le test d'égalité des chances du 12 octobre 2019, en application de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances;

Vu l'accord de majorité du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 2019-2024 qui précise que: «Le Gouvernement développera une politique globale favorisant le multilinguisme des Bruxellois, renforçant ainsi l'identité et la citoyenneté bruxelloise, la promotion sociale et la cohésion sociale au sein de la Région. Cette approche s'étendra, au-delà de l'enseignement, à différents secteurs comme la formation professionnelle, le secteur de l'emploi et de la culture. La collaboration en ce sens sera intensifiée avec les commissions communautaires, la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté flamande. Le Gouvernement invitera les Communautés et l'Etat fédéral à conclure un accord de

en de federale overheid uitnodigen om een samenwerkingsakkoord te sluiten ten einde het onderwijs in het Frans en/of het Nederlands en andere talen te versterken binnen het kader van de huidige bevoegdheden.”;

Gelet op de beleidsnota 2019-2024 voor de promotie van meertaligheid;

Overwegende de analyse van het IRFAM getiteld "Mobilité et insertion professionnelle des réfugiés et primo-arrivants en Belgique", Luik, 2022;

Overwegende de analyse van de Nationale Bank van België (NBB) in haar economisch tijdschrift getiteld "De economische impact van immigratie in België", november 2020;

Overwegende de analyse van het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid "De taalvereisten op de arbeidsmarkt en de talenkennis van de werkzoekenden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", juli 2017;

Overwegende dat een aanzienlijk deel van de werkzoekenden het Frans noch het Nederlands beheerst en dat het niet beheersen van ten minste één van de landstalen vaak een belangrijke belemmering vormt bij het vinden van een baan;

Overwegende dat België een van de laagste tewerkstellingscijfers heeft voor immigranten van de eerste generatie in de EU;

Overwegende dat de werkgelegenheidsgraad van niet-Europese immigranten niet hoger lag dan 54% en dat het verkleinen van de kloof in tewerkstellingspercentage tussen Belgen en niet-Europese buitenlanders deel uitmaakte van de EU 2020-strategie;

Overwegende dat er in de afgelopen tien jaar echter geen significante verbetering werd vastgesteld op dit gebied;

Overwegende dat problemen met mobiliteit voor beroepsdoeleinden specifiek nieuwkomers treffen, in het bijzonder nieuwkomers uit niet-EU-landen, en vluchtelingen of aanvragers van internationale bescherming;

Overwegende dat de beheersing van een van de landstalen geen belemmering mag zijn voor het afleggen van rijexamens en dat de betekenis van verkeersborden kennen er de kern van is;

Overwegende dat het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens, dat werd aangenomen op 8 november 1968, erkent dat internationale harmonisatie van verkeerstekens en -symbolen en van wegmarkeringen noodzakelijk is om het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te vergroten;

coopération en vue de mieux organiser, dans le cadre des compétences actuelles, l'enseignement du français et/ou du néerlandais, et des autres langues, afin d'améliorer le bilinguisme et le multilinguisme à Bruxelles»;

Vu la note d'orientation 2019-2024 relative à la promotion du multilinguisme;

Considérant l'analyse réalisée par l'IRFAM intitulée «Mobilité et insertion professionnelle des réfugiés et primo-arrivants en Belgique», Liège, 2022;

Considérant l'analyse réalisée par la Banque nationale de Belgique (BNB) dans sa Revue économique intitulée «L'impact économique de l'immigration en Belgique», novembre 2020;

Considérant l'analyse réalisée par l'Observatoire bruxellois de l'emploi intitulée «Les exigences linguistiques sur le marché du travail et les connaissances linguistiques des demandeurs d'emploi en Région de Bruxelles-Capitale», juillet 2017;

Considérant qu'une part importante des demandeurs d'emploi ne maîtrise ni le français ni le néerlandais et que le fait de ne pas maîtriser au moins une des langues nationales constitue souvent un obstacle non négligeable dans la recherche d'un emploi;

Considérant que la Belgique enregistre un des taux d'emploi les plus faibles pour les immigrés de la première génération dans l'UE;

Considérant que le taux d'emploi des immigrés extra-européens ne dépassait pas 54 % et que réduire l'écart de taux d'emploi entre Belges et étrangers extra-européens faisait partie de la stratégie EU 2020;

Considérant qu'aucune amélioration significative n'a toutefois été notée à cet égard au cours des dix dernières années;

Considérant que la problématique de la mobilité à des fins professionnelles touche de manière spécifique les migrants primo-arrivants, en particulier originaires des pays hors Union européenne, et les réfugiés ou les demandeurs de protection internationale;

Considérant que la maîtrise d'une des langues nationales ne doit pas être un frein pour passer les examens en vue d'obtenir un permis de conduire et que ce qui est indispensable de maîtriser, c'est la signification des panneaux de signalisation;

Considérant que la Convention de Vienne sur la signalisation routière, adoptée le 8 novembre 1968, reconnaît que l'uniformité internationale des signaux et symboles routiers et des marques routières est nécessaire pour faciliter la circulation routière internationale et pour accroître la sécurité sur la route;

Overwegende dat het doel van het rijexamen niet is om de talenkennis van een kandidaat te beoordelen, maar enkel zijn of haar vaardigheid om veilig te rijden;

Overwegende dat het de verantwoordelijkheid van de overheid is om ervoor te zorgen dat het behalen van het rijbewijs voor iedereen toegankelijk blijft;

Overwegende dat het positief is voor de verkeersveiligheid dat zoveel mogelijk mensen de Wegcode kennen en leren;

Overwegende dat het afleggen van een rijexamen geen administratieve handeling is in de zin van de wet op het gebruik van de talen;

Overwegende dat in de beleidsnota 2019-2024 over de promotie van meertaligheid de minister erop wijst dat het gewest "uitdrukkelijk het belang en de meerwaarde van de talrijke thuistalen" erkent;

Overwegende dat taal inclusief of uitsluitend kan zijn; en dat alles in het werk moet worden gesteld om ervoor te zorgen dat taal inclusief is en zoveel mogelijk mensen in staat stelt hun rijexamen in hun eigen taal af te leggen;

Overwegende dat het schoolvervoer te kampen heeft met een groot tekort aan chauffeurs in Brussel en er volgens de cijfers van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) een tekort is van bijna 150 chauffeurs, wat het schoolvervoerbeleid in het gedrang brengt;

Overwegende dat de Federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners (Febetra) stelt dat er in België bijna 5.000 vacatures zijn voor vrachtwagenchauffeurs;

Overwegende dat de federale minister van Mobiliteit op 13 april 2023 een driejarig proefproject heeft ingevoerd om zwaardere elektrische bestelwagens te laten besturen door houders van een rijbewijs B;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- kandidaten voor een rijbewijs de mogelijkheid te bieden de examens in hun eigen taal af te leggen, zoals voorheen het geval was met een tolk voor het theorie- en praktijkexamen;
- kandidaten voor een rijbewijs de mogelijkheid te bieden het theorie-examen af te leggen met behulp van een computerprogramma dat vertaald is in de acht talen die het meest gebruikt worden in het Brussels Gewest.

Considérant que l'examen pour le permis de conduire n'a pas pour objectif d'évaluer les connaissances linguistiques d'un candidat, mais uniquement ses compétences pour une conduite sûre;

Considérant qu'il appartient aux autorités publiques de veiller à ce que l'obtention du permis de conduire reste accessible à tous;

Considérant qu'il est positif pour la sécurité routière que le plus grand nombre connaisse et apprenne le Code de la route;

Considérant que la présentation d'un examen en vue d'obtenir le permis de conduire n'est pas un acte administratif au sens de la loi sur l'emploi des langues;

Considérant que dans la note d'orientation 2019-2024 relative à la promotion du multilinguisme, le ministre rappelle que la Région reconnaît explicitement «l'importance et la plus-value des nombreuses langues parlées à la maison»;

Considérant que la langue peut être incluante ou excluante et qu'il convient de tout faire pour qu'elle soit incluante et permette au plus grand nombre de pouvoir passer son examen du permis de conduire dans sa propre langue;

Considérant que le transport scolaire souffre d'une importante pénurie de chauffeurs à Bruxelles et que selon les chiffres de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars (FBAA), il en manquait près de 150, ce qui met en péril les politiques de ramassage scolaire;

Considérant que la Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques (FEBETRA) indique qu'il y a près de 5000 postes de chauffeurs routiers à pourvoir en Belgique;

Considérant que le ministre fédéral de la Mobilité a lancé le 13 avril 2023 un projet pilote de trois ans visant à rendre accessibles les camionnettes électriques plus lourdes aux détenteurs d'un permis de conduire B;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de permettre aux candidats au permis de conduire de passer les examens dans leur propre langue, comme c'était le cas avant avec un interprète pour l'examen théorique et pratique;
- de permettre aux candidats au permis de conduire de passer l'examen théorique à l'aide d'un système informatisé traduit dans les huit langues les plus usitées en Région bruxelloise.

Ibrahim DÖNMEZ (FR)
Sevket TEMİZ (FR)
Hasan KOYUNCU (FR)