

## PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 21 DECEMBER 2016

Voormiddag

---

## SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 21 DÉCEMBRE 2016

Matin

---

De vergadering wordt geopend om 10.09 uur en voorgezeten door de heer Siegfried Bracke.  
La séance est ouverte à 10.09 heures et présidée par M. Siegfried Bracke.

De **voorzitter**: De vergadering is geopend.  
La séance est ouverte.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij worden op de website van de Kamer en in de bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen.  
Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises sur le site web de la Chambre et insérées dans l'annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Aanwezig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering:  
Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance:  
Jan Jambon, Philippe De Backer.

### **Berichten van verhindering** **Excusés**

Maya Detiège, Vanessa Matz, Luk Van Biesen, Vincent Van Quickenborne, wegens gezondheidsredenen / pour raisons de santé.

Federale regering / gouvernement fédéral:  
Steven Vandeput, met zending buitenslands / en mission à l'étranger.

### **Ontwerpen en voorstellen**

#### **Projets et propositions**

**01** Wetsontwerp betreffende de verwerking van passagiersgegevens (2069/1-11)

**01** Projet de loi relatif au traitement des données des passagers (2069/1-11)

#### **Algemene bespreking** **Discussion générale**

De algemene bespreking is geopend.  
La discussion générale est ouverte.

M. Flahaux, rapporteur, renvoie à son rapport écrit.

Je disposerai de la liste d'orateurs dans quelques instants. La parole est à M. Crusnière.

**01.01** **Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, en préambule, il me semble bon de signaler que la création de fichiers qui contiennent des millions de données personnelles de tous les voyageurs, sans qu'ils y consentent, constitue une atteinte grave à la protection de la vie privée.

Contrairement à ce que semble croire ce gouvernement, la vie privée n'est pas une idée vague et malléable.

Il s'agit même d'un concept juridique bien précis, garanti par la Convention européenne des droits de l'homme. À ce titre, il a été largement développé par une jurisprudence constante et très récente de la Cour de justice de l'Union européenne, des décisions qu'on ne peut simplement ignorer.

Cependant, soyons également honnêtes, la protection de la vie privée n'est pas un droit absolu, il ne prime pas d'office sur le droit à la sécurité que prétend défendre ici le gouvernement.

Pour porter atteinte à la vie privée, les juges européens l'ont clairement rappelé ces dernières années, des conditions strictes doivent être respectées. Il faut que ce soit clairement encadré par une loi, que ce soit nécessaire et que cela poursuive un but légitime. Il existe donc une proportionnalité et une efficacité à démontrer.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le projet de loi PNR dont nous discutons aujourd'hui ne répond absolument pas à ces exigences.

Je voudrais d'abord aborder le problème de la légitimité et la légalité des mesures. Alors que la directive PNR liste clairement et limitativement les infractions graves permettant l'utilisation des données personnelles, le projet va beaucoup plus loin. Le gouvernement va jusqu'à permettre l'utilisation de ces données pour lutter contre des comportements vaguement définis qui ne correspondent même pas à des infractions mineures. Cette dérive est dangereuse non seulement parce qu'elle est illégitime mais aussi parce qu'elle rend l'application de la loi imprévisible pour le citoyen.

Ensuite, nous devons examiner la nécessité des mesures. Là aussi, nous sommes en droit de nous poser la question. Élargir le PNR au transport terrestre et au transport maritime est-il vraiment nécessaire pour lutter contre le terrorisme? Cela a-t-il du sens d'être le seul pays européen à élargir ainsi le PNR?

La réponse est négative. Tant les transporteurs par train, par bus que la Commission européenne l'ont dit: le PNR terrestre est inutile et complètement disproportionné car il ne produira aucun résultat. C'est encore vous, monsieur le ministre, qui démontrez le mieux que le PNR pour les bus et les trains n'est pas tant nécessaire – vous l'avez évoqué en commission. En effet, vous hésitez vous-même à prendre des arrêtés d'exécution pour ces modes de transport. Vous le prévoyiez, avez-vous dit, mais les arrêtés d'exécution définiraient éventuellement la suite.

Celui qui ne voudra pas apparaître dans les bases de données PNR n'aura qu'à prendre un billet de dernière minute, réserver sans communiquer son nom, traverser la frontière à vélo ou encore voyager avec de faux papiers incontrôlables provenant de pays inconnus. Ou encore, fera-t-il comme d'autres l'ont fait avant lui: il louera une voiture et sillonnera plusieurs fois l'Europe dans tous les sens sans jamais apparaître dans une méga-base de données remplie d'informations personnelles de citoyens suspects de rien mais suspects malgré tout.

Vous l'aurez compris, chers collègues, rien ne permet de penser qu'étendre le PNR aux bus et aux trains aura une quelconque utilité. Cette réalité a délibérément été ignorée par le gouvernement. Tant au niveau du gouvernement qu'au niveau du parlement, la majorité MR-N-VA a systématiquement refusé de consulter le secteur. Une telle réforme aurait pourtant nécessité un minimum d'auditions. Nous les avons demandées, comme d'autres groupes, à plusieurs reprises en commission. Encore aujourd'hui, recevons-nous des courriers de professionnels du tourisme et du transport qui s'inquiètent. Au nord comme au sud du pays, tous sont inquiets de l'impact économique de cette législation pour le secteur. Comme nous, ils s'interrogent sur la faisabilité même d'une telle réforme qui affectera, pour le secteur terrestre, essentiellement les petites et moyennes entreprises. Comme la Commission européenne, nous pensons qu'il est absurde que la Belgique impose, seule, le PNR au transport terrestre. On peut, en outre, sérieusement douter de la compatibilité de ces mesures avec le principe de libre circulation garanti au sein de l'espace Schengen.

Le questionnement tardif, dans les médias, de certains députés de la majorité – je regrette que M. Yüksel soit absent aujourd'hui – nous ferait rire s'il n'était pas affligeant. Mais dans ce cas, pourquoi a-t-il refusé les auditions et, même si je me réjouis de sa prise de conscience tardive, je regrette qu'il ne les ait pas soutenues.

Pourquoi avoir affirmé en commission que le projet était équilibré et déclarer le contraire dans la presse, quelques jours après? Aujourd'hui, vous aurez une chance supplémentaire car nous allons redéposer notre amendement qui limite le PNR au transport aérien et offrons ainsi à M. Yüksel la possibilité de se rattraper

en le votant.

Chers collègues, la protection de la vie privée est un droit qui permet à chacun de mener sa vie comme il l'entend. Autrement dit, de vivre librement, libre. La puissance de l'État ne peut y porter atteinte que dans un cadre strict, nécessaire. Pourtant ici, le projet du gouvernement dépasse allègrement le cadre de la Convention européenne des droits de l'homme. C'est pourquoi nous voterons sans hésiter contre ce texte qui n'a plus rien à voir avec la directive, dont il ne tire que le nom.

**01.02 Peter Buysrogge (N-VA):** Mijnheer de minister, de teneur van mijn betoog zal ietwat andersluidend zijn. Dat is misschien geen verrassing. Ik ben ook niet verrast door de elementen die collega Crusnière daarnet aandroeg, want het was eigenlijk hetzelfde betoog als bij de inhoudelijke bespreking in de commissie. Veel nieuwe elementen heb ik hier dus alleszins niet gehoord. Toen hebt u er alleszins al zeer goed op geantwoord, mijnheer de minister.

Af en toe merken trouwens ook een aantal kritische geesten, die hier vandaag niet aanwezig zijn, op dat er in de tijdelijke commissie "Terrorismebestrijding" al te veel wordt gepalaverd en dat er geen resultaten worden geboekt. De voorbije maanden werd volgens mij in de terrocommissie van collega Metsu al hard gewerkt aan een reeks voorstellen en ontwerpen, met de nodige gunstige wetgevende resultaten.

Vandaag ligt er opnieuw een wetsontwerp voor dat op een vruchtbare manier — ik durf dat zeggen — is behandeld in de commissie, zij het dat er geen hoorzittingen zijn geweest, maar de standpunten zijn uitermate goed verdedigd door de collega's.

Mijnheer de minister, het is een positief wetsontwerp, waarbij de federale regering en nu dus ook het Parlement als eerste de EU-richtlijn omzetten. Dat mag ook eens. Er is jaren over de richtlijn onderhandeld. De VS was er trouwens na 9/11, ondertussen vijftien jaar geleden, als eerste mee gestart, maar in Europa waren de geesten pas rijp na de jammerlijke aanslagen van Brussel en Parijs. De EU-richtlijn komt dus zeker geen minuut te vroeg. Onze regering had bij de maatregelen tegen terreur zelfs aangekondigd om zelf met een PNR te starten, indien op EU-vlak geen akkoord kon worden bereikt, maar zover is het gelukkig niet moeten komen.

De analyse van de PNR-data is een belangrijke bijkomende tool in de strijd tegen terrorisme en ernstige criminaliteit. Persoonsgegevens zullen worden gebruikt voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terrorisme en ernstige criminaliteit. Verdachten van terroristische of ernstige misdrijven hanteren vaak specifieke en veranderlijke modi operandi voor hun reisgedrag. De PNR-gegevens, die nu verplicht moeten worden bezorgd, bevatten die gegevens. Deze gegevens kunnen worden gebruikt om de verplaatsingen van dergelijke personen na te gaan, alsook voor het verzamelen van bewijzen, voor het opsporen van medeplichtigen, voor het oprollen van eventuele netwerken en voor het ontdekken van bepaalde modi operandi, nieuwe trends en fenomenen.

Dit is niet alleen belangrijk voor de strijd tegen terro, maar het is ook ruimer, in de strijd tegen ernstige misdrijven.

Mijnheer de minister, er is in de uitvoering van dit wetsontwerp een belangrijke rol weggelegd voor de PIE, de Passagiersinformatie-eenheid, die de databank zal beheren.

De concrete oprichting ervan zal bij koninklijk besluit worden geregeld en zal interoperabel werken. Bovendien zal de PIE in contact staan met de PIE's van andere EU-lidstaten, alsook met Europol, Canada, de Verenigde Staten en Australië, broodnodig dus in de strijd tegen grensoverschrijdend terrorisme.

Collega's, het werd hier al aangekaart door collega Crusnière dat het in de strijd tegen terrorisme belangrijk is om steeds een goede afweging te maken tussen het algemeen belang – mensenlevens, schade aan derden – en andere belangen.

Door het delen van die informatie, die heel goed wordt beschermd op het vlak van privacy, krijgen we tal van voordelen in de strijd tegen terrorisme. Voor ons zijn er op het vlak van privacy alleszins voldoende waarborgen ingebouwd.

**01.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Monsieur Buysrogge, vous dites et répétez que la mesure PNR est nécessaire et efficace. C'était d'ailleurs la teneur des propos du ministre de l'Intérieur durant les débats en

commission.

Je voudrais vous poser une question simple que tous les citoyens devraient se poser. À partir du moment où on prend une mesure aussi phénoménale que celle relative à la collecte d'informations concernant des millions de passagers – cela représente quasiment la population belge –, dans quel cas précis les données PNR auraient-elles été utiles dans les affaires de terrorisme auxquelles nous avons malheureusement été confrontés durant ces dernières années?

Pour ce qui me concerne, je me suis penché sur la question. Je n'ai pas trouvé. Puisque vous dites que c'est très utile et absolument nécessaire, pourriez-vous me donner un exemple où les données PNR auraient permis soit d'éviter, soit de mieux comprendre une affaire terroriste qui nous occupe en Belgique ou ailleurs dans le monde?

**01.04 Peter Buysrogge (N-VA):** Mijnheer Hellings, het belang en het voordeel van die PNR-gegevens mogen zeker niet onderschat worden. U doet er nogal meewarig over. Bij een positieve hit in de databank kan iemand bijvoorbeeld van het vliegtuig gehaald worden vooraleer dat vliegtuig vertrekt en dat lijkt mij toch niet onbelangrijk. Of dat één aanslag had kunnen voorkomen, zal ik hier op het spreekgestoelte niet stellen. Het komt erop aan om een goed functionerend systeem te hebben voor de toekomst. Wij denken dat de systemen die daarin ingebouwd zitten, ruimschoots aan die wens tegemoetkomen.

**01.05 Minister Jan Jambon:** Mijnheer de voorzitter, sta me toe om heel concreet op de vraag van de heer Hellings te antwoorden. Hij heeft die vraag ook in de commissievergadering gesteld en ik kan verwijzen naar het verslag van de besprekingen in de commissievergaderingen. Op Times Square in New York, bijvoorbeeld, is dankzij de PNR-gegevens een aanslag verijdeld. De heer Hellings weet dat al, aangezien ik dat in de commissie al geantwoord heb.

**01.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** En effet, c'est la seule fois. Je vous avais posé cette question à deux reprises, lors de la première commission et lors de la deuxième. Lors de la première commission, vous n'avez rien répondu. Lors de la deuxième commission, vous avez répondu que la police fédérale avait rencontré l'équipe PNR américaine récemment et que, lors de ces échanges, elle a fait état d'une enquête qui a pu être menée grâce au PNR américain par rapport à un attentat à Times Square. Vous n'avez pas précisé quand a été arrêtée cette personne, pourquoi ni comment.

Je suis désolé mais on est en train de légiférer sur des millions de données de millions de passagers en Belgique sur base d'une phrase qui contient six mots et qui est de dire: "oui, l'équipe PNR américaine a permis d'empêcher un attentat à Times Square". Je trouve que c'est particulièrement léger lorsqu'on est en train, ici, de légiférer sur la vie privée et sur la vie, tout court, de tous les passagers.

**01.07 Peter Buysrogge (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, tot slot nog een belangrijk punt dat ook in de commissie werd beklemtoond, met name het overleg met de sectoren. Wij hebben inderdaad een schrijven ontvangen van de toeristische sector, waaruit wij enige zenuwachtigheid kunnen afleiden naar aanleiding van dit wetsontwerp.

Ik meen dat de gevoeligheden van de sectoren, en van de toeristische sector in het bijzonder, uitgebreid werden besproken in de commissie. Het is voor ons van belang nogmaals te onderstrepen dat het gaat om een kaderwet. Het is dus precies de bedoeling om vervolgens met de sectoren in overleg te gaan, om ervoor te zorgen dat de koninklijke besluiten verder geconcretiseerd kunnen worden.

Ik meen dat wij ervan op aan kunnen — en ik kijk u recht in de ogen, mijnheer de minister — dat u er alle belang bij hebt om die sectoren naar waarde te schatten. Het is niet onze bedoeling om die sectoren kapot te maken, wees daarvan overtuigd.

Mijnheer de minister, ik heb daarover nog enkele heel concrete vragen. Wanneer zal het overleg plaatsvinden? Tegen wanneer mogen wij de koninklijke besluiten op tafel verwachten? Tegen wanneer zullen het wetsontwerp en de koninklijke besluiten operationeel zijn?

Mijnheer de minister, op onze steun kunt u rekenen.

**01.08 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui est le résultat de dix ans de débats, dix années de discussions

intenses, notamment au niveau européen, dix années qui ont été nécessaires pour faire aboutir ce *Passager Name Record*, le PNR

Nous sommes, chers collègues, en présence d'un texte important. En l'adoptant, la Belgique transposera la directive européenne adoptée en avril 2016 et rejoindra ainsi d'autres pays européens qui disposent déjà d'un tel outil ou sont en train de le finaliser. Je pense notamment au Royaume-Uni, à la France, aux Pays-Bas, à l'Italie ou encore à l'Espagne. Ce projet s'inscrit dans la dynamique de cette majorité: renforcer des outils à disposition de nos services de sécurité ou de renseignement, tout en veillant au nécessaire et subtil équilibre entre sécurité et liberté.

L'objectif est triple. Premièrement, récolter des informations pertinentes. Deuxièmement, veiller au partage de celles-ci avec les différents services compétents. Troisièmement, borner ces nouveaux dispositifs de solides garanties. Ce projet de loi répond à l'ensemble de ces attentes.

Les services de renseignement et de sécurité auront donc accès, moyennant une série de modalités, à des informations potentiellement pertinentes dans leur lutte contre le terrorisme, la criminalité grave ainsi que l'immigration illégale. Un premier argument relevé par les adversaires du PNR serait qu'il ne servirait à rien sinon à "fliquer" – j'emploie les termes qui ont été utilisés – monsieur et madame tout le monde. Ce serait un recueil massif de données aussi inutile qu'intrusif pour des personnes n'ayant rien à se reprocher. Alors, la question est la suivante: le PNR est-il inutile?

Lors de la seconde lecture du projet de loi, le ministre de l'Intérieur a donné un exemple éloquent qu'on vient encore d'évoquer. C'est l'exemple de Times Square. De même, le premier ministre socialiste français, Bernard Cazeneuve, à l'époque ministre français de l'Intérieur – un socialiste, chers collègues, mais sans doute y a-t-il de bons et de mauvais socialistes – déclarait, le 20 novembre dernier, que le PNR aurait été très utile pour contrecarrer les projets de Mehdi Nemmouche, suite à ses multiples déplacements. Est-ce que, pour autant, le PNR se suffit à lui-même? Non, bien entendu!

C'est un outil important, pareil en cela à la vingtaine d'autres mesures adoptées jusqu'ici par cette majorité. Combiné avec d'autres instruments, et notamment avec des banques de données plus performantes et bien alimentées, le PNR permettra de fournir à nos services de sécurité et de renseignement des informations susceptibles de leur permettre de confondre un présumé terroriste ou un individu présentant une menace pour notre sécurité.

À qui s'appliquera ce nouvel outil? Il s'appliquera tant aux transporteurs et aux opérateurs du voyage du secteur aérien qu'à celui des trains internationaux à grande vitesse, du transport international par car, du transport maritime, par exemple entre la Belgique et le Royaume-Uni, ainsi qu'aux voyageurs dont les données seront transmises à la banque de données PNR Voyages, à l'intérieur de l'espace Schengen ou depuis et vers celui-ci.

Nous savons en effet que les terroristes ne voyagent pas uniquement sur des vols extra-Schengen. À l'instar d'autres types de criminels, ils utilisent allègrement les failles de ce grand espace de liberté que nous devons préserver tout en poursuivant les améliorations nécessaires.

La protection des données sera garantie et respectera les nécessaires critères de proportionnalité. L'Unité d'information des passagers qui sera habilitée à traiter la nouvelle banque de données PNR sera composée notamment d'un fonctionnaire dirigeant indépendant des services. De même, un délégué à la protection des données, indépendant du fonctionnaire dirigeant, fera rapport au ministre de l'Intérieur et exercera une mission de contrôle.

Les services n'auront jamais accès à la base de données, sauf moyennant des critères précis et prédéterminés ou par le biais d'une corrélation avec leur propre base de données.

Lorsque le résultat du traitement se révélera négatif, par exemple suite à un ré-examen individuel, le résultat pourra être archivé pour éviter de fausses correspondances positives.

Le projet de loi consacre, par ailleurs, un droit d'accès direct et de rectification aux passagers. La Commission de Protection de la vie privée s'est félicitée des garanties prévues dans le projet. Cela nous semble extrêmement important. Dans son avis antérieur, au demeurant, à l'adoption de la directive d'avril 2016, elle saluait notamment les garanties relatives au traitement des données des passagers lors de recherches ponctuelles, tant pour le volet judiciaire impliquant l'intervention préalable du procureur du Roi et,

le cas échéant, du juge d'instruction que pour les services de renseignement - le Comité R étant chargé du suivi de leurs activités.

Comme l'a rappelé le ministre en commission, d'autres remarques de cette instance ont, entre-temps, été réglées par la directive européenne d'avril 2016. Sur certains points, la Belgique va même encore plus loin quant aux garanties apportées aux passagers. Il est notamment prévu que des protocoles d'accord soient conclus avec chaque UIP (Unité d'information des passagers) étrangère susceptible de se servir des données. Par ailleurs, celles-ci devront fournir au préalable les garanties d'une utilisation correcte des données transmises.

Enfin, je terminerai cette liste non exhaustive de garanties en rappelant que la Commission européenne organisera - et cela nous semble extrêmement important - une évaluation dans les deux ans suivant la transposition de la directive PNR. Cette démarche lui permettra de faire le point sur les éventuelles pistes d'amélioration des législations nationales.

**01.09 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Monsieur Flahaux, comme je constate que vous n'abordez pas la question du transport ferroviaire, je voulais vous poser la question suivante. Au sujet de l'extension du PNR au transport ferroviaire, partagez-vous plutôt l'avis du ministre de l'Intérieur, qui estime que cette mesure est nécessaire, ou bien celui du ministre Bellot, qui considère que c'est une mauvaise idée? Votre cœur balance entre les deux positions.

**01.10 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Je me doutais de votre question puisque nous avons pris le train ensemble pour nous rendre au parlement aujourd'hui. Vous voyez que le MR peut voyager avec le PTB sans problème!

(...): (...)

**01.11 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Le cordon est politique. Il n'est pas humain! Comme vous diriez toujours: "Évidemment, non". Je voudrais répondre à M. Van Hees car je ne crois pas que vous soyez l'épouse de M. Van Hees. Pas encore.

Je voudrais lui dire que le ministre a bien convenu qu'il y aurait une concertation avec les transporteurs ferroviaires des pays voisins de la Belgique et qu'en fonction de cette concertation, on aviserait quant à la mise en place ou non de ce système pour le ferroviaire. La Belgique étant un petit pays, même si certains voudraient encore le réduire, il est clair qu'il ne pourrait y avoir d'efficacité réelle d'un PNR ferroviaire que grâce à une coordination avec les pays voisins. Je vois que les ministres acquiescent.

**01.12 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Monsieur Flahaux, c'est amusant de voir vos gesticulations autour de l'élargissement au train. Pourquoi? Parce que dans la lettre adressée au ministre de l'Intérieur, les trois commissaires européens, l'un en charge de la Mobilité et des Transports, le deuxième en charge de la Migration et des Affaires intérieures et le troisième en charge de la Sécurité disent que l'élargissement au train, au bateau et au bus pourrait représenter un coût important – en tant que libéral, vous pouvez être sensible à la question du coût – et une rupture de service. Ce qui est très grave, car l'Union européenne signifie pouvoir passer d'un pays à l'autre, grâce à un train à grande vitesse par exemple. Ces trois commissaires, et non des moindres, ont donc des doutes.

Enfin, il y a une difficulté à mettre en œuvre le système. Pourquoi? Parce qu'au niveau de l'Union européenne, les ministres de l'Intérieur et des Transports réfléchissent actuellement aux meilleures façons de garantir la sécurité dans les trains.

Une série d'initiatives autres que le PNR sont prises pour, par exemple, permettre – c'est en discussion – de contrôler systématiquement en cas de fait suspect ou en cas de danger, certaines personnes dans certaines gares, ce qui est très différent de contrôler toutes les personnes dans toutes les gares. Or, c'est exactement ce que va faire le PNR.

Je pense que ce système ne pourra pas être mis en œuvre. D'ailleurs, j'ignore combien de fois dans l'histoire de ce parlement, des commissaires se sont mêlés d'une loi en gestation en Belgique, en envoyant des courriers.

Je pense que nous sommes au cœur du problème. J'y reviendrai ultérieurement dans mon intervention.

Mais l'élargissement au train est une fausse bonne idée. Elle est surtout une idée dangereuse et anti-économique, critère que je croyais important pour vous, libéraux.

**01.13 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Je remercie mon collègue M. Hellings. Nous avons, d'ailleurs, déjà eu l'occasion d'en discuter lors d'un débat radio à la RTBF. Mais je pense que vous n'avez sans doute pas compris ma réponse à M. Van Hees, à savoir qu'il y aurait une concertation avec les opérateurs ferroviaires, notamment sur les questions que vous avez soulevées. Soyez tranquille.

Je crois qu'en plus, le ministre a pris l'engagement de faire rapport du résultat de ces concertations avant que l'arrêté royal entre en vigueur. Vous aurez donc encore l'occasion de revenir sur ces questions, qui sont des questions légitimes, que nous devons pouvoir aborder, mais qui ne doivent pas créer une impossibilité de trouver des solutions. Ce qui nous gêne dans vos a priori, si j'ose dire, c'est que sur la base de questions vraies, vous semblez considérer que, de toute façon, il n'y a pas moyen de le mettre en œuvre. Nous préférons approfondir davantage pour voir ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. C'est une autre approche.

Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je voudrais terminer cette intervention par un appel à l'opposition. Je respecte mais déplore l'attitude d'Ecolo-Groen et du PS, qui ont voté contre le projet en commission, bien que le PS ait approuvé le PNR au niveau du Parlement européen. Ce faisant, ils rentrent, nous semble-t-il, dans une dynamique idéologique et dogmatique. Nous avons plus que jamais besoin de pragmatisme et de nous retrouver derrière des projets, dont le seul objectif est de renforcer nos services et les outils à leur disposition tout en respectant le nécessaire équilibre entre sécurité et liberté.

**01.14 Stéphane Crusnière (PS):** Simplement par rapport à votre réflexion sur le soutien des socialistes à la directive, je confirme. Effectivement, nous avons soutenu cette directive et, je le répète, si ce projet de loi actuellement en discussion respectait totalement cette directive et se limitait à ce que la directive prévoit, nous l'aurions soutenu. C'est pour cette raison que je dépose un amendement, pour rendre ce projet conforme aux souhaits de la directive, à savoir limiter le PNR aux transports aériens. Si jamais vous votez nos amendements, il est évident que nous soutiendrons ce texte comme nous avons soutenu la directive européenne.

**01.15 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur Crusnière, vous semblez dire que la directive n'autorise pas l'élargissement à d'autres moyens de transport. Non, elle ne dit pas cela! Je crois qu'il est bon de le préciser!

**01.16 Jan Jambon, ministre:** Monsieur Crusnière, je veux quand même préciser deux éléments. Premièrement, si vous avez lu la directive – et je ne doute pas que vous l'ayez fait – vous aurez constaté qu'elle stipule, littéralement, qu'"on peut ouvrir ce même système à d'autres moyens de transport" et cela a été voté par les socialistes.

Deuxièmement, en ce qui concerne votre amendement, j'ignore si vous avez lu l'avis du Conseil d'État. Celui-ci indique que "limiter ce système uniquement au transport aérien est contre l'égalité". Si nous n'avons pas encore assez d'arguments, c'est maintenant le Conseil d'État qui supporte notre projet.

**01.17 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur Flahaux, la discussion entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil a duré cinq ans avant d'arriver à cette directive. Pourquoi? Parce que, durant ces cinq années, il n'y avait pas de majorité au Parlement européen quant à un projet PNR concernant uniquement les passagers des avions.

Il est vrai que la directive permet l'ouverture à d'autres modes de transport. Je reviendrai sur cette question dans le cadre de mon intervention, monsieur le ministre. Les choses ont changé à la suite des attentats de Paris. En effet, le groupe socialiste au Parlement européen a changé d'avis. En revanche, les Verts se sont opposés de bout en bout à ce système de PNR et, en particulier, l'eurodéputé vert allemand, Jan Albrecht, qui a porté ce projet. Je voudrais, d'ailleurs, lui rendre hommage ici, car c'est lui qui est à la base du blocage de cette mesure qui s'avèrera – j'en suis certain – contreproductive en termes d'efficacité contre le terrorisme et extrêmement dommageable en termes de droits humains.

S'il est exact que la directive permet l'ouverture à d'autres modes de transport, il n'en reste pas moins que trois commissaires européens – autorités très importantes – estiment qu'elle n'est pas facile à mettre en œuvre.

De plus, monsieur le ministre, même si nous sommes contre, il ne faut pas oublier que le PNR est un objectif européen relatif au partage d'informations. Or, vous fonctionnez de manière inverse pour ce qui concerne le transport par train, par bateau et par bus puisque vous créez des bases de données au sujet desquelles vous ne pouvez donner aucune estimation. En effet, lors des discussions, à aucun moment, vous n'avez pu dire combien de passagers seraient concernés. Vous nous le direz peut-être tout à l'heure. Combien de passagers seront-ils concernés? Il s'agit là d'une donnée qu'il est essentiel de connaître avant de légiférer.

En matière de Santé, Mme De Block, par exemple, n'imagine pas prendre des mesures sans avoir, au préalable, estimé le nombre de patients qui pourraient être concernés. Avant de prendre une mesure en matière fiscale, M. Van Overveldt essaie également d'estimer combien de contribuables pourraient être concernés. Et vous, vous légiférez sur les passagers tout en étant incapable de répondre à une question simple: à combien de passagers cette mesure s'appliquera-t-elle? Cela n'est pourtant pas compliqué!

Dès le début, les Verts européens et belges ont estimé qu'une mesure PNR serait illégitime. Et, aujourd'hui, vous compliquez encore plus la situation en introduisant des PNR pour le bateau, le train et pour le bus, ce sans avoir consulté vos partenaires européens.

Je trouve cela profondément inefficace.

**01.18 Jean-Jacques Flahaux (MR):** J'étais en train de dire que je regrettais l'attitude du PS, au niveau belge, ainsi que celle d'Ecolo-Groen tant au niveau européen qu'au niveau belge. Ils ont voté contre le projet en commission. Je les appelais à l'adopter ou à s'abstenir en plénière. Plus que jamais nous avons besoin de pragmatisme et de nous retrouver derrière des projets dont le seul objectif est de renforcer nos services et les outils à leur disposition tout en respectant le nécessaire équilibre entre sécurité et liberté.

M. Hellings le sait bien, la Commission de protection de la vie privée reconnaît que les mesures de protection de la vie privée sont bel et bien complètes dans le projet en question. J'espère dès lors qu'ils nous rejoindront au moment de voter ce texte important, comme ils ont su le faire pour d'autres mesures, par le passé. Ainsi que le cdH a pu également le faire, d'ailleurs.

En ce qui concerne le groupe MR, il salue et soutiendra un texte équilibré venant s'ajouter à la vingtaine de mesures adoptées jusqu'ici pour renforcer nos services dans leur lutte quotidienne contre le terrorisme. Car – et je vais être un peu polémique pour ma dernière phrase – ce qui me fait parfois un peu bisquer, c'est qu'on a le cœur des pleureuses après la survenance d'un attentat, mais quand on veut se donner les moyens de lutter pour que de tels événements ne surviennent plus, alors toute une série de personnes ne sont plus au rendez-vous.

**01.19 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, aujourd'hui, nous allons adopter un projet de loi qui vise la collecte indiscriminée de données de tous les passagers internationaux, en Belgique, d'avions, de trains, de bus et de bateaux. C'est de cela dont il s'agit. On ne discute pas, comme nous en avons eu l'habitude dans cette enceinte, de bases de données de criminels, de personnes radicalisées et qui concerne un peu plus d'un millier de personnes. Ce n'est pas la base de données de la police, la BNG, qui concerne des personnes ayant eu un contact avec la police, dont certaines sont criminelles et d'autres pas, et qui compte une centaine de milliers de personnes.

Il ne s'agit pas d'une base de données des services de renseignement qui concerne également des centaines de milliers de personnes. C'est une base de données générales de tous les Belges puisque, aujourd'hui, nous vivons dans un pays très connecté, au cœur de l'Union européenne, tous les Belges et tous les résidents en Belgique utilisant un moyen de transport international.

C'est un changement de paradigme pour nos services de renseignement et pour nos services de police parce que, jusqu'ici, nos services de police et le pouvoir politique considéraient que nous étions tous citoyens présumés innocents. Aujourd'hui, l'objectif du gouvernement, en votant cette loi mettant en œuvre une directive, est de considérer que tout le monde est a priori coupable ou potentiellement coupable. Il faut tenir compte de ce changement de paradigme.

L'objectif de la loi et de la directive qu'elle transpose est louable, c'est la lutte contre le terrorisme et la criminalité grave transfrontière. C'est l'objectif avoué. Nous verrons, dans le cours de la discussion, si cet objectif est atteignable ou est atteint.



Je voudrais faire une remarque par rapport à la lutte dont il est question. La loi ne mentionne pas les bases de données qui seront corrélées avec la base de données PNR. M. Flahaux a précisé au cours du débat qu'il s'agit d'un changement de paradigme, non seulement parce que ce projet concerne tous les Belges mais aussi par la méthode des services de police. Cet aspect est un peu technique mais il est important de le rappeler.

Avant, quand un service de police ou un service de renseignement avait un doute sur une personne, présumée ou potentiellement coupable, des recherches étaient effectuées dans une série de bases de données pour vérifier où cette personne se déplace, qui elle rencontre, ce qu'elle fait ou dans quel pays elle s'est rendue. Ceci est normal.

Le changement de paradigme dans la méthode du système PNR est de dire qu'il existe une base de données concernant des dizaines de millions de passagers internationaux qui vont être corrélées avec d'autres bases de données comme la base de données de l'Office des Étrangers, la base de données BNG de la police ou la base de données du terrorisme, ce qui est aussi normal.

Cependant, à aucun moment, la loi ne restreint le nombre et la spécificité des bases de données qui seront corrélées. C'est là qu'il y a un problème. Pourquoi?

Comme cela a été précisé par certains collègues de la majorité, ce sont des *hits*, des occurrences, qui vont alerter les services de police, et non plus des soupçons. C'est l'algorithme qui fixera les priorités, dans le travail de nos services de police, et plus le travail de terrain, la connaissance, l'infiltration de nos agents de sécurité et de renseignement dans les secteurs qui représentent un danger potentiel pour nos concitoyens. Non, ce n'est plus le renseignement humain qui sera la base du travail de nos services de police et de renseignement, mais l'algorithme.

Et on sait que celui-ci peut se tromper, comme cela a été le cas de nombreuses fois, dans le cadre de la mise en place du PNR américain. Je l'ai rappelé en commission et je ne le rappellerai pas ici. Rappelez-vous: un sénateur américain, aujourd'hui décédé, Kennedy, a été arrêté à six reprises, parce qu'il figurait sur la *red list* ou la *black list* des transporteurs aériens. Or, M. Kennedy n'était pas un terroriste et ne l'a jamais été.

Pourquoi est-il si important de rappeler ce phénomène et ce changement de paradigme, ici en plénière? Évidemment, monsieur le ministre, vous avez précisé en commission que cet algorithme respecterait la loi sur la vie privée et, évidemment, les critères essentiels de l'État de droit. Mais qui, dans ce parlement ou ailleurs, est capable de lire un algorithme? Pas moi. Je pense qu'aucun de mes collègues ici n'est capable de dire si l'algorithme qui sera choisi pour corréler une base de données PNR à toute une série d'autres bases de données respecte les critères fondamentaux de l'État de droit, comme par exemple la non-discrimination ou le principe de la lutte contre les inégalités raciales, entre autres.

En l'occurrence, la base de données PNR va être corrélée avec d'autres bases de données qui ne sont pas précisées dans la loi. Si l'objectif, éminemment louable, est de lutter contre le terrorisme et la criminalité grave, ce service PNR va cependant pouvoir, dans les faits, être utilisé dans la lutte contre l'immigration que vous qualifiez d'illégale - laquelle ne constitue pas un crime grave. S'il est justifié de mettre entre parenthèses la vie privée de plusieurs millions de personnes au nom de la lutte contre le terrorisme et la criminalité grave transfrontalière, elle ne l'est absolument pas pour de la petite criminalité ou pour des faits qui ne sont pas des crimes. Je prends ici l'exemple de la surveillance des frontières, mais je pourrais en citer bien d'autres. Je pense au trafic de cigarettes, que vous avez mentionné comme exemple britannique de l'efficacité du PNR et qui ne constitue pas un crime grave. Bien sûr, c'est un phénomène qu'il faut combattre, mais par d'autres moyens que le canon pour tuer une mouche. Le PNR doit servir à la lutte contre le terrorisme et les crimes graves transfrontaliers, pas à autre chose.

Pour une mesure qui est aussi intrusive pour la vie privée de tous les Belges et de tous les résidents en Belgique, il s'agit de pouvoir en démontrer la proportionnalité. C'est le débat qui s'est tenu pendant cinq ans entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil, de février 2011 à mai 2016. Le débat n'a porté que sur cet aspect. Qu'est-ce que la proportionnalité? Elle consiste à démontrer l'efficacité, d'une part, et la nécessité, de l'autre. Mon point de vue est que vous n'avez démontré ni l'une ni l'autre.

D'ailleurs, la Commission et le Conseil ne les ont jamais démontrées non plus, ce qui augure des débats intéressants lorsque la directive ou la loi sera présentée devant la Cour de justice européenne ou la Cour

constitutionnelle.

**01.20 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur Hellings, j'ai l'impression d'entendre les mêmes arguments lorsqu'il s'est agi d'adopter dans beaucoup de communes l'implantation des caméras de surveillance. Ce sont exactement les mêmes arguments: la proportionnalité, l'intrusion, etc., alors qu'il y a toute une série de mesures qui font en sorte que la vie privée est respectée. Vos arguments me semblent un peu particuliers.

**01.21 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur Flahaux, votre intervention me permet d'expliquer plus avant en quoi ce projet de loi n'est ni efficace ni nécessaire. J'insiste sur ces deux mots: efficace et nécessaire. Ce sont les deux adjectifs qui doivent être présents pour considérer qu'un projet de loi et la directive qu'il met en œuvre sont proportionnés.

En ce qui concerne l'efficacité, j'ai posé la question suivante en commission: dans quels cas précis, les PNR britannique et américain, en œuvre depuis plusieurs années, ont-ils permis d'éviter un attentat terroriste? Il y a eu le cas de Times Square, sur lequel on peut revenir, mais il ne suffit pas de dire que nous allons légiférer pour mettre entre parenthèses la vie privée de 11 millions de Belges au nom du fait qu'il y aurait eu un attentat déjoué à Times Square. Il est important qu'un attentat ait pu être déjoué à Times Square mais ...

**01.22 Jan Jambon**, ministre: Allez expliquer cela aux victimes des attentats terroristes!

**01.23 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): C'est vraiment intéressant, monsieur le ministre car on en vient au cœur du sujet. Oui, les attentats sont un drame, monsieur le ministre.

Puisque cette législation répond, selon vous, aux objections, aux informations et au vécu de nos services de police qui ont dû gérer ces drames, qui ont enquêté sur ces drames, qui ont essayé d'éviter ces drames, nous aurions aimé les entendre pour qu'ils nous expliquent en quoi vos mesures PNR auraient pu les aider à les déjouer. Cela n'a pas été possible. Pire, lorsque je vous ai posé la question – et je vous l'ai reposée tout à l'heure – de savoir en quoi ces mesures PNR auraient permis de déjouer, de prévenir ou d'enquêter sur les drames qui se sont produits, à aucun moment, vous n'avez pu répondre.

**01.24 Jan Jambon**, ministre: Monsieur Hellings, vous avez dit qu'il n'y avait qu'un exemple, celui de Times Square. Je vous réponds que si cela peut éviter ne fût-ce qu'une attaque, cela en vaut la peine. Cela vaut la peine de prendre cette décision aujourd'hui ici, avec des gens responsables.

**01.25 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, on ne répond pas aux terroristes par des slogans. On répond aux terroristes par des mesures concrètes et efficaces. Efficaces et nécessaires!

**01.26 Ahmed Laaouej** (PS): (...)

Le **président**: Monsieur Laaouej, vous pourrez demander la parole ultérieurement si vous le souhaitez mais, pour l'instant, c'est à M. Hellings.

**01.27 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Pour pouvoir prendre une mesure qui, d'après le ministre et les partis de la majorité est présumée efficace, on aurait dû auditionner la police pour vérifier cette efficacité. Cela n'a pas été fait, mais ce n'est pas grave. Le ministre aurait pu expliquer pourquoi, dans tel ou tel cas, bénéficier de l'outil PNR aurait pu déjouer, empêcher un attentat terroriste. Ce travail n'ayant pas été fait, vous m'avez obligé à le faire. Et je l'ai fait.

J'ai donc repris les 39 terroristes qui, depuis mars 2012, en France et en Belgique – on sait que les filières sont plus ou moins liées – ont été impliqués dans des attentats terroristes. Faisons le point, puisque c'est la dernière fois que nous aurons l'occasion de le faire avant le vote!

Il y a eu, d'abord, l'affaire Merah, la tuerie de Toulouse et Montauban de mars 2012. Mohammed Merah était français, il s'est déplacé en scooter. Mohammed Merah n'a pas utilisé un moyen de transport PNR (avion, bus, train ou bateau) pour commettre son attentat. Il était connu des services de police. Il fallait qu'il soit recherché, il fallait qu'il soit surveillé. Cela n'a pas été le cas.

Le premier attentat que nous avons connu en Belgique, en mai 2014, était celui du Musée juif. Mehdi Nemmouche ne s'est pas rendu en train, ni en avion. Il a peut-être utilisé le bus, mais il était déjà

fiché. Il a commis son attentat en voiture. Le PNR aurait été inefficace.

Ce qui compte, c'est qu'il était connu des services secrets français. Il était connu des services de police français. Le partage de l'information cruciale entre la France et la Belgique aurait permis d'arrêter Mehdi Nemmouche à un moment de sa cavale meurtrière.

Il y a eu Charlie Hebdo, les attentats des 7 et 9 janvier. Les trois terroristes, Chérif Kouachi, Saïd Kouachi, Amedy Coulibaly, étaient français, circulaient sur le territoire français, n'ont pas utilisé des avions, des bateaux ou des bus pour commettre leur attentat. D'ailleurs, cela n'aurait pas servi.

L'attentat déjoué de Verviers est très intéressant, parce que c'est une *success story* de notre Sûreté de l'État et de nos services de police. Marouan El Bali, Sofiane Amghar et Khalid Ben Larbi, ces trois terroristes qui ont été neutralisés à Verviers lors de l'attentat déjoué, ont utilisé des véhicules loués. Ils n'ont pas utilisé le bus, le train ni l'avion.

Dans le cas de l'attentat déjoué de Villejuif en France, Sid Ahmed Ghlam, résident français, ne s'est déplacé ni en avion, ni en bus; ni en bateau, ni en train. Dans celui de l'attentat de Nice contre trois militaires, en février 2015, Moussa Coulibaly, résident français, ne s'est ni déplacé en avion, ni en bus, ni en bateau, ni en train. Dans le cas de l'attentat du 26 juin 2015 qui a vu la décapitation de Saint-Quentin, Yassine Sahli, résident français, ne s'est pareillement ni déplacé en train, ni en bus, ni en avion ou en bateau pour commettre son attentat.

Concernant l'attentat du Thalys, le 21 août 2015, des militaires américains avaient permis d'arrêter cette personne avant qu'elle ne commette l'irréparable. C'est cet attentat manqué du Thalys qui justifie, dans votre projet de loi, l'élargissement aux trains de ce projet de loi. Je cite la justification de l'article 6: "L'incident dans le Thalys a à nouveau démontré à quel point il est important de pouvoir retracer les déplacements de certains individus". L'individu en question était Ayoub El Khazzani. Celui-ci est entré dans le Thalys. Il s'est rendu en Belgique par d'autres moyens que le train international, l'avion ou le bateau. Mais il a pris le Thalys et, en conséquence, il fallait que la Belgique se dote d'un PNR. Si elle s'était dotée d'un PNR avant août 2015, il aurait permis d'arrêter cette personne avant qu'elle ne commette l'irréparable. Fort heureusement, cela ne s'est pas produit.

C'est ici, monsieur le ministre que réside un problème.

**01.28 Damien Thiéry (MR):** Monsieur Hellings, j'ai écouté votre exposé disant que ces personnes qui ont commis des attentats un peu partout en Europe n'ont pas pris le Thalys ou des transports en commun. Ce que je ne comprends pas dans votre raisonnement, c'est qu'en effet, ces personnes n'ont pas pris les transports en commun pour commettre leurs attentats mais ils auraient très bien pu les prendre à un certain moment dans leur vie, avant de devenir des criminels. On aurait pu, à ce moment-là, peut-être les tracer.

Une chose que je ne comprends pas dans votre raisonnement: est-ce qu'il faut attendre que quelqu'un commette un attentat avant de mettre le PNR en place? Voilà la question. Lorsqu'on aura encore un problème ici – ce que personne ne souhaite -, lorsqu'il y aura une explosion dans un Thalys en gare de Bruxelles et qu'on n'aura pas mis tous les moyens possibles pour l'éviter, vous allez nous le reprocher. C'est cela qui ne va pas dans votre raisonnement.

**01.29 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Où se trouve l'origine de l'élargissement des PNR des avions vers le train? Dans l'attentat manqué du Thalys en août 2015. Et nous arrivons là au cœur du sujet, monsieur Thiéry, et je vais vous répondre. Ce qui est intéressant dans le mode de fonctionnement précédent, qui a permis de déjouer l'attentat de Verviers, c'est que quand une personne, ou un groupe de personnes, est suspect, il est normal que nos services de renseignements et de police mettent tout en œuvre, y compris des moyens extrêmement intrusifs dans la vie privée, pour vérifier ce que ces personnes font, qui elles rencontrent et où elles se déplacent. Ces méthodes, elles existent déjà; il s'agit des méthodes de recueil de données et les méthodes particulières de recherche que peuvent utiliser la police et les services de renseignement. L'attentat de Verviers a pu être déjoué grâce à cela, grâce à une base de données de quelques milliers de personnes dont il s'agit de vérifier les déplacements, les contacts physiques, téléphoniques, via internet et autres, dont les appartements ont pu être mis sur écoute ou dont les véhicules – y compris des véhicules loués – ont pu être munis de balises GPS. C'est cela qu'il faut faire et c'est ce qui a fonctionné.

Ce que j'aurais aimé, avant que l'on vote ce projet de loi, c'est que le ministre ou, idéalement, la police puisse nous expliquer comment ce PNR aurait permis de déjouer un attentat. Et ce que je suis en train de vous démontrer ici, c'est qu'en effet, les méthodes PNR n'auraient pas permis de déjouer les récents attentats.

**01.30 Damien Thiéry** (MR): Encore une fois, je comprends votre raisonnement mais il y a un souci à la source. Si je vous comprends bien, il ne faudrait appliquer le principe du PNR qu'aux personnes qui sont reconnues, qui sont fichées et qui ont déjà commis l'un ou l'autre crime. Mais avant d'avoir un fichier, la personne n'en avait pas. Quel est le moment à partir duquel on va pouvoir dire que quelqu'un va commettre ou non un attentat alors que son fichier est vierge? C'est donc bien la preuve que dans votre raisonnement, bien entendu, on peut prendre en compte tous ceux qui ont déjà eu un souci ou qui ont commis des crimes, mais il y a tous ceux qui ont un casier vierge, qui ne sont pas encore intervenus et qui vont le faire.

**01.31 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Donc, monsieur Thiéry, vous êtes partisan du fait qu'il faut fichier tout le monde.

**01.32 Damien Thiéry** (MR): Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit!

**01.33 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): C'est cela, monsieur Thiéry! Des dizaines de millions de personnes qui prennent le Thalys. Le PNR, c'est cela, monsieur Thiéry. Je sais bien que vous découvrez le dossier à l'instant.

**01.34 Damien Thiéry** (MR): Moi, monsieur Hellings, je travaille au bon sens aussi! Dire que je ne connais pas le dossier, ce n'est pas vrai parce qu'effectivement, j'ai participé à certaines discussions à ce sujet. Vous êtes le spécialiste en la matière mais avec les leçons que vous nous donnez, je me demande en définitive qui est le spécialiste.

**01.35 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): On voit que vous avez étudié à l'ULB parce que l'argument d'autorité, ça vous connaît!

**01.36 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Ik begrijp de redenering van de meerderheid, maar ik vraag me af hoever ze wil gaan. Als men die logica doortrekt, betekent het eigenlijk dat men van alle Belgen DNA en vingerafdrukken moet nemen en verzamelen in databanken. Dan moet men de surveillance op de 11 miljoen Belgen maximaal laten toenemen. Bovendien, bij een misdrijf moet men algoritmes toepassen op de immense databank met 11 miljoen Belgen. Het resultaat daarvan is een reeks verdachten waar de politie onmiddellijk naartoe moet gaan, die moeten worden beschuldigd en opgepakt enzovoort.

Ons standpunt is dat wat hier voorligt, niet effectief en buitenproportioneel is. Beter zouden we de beschikbare middelen inzetten voor de versterking van onze politie-, veiligheids- en inlichtingendiensten.

Ik heb een vraag gesteld. Uw logica, die nogal sloganesk is, betekent dus een maximale surveillance en databanken van DNA en vingerafdrukken. Dat is eigenlijk wat de meerderheid zegt en dat is buitenproportioneel en niet effectief. Er zijn effectievere manieren om terrorisme aan te pakken dan dat.

**01.37 Koen Metsu** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, Ik zal niemand beschuldigen van een gebrek aan dossierkennis. In de commissie voor de strijd tegen terreur denk ik dat iedereen met kennis van zaken spreekt, zeker ook de heer Hellings.

Ik ben hem hier echter wel even kwijt, wanneer hij zijn nieuw element aanbrengt. De disproportie is al eens aangehaald. Hoe dan ook, we kunnen niet ontkennen dat de PNR-gegevens een aanval op Times Square hebben tegengehouden. Hij erkent dat ook, maar nu zegt hij dat het doel de middelen niet heiligt. Dan vraag ik mij af wat een mensenleven waard is. Is er een soort kantelpunt? Hoeveel terreuraanslagen moeten worden vermeden, vooraleer wij, een klein land als het onze – het heeft een beperkte impact op onze inwoners –, ook onze verantwoordelijk opnemen?

**01.38 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Je vais répondre à chacune des interventions par l'exemple. Le fait que nous légiférons aujourd'hui en matière de transport ferroviaire est justifié par le projet de loi et par cette personne, Ayoub El Khazzani, qui a pris le Thalys. Elle était fichée depuis cinq ans, monsieur Thiéry. Cette personne faisait l'objet d'enquêtes et de surveillance de divers services de renseignement européens -

espagnols et français. Cette personne, si elle avait fait l'objet d'une attention plus particulière - ce qui n'a pas été le cas -, aurait pu être sous surveillance et aurait pu faire l'objet d'un contrôle policier, être retrouvée et interpellée avant son méfait.

Le PNR n'aurait rien changé. Je vous explique pourquoi. Aujourd'hui, le PNR est ouvert aux trains parce qu'on estime que les terroristes prennent aussi le train, le bateau et le bus international, pas seulement l'avion. C'est la logique. Le ministre se fait taper sur les doigts par la Commission européenne à deux reprises. Pourquoi? Parce que le PNR pour les trains ne peut pas être mis en œuvre - je l'expliquais tout à l'heure lors d'une interruption -, parce que cela pourrait coûter trop cher et que c'est contraire au principe de libre circulation, surtout si on supprime la possibilité de prendre un train en dernière minute.

Or, le PNR, c'est quoi? C'est la collecte indiscriminée de données de tous les passagers 24 heures avant le départ du moyen de transport. C'est cela le PNR. Le PNR, c'est comme pour l'avion. Vous ne pouvez pas prendre l'avion si vous ne donnez pas vos coordonnées de carte d'identité. Le PNR élargi aux trains, c'est cela! C'est que vous ne puissiez pas prendre le train sans donner 24 heures à l'avance votre identité et les dix-huit autres données renseignées par la directive et transposées dans la loi. C'est cela le PNR.

Le ministre répond à la Commission européenne et nous répond que nous allons discuter dans les arrêts royaux, en collaboration avec le secteur ferroviaire qui est particulièrement inquiet, et nous allons voir comment faire pour quand même respecter le principe de libre circulation et maintenir les tickets de dernière minute. Cela veut dire faire une exception à la règle qui veut que toutes les données PNR soient transférées 24 heures avant le départ du moyen de transport.

Or, Ayoub El Khazzani a acheté un ticket en première classe, en dernière minute, à la gare du Midi, au prix de 149 euros. Cela signifie qu'avec le PNR élargi au train, avec l'exception de pouvoir acheter un ticket en dernière minute, ce système n'aurait pas pu l'empêcher de monter dans le Thalys. Voilà! C'est aussi simple que cela. Il est quand même terrible que nous devions nous-mêmes faire la recherche et découvrir cela aujourd'hui. C'est l'inverse qui aurait dû se passer. La police et le ministre auraient dû, devant nos bancs, démontrer l'utilité du PNR pour arrêter ce type dans le Thalys avant qu'il ne commette son attentat. Heureusement, deux militaires américains s'en sont chargés. C'est l'inverse qui aurait dû se passer. Le ministre devra accepter un PNR avec exception parce que la Commission européenne ne permettra pas, du point de vue de la liberté de circulation, que le PNR empêche l'achat de ticket en dernière minute. Mais c'est justement en dernière minute que ce terroriste a acheté son ticket.

**01.39 Koen Metsu** (N-VA): Mijnheer Hellings, u richt uw betoog min of meer op de efficiëntie van het wetsontwerp en niet op de disproportie, waarnaar ik vroeg. We hebben nu een vlag die een volledige lading probeert te dekken. Er moeten hieraan uiteraard nog KB's worden verbonden. Ik meen dat de minister hierop nog zal terugkomen. Wij kunnen bepaalde operatoren momenteel niet verplichten om de gegevens door te spelen, maar de regering wil met het ontwerp wel een heel duidelijk signaal geven en wij steunen dat ten volle. De regering wil ervoor zorgen dat een en ander niet meer anoniem kan. Het gaat hierbij dan over de efficiëntie. Ik meen dat hierop nog zal worden teruggekomen.

Mijn vraag was veeleer gericht op de disproportie. Ik begrijp dat niet en ik hoop dat u mij dat vergeeft. U zegt dat het vermijden van een aanslag onvoldoende is voor de ontplooiing van onderhavig wetsontwerp en om de stap te zetten naar *passenger name records*.

Mijn vragen aan u zijn dan de volgende. Hoeveel is een mensenleven waard? Hoeveel aanslagen moeten er in de toekomst vermeden worden, vooraleer uw fractie wil nadenken over de PNR?

**01.40 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur Metsu, c'est un argument particulièrement inopérant. Des attentats ont été déjoués en Belgique à Verviers. Je viens de vous dresser la liste de ces attentats. L'attentat de Verviers a été déjoué sans PNR, grâce à l'efficacité des méthodes existantes, les méthodes particulières de recherche et les méthodes de recueil de données. Cet attentat a été déjoué par la force de notre loi, qui respecte la vie privée, et celle de nos services de police et de renseignement, qui ont bien fonctionné.

Nous avons visité la Sûreté, monsieur Metsu, qui nous a expliqué dans le détail comment cet attentat avait pu être déjoué, et comment des personnes avaient pu être neutralisées avant qu'elles ne commettent l'irréparable. Là, j'ai une preuve que nos systèmes et nos valeurs fonctionnent, dans la lutte contre le terrorisme, alors que vous, vous n'êtes venu avec aucune preuve que ce PNR pouvait déjouer un attentat.

Je viens de vous démontrer par a + b que l'élargissement du PNR au train était inefficace, puisque cette personne, qui justifie cet élargissement, serait passée entre les mailles du filet, dans la mesure où le ministre sera obligé, dans ses arrêtés royaux, de garantir l'achat de billets de train en dernière minute. Ce terroriste a pris un train en dernière minute.

**01.41 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik was niet van plan om te interveniëren en de heer Hellings te onderbreken, maar ik heb een probleem met de opmerking van de heer Metsu en wens dus even te reageren.

Ik heb de werkzaamheden van de terrocommissie niet gevolgd, of beter gezegd, ik heb ze wel gevolgd wat de aspecten privacy en mobiliteit betreft en wat men ter zake bijkomend oplegt. Ik ben het helemaal niet eens met uw uitspraak, mijnheer Metsu, als zouden degenen die tegen de maximalistische omzetting van deze PNR-richtlijn zijn, de balans maken van wat een mensenleven waard is.

U vraagt aan collega Hellings wat een mensenleven waard is volgens hem, opdat hij akkoord zou gaan met deze omzetting. Ik vind de analyse niet correct: alsof mensen die vinden dat deze omzetting van de PNR-richtlijn te maximalistisch is en die twijfelen over de bijkomende lasten, niet begaan zouden zijn met elk mensenleven. Ik meen dat iedereen in deze assemblee ermee akkoord gaat dat elk mensenleven dat verloren gaat wegens een terroristische actie, er een te veel is.

Dat mag dus de discussie niet zijn. De discussie bij de omzetting van deze Europese wetgeving gaat over de vraag of de slinger niet te ver is doorgeslagen. Ik begrijp dat er in hoofde van de bevoegde minister een zekere vrees bestaat voor volgende aanslagen. Ieder van ons hier aanwezig vraagt zich af wat onze verantwoordelijkheid is als politici. Bij deze omzetting is de kern van de zaak echter de vraag of een maximalistische omzetting met bijkomende administratieve lasten en het verzamelen van gegevens, voor honderd procent zal garanderen dat dit niet meer kan gebeuren. Jammer genoeg moet ik hierop nee antwoorden. Dan stel ik de vraag of het bij de omzetting van deze richtlijn echt efficiënt is om de maximalistische interpretatie toe te passen. Eerlijk gezegd, ik twijfel daaraan.

**01.42 Jan Jambon**, ministre: Monsieur Hellings, j'essaie de comprendre votre raisonnement. Vous dites qu'à Verviers, il a été montré comment on pouvait déjouer un attentat. Heureusement qu'après cet événement, nous n'avons pas cessé de prendre des mesures! Vous estimez qu'il ne faut pas mettre en place le PNR, parce que l'affaire de Verviers a prouvé que nous disposions de tous les moyens. Mais heureusement que nous ne nous sommes pas arrêtés là et que nous avons donc installé des caméras MPR, que nous avons décidé de changer la loi pour combattre ces terroristes et que nous avons pris toutes les autres mesures!

On peut penser ce qu'on veut de votre étude, soit...

**01.43 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Moi, j'en ai commandé une! Pas vous!

**01.44 Jan Jambon**, ministre: Pourquoi le PNR a-t-il été demandé? C'était après le 11 septembre. Je ne sais pas si vous vous rappelez quels étaient les moyens et les armes des terroristes.

**01.45 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Je viens de le dire.

**01.46 Jan Jambon**, ministre: Il s'agissait d'avions. Pouvez-vous me garantir que nous ne connaissons jamais de 11 septembre ici ou dans les pays voisins? Non!

Nous n'avons jamais dit que le PNR constituait la seule méthode permettant d'arrêter les terroristes. C'est l'une des nombreuses mesures que nous allons prendre - et nous allons les prendre, monsieur Hellings. J'espère que nous ne devons jamais l'utiliser ou nous entendre dire: "Si nous avions eu un PNR, nous aurions pu éviter un attentat". C'est une grave responsabilité pour vous.

**01.47 Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le président, une fois de plus, je regrette que dans ce débat, lorsqu'on tente d'argumenter et d'énumérer les raisons pour lesquelles on est opposé à cette mesure, on nous accuse de ne pas vouloir prendre de dispositions et de faire preuve de laxisme. Ce n'est pas le cas.

La vraie question à se poser est la suivante. L'extension du PNR aux transports maritimes, ferroviaires et routiers va aussi surmultiplier toutes les données qui seront récoltées. Leur traitement va nécessiter un

travail immense. Dès lors, cette mesure gagne-t-elle en efficacité ou bien ne risque-t-on pas de noyer nos services, avec pour conséquence de passer à côté des données importantes?

Un aspect n'a pas encore été abordé. Des auditions auraient permis d'identifier la bonne mesure à prendre et de savoir s'il convenait de l'étendre. Nous aurions aimé connaître la position des services de police à cet égard.

Je rappelle aussi – car, si je ne m'abuse, cela n'a pas encore été évoqué – que trois commissaires européens vous ont écrit en attirant l'attention sur le danger de ce texte et l'absence de coordination au niveau européen.

Vous dites que la directive est respectée. Si le souhait avait été d'étendre directement cela, cela aurait été fait dans la directive. Or, ce n'est pas le cas. Vous me dites qu'elle laisse l'opportunité de le faire, effectivement. Mais le danger réside dans le fait que trois commissaires européens attirent l'attention sur la nécessaire coordination européenne et que vous vous en fichez!

**01.48 Jan Jambon**, ministre: Monsieur le président, monsieur Crusnière, monsieur Hellings, je tiens à réserver ma réplique pour la fin du débat. Cependant, au sujet de la lettre des trois commissaires - cette question ayant déjà été posée à plusieurs reprises -, je voudrais dire ce qui suit. J'ai adressé une réponse à cette lettre, ensuite de quoi, le 5 décembre, nous avons eu une réunion avec les représentants des trois commissaires. Là, ils nous ont dit que leurs critiques étaient basées sur une ancienne version du projet de loi et qu'après avoir entendu nos explications sur le contenu du vrai projet présenté au parlement, tous les arguments développés dans ladite lettre étaient devenus obsolètes. Tant sur l'article 45 que sur l'article 47, nous avons pu expliquer le changement inclus dans le nouveau projet. Il nous a donc bien été confirmé que les critiques exprimées étaient devenues sans objet. Il faut donc arrêter de faire référence à cette lettre des trois commissaires!

**01.49 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous nous présentez un projet de loi. Il vous appartient d'en démontrer l'utilité et l'efficacité, ce que vous n'avez pas fait.

C'est moi qui vous propose ici tous les cas terroristes qui se sont passés en France et en Belgique – les filières étant liées – et qui vous démontre par a + b que le PNR n'aurait pas été efficace.

Aujourd'hui, je vous demande en quoi le PNR aurait empêché ce terroriste, Ayoub El Khazzani, d'acheter en dernière minute un billet de train de première classe à 149 € pour monter dans le Thalys en gare du Midi et d'essayer de commettre cet attentat?

Répondez à cette question. En quoi le PNR belge aurait-il empêché cela? C'est ce qui justifie l'élargissement du PNR au train. Et à cette question, vous ne pouvez pas répondre. Pour moi, c'est la preuve que cette mesure est inefficace.

Ma critique porte sur l'efficacité, pas sur les principes. Je vous démontre ici que la mesure par laquelle vous élargissez la collecte indiscriminée de données aux passagers de trains transfrontaliers n'est pas efficace. Et elle n'aurait pas permis l'arrestation préalable d'Ayoub El Khazzani.

Je continue avec ma liste macabre. Les attentats de Paris du 13 novembre. C'est un gros dossier. Il y a Abdelhamid Abaaoud, Brahim Abdeslam, Chakib Akrouh, Samy Amimour, Ismaël Mostefaï, Mohamed-Aggad, Bilal Hadfi, Ahmad Al Mohammad (probablement une fausse identité) et Mohammad Al Mahmod, Salah Abdeslam (qu'on connaît bien) et Hasna Aït Boulahcen, Mohammed Amri, Hamza Attou, Ali Oulkadi, Fabien Clain, Khalid Zerhani (dit Papa Noël), Mohamed Belkaid, Zouhir Mehdaoui, Gelel Attar. Toutes ces personnes étaient résidentes en Belgique et en France, à l'exception des deux personnes qui avaient un faux passeport syrien. À l'exception de ces deux personnes, toutes ces personnes voyageaient en Europe avec des voitures louées. Ces personnes ont traversé à de nombreuses reprises l'Europe via des moyens de transport qui ne sont pas visés par la loi. Les attentats de Paris – l'attentat des terrasses, l'attentat du stade de France ou l'attentat du Bataclan – n'auraient pas pu être déjoués grâce à la mise en œuvre d'un PNR belge ou français; ces personnes étaient françaises ou belges, résidant en France ou en Belgique.

Pour les attentats de Bruxelles, c'est encore plus clair. Mohamed Abrini, Najim Laachraoui, Ibrahim El Bakraoui, Khalid El Bakraoui, Osama Krayem, Mohamed Bakkali, Sofiane Ayari: toutes ces personnes résidaient en Belgique et n'ont pas utilisé de moyen de transport. J'ajoute ici que la plupart d'entre elles n'ont

pas voyagé vers la Syrie.

L'attentat déjoué le 24 mars en France: Reda Kriket. Résident français, il n'a pas utilisé de moyen de transport visé par le projet de loi. L'attaque au hachoir à la Goutte d'Or le 7 janvier 2016: Tarek Belgacem. Résident français, il n'a pas utilisé de moyen de transport. L'attaque avortée à Carcassonne le 13 juin 2016: un inconnu. Il n'a pas utilisé de moyen de transport. L'attentat de Nice (auquel l'attentat de Berlin fait écho): Mohamed Lahouaiej Boulel. Résident français, il a utilisé un camion, il n'a pas utilisé de moyen de transport. Il ne s'est pas rendu en Syrie, il n'a pas utilisé l'avion, le bateau ou le train pour commettre son attentat, ni même avant. L'attaque de policiers à Schaerbeek en 2016: Hicham Diop. Rachid Kassim, non plus. Toutes ces personnes n'ont pas utilisé de moyen de transport.

**01.50 Damien Thiéry** (MR): La discussion peut être intéressante. Elle a déjà eu lieu en commission.

**01.51 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Non, pas sur ces éléments-là, monsieur Thiéry.

**01.52 Damien Thiéry** (MR): Monsieur Hellings, vous n'avez pas retenu ce que je vous ai dit avant. Vous dites que ces gens-là n'ont pas pris les moyens de transport pour lesquels on voudrait appliquer le PNR. Ils n'ont pas pris les moyens de transport pour commettre leur attentat mais, entre-temps ou avant, ils en ont pris, bien entendu. C'est la raison pour laquelle votre raisonnement ne tient pas.

C'est vraiment intéressant! Ils n'ont pas pris de moyen de transport. Quel âge ont ces gens-là et qu'ont-ils fait dans leur vie avant soit d'être fiché, soit d'avoir commis un attentat? Pouvez-vous nous dire aujourd'hui en séance plénière qu'ils n'ont pris ni le bateau ni le train ni l'avion? Je voudrais bien le savoir!

**01.53 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur Thiéry, le PNR, c'est la corrélation entre des bases de données (base de données terrorisme, BNG, d'autres bases de données, Banque-Carrefour, Office des Étrangers, etc.). Il se fait que toutes les personnes que j'ai citées ne se sont pas rendues dans le pays où elles ont commis l'attentat, la France ou la Belgique, en utilisant un de ces moyens de transport. Donc, le PNR belge, ou éventuellement français, n'aurait pas permis d'arrêter ces personnes avant qu'elles ne commettent l'attentat. Elles ont peut-être pris ce moyen de transport mais le PNR n'aurait pas permis de déjouer l'attentat.

**01.54 Peter Buysrogge** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wens de verslaggevers veel succes toe met het noteren van alle namen.

Mijnheer Hellings, er moet mij iets van het hart. U doet het uitschijnen alsof wij – de meerderheid en de minister – zeggen dat onderhavig wetsontwerp zaligmakend is en dat daardoor ineens alle terroristische misdrijven definitief van de baan zullen zijn en er nooit meer iets zal gebeuren.

Ik heb dat nooit gezegd. Mijn collega's van de meerderheid hebben dat nooit gezegd. Ik heb de minister dat ook nooit horen zeggen.

Het is een van de maatregelen die wij in de strijd tegen het terrorisme voorstellen, waarvan wij denken dat ze zeker hun nut zullen bewijzen.

Stop alstublieft met die populistische toon. Ik vind dat echt politiek incorrect.

**01.55 Koen Metsu** (N-VA): Dat klopt volledig. Een veiligheidsbeleid voert men ook integraal. Ik vind het wel een ongelooflijk waanzinnige logica. U hebt een hele lijst van terroristen opgesomd. *Quod erat demonstrandum* dat er heel veel werk aan de winkel is.

Het feit dat er nog niets via die transportmodi is gebeurd, zou volgens u betekenen dat wij er niets aan moeten doen. Wij mogen dus niet proactief ingrijpen, maar moeten wachten tot er alweer iets is gebeurd, vooraleer wij hier een wettekst kunnen goedkeuren.

Ik denk dat ik voor de hele meerderheid mag spreken, wanneer ik zeg dat die logica ons volledig ontgaat.

**01.56 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, j'invite chacun des intervenants à écouter ce que l'autre a dit, comme je le fais, car, monsieur Metsu, lorsque j'ai parlé de l'attentat raté du Thalys, j'ai évoqué la justification de l'article 6. Ce n'est pas ma logique d'ouvrir le PNR aux trains ou de dire que le PNR



pourrait permettre d'éviter des attentats, c'est la logique du ministre et du gouvernement.

Il est inscrit dans le projet de loi que l'objectif de cette collecte indiscriminée de ces données est de lutter contre le terrorisme. Ce n'est pas moi qui le dit, c'est le ministre et, à tort, l'Union européenne! Notez que tout ce qui vient de l'Union européenne n'est pas forcément bon!

**01.57 Jan Jambon**, ministre: (...)

**01.58 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Au moins un point. Mais je ne suis pas sûr que nous soyons d'accord sur ce qui n'est pas bon.

Le ministre et son cabinet justifient comme suit l'article 6: "L'incident dans le Thalys a, à nouveau, démontré à quel point il est important de pouvoir retracer les déplacements de certains individus". Cela signifie que l'attentat raté dans le Thalys justifie la collecte des données des personnes qui l'empruntent.

Vous avez dit que je ne parlais pas de proportionnalité mais d'efficacité et d'utilité. La mesure doit être utile et efficace pour justifier la mise entre parenthèses d'un droit fondamental, la vie privée. Je vous démontre ici que la proportionnalité n'existe pas puisque ce projet de loi n'est pas utile ni efficace dans le but qu'il s'est assigné, la lutte contre le terrorisme et la criminalité grave transfrontalière.

Vous dénoncez la logique du ministre et non la mienne qui est la logique d'un parlementaire de l'opposition qui n'a jamais reçu de réponse limpide et claire à la question de savoir en quoi le PNR belge aurait permis de déjouer une affaire terroriste, alors que dans l'affaire de Verviers, les méthodes existantes ont permis de déjouer l'attentat terroriste.

Je voudrais évoquer le meurtre d'un policier et de sa compagne dans les Yvelines. Larossi Abballa, citoyen français, déjà condamné en 2013, n'a pas pris de moyen de transport pour commettre son attentat ni avant. Lors de l'attentat de l'église Saint-Étienne de Rouvray, en Normandie l'été dernier, Abdel Malik Petitjean et Abdel Kermiche, vivant tous deux en France et dont l'un portait un bracelet électronique, n'ont pas utilisé de moyens de transport visés par la loi.

J'en arrive ainsi à l'attentat raté de Notre-Dame de Paris en septembre 2016, Ines Madani, Ornella Guilligman, Sarah Hervouët et Amel Sakaou qui étaient des résidentes françaises n'ont pas pris de moyens de transport. Elles ont essayé de mettre à feu des bonbonnes de gaz dans une voiture stationnée à côté de Notre-Dame de Paris empruntée au père de l'une d'entre elles.

Il y a, enfin, l'attaque à la prison d'Osny – je ne me souvenais pas de cet événement – dans laquelle était impliqué Bilal Taghi. Ce dernier était fiché et il n'a pas utilisé de moyens de transport concernés.

Dans l'attentat de Berlin, la filière franco-belge ne semble pas être concernée, à ce stade de l'enquête. Mais personne ne peut encore le confirmer.

Je viens ici de vous donner la liste de 39 terroristes qui ont sévi durant quatre ans et demi. Parmi ces derniers, 18 ont fait ce qu'on appelle l'hijra. Autrement dit, ils se sont rendus dans une zone contrôlée par des groupes terroristes. Neuf sont revenus en avion. Quatre sont revenus par un autre moyen de transport. Cinq sont revenus par des moyens de transport inconnus.

Monsieur le ministre, ce qui justifie la collecte indiscriminée et massive de données, ce sont ces 39 terroristes et leur parcours. Or, je viens de vous démontrer qu'une législation comme celle dont question qui est non seulement intrusive, mais également coûteuse – cela représente un investissement de 11 millions d'euros. Pour ce montant, je pourrais vous donner de nombreux exemples d'investissements publics beaucoup plus efficaces –, n'est nullement justifiée. En effet, les arguments qui justifient votre projet de loi s'écroulent et fondent comme neige au soleil.

Pour terminer, M. Flahaux disait que nous étions dogmatiques. Selon moi, c'est ce projet qui est dogmatique. Il est basé sur un mythe selon lequel pour lutter contre le terrorisme, il faut capter un maximum de données sur un maximum de citoyens.

C'est le point de vue développé par la majorité et la philosophie générale de ce projet. Notre point de vue, et ce qui a montré son efficacité dans les affaires terroristes précédentes, c'est le pragmatisme dont a parlé un

certain collègue, avant; c'est d'avoir l'information pertinente sur un nombre limité de personnes. Je rejoins ce que M. Crusnière a dit: aujourd'hui, ce qui transparait dans les affaires de terrorisme c'est que nos services de police et de renseignement ont l'information mais celle-ci n'est pas traitée. Ici, on n'offre pas un outil qui vise à délier l'important de l'accessoire; on vise à créer un algorithme qui va ajouter des informations parfois non pertinentes sur une série de personnes au nom de la lutte contre le terrorisme. Or, dans les faits, la réalité, le pragmatisme, le travail de nos services de sécurité démontrent que ce n'est pas de plus d'information dont ils ont besoin mais d'une meilleure information. C'est la raison pour laquelle nous voterons contre ce projet de loi.

**01.59 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le président, messieurs les ministres, chers collègues, je n'ai pas participé au travail en commission, mais mes collègues étant retenus, y compris d'ailleurs ce matin en commission sur les attentats, vous me permettrez, au nom de mon groupe, de m'exprimer ici sur le plan politique.

Je reconnais que nous vivons une menace collective très grave. Nous devons renforcer nos dispositifs légaux, européens et nationaux, face au terrorisme. Parmi eux, le PNR est un outil indispensable. Dès 2013, à l'initiative de la Belgique et de la France, 9 ministres de l'Intérieur ou de la Justice, d'Allemagne, de Belgique, de France, d'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de Pologne, du Royaume-Uni et de la Suède, ont voulu accélérer la mise en place de ce PNR de manière à assurer le suivi des personnes se rendant en Syrie ou d'autres zones de conflit et en revenant.

Gilles de Kerchove, le coordinateur européen de la lutte contre le terrorisme, a plaidé et continue à plaider pour la mise en place de ce PNR. Cela a longtemps patiné au niveau européen et il est vrai que les attentats terroristes en Europe ont fait bouger les lignes. Comme vous l'avez également rappelé, chers collègues, cette directive a alors émergé le 27 avril 2016.

Je n'ai pas voulu interrompre les uns et les autres mais, si c'est important, c'est aussi parce que tout porte à croire que les terroristes de retour de Syrie ou d'autres zones de conflits parviennent à brouiller les pistes en voyageant d'un pays à l'autre. Par rapport à cela, je voudrais donner deux exemples. Le premier est celui du ressortissant français, Mehdi Nemmouche qui, de retour de Syrie, a fait des détours par l'Asie et est ainsi parvenu à brouiller les pistes en passant d'un pays à l'autre.

Un deuxième exemple est aussi celui de ce chômeur français sans passé judiciaire qui a commis une agression en Belgique en 2012, si je me souviens bien. Il a décidé un matin de prendre le train parce qu'il avait vu qu'en Belgique, il y avait des amendes contre le voile intégral. Il est arrivé à Molenbeek. Il a blessé deux policiers qui ont évité la mort de justesse. C'est en fait, un homme seul qui, à un moment, a été pris par un mouvement de radicalisation et qui, un matin, a pris le train pour venir en Belgique.

Ce sont deux exemples, l'un international et l'autre intrabelge. Je ne voulais certainement pas rentrer dans toute une série de dossiers dont toutes les données ne sont pas nécessairement connues ici au parlement. J'ai simplement voulu donner ces deux exemples qui interpellent et qui montrent combien le PNR n'est évidemment pas un outil magique qui va répondre à toutes les situations en matière de risque de terrorisme. Par contre, il peut effectivement aider dans un certain nombre de cas. Ces deux exemples me semblent intéressants en la matière.

**01.60 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): En effet, madame Fonck, voilà deux exemples intéressants. J'ai repris la fiche de Mehdi Nemmouche. Je n'ai pas cité l'entièreté de sa fiche telle qu'on l'a reprise tout à l'heure, mais, en effet, il a séjourné en Syrie, en Turquie, en Malaisie. Il est même passé par l'Algérie et le Liban. Il a fait escale à Bangkok et à Singapour avant d'atterrir à Francfort, où il disparaît.

C'est intéressant, parce que Mehdi Nemmouche était repris dans la base de données SIS (Schengen Information System). Cela signifie qu'un peu comme Abdeslam, lorsqu'il est contrôlé par un policier et que son document d'identité est confronté à la base de données existantes dans laquelle il est mentionné, Mehdi Nemmouche aurait pu être arrêté, sur cette base, à Francfort, lorsqu'il a mis les pieds en Europe pour la première fois, après son long périple en Asie et au Moyen-Orient. S'appuyant sur la base de données et les mécanismes de contrôle existants, Mehdi Nemmouche aurait pu être arrêté, comme Salah Abdeslam aurait pu l'être, quatre fois, en France, si la police avait effectué un contrôle, et si elle avait pu confronter le nom et le document d'identité de cette personne à la base de données SIS dans laquelle il était mentionné. Voilà pour Mehdi Nemmouche.

Je crois que vous n'avez pas dit le nom de ce chômeur français qui est venu en Belgique pour tenter de tuer un maximum de personnes sur la base d'une information erronée. Vous dites vous-mêmes que cette personne n'était pas connue des services de police. C'est intéressant. J'entends le MR dire: "Justement!".

Il ne faut pas oublier ce qu'est le PNR: c'est la corrélation, donc la comparaison, entre une base de données de passagers, d'une part, et une autre base de données, d'autre part. Cela signifie, madame Fonck et chers collègues du MR que, si cette personne n'était pas connue des services de police belges, ou si elle ne figurait pas dans une base de données policière, sécuritaire ou de renseignement belge, elle n'aurait pas été arrêtée par le PNR. Son nom aurait été repris dans la base de données PNR, mais comme son nom n'était pas connu dans une autre base de données, il n'y aurait pas eu de *hit*, de concordance, et donc, aucune efficacité de la base de données PNR.

Je pense que nos moyens existants, tels que la base de données SIS et les mesures que l'on pourrait prendre sur la base d'informations humaines sur l'imminence d'un attentat ou la préparation d'un attentat dans un lieu fréquenté comme une gare, nous permettraient de temporairement contrôler tous les passagers à l'entrée des trains, si un indice formel nous permettait de déterminer que telle personne représente un danger à tel endroit.

Cela, c'est une façon de fonctionner efficace! Elle a démontré son efficacité dans le passé. Elle est plus rapide et ne demande pas de modification législative du type de celle que malheureusement la majorité votera aujourd'hui.

**01.61 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur Hellings, le PNR est-il une barrière absolue et imparable? Non, sans doute que non! Mais je ne peux pas être d'accord avec vous et si vous connaissez un système plus performant, parce que s'il est vrai que celui dont vous parlez est largement insuffisant, alors pourquoi pas? Mais nier que ces personnes radicalisées et ces terroristes brouillent les pistes et profitent des brèches pour se fondre dans la foule, est une profonde erreur et, à mon sens, c'est nier l'évidence.

C'est un outil qui nous permet de renforcer la lutte contre le terrorisme. Je n'ai jamais dit - et les ministres de la Justice et de l'Intérieur à l'échelle européenne ne l'ont jamais dit non plus - que ce serait un outil imparable qui nous permettrait de tracer et de repérer sans que personne n'y échappe ni qu'il permettrait de repérer tous les terroristes. Cela n'a pas été dit non plus! Lorsque vous entendez Gilles de Kerchove, pour citer un exemple en dehors de politiques, plaider depuis des années en tant que coordinateur européen de la lutte contre le terrorisme en faveur du PNR, vous dites-vous qu'il raconte n'importe quoi? À cet égard, je ne peux pas vous suivre, monsieur Hellings.

On ne peut toutefois pas utiliser le PNR ou imaginer des outils aveuglement. Il est très important de protéger la vie privée et trouver un équilibre (car c'est bien de cela qu'il s'agit) entre respect de la vie privée et renfort de la lutte contre le terrorisme. Nous soutenons le PNR mais un PNR qui a du sens. Qu'est-ce que cela signifie?

Quasiment tout le monde veut bien un PNR pour les bateaux. Certains argueront: "Pas les trains, les bateaux et les bus!" Mais en la matière, cela a-t-il du sens d'imaginer un PNR où *in fine* des terroristes potentiels seraient renvoyés et pourraient alors profiter de failles et de possibilités d'autres transports pour passer inaperçus et se fondre dans la foule?

**01.62 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame Fonck, c'est incroyable! Je viens de vous démontrer que les membres de la filière des attentats de Bruxelles, Verviers et Paris avaient, tous, loué des véhicules. Or ceux-ci ne sont pas concernés par le dispositif PNR.

**01.63 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur Hellings, je le sais bien. Évidemment qu'ils ne prennent pas tous le train et que certains viennent en voiture!

J'habite à la frontière française. Régulièrement, celle-ci est bloquée sur l'autoroute. Monsieur le ministre de l'Intérieur, je sais que ce n'est pas le sujet du jour, mais je me permets de vous le dire. Cela me fait rire!

**01.64 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Cela n'a rien à voir, madame Fonck.

**01.65 Catherine Fonck** (cdH): Pourquoi cela me fait-il rire? Vous pensez bien que les présumés terroristes n'empruntent pas l'autoroute. On bloque les usagers honnêtes. Les terroristes passent par où? Je dis

simplement que des brèches et des failles existent partout.

**01.66 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Revenons à nos moutons, madame Fonck.

**01.67 Catherine Fonck** (cdH): Les terroristes empruntent les petits chemins buissonniers pour passer à travers les mailles du filet.

**01.68 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je n'avais pas la parole?

**01.69 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le ministre, je me suis permis cette incise parce que M. Hellings m'a sorti l'argument des véhicules.

**01.70 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Vous noyez le poisson, madame Fonck.

**01.71 Catherine Fonck** (cdH): Non, ce n'est pas noyer le poisson. Vous permettez?

**01.72 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Je vous explique. Vous venez de dire, madame Fonck, que si on n'étendait pas le PNR des avions aux trains, aux bus et aux bateaux internationaux, un terroriste candidat à un attentat ne prendrait pas l'avion, mais se tournerait vers ces autres moyens de transport. C'est votre raisonnement. Je vous rétorque que le PNR ne concerne pas, et pour des raisons évidentes d'efficacité, les véhicules individuels. Or c'est vers eux que les terroristes vont se tourner, comme l'ont démontré les attentats de Paris et de Bruxelles. Ces terroristes ont pris des véhicules individuels et n'ont pas utilisé le train, le bateau, le bus ou l'avion.

**01.73 Catherine Fonck** (cdH): Mais, monsieur Hellings, ils ne vont pas revenir depuis la Syrie ou depuis certaines zones de conflit en véhicule individuel, surtout quand ils veulent brouiller les pistes et qu'ils transitent par toute une série de pays.

Par ailleurs, si vous proposez ou si on trouve un système performant, équilibré, qui effectivement, demain, nous permettrait aussi d'avoir un contrôle proportionné par rapport aux locations de véhicules individuels ou aux véhicules individuels, il faudra l'étudier.

On ne peut pas faire un PNR aujourd'hui sur tout. Est-il suffisant alors de rester les bras ballants, de ne rien faire avant d'avoir un système parfait? A-t-on aujourd'hui un système parfait en termes de lutte contre le terrorisme? Non! D'ailleurs la preuve en est Berlin, Zurich. Je ne vais pas répéter ce qu'il s'est passé, il y a une semaine, en Égypte, à Istanbul et ailleurs. Cette menace-là pèse en permanence aujourd'hui sur les épaules des citoyens. Par rapport à cela, nous n'avons pas d'arme absolue mais nous nous devons d'avancer.

S'il n'y avait que les politiques un peu fous, comme vous avez l'air de le penser, qui voulaient cela, je me demande pourquoi Gilles de Kerchove l'a plaidé avec autant de force. Je pense que c'est un argument parce que je ne suis sûrement pas une experte en matière de terrorisme mais lui, il l'est. Il faut au moins le lui reconnaître.

Si vous me le permettez, je vais continuer. Je disais qu'on voulait un PNR qui a du sens c'est-à-dire pas uniquement limité aux avions. Cela me semble assez logique. Cette loi, c'est une loi-cadre. Je vais donc me permettre quelques commentaires supplémentaires.

Premièrement, je peux évidemment entendre certaines réticences. D'ailleurs, suite au courrier des trois commissaires européens, nous avons, la semaine dernière, soutenu et déposé aussi des amendements pour le renvoi au Conseil d'État.

Deux choses par rapport à cela. D'abord, j'ai évidemment lu les avis du Conseil d'État. Ils sont plutôt rassurants. Ensuite, j'ai entendu ce que vous avez dit tout à l'heure. Vous avez rencontré les commissaires européens. Je trouve qu'il serait intéressant qu'on puisse disposer d'éléments complémentaires quant à leur position. D'ailleurs, puisqu'ils nous ont écrit un courrier qui était effectivement interpellant, ils vont peut-être réajuster leur point de vue et leur nouveau point de vue pourrait aussi être écrit. Je pense que ce serait un élément important dans ce débat.

Il reste aussi toute une série de questions, monsieur le ministre, qui doivent absolument être réglées. D'abord, quelle va être l'applicabilité et l'opérationnalité pour les différents types de transport? On peut évidemment se poser des questions sur le fait que certains pourraient prendre des transports en cours de route, monsieur le ministre. Ou encore, qu'en sera-t-il lorsqu'un présumé terroriste décidera de prendre un last minute?

Ce sont deux exemples, il y en a peut-être d'autres. La question de l'opérationnalité, afin que nous soyons le plus possible efficaces, reste pleine et entière. Elle devra évidemment être mise sur la table et discutée non seulement avec les différents secteurs de transport, mais également avec l'Europe. Voilà pour le premier volet: applicabilité, opérationnalité. Tout reste à régler.

Deuxièmement, la coordination au niveau européen. Nous ne sommes pas une île. Nous ne pouvons pas continuer dans ce dossier à nous isoler sur l'échelle européenne. Vous avez eu des contacts avec les commissaires européens. Mais au-delà, je voudrais mettre au défi le gouvernement belge, et en l'occurrence vous comme ministre de l'Intérieur, de convaincre à l'échelle européenne de cette extension du PNR aux autres types de transport.

De nouveau, si la Belgique travaille toute seule, nous ne serons pas efficaces. Nous ne pourrions être efficaces -nous avons suffisamment de frontières - que si cet élargissement est porté par tous les pays européens ou du moins par un certain nombre d'entre eux. Je rappelais en 2013 les avancées et le fait que certains pays avaient décidé d'aller plus loin avec ce dispositif.

Enfin, pour nous, il est important qu'il y ait une évaluation. Cette évaluation est prévue dans les trois ans de l'entrée en vigueur du dispositif. Pour nous, il est important que cette évaluation vérifie si ces mesures ont une efficacité réelle dans la lutte contre le terrorisme, si l'extension du champ d'application par rapport à la directive est utile, efficace ou peut-être contre-productive; de vérifier si les atteintes importantes au respect de la vie privée qui sont relevées par la Commission de la Protection de la vie privée dans son premier avis sont proportionnées par rapport aux objectifs recherchés. En effet, je le rappelais tout à l'heure, il s'agit bien de trouver un équilibre entre les deux. Enfin, il faudra vérifier si les contrôles effectués pour les données API le sont bien aux frontières de l'espace Schengen et pas aux frontières belges.

Nous serons donc vigilants sur ces différents aspects, tout en soutenant ce projet de loi.

**01.74 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Monsieur le président, ce projet de loi est inefficace dans la lutte contre le terrorisme et contraire aux droits fondamentaux des citoyens. Je dirais que c'est une collecte aveugle de données, un contrôle massif inutile plutôt qu'une collecte ciblée de données et un suivi correct des informations.

À l'heure actuelle, il existe en Europe au moins sept banques de données pour des contrôles des passagers, comme le système d'informations Schengen, le système d'informations sur les visas, la banque de données nationale générale (BNG) en Belgique. Ces banques de données sont, en théorie, si elles sont utilisées efficacement, suffisantes pour identifier des terroristes potentiels. Le problème est de pouvoir analyser ces données. Plusieurs terroristes qui ont commis les attentats de Paris ont été contrôlés, leurs déplacements ont été signalés, mais on a estimé qu'ils ne constituaient pas une menace. Si le système PNR avait existé, les résultats des enquêtes, tant préventives qu'ultérieures, auraient été les mêmes.

Je cite Dennis Broeders, professeur à l'Université Erasmus de Rotterdam: "Quand on observe les attentats récents, le constat est toujours le même. Il n'a pas été question d'un manque d'information ou d'écoute, les services de renseignement se plaignent de recevoir trop de données plutôt que trop peu." Cette analyse est partagée par de nombreux autres observateurs attentifs ou spécialistes. Je peux vous citer Beatrice de Graaf, professeur à l'Université d'Utrecht, ou Alexis Deswaef, président de la Ligue des Droits de l'Homme.

Les coûts du PNR sont énormes. Les compagnies de transport vont devoir prévoir des espaces de stockage supplémentaires pour l'encodage et la transmission de toutes les données des passagers. Le coût pour l'État est estimé à 13 millions d'euros pour trois ans. Mais il y a aussi un coût pour les passagers. Selon la Commission européenne, une mesure comparable au Danemark et en Suède pour le trafic ferroviaire a eu pour conséquence que le temps de voyage a augmenté de 10 à 60 minutes tandis que le nombre de passagers a diminué de 16 %. Quant au coût économique des contrôles, il s'est élevé à 300 millions d'euros.

C'est parce que cette mesure est inefficace, coûteuse et difficile à implémenter pratiquement que des commissaires européens se sont montrés critiques à l'égard de ce projet de loi. Ils ont adressé un courrier au ministre de l'Intérieur qui l'a ignoré et qui vient nous expliquer ici que ce courrier portait sur une ancienne version du projet de loi. Nous devons croire le ministre sur parole puisque nous n'avons pas été mis au courant des différents échanges de courriers.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire à M. Flahaux, on a même noté l'inquiétude du ministre de la Mobilité, François Bellot. Je l'ai d'ailleurs interrogé en commission à ce propos. Il m'a répondu qu'il avait pris connaissance de nombreuses préoccupations dont celles de certains opérateurs de transport ferroviaire et de la Communauté européenne des chemins de fer. "J'ai déjà fait part" – disait-il – "de ces inquiétudes et des miennes pendant les échanges autour du projet de loi." Visiblement, le ministre de l'Intérieur a balayé d'un revers de la main cette opposition qui émanait pourtant de son propre gouvernement.

Je voudrais également vous citer Giovanni Buttarelli, contrôleur européen pour la protection des données qui a déclaré ce qui suit: "Le PNR est devenu une icône de la lutte contre le terrorisme, mais, outre sa valeur symbolique, ce système n'est pas très utile. Les coûts sont énormes et les délais de mise en œuvre très longs ne répondent pas aux besoins des forces de l'ordre dans une phase d'urgence telle qu'on la connaît aujourd'hui."

Bref, pour conclure, je le répète, cette mesure est inefficace, coûteuse, difficile à implémenter pratiquement, mais elle est aussi dangereuse pour les droits de notre population. Les libertés publiques risquent d'être sérieusement mises à mal si chaque citoyen prenant un avion, un TGV, un autocar international ou un bateau se retrouve fiché non pas parce qu'il représente un risque particulier, mais simplement parce qu'il veut voyager.

Par ailleurs, on peut craindre que ces données de masse ne soient utilisées pour surveiller les voyages ou les déplacements d'opposants politiques ou syndicalistes qui, de près ou de loin, n'ont rien à voir avec le terrorisme. En tout cas, en France, l'extension des mesures d'urgence à l'encontre des militants de l'environnement montre clairement que la lutte contre le terrorisme sert également de prétexte pour réprimer des protestations sociales.

Voilà les raisons pour lesquelles nous voterons contre ce projet.

01.75 **Minister Jan Jambon:** Mijnheer de voorzitter, collega's, bedankt voor het debat in deze plenaire vergadering en ook in de commissie. Wij hebben een goed debat gevoerd over een belangrijk wetsontwerp, dat een van de elementen is in de strijd tegen het terrorisme, maar niet het enige. Dit element wordt ook op Europees en internationaal niveau als een essentieel onderdeel van de strijd tegen het terrorisme beschouwd.

Mevrouw Fonck heeft terecht verwezen naar de competentie van Gilles de Kerchove op dat vlak, die herhaaldelijk gewezen heeft op de noodzaak om een dergelijk systeem te implementeren. Ik erken gerust zijn kennis en competenties en wij zullen zijn adviezen dan ook volgen.

Je voudrais aborder un des éléments clés de ce débat, qui a évolué depuis nos échanges en commission: les fameux courriers des trois commissaires européens. Vous les connaissez, puisque vous les avez tous reçus. Dans son courrier de juillet 2016, le directeur général de la DG Mobilité & Transport (DG Move) a exprimé son inquiétude en ce qui concerne l'impact de la transposition de la directive de l'Union européenne vers le droit belge et plus spécifiquement pour le transport international en bus et trains à grande vitesse. J'y ai répondu et le 28 octobre, nous avons aussi reçu un courrier émanant de trois commissaires, Mme Bulc, M. Avramopoulos et M. King. Dans ma réponse, j'ai clairement stipulé que je souhaitais participer à une concertation sur l'impact des mesures de la future loi PNR. En attendant cette concertation, j'ai formulé quelques réponses aux remarques et inquiétudes des trois commissaires mentionnées dans leur courrier précité.

Vous savez tous que l'avant-projet n'exige pas de contrôles d'identité, mais seulement une vérification de la conformité entre l'identité du passager et le nom indiqué sur le document de voyage. L'étude relative aux mesures de sécurité à prendre dans le secteur ferroviaire est une des mesures pour améliorer la sécurité. Plus nous prendrons de mesures à cet égard, plus la sécurité sera assurée. L'étude mentionnée ci-dessus n'exclut pas le système PNR; les deux sont nécessaires et vont de pair.

J'ai également mentionné dans ma réponse que la loi belge PNR est une loi-cadre qui sera exécutée par des arrêtés royaux. À cet effet, il y aura collaboration et discussion avec tous les partenaires concernés. Madame Fonck, cela veut dire les secteurs, le niveau européen et les pays concernés.

Par ailleurs, j'ai souligné le fait que les arrêtés royaux prendront en compte la spécificité de chaque secteur et que l'intention est de trouver un équilibre entre la sécurité et les intérêts commerciaux de chaque secteur. J'ai ensuite indiqué que la Belgique participe à des consultations avec la Commission européenne et le groupe de travail PNR informel et qu'elle participe également à un dialogue avec les pays voisins en ce qui concerne l'application de la directive à d'autres secteurs.

Le 5 décembre, donc assez récemment, suite à ma réponse à cette lettre, une réunion a pu avoir lieu avec les représentants des DG Accueil et Move. La DG Home a exprimé sa satisfaction sur la coopération constructive de la Belgique au sein du groupe de travail PNR ainsi que son dur travail en ce qui concerne la transposition de la directive PNR. Il a été expressément demandé aux représentants quels étaient les problèmes relatifs à notre avant-projet. La DG Home a indiqué un problème avec l'article 7 qui imposerait un contrôle d'identité. Ce problème a été résolu en soulignant que l'avant-projet impose un contrôle de conformité et pas un contrôle d'identité. Il y avait également un problème concernant les sanctions prévues à l'article 45. C'est désormais encadré par la mention du fait qu'il s'agit de montants maximaux et par le fait que le retrait d'autorisation des transporteurs a été retiré des sanctions.

DG Accueil et DG Move ont indiqué que la réunion était très éclairante. Il y a eu une incompréhension sur ces deux articles, mais les choses sont résolues.

La Belgique a également participé à la réunion du 12 décembre sur la mise en œuvre de la directive PNR. Une réunion était prévue le 13 décembre avec les pays voisins concernant les trains à grande vitesse et les transports maritimes. On ne travaille donc pas de manière isolée. Au cours de cette réunion, il a été décidé qu'une approche commune devait être adoptée envers ces modes de transport. Il a été convenu de formaliser vers les transporteurs en les approchant comme un groupe. Tous les participants adhèrent à cette démarche.

Je tiens finalement à me référer à la réunion qui était planifiée lundi dernier avec M. Julian King, mais nous avons la commission d'enquête, donc j'ai dû reporter cette réunion à janvier 2017. Je pense qu'avec cela, j'ai pu apporter des éclaircissements concernant les critiques de l'Europe.

Monsieur Crusnière, il n'est pas vrai que la Belgique est le seul pays qui pense à élargir le nombre de modes de transports. Nous participerons aux côtés d'autres pays. Imaginer que la Belgique le ferait seule n'a aucun sens. Pour être efficace dans ce type de travail, il faut collaborer avec d'autres pays, et si les autres pays ne veulent pas, cela n'a aucun sens. On parle ici d'une loi-cadre, qui doit être remplie.

Mijnheer Buysrogge, u hebt mij gevraagd wanneer het overleg zal plaatsvinden. Zoals ik zei in de commissie, wij zullen eerst het koninklijk besluit voor de luchtvaartsector aanpakken. Dat overleg is aan de gang en het KB is zo goed als klaar. Zodra dat KB geïmplementeerd is, zullen wij met de volgende sectoren praten. Nogmaals, op Europees niveau groepeerd men een aantal landen voor overleg met de sector. Het is de bedoeling om een evenwicht te zoeken tussen de commerciële haalbaarheid van het project, ook voor de transportsector, en de veiligheid. Als wij daar niet uit geraken, zal het desnoods niet worden doorgevoerd. Maar ik herhaal dat het hier gaat over een kaderwet.

Monsieur Hellings, nous avons échangé nos idées et je ne pense pas que je vous convaincris. Nous sommes séparés par une barrière idéologique et malgré tous les arguments que vous avez présentés, vous ne pouvez pas me convaincre. Je vous remercie pour le riche débat qui a eu lieu et qui a permis de faire connaître les différents points de vue

Madame Fonck, je crois avoir répondu à vos questions en vous communiquant tous les éléments relatifs au plan européen. Je vous remercie pour le courage dont fera montre l'opposition en votant ce projet de loi important.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik hiermee op alle vragen heb geantwoord.

**01.76** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): En effet, monsieur le ministre, nos points de vue sont inconciliables mais je vous ai posé deux questions. D'une part, je voulais en savoir plus sur l'attentat de Times Square.

J'aurais au moins voulu savoir à quel moment il aurait pu avoir lieu, ne serait-ce qu'une période de temps. À quel moment a-t-il été planifié? Combien de personnes étaient-elles impliquées? C'est quand même un élément important de votre argumentation qui mérite une réponse claire. Nous ne devons évidemment pas avoir le nom de la personne. Cela va de soi.

D'autre part, vous n'avez pas répondu à une question essentielle. Dans la mise en œuvre de cette loi, entre autres via l'article 7 qui ouvre, qui élargit les PNR du transport aérien vers le train et d'autres moyens de transport, prévoyez-vous la possibilité d'achat de billets de train, de bus ou de bateau en dernière minute pour vous conformer au principe de la libre circulation, tel que répété lors de votre rencontre avec les commissaires européens? J'insiste. Pourquoi? Parce que, dans le cas de l'attentat manqué du Thalys, Ayoub El Khazzani a acheté un billet de train en dernière minute à 149 euros à la gare du Midi.

Dès lors, se doter d'un PNR sans supprimer la possibilité d'acheter un billet de train en dernière minute, cela rate l'objectif du PNR d'arrêter un terroriste avant qu'il ne commette un attentat parce qu'il sera repéré par la corrélation de la base de données PNR avec une autre base de données. Il est important que vous puissiez au moins préciser vos intentions en la matière parce que cela justifie ou non l'efficacité prétendue du système que vous soumettez au vote ici.

**01.77 Jan Jambon**, ministre: Monsieur Hellings, voici deux éléments de réponse. D'une part, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, on démarre la concertation sur le mode de transport "train" avec les autres pays et avec le secteur. Par conséquent, je ne sais pas où cela nous mènera. J'entends très bien ce que vous dites concernant les tickets *last minute* mais on peut être confronté à des problèmes ou obstacles lors de l'implémentation. Cela fait partie de la concertation en cours avec le secteur et les autres pays européens. Je vous tiendrai au courant.

D'autre part, dans votre raisonnement, vous analysez les cas passés et vous dites qu'ils n'auraient pas pu être évités avec le PNR. Pour ma part, je ne regarde pas les faits passés. Je regarde les possibilités pour le futur. Ma préoccupation, ce sont les attentats futurs. Je ne reviens pas en arrière.

**01.78 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, voici une fois encore un beau slogan! Vous avez utilisé dans la discussion entre vous et moi, l'argument des attentats de New York du 11 septembre 2001. Ce n'est pas moi qui ai pris cet argument, c'est vous! Alors ne me dites pas que vous ne vous intéressez qu'au futur! Vous vous intéressez au passé, et c'est d'ailleurs ce qui justifie la mise en œuvre d'une directive PNR pour les avions. Les attentats du passé justifient l'article 6 à savoir l'élargissement des PNR des avions vers les trains. Ce que vous prétendez est faux. Une série de règles sont aujourd'hui à notre disposition pour permettre de prévenir des attentats dans le futur en nous inspirant du passé. À ce titre, Verviers est une *success story* incontestable pour nos services de renseignement et de police qui démontrent que les règles et les lois actuelles sont suffisantes pour gérer cette matière afin de contrer efficacement ces criminels.

De **voorzitter**: Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)  
Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)

De algemene bespreking is gesloten.  
La discussion générale est close.

### **Bespreking van de artikelen** **Discussion des articles**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2069/7)**

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(2069/7)**

Het wetsontwerp telt 55 artikelen.  
Le projet de loi compte 55 articles.

\* \* \* \* \*

**Ingediende amendementen:**  
**Amendements déposés:**



Art. 4

- 9 – Stéphane Crusnière (2069/8)
- 12 – Stéphane Crusnière (2069/11)

Art. 7

- 11 – Stéphane Crusnière (2069/11)

Art. 29

- 10 – Georges Dallemagne cs (2069/9)

\* \* \* \* \*

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

\* \* \* \* \*

*Besluit van de artikelsgewijze bespreking:*

*Conclusion de la discussion des articles:*

*Aangehouden: de stemming over de amendementen en de artikelen 4, 7 en 29.*

*Réservé: le vote sur les amendements et les articles 4, 7 et 29.*

*Artikel per artikel aangenomen: de artikelen 1 tot 3, 5, 6, 8 tot 28, 30 tot 55.*

*Adoptés article par article: les articles 1 à 3, 5, 6, 8 à 28, 30 à 55.*

\* \* \* \* \*

**02** **Wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheek-bewaring (2151/1-4)**

**02** **Projet de loi portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes (2151/1-4)**

**Algemene bespreking**

**Discussion générale**

De algemene bespreking is geopend.

La discussion générale est ouverte.

**02.01** **Daphné Dumery**, rapporteur: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik verwijs naar het schriftelijk verslag.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (*Nee*)

Quelqu'un demande-t-il la parole? (*Non*)

De algemene bespreking is gesloten.

La discussion générale est close.

**Bespreking van de artikelen**

**Discussion des articles**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2151/4)**

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(2151/4)**

Het opschrift in het Nederlands werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring".

L'intitulé en néerlandais a été modifié par la commission en "wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring".

Het wetsontwerp telt 27 artikelen.

Le projet de loi compte 27 articles.

Er werden geen amendementen ingediend.  
Aucun amendement n'a été déposé.

*De artikelen 1 tot 27 worden artikel per artikel aangenomen, met een tekstverbetering op artikel 12.  
Les articles 1 à 27 sont adoptés article par article, avec une correction de texte à l'article 12.*

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.  
La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

**03 Wetsontwerp tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten (2206/1-3)**

**03 Projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation (2206/1-3)**

#### ***Algemene bespreking*** ***Discussion générale***

De algemene bespreking is geopend.  
La discussion générale est ouverte.

**03.01 Daphné Dumery**, rapporteur: Ook voor dit ontwerp verwijs ik naar het schriftelijk verslag, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (*Nee*)  
Quelqu'un demande-t-il la parole? (*Non*)

De algemene bespreking is gesloten.  
La discussion générale est close.

#### ***Bespreking van de artikelen*** ***Discussion des articles***

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2206/3)**  
Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(2206/3)**

Het wetsontwerp telt 34 artikelen.  
Le projet de loi compte 34 articles.

Er werden geen amendementen ingediend.  
Aucun amendement n'a été déposé.

*De artikelen 1 tot 34 worden artikel per artikel aangenomen, met een tekstverbetering op artikel 17.  
Les articles 1 à 34 sont adoptés article par article, avec une correction de texte à l'article 17.*

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.  
La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

**04 Wetsontwerp tot vaststelling van het legercontingent voor het jaar 2017 (2189/1-3)**

**04 Projet de loi fixant le contingent de l'armée pour l'année 2017 (2189/1-3)**

#### ***Algemene bespreking*** ***Discussion générale***

De algemene bespreking is geopend.  
La discussion générale est ouverte.

De rapporteurs zijn de heren Hellings en Dallemagne. Ik neem aan dat zij verwijzen naar het schriftelijk verslag.

Vraagt iemand het woord? (*Nee*)  
Quelqu'un demande-t-il la parole? (*Non*)

De algemene bespreking is gesloten.  
La discussion générale est close.

***Bespreking van de artikelen***  
***Discussion des articles***

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2189/3)**  
Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(2189/3)**

Het wetsontwerp telt 3 artikelen.  
Le projet de loi compte 3 articles.

Er werden geen amendementen ingediend.  
Aucun amendement n'a été déposé.

*De artikelen 1 tot 3 worden artikel per artikel aangenomen.*  
*Les articles 1 à 3 sont adoptés article par article.*

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.  
La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

Collega's, over vier en een halve minuut begint de Conferentie van voorzitters. Bijgevolg onderbreken wij thans onze werkzaamheden in deze plenaire vergadering en wij hervatten ze om 14 u 15 met het wetsontwerp over de taxshelter voor de theaterkunsten.

De vergadering wordt gesloten. Volgende vergadering woensdag 21 december 2016 om 14.15 uur.  
La séance est levée. Prochaine séance le mercredi 21 décembre 2016 à 14.15 heures.

*De vergadering wordt gesloten om 12.26 uur.*  
*La séance est levée à 12.26 heures.*

*De bijlage is opgenomen in een aparte brochure met nummer CRIV 54 PLEN 148 bijlage.*

*L'annexe est reprise dans une brochure séparée, portant le numéro CRIV 54 PLEN 148 annexe.*