

## COMMISSION SPECIALE CHARGÉE D'ÉVALUER LA LEGISLATION ET LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRAITE ET DE TRAFIC DES ÊTRES HUMAINS

du

VENDREDI 10 JUIN 2022

Matin

## BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE EVALUATIE VAN DE WETGEVING EN HET BELEID INZAKE MENSENHANDEL EN MENSENSMOKKEL

van

VRIJDAG 10 JUNI 2022

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 13 et présidée par M. Khalil Aouasti.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.13 uur en voorgezeten door de heer Khalil Aouasti.

### Audition sur la traite et le trafic des êtres humains: état des lieux et perspectives

- M. Dirk Van Nespen, directeur, Police de la navigation;

- M. Henk Soulliaert, chef de service, Police de la Navigation, Division de la Côte;

- Mme Stéphanie Silvestre, directrice, Police des Chemins de Fer.

**Hoorzitting over mensenhandel en mensensmokkel: stand van zaken en perspectieven**

- de heer Dirk Van Nespen, directeur bij de Scheepvaartpolitie;

- de heer Henk Soulliaert, diensthoofd Scheepvaartpolitie, Afdeling Kust;

- mevrouw Stéphanie Silvestre, directrice bij de Spoorwegpolitie.

**Le président:** Je me tourne à présent vers nos invités du jour, que je remercie: M. Dirk Van Nespen, directeur de la police de la navigation, M. Henk Soulliaert, commissaire en chef, chef de corps à Zeebrugge, et Mme Stéphanie Silvestre, directrice de la police des chemins de fer.

Je vous demande simplement de limiter les interventions entre 15 et 20 minutes pour permettre ensuite des échanges et des débats avec les membres de la commission.

**Dirk Van Nespen:** Mijnheer de voorzitter, beste commissieleden, ik wil vooraf even iets rechtzetten.

Ik ben directeur van de scheepvaartpolitie. Mijn collega, Henk Soulliaert, is mijn diensthoofd aan de

kust, en tevens hoofdcommissaris. In de zaken die jullie behartigen kan Henk vast en zeker nuttige informatie aanbrengen. We geven de presentatie samen: ik verzorg daarin de meer algemene delen en Henk zal u graag verhelderen vanuit zijn veldervaring.

In de korte spreektijd die me is toegemeten, zal ik uiteraard niet een volledig overzicht schetsen van de scheepvaartpolitie. Ik wil wel even verduidelijken wat we zoal doen, waar we ons precies positioneren in de keten, en wat de politionele aanpak is op het vlak van transmigratie en de daaraan gekoppelde mensensmokkel, die jullie vermoedelijk het meest interesseert, en in mindere mate ook de mensenhandel. Dat zijn gelieerde zaken. Ik zal u verhelderen wat daarin voor ons vooral van belang is en welke tendensen we opmerken.

Ik zal u niet vervelen met de volledige historiek. Kort gesteld zijn we, samen met de havenbrigades, gegroeid uit de zeevaartpolitie, na de kleine integratie in 1999. In 2001 zijn we uiteindelijk ondergebracht bij de federale politie, maar we hebben wel altijd als dienst apart bestaan. We vallen binnen de bestuurlijke zuil en, net als de spoorwegpolitie, behoren wij tot de eerstelijnsdiensten, samen met de wegpolitie en de luchtvaartpolitie, van de DGA. We zijn daar de kleinste in, niet alleen qua aantal, maar ook wat het kader betreft.

Ik ben hoe dan ook trots op mijn dienst, die vier belangrijke opdrachten heeft. Ten eerste bieden wij gespecialiseerde politiezorg aan op en rond het water, met die connotatie dat wij ook de politiezorg of de eerstelijns politiezorg bieden rond het water, en dus ook in de grootste zeehavens. Bij een ongeval in de haven van Antwerpen komt de scheepvaartpolitie dus de nodige vaststellingen doen, wat al eens voor verwarring zorgt. Verder

staan we ook in voor het maritiem grenstoezicht aan de kust en in de havens, niet vanuit een box, zoals op de luchthaven. Dat gebeurt wel vanuit een bureel, wanneer de zeelieden zich komen aanbieden, en verder ook in de jachthavens, aan boord van schepen, tot zelfs cruiseschepen, waar we – uitzonderlijk dan – wel in een box zitten.

We verlenen steun aan andere diensten van de lokale en federale politie en aan externe partners, op drie vlakken. Wat middelen betreft, hebben we - godzijdank - een aantal schepen. We hebben ook informatie die gerelateerd is aan de maritieme sector. Ten slotte hebben we ook expertise in het vaststellen van scheepvaartongevallen. Dit alles stellen we ook ter beschikking van andere diensten binnen de politie en daarbuiten.

Wat de havens betreft, spreken we over een internationale context. We werken ook vaak samen met de politie op internationaal niveau, maar dan eerder met diensten die in de eerste lijn staan. Recherchetaken verlopen via de Federale Gerechtelijke Politie, maar ook via de Federale Directie voor Internationale Politiesamenwerking.

Wij zijn uiteraard gevestigd aan de kust, maar zijn ook vertegenwoordigd in Bergen en Luik. Daar hebben we mensen die zich specifiek richten op de watergebonden politiezorg op de binnenwateren. België beschikt immers over 2.000 kilometer bevaarbare waterwegen. Daar zijn wij ook de lokale politie.

We zijn misschien minder van belang, maar ik wil toch graag toevoegen dat er op de binnenwateren ook controle gedaan moet worden op bijvoorbeeld illegale arbeid, die mogelijk een link kan hebben met mensenhandel. Er zijn mensen die vanuit Oost-Europa op een binnenvaarttuig stappen als bemanningslid, en soms uitgebuit worden. Daar hebben we ook aandacht voor. Het behoort ook tot onze opdrachten.

Ik heb hier niet verder over uitgeweid, maar ik wil u maar meegeven dat zelfs onze veertig mensen die de waterwegen in Wallonië controleren, daar ook aandacht voor moeten hebben.

Anderzijds is er de 3.500 km<sup>2</sup> van het Belgische deel van de Noordzee. Dat behoort ook tot ons domein. Daar zijn we in feite de eerstelijns politie.

Ik zal niet te veel ingaan op onze organisatiestructuur. Het onderwerp dat ons momenteel bezighoudt, speelt zich vooral af aan de kust. Er is een post in Oostende, één in Zeebrugge en één in de jachthaven van Nieuwpoort. In de zomer is er ook een

seizoenspost in Blankenberge om daar de jachthaven te controleren. We hebben ook een eigen domein waar wij optreden als eerstelijns politie, zowel in Oostende als in Zeebrugge.

Binnen de scheepvaartpolitie werken wij ook met het technische steunteam dat de middelen herbergt, zoals de algemeen bekende cargo-scanner, en het maritieme informatiekruispunt, waarin we samenwerken met de kustwacht-partners voor informatie-uitwisseling.

Ik ben lid van de federale politie. U hoort vaak dat wij te weinig mensen en middelen hebben. Ik wil dus toch ook even meegeven hoe de situatie er bij ons uitziet. Wij hebben een kader van 475 mensen. Actueel zijn er 363 stoelen bezet. Voor de kust valt het gelukkig iets beter mee: van de 147 stoelen zijn er 134 bezet. Bij ons technisch steunteam zijn er 13 van de 18 stoelen bezet en ons maritiem kruispunt is volledig bemand.

Kort samengevat omvat ons actieterrein de zee en de havens. Enkel in Zeebrugge passeren er jaarlijks 1.000.000 containers. Als we dat uitbreiden met de roll-on roll-off, zijn er 1.800.000 vrachteenheden die vertrekken. Dat zijn 1.800.000 potentiële schuilplekken. Dat gaat meer over transmigratie, maar het kan een link hebben met het onderwerp van vandaag.

Anderzijds voeren wij ook grenscontroles uit. Er passeren jaarlijks 260.000 mensen langs onze controles. 43.000 van hen worden ook effectief aan de grens gecontroleerd, de rest wordt administratief gecontroleerd in de politionele databanken. Tot slot zijn er ook de middelen met de cargoscanner. Er passeren dus enorm veel containers en mensen aan de kust, die wij met een deel van de 134 mensen moeten monitoren.

Omdat de beweging nog steeds van België naar het Verenigd Koninkrijk is en we niet verwachten dat het binnenkort ook in de andere richting zal gebeuren, wil ik meegeven dat wij achteraan de logistieke keten zitten. Wij zijn als ware de dweil die dweilt met de kraan die openstaat of druppelt.

Wij hebben dus relatief weinig impact op de toestroom. Dat mag echter geen excuus zijn. Daarom zijn we ook sterke voorstanders van een informatiegestuurde ketenbenadering. Met een keten bedoel ik iets wat vanuit het nationale of internationale niveau vertrekt. We hebben nood aan informatie zodat wij onze dweil goed kunnen richten.

Dat klinkt nu misschien heel negatief, maar de heer

Soulliaert, zal u nu even de verschijningsvormen van mensenhandel en mensensmokkel meegeven. Hoe ervaren jullie dat en wat stellen jullie vast in de haven van Zeebrugge en op zee?

**Henk Soulliaert:** De modi operandi die wij vaststellen in de havens, en dan vooral in Zeebrugge, inzake transmigratie en met een mogelijke link met mensensmokkel – want we spreken vooral over de smokkel, niet over mensenhandel of seksuele of economische uitbuiting –, zijn de volgende:

- **inklimming in de haven.** U weet dat inklimming in de haven sinds 2016 een strafrechtelijke inbreuk is geworden waartegen we kunnen optreden. Dat kan mogelijk een gevolg zijn van mensensmokkel, er kan een organisatie achter zitten. Als een organisatie een draad doorknipt en x aantal transmigranten de haven in stuurt, dan is dat voor ons een element van smokkel. Wij zullen daar dan ook extra op toezien;
- **binnenklimmen in cargo.** Zoals de directeur zei: er worden meer dan een miljoen containers verscheept vanuit Zeebrugge, naar het VK, maar ook naar andere landen. Die kunnen allemaal ingekommen worden, niet enkel in de haven zelf, maar ook in het hinterland. Een container die op een vrachtwagen staat, kan ingekommen worden op een parkeerterrein, zelfs al in Aarlen of Luxemburg. Als wij bij dergelijke containers vaststellen dat de *bolt seal*, het zegel, is verbroken, dan is dat voor ons een element van smokkel. Als we een twintigtal personen in een koelcontainer aantreffen – met hopelijk de koeling nog niet aan –, dan duidt dat voor ons op een vorm van smokkel. Er is dan ergens iemand die die mensen helpt bij het inklimmen, of dat nu in de haven is of op een parkeerterrein in het hinterland: voor ons is dat een element van smokkel;
- **valse documenten en lookalikes.** Ik ben niet gemachtigd om een paspoort na te maken, daar zitten organisaties achter. Mensen die wij dus aantreffen met valse documenten, of lookalikes, valse paspoorten... Bij ons zitten mensen die gespecialiseerd zijn in het herkennen van dergelijke documenten. Ook dat is voor ons een element van smokkel. Die mensen worden namelijk geholpen, weliswaar tegen betaling, om zo'n document in handen te krijgen;
- **verstoppin in bestelwagens.** In het

verleden hebben we ook al vastgesteld dat bestelwagens volledig worden omgebouwd, met een dubbele wand: ook daar zit een organisatie achter;

- en dan een *hot topic*: **het gebruik van *small boats*.** Dat zijn opblaasbare RIB's, die aangevoerd worden vanuit heel Europa, langs België richting Noord-Frankrijk, om daar via de stranden de oversteek te wagen naar het Verenigd Koninkrijk.

Dat zijn zowat de modi operandi die wij in de gaten houden, waarvan we zeker weten dat er een element van smokkel aan vasthangt en waarop we reageren met extra vaststellingen, extra PV's en dergelijke.

Nu geef ik graag opnieuw het woord aan mijn directeur.

**Dirk Van Nespen:** Hoe gaan wij te werk? Wat is onze insteek? Wat is onze visie op dat vlak? U hebt het wellicht gehoord, we spreken van smokkel, of van aanwijzingen van smokkel. Gelukkig gaat het bij het merendeel van de betrokkenen niet over de smokkelaars, de grote criminelen om ze zo maar even te noemen. Het gaat wel om de slachtoffers van die criminele organisaties. Zo proberen we hen ook te benaderen.

Hoe werken we, wat is onze focus? Er zijn een miljoen containers, die kunnen we niet allemaal openen, visueel controleren, uitladen, weer inladen en opnieuw sluiten. Dan ligt de haven plat. We moeten maximaal inzetten, op basis van de beschikbare informatie – en dan kom ik terug op wat ik eerder zei – op het vermijden van slachtoffers. We hebben het voorbeeld gehad in 2019, de doden die werden aangetroffen in de koelcontainer in Essex. Die container is inderdaad langs Zeebrugge gepasseerd en heeft daar hooguit een halfuur op de kade gestaan voordat hij geladen werd. Dat is voor ons een les geweest, we moeten ook kunnen focussen op de containers die op de valreep aankomen, de zogenaamde *last minutes*.

Op die manier proberen we – aan de hand van elementen die we van allerhande kanten krijgen, voornamelijk van de rechediensten – onze controles zoveel mogelijk te richten op de kade. Dat is een inspanningsverbintenis, jammer genoeg geen resultaatsverbintenis.

Wij kijken in welke omstandigheden het leven van de transmigranten in gevaar is. Dan gaat het vooral over situaties waarin er een tekort aan lucht is, bijvoorbeeld in een bulkcontainer. Om niet

gedetecteerd te worden door CO<sub>2</sub>-metingen, worden sommige mensen immers in een bijna luchtdichte verpakking gestoken, in een trailer of zo. We proberen ons daarop te richten. Dat geldt uiteraard ook voor rubberbootjes. Stelt u zich voor, een opblaasbootje waarin veel te veel mensen gepropt worden, met een te zwak motortje, dat op zee gaat zonder al te veel nautische kennis en zonder veel navigatiemogelijkheden. Onze mensen zouden we daarmee niet op het water krijgen, omdat zij de gevaren kennen.

In het algemeen proberen we daarmee bij te dragen aan de strijd tegen de achterliggende criminele organisaties die mensen smokkelen.

Zo kom ik tot de praktische kant van de zaak.

Er is ons veel gelegen aan een menswaardige afhandeling bij het aantreffen van een transmigrant. Om u een idee te geven, sinds 2018 hebben we 3.500 transmigranten in Zeebrugge aangetroffen. Dat waren wij niet alleen, maar ook onze partners uit de private bewakingssector. Die zijn bij ons gepasseerd voor de afhandeling vanwege onregelmatig verblijf. Van 3.500 in 2018 zijn we inmiddels, dankzij gemeenschappelijke acties met onze partners, kunnen teruggaan tot 2.300 verleden jaar. Uiteraard zijn dat nog wel steeds 2.300 mensen die door ons systeem gaan: slachtoffers die geïdentificeerd moeten worden, vingerafdrukken die moeten worden afgenomen, het hele proces dat doorlopen moet worden.

We proberen dat zo menswaardig mogelijk te doen verlopen. Sommige mensen zien we tot twee, drie keer toe. We moeten dat evenwel blijven doen, omdat we kwaliteitsvolle eerstelijnsvaststellingen moeten hebben. We moeten weten met wie ze contact hebben gehad. Al is dat maar een klein puzzelstukje, voor ons is het de link met de achterliggende organisaties. Een aantal zaken kunnen we zeker nagaan. Dat moet wel zo kort mogelijk gehouden worden, zodat de vrijheidsbeneming – als ik het zo mag benoemen – zo kort mogelijk kan worden gehouden en om de passeurs of de mensensmokkelaars er uit te halen. De mensensmokkelaars die mee in het bootje of de container gaan, zijn wel dikwijls mensen wier budget op is en die daarom op hun beurt worden ingeschakeld. Het zijn nooit de grote smokkelaars, de grote vissen zitten hogerop in de logistieke keten. We proberen dan ook zo veel mogelijk hen niet als criminelen te benaderen, maar zo veel mogelijk gegevens van hen te krijgen.

Kwaliteitsvolle eerstelijnsvaststellingen, die belangrijk zijn voor een vlotte en zo kort mogelijke procedure, doen we concreet via heel gerichte

controles. Wanneer vaart men af, waar vaart men af, waar staan de meest risicovolle containers? Die zijn reeds gecontroleerd bij binnenkomst, maar we proberen ze ook nog eens te detecteren wanneer ze al op de kade staan. De koelcontainers worden fysiek opengemaakt en met behulp van honden kunnen mensen worden opgespoord, ook bij vriestemperaturen van minus tien graden en via de kleinste spleet. Dat is bijvoorbeeld een van de kleine dingen, een nieuwe politiezegel erop en weg. Zo proberen we dat aan te pakken.

Wat stellen we vast? Wat zijn de trends? Er is een dalende evolutie van aangetroffen transmigranten in Zeebrugge. Die pluim wil ik niet op mijn hoed alleen steken. Het is een resultaat van gemeenschappelijke inspanningen, waarvan er sommige buiten ons werkveld liggen. In ieder geval stellen we vast dat we momenteel minder transmigranten in Zeebrugge aantreffen, terwijl onze controles nog steeds met dezelfde intensiteit doorgaan.

Qua aantallen blijft Zeebrugge voor mij nog steeds de hotspot op het gebied van potentiële slachtoffers voor de oversteek. Daar moeten we eerlijk in zijn. Ook al zijn de cijfers van 3.000 naar 2.000 gedaald, toch blijven dat 2.000 potentiële slachtoffers. Als ze de overtocht wagen in gevaarlijke omstandigheden laten ze mogelijk het leven, al dan niet in groep.

Als we kijken naar de zee en de havens, is Zeebrugge voor mij nog steeds het belangrijkste. Het aantal vertrekken van kleine bootjes vanuit België is op dit ogenblik incidenteel. Ik houd hout vast maar voorlopig gebeurt dat incidenteel. Het is zelfs bijna uitsluitend een Frans fenomeen, maar we zien wel dat België een doorvoerland is.

De leiding zit in buurland X. In buurland Y wordt het materieel in het groot aangekocht. In België passeert het. In nog een ander buurland of een ander Europees land zitten de transmigranten te wachten. Zij ontvangen een sms waarin hen wordt gezegd op welke locatie ze op een bepaald ogenblik verwacht worden. Daar treffen ze dan het materieel aan met misschien één persoon die meer weet van het verhaal. Ze pompen de boot op en gaan te water. Meer informatie is er niet, maar de bewuste sms wordt wel duur betaald.

Ik zit aan het einde van de ketting, dus heb ik misschien makkelijk praten, maar mijn doel is om zoveel mogelijk zaken te vinden zodat we de logistiek en de aanvoerlijnen kunnen blootleggen en aanpakken, evenals de achterliggende echte verantwoordelijken voor dit fenomeen.

Incidenteel komen wij ook tussen en treffen we op het water transmigranten aan. Ik heb bewust niet te veel cijfers willen geven, maar in 2021 kenden we elf incidenten op Belgisch grondgebied. Voor vijf daarvan konden we bepalen dat er vertrokken werd vanuit België in de richting van het Verenigd Koninkrijk. Vier van de vijf zijn vertrokken vanuit de jachthavens en de havens, met iets grotere vaartuigen. Daar zit dus ook een georganiseerde structuur achter. Daar zit nu de nieuwe markt. Daar moeten we echt op gaan focussen. Dat is immers ook ons domein.

We hebben zes groepen op het water aangetroffen. In bijna alle gevallen hebben we via het driftmodel kunnen vaststellen dat deze vaartuigen in feite afgedreven waren door motorpech. Een aantal maanden geleden zijn mensen aangetroffen in de windmolenparken. Zij hebben veel geluk gehad. Ze waren afgedreven zonder motor. Gelukkig kwamen ze in een windmolenpark terecht. Dat is uitgerust met camera's, maar er is ook een gsm-netwerk. Ze hebben dus zelf de hulpdiensten kunnen verwittigen. Als wij ze niet toevallig opmerken of als ons radarsysteem, dat eigenlijk gericht is op grotere vaartuigen, niets meldt, dan zouden deze mensen op de Noordzee belanden en nooit in Engeland terechtkomen. We zijn dus wel alert.

Volgens de laatste cijfers van 3 juni 2022 vonden er in Frankrijk in de eerste maanden van dit jaar 350 incidenten plaats, terwijl er dat vorig jaar bij ons elf waren. Bij die 350 incidenten waren 11.500 transmigranten betrokken die vanuit Frankrijk in de richting van het Verenigd Koninkrijk vertrokken waren.

Als ik dit puur objectief bekijk, moet ik inderdaad zeggen dat we aandacht moeten hebben voor de *small boats*, maar mijn probleem zit tot op heden nog steeds in Zeebrugge. We moeten er vooral voor zorgen dat we de aanvoerlijnen, de doorvoer van de *small boats*, zeker aanpakken.

Ik zal het nu nog even hebben over de sporadische incidenten met vertrek vanuit de jachthavens. Vorig jaar waren er vier. Er was een vissersboot, een jacht, een motorboot en iemand die met een gestolen kajak wilde vertrekken. Daar zit dus geen georganiseerd systeem achter. Dat zegt meer iets over de wanhoop van de mensen om over te steken.

Wat voor ons belangrijk is, is een korte en eenvoudige afhandelingsprocedure voor transmigranten, zonder afbreuk te doen aan de kwalitatieve eerstelijnsvastellingen inzake mensenhandel en mensensmokkel. Het is niet dat

we niet willen werken, maar het heeft geen zin dat we mensen die bij ons in de cel zitten en eigenlijk slachtoffer zijn van een criminele organisatie, langer dan nodig ophouden. We willen wel de kans hebben om kwalitatieve eerstelijnsvastellingen te doen. Dat kan van alles zijn.

We moeten dus zeker de mensensmokkelaars eruit halen. Hoe minder tijd we namelijk moeten spenderen aan een eerder administratieve afhandeling van slachtoffers, hoe meer tijd we overhouden om in te zetten op verdere gerichte controles op mensenhandel en mensensmokkel. Zo kunnen we nuttige elementen verzamelen waarmee de researchediensten gericht aan de slag kunnen.

Wij willen meewerken aan een correcte beeldvorming omdat het voor ons belangrijk is om de evolutie te zien. We willen ook blijvend inzetten op de detectie van levensbedreigende situaties. Dat is ook de sterkste motivatie voor mijn mensen: we zoeken mensen die in levensbedreigende situaties zitten. Hen motiveren door te zeggen dat we wanhopige mensen zullen tegenhouden om het land te verlaten en hun een papier geven dat ze het land moeten verlaten, dat krijgt men niet uitgelegd. Dat is niet motiverend.

Door de spijtige voorvallen uit het verleden, zien we dat mensen zich soms wel in situaties wagen die veel te gevaarlijk zijn. Dat is dus de motiverende factor voor mijn mensen. Meer dan 10 % van de capaciteit die de heer Soulliaert heeft, samen met andere partners, wordt ingezet in de haven van Zeebrugge en op zee om mensen te vinden en te monitoren.

Wij leveren steun aan andere diensten met technische middelen en expertise. Vooral een informatiegestuurd aanpak is voor ons belangrijk in dat verhaal.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn presentatie gekomen. Alvast bedankt voor uw aandacht.

**Le président:** Merci monsieur Van Nespen. Monsieur Soulliaert, souhaitez-vous compléter votre intervention? (...)

Dans ce cas, je vais céder la parole à Mme Silvestre, dans un premier temps, pour son exposé. Ensuite nous entendrons l'ensemble des questions en même temps.

**Stéphanie Silvestre:** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais vous expliquer où se situe la police des chemins de fer dans l'organisation de la police fédérale - commissaire

général, les deux directions plus opérationnelles, police judiciaire et police administrative, et l'information et la gestion. La police des chemins de fer est située dans la direction générale de la police administrative. Avec mes collègues, nous sommes une des directions de première ligne, avec la police de la route, la police de la navigation et la police aéronautique. La police des chemins de fer (SPC) est donc une des directions de la direction générale administrative (DGA) de première ligne au niveau de la police fédérale.

Nous avons une direction située à Bruxelles et cinq services répartis sur toute la Belgique:

- un service SPC région Nord, qui comprend les provinces d'Anvers, du Limbourg et du Brabant flamand;
- un service SPC région Ouest, qui comprend les provinces de Flandre orientale et de Flandre occidentale;
- un service SPC Bruxelles, situé à la gare du Midi et qui comprend la moitié de nos effectifs (c'est là que se situe le noyau dur de la police des chemins de fer);
- un service SPC région Est, qui comprend les provinces de Luxembourg, Liège et Namur;
- et un service SPC région Sud, qui comprend Charleroi et Mons.

Nous sommes répartis sur toute la Belgique, avec des lignes de chemins de fer qui sont beaucoup plus condensées dans le nord que dans le sud du pays. Notre terrain d'action prioritaire, ce sont 3 800 trains de voyageurs par jour, et 2 000 pendant le week-end; 552 gares et points d'arrêt; 850 000 voyageurs par jour en semaine; 18 000 trains de marchandises par jour; 3 600 kilomètres de voies ferrées; 280 kilomètres de voies à grande vitesse; 1 800 passages à niveau; et également 69 stations de métro.

Pour ce faire, on a un tableau organique (TO) de 591 personnes et un effectif de 400 membres.

En quoi consiste la mission de la police des chemins de fer? C'est un service de police fédérale spécialisé. On a un terrain d'action bien particulier, qui est constitué des trains, des voies ferrées, des quais ou des gares ou points d'arrêt en ce qui concerne seulement et exclusivement des phénomènes supralocaux.

Qu'est-ce qu'un phénomène supralocal? C'est un phénomène qui aura un impact sur la mobilité des trains, notamment sur le transport des passagers et qui s'inscrit dans une problématique judiciaire ou administrative traitée au niveau supralocal ou fédéral. Donc, en termes clairs, la responsabilité de la SPC n'est pas dans les gares ou dans des faits

locaux. Ceci doit être très clair également pour vous.

En ce qui concerne Bruxelles, plus spécialement, le terrain d'action est plus large, puisqu'on a également tout le réseau des 69 stations de métro à gérer également.

La vision, les valeurs: on est un service qui doit normalement s'adapter avec souplesse à l'évolution du contexte organisationnel et social. Pourquoi? Parce qu'on voit que les transports en commun, certainement aux chemins de fer, sont de plus en plus utilisés par les voyageurs. Des lignes de métro se développent également vers le Nord. Donc, on doit absolument déjà prévoir cela dans nos plans pour pouvoir s'adapter en termes de volume et de capacité.

Attention, que faisons-nous à la police des chemins de fer? C'est un domaine d'expertise très particulier. Mes policiers doivent être policiers de base, mais doivent être également capables de connaître le domaine ferroviaire. Cela signifie qu'ils ont une formation fonctionnelle pour être capables d'aller constater des accidents, pour être en contact avec les experts ferroviaires. On a, malheureusement, eu quelques catastrophes en Belgique, comme celle de Buizingen, par exemple. Là aussi, c'est la police des chemins de fer qui est allée constater, qui est allée sur le terrain.

On constate sur les voies et les trains. On est également une police de première ligne, comme l'a dit mon collègue, c'est-à-dire que la police de première ligne est en intervention sur son terrain d'action prioritaire, c'est-à-dire dans les voies, s'il y a des suicides (cela arrive tous les jours) et les trains. On doit être beaucoup plus présent sur notre terrain d'action prioritaire.

Ensuite, on a aussi une mission de lutte contre certains phénomènes. Les phénomènes sur lesquels on met l'accent sont vraiment les phénomènes ayant un impact supralocal, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, sur les trains, les voies, les quais. Et via une bonne collaboration avec les autres services de police, on a des actions ciblées vraiment sur certains phénomènes.

N'oublions pas non plus le contrôle frontière! On est la seule frontière terrestre à Bruxelles-Midi dans le *channel* Terminal avec l'Eurostar qui va vers l'Angleterre.

Au niveau de la SPC direction, on a quelques grands projets, notamment un projet de visibilité qui vise à renforcer la présence sur notre terrain d'action prioritaire: présence dans nos trains. On

va aussi développer pas mal de patrouilles internationales avec nos homologues étrangers. Pourquoi? Parce qu'on constate, effectivement, que les phénomènes se déplacent. Et à l'intérieur de l'Europe, de l'espace Schengen, on n'a pas de frontière. Donc, quand on prend le train à Paris, deux heures plus tard, on est à Bruxelles, une heure plus tard, on est en Allemagne. C'est vraiment le nœud! Il importe d'avoir ces patrouilles internationales et cette connaissance internationale plus pointue par rapport à notre terrain d'action. Et on doit développer également – nos collègues hollandais l'ont déjà fait – notre transport de marchandises et les contrôles de celles-ci. Quand vous voyez le nombre de containers dans nos ports, qui sont aussi acheminés par train, là aussi, on doit vraiment être beaucoup plus sensible en matière de contrôle de ces voyages de marchandises.

Le point d'attention pour SPC Bruxelles, je vous l'ai déjà dit, ce sont les actions dans le métro, dans nos 69 stations, mais aussi dans l'axe Nord-Sud. Quand vous voyez la capacité, l'axe Nord-Sud, Bruxelles-Nord jusqu'à gare du Midi en passant par la gare Centrale, c'est vraiment un axe important de notre pays. D'ailleurs, s'il arrive quelque chose dans cette jonction, la circulation ferroviaire est coupée dans tout le pays. Il est important que cet axe Nord-Sud soit sécurisé.

Je vous l'ai dit aussi, contrôle frontière: on a d'énormes défis dans le *channel* Terminal gare du Midi, parce qu'on va avoir l'imposition des normes européennes en termes de *smart borders*. Là aussi, on doit avoir beaucoup plus d'espace pour mettre les e-gates, par exemple, et avoir cette technologie de la prochaine ère que l'on doit pouvoir installer dans le contrôle frontière.

J'espère vous convaincre que la SPC n'est pas spécialiste ou expert dans le domaine de la traite ou du trafic des êtres humains. On fait des constatations de première ligne. Elles doivent être excellentes et de qualité pour pouvoir permettre le travail des enquêteurs et de chercheurs. Cela signifie, par exemple, que, si l'on détecte dans un groupe de migrants, par exemple, une personne qui détient les gsm, les passeports et essaye de mener le groupe, cette personne sera détectée et on aura, dans ce cas, l'appui de la PJF pour reprendre l'enquête directement.

Cela se fait directement dans des actions ciblées. Nous l'avons fait directement avec l'Office des Étrangers et la police judiciaire fédérale (PJF) pour les 500 migrants à la gare du Nord. Ils étaient directement regroupés dans nos actions ciblées pour pouvoir détecter ces personnes.

Le SPC n'est pas un service de recherche locale d'une zone de police. Nous n'avons pas la capacité de mener de grandes enquêtes. Nous devons vraiment nous contenter des premières infractions, de prendre l'infraction de première constatation, qui doit être de qualité, pour passer la main ensuite aux services spécialisés de recherche.

Que faisons-nous en ce qui concerne le trafic et la traite des êtres humains? Comme nous faisons partie de la police fédérale, le Plan national de sécurité (PNS) nous est imposé. Comme c'est une priorité pour la police fédérale, elle traite la migration irrégulière dans son PNS, dans la traite et le trafic des êtres humains.

Que fait le SPC sur son terrain d'action prioritaire? Nous contrôlons l'identité, nous rédigeons un procès-verbal en cas de séjour illégal, nous participons à des actions internationales intégrées avec nos partenaires, sur initiative ou sur demande, et nous rédigeons des rapports d'information (RIR). Dès que nous avons une perception de quelque chose de suspect, nous rédigeons un rapport d'information. Ce rapport est transmis à la ICA, aux carrefours d'information d'arrondissement (CIA), pour pouvoir être traité au niveau des organes judiciaires.

Nous avons aussi quelques tendances au niveau de procès-verbaux (PV). Le nombre d'infractions enregistrées en matière de traite des êtres humains est particulièrement faible dans le secteur ferroviaire. En ce qui concerne le trafic des êtres humains, nous avons enregistré 32 PV en 2018, 23 en 2019, et cela ne fait que diminuer.

Les personnes utilisent les transports publics pour les déplacements vers les parkings, les aires d'autoroute ou les zones portuaires et côtières. Ces routes sont empruntées de manière intensive, mais très subtilement. C'est très difficile. Je reviens vers la présentation de mes collègues: *informatiegestuurde politiezorg*, c'est vraiment cela qui nous dit quelles sont les nouvelles routes, les nouveaux trajets, où nous devons être présents. Ils sont très mobiles, par sms, par Facebook, sur les réseaux sociaux. Dès qu'on détecte quelque chose, on est présent. Mais c'est vraiment très difficile d'avoir cette information car elle est très volatile et il nous est difficile de mettre des actions en place.

Les liaisons internationales sont un réseau particulier. C'est très facile, de Paris à Berlin il n'y a pas beaucoup de frontières. Un certain nombre d'enregistrements concernant la traite des êtres humains ont été enregistrés au cours des cinq

dernières années, même si leur nombre reste relativement faible.

Nous constatons, au niveau des PV, une diminution du nombre d'infractions à partir de 2020. C'est certainement dû à l'impact de la pandémie de covid-19. Les restrictions de voyage et les contrôles ont sans aucun doute rendu le travail des passeurs plus difficile.

Une autre tendance est constatée au niveau des rapports d'information (RIR). Le nombre de RIR pour la traite des êtres humains reste également limité par rapport au nombre de rapports d'information. Pour le trafic d'êtres humains, nous observons une année de pic absolu en 2019, avec 16 RIR, ce qui n'est pas grand-chose non plus. La diminution du nombre de RIR en 2020 et 2021 sera liée aux mêmes raisons que la diminution du nombre de PV, à savoir la crise de covid-19 et les contrôles plus fréquents.

J'en viens aux recommandations. Je rejoins la remarque de mon collègue concernant la réduction et la simplification de la procédure de traitement administratif. Plus de 50 % de nos interventions de première ligne sont liées à la migration irrégulière. Pour vous donner une idée entre le trafic et la traite des êtres humains et le nombre que je vous ai cité de PV ou de RIR, je vais vous citer le nombre de PV 55, soit les PV pour personnes en séjour irrégulier. De 2017 à 2021, le SPC en a dressé 1 032. Vous pouvez voir la charge de travail entre les quelques PV de trafic et traite des êtres humains et la charge de travail pour le séjour illégal (plus de 1 000). Par rapport à ces 1 000, nous avons seulement eu deux PV de 55 pour passeurs. Cela ne veut pas dire que la charge de travail de 1 000 n'a pas été reprise par d'autres unités pour pouvoir mener leurs enquêtes à bien. Mais cette intervention administrative nous coûte énormément de capacités.

Et là, je veux dire que c'est frustrant pour le policier. Pourquoi? Parce que cela nous est déjà arrivé de prendre une personne en séjour illégal, de faire le traitement Ra ?? et d'avoir 50-52 ordres de quitter le territoire (OQT) pour une même personne. Donc, cette personne ne fait que passer à travers les mailles du filet de la police et être chaque fois en OQT. C'est un travail frustrant pour le policier lambda, parce que ça ne mène à rien.

Évidemment, par rapport à nos interventions de première ligne avec la migration irrégulière, comme mon collègue l'a dit, on est très attentif au respect des droits de l'homme. Pourquoi? Parce que ce sont des victimes et à cet égard, nous recherchons directement des indices de traite ou de trafic des

êtres humains, quand nous avons cette personne-là à gérer.

La procédure de l'Office des étrangers: plus de 90 % des 55 (des séjours illégaux) sont relaxés, puis à nouveau arrêtés. Cette frange de personnes sur notre territoire deviennent fragilisées et à ce moment-là, peuvent tomber dans des bandes organisées. C'est vraiment pour moi le cœur de la problématique, ce traitement de 55, un travail conséquent pour la police, sans réelle valeur ajoutée, pas de solution structurelle, pas d'impact. C'est vraiment pour moi l'une des recommandations que je pourrais faire.

L'autre recommandation – là, je rejoins mon collègue – c'est la police guidée par l'information. Quand vous avez un territoire comme le nôtre, qui est énorme, large, où l'on manque de capacités en certains endroits, l'information est ce qui peut déclencher une action policière juste et vraiment ciblée par rapport aux problématiques qui nous occupent. Obtenir de l'information est vraiment pour moi l'avenir de la police. J'en ai terminé, monsieur le président.

**Le président:** je remercie les oratrices et orateurs. Je vais à présent me tourner vers les membres de la commission et procéder par ordre de fraction. Y a-t-il des questions?

**Sophie De Wit (N-VA):** Ik wil u danken voor de duidelijke presentaties. Het is heel handig om op deze manier te kunnen volgen.

Ik hoorde daarnet zeggen dat er in 2016 een wetswijziging is geweest met betrekking tot inklimming in de haven. De N-VA-fractie heeft een wetsvoorstel om elke inklimming in vrachtwagens strafbaar te stellen, niet enkel in een havencontext. Nu is het immers eenvoudig: men gaat gewoon buiten de haven...

Er was nog niet meteen een meerderheid te vinden in dit Huis, maar wij denken dat het u zou kunnen helpen. U kunt ons wellicht helpen door dat al dan niet te bevestigen. Nu is het territoriaal beperkt tot het havengebied, maar men kan uiteraard om het even waar in een vrachtwagen klimmen. Zou ons wetsvoorstel een extra hulp kunnen zijn?

U zei ook dat de dwell juist gericht moet worden, maar zeker na de laatste presentatie is mijn vraag in feite al beantwoord. Zoals ik het daarnet hoorde, heb ik het gevoel dat het tegenwoordig dwelen met de kraan open is. Op veel fronten zien we frustratie, waarbij de politie een inspanning doet, om hetzelfde vervolgens opnieuw te moeten doen, en opnieuw, en opnieuw. We zullen nog moeten



uitzoeken of er daarvoor een pasklare oplossing bestaat. Het grote antwoord zal wel weer over middelen en capaciteit gaan, maar zelfs dat zal volgens mij niet volstaan. Misschien kunt u in dat verband toch een paar suggesties leveren. Ik dank u.

**Eva Platteau** (Ecolo-Groen): Bedankt, geachte sprekers, voor de interessante presentaties. Ook ik heb een aantal kleine vragen om extra verduidelijking.

In beide presentaties ging het over het belang van informatiegerichte ketenbenadering. Kunt u dat iets concreter maken? Hoe ziet dat er in de praktijk uit? Wat is er nog meer nodig om echt te kunnen spreken van zo'n informatiegerichte ketenbenadering? Welke schakels van de keten ontbreken nu nog?

Een van u zei dat er per definitie sprake is van mensensmokkel zodra er gevallen van inklimming in de haven worden vastgesteld. Is het dan altijd zo dat er in die gevallen iemand aansprakelijk is voor mensensmokkel of kan het ook dat iemand zich op eigen houtje toegang heeft verschaft en dat er niet per se een mensensmokkelaar mee gemoeid is?

Als u transmigranten aantreft, gaat u er altijd van uit dat zij het slachtoffer zijn van een criminele organisatie. Wat gebeurt er dan met die slachtoffers? U gaf zelf namelijk aan dat u hen soms een tweede of derde keer aantreft. Op welke manier worden ze op dit moment erkend als slachtoffer? Zijn ze voldoende op de hoogte van de gevaren?

Als jullie transmigranten onderscheppen, weten jullie dan ook of ze al een verzoek voor internationale bescherming in ons land hebben gedaan dan wel of ze al eerder in het opvangnetwerk van Fedasil zijn geweest? Beschikken jullie over deze informatie?

In verband met de *small boats* hebben jullie gezegd dat het vooral een Frans fenomeen is. Hoe loopt de samenwerking met de Franse politiediensten op dat vlak?

Ik vond het ook interessant dat jullie zeggen dat er een daling te zien is in de cijfers van Zeebrugge. Het is nog steeds de hotspot voor de oversteek, maar er is toch een daling. Mogelijk is er dan sprake van het fameuze waterbedeffect naar andere havens of de jachthavens die dan de nieuwe hotspots kunnen worden.

Tot slot heb ik ook nog dezelfde vraag voor de spoorwegpolitie. Welke moeilijkheden ervaren

jullie in de praktijk met de informatiegestuurde politiezone? Wat kan er nog beter?

**Hervé Rigot** (PS): Monsieur le président, je remercie nos intervenants. J'aurai des questions spécifiques pour chacun d'entre eux ainsi que des questions génériques.

Je commencerai par les questions spécifiques à l'intention de MM. Van Nespen et Soulliaert. Je vous laisserai le soin d'examiner entre vous comment organiser les réponses.

Vous avez évoqué l'approche des victimes. Je trouve cela très important. Vous avez souvent dit que les victimes étaient au cœur de votre action, en mettant en évidence les drames qu'ils vivent, les risques qu'ils prennent, la détresse dans laquelle ils sont. C'est une migration illégale la plupart du temps et plus on contrôle le trafiquant, plus on arrive à déceler le trafic d'êtres humains, plus on se trouve face à des situations terribles, où l'on prend de plus en plus de méthodes qui mettent en danger les personnes pour franchir La Manche et pour atteindre finalement l'objectif de rejoindre l'Angleterre.

Vous avez dit "face au durcissement des contrôles". Donc, il y a des méthodes qui, de plus en plus, mettent en danger les migrants. Vous avez évoqué les méthodes utilisées. Vous avez aussi indiqué vos méthodes de contrôle. Comment choisissez-vous vos priorités dans vos méthodes de contrôle? Vous avez indiqué qu'à un moment donné, vous deviez faire des choix, faute de moyens. Ces choix, comment les opérez-vous? S'agit-il de choix en estimant que le risque le plus important se trouve dans tel type de conteneur, dans tel type de méthode utilisée? Ou est-ce un choix en se disant que le plus grand nombre de constats se trouvent là et que, indépendamment du risque, on va plutôt interpeller un plus grand nombre de victimes, sauver un plus grand nombre de victimes ou avoir le plus de chances de trouver des trafiquants? Quelle est la priorité fixée?

Vous avez évoqué "la nécessité de faire des choix". Cela signifie-t-il que vous avez-vous un problème de cadre? J'imagine que oui. Manquez-vous aussi de techniques de détection, qui vous imposent ces choix en disant "il y a des méthodes utilisées sur lesquelles nous n'avons pas aujourd'hui les outils logistiques qui nous permettent de facilement les identifier. Donc, on doit mettre des priorités aussi au regard de ces moyens logistiques à disposition". Vous avez aussi évoqué des éléments de trafic qui apparaissent et qui vous permettent de dire que "là, il y a manifestement beaucoup de chances de tomber sur du trafic d'êtres humains". Une fois ces

éléments en votre possession, comment allez-vous investiguer pour confirmer ou infirmer, parce que ce n'est pas parce qu'on a des éléments qu'il y a forcément du trafic d'êtres humains? Quelles sont vos approches par rapport aux victimes pour les mettre en confiance, leur donner l'information utile, pour qu'elles puissent faire le choix de se confier et de vous aider dans les recherches de trafiquants, ce qui est essentiel? Remettez-vous systématiquement, lorsque vous identifiez des victimes potentielles, la brochure relative aux droits des victimes pour qu'elles puissent être prises en charge? Comment faire aussi la part des choses entre victimes de trafic d'êtres humains et illégal sur le territoire avec des orientations qui peuvent être différentes et la finalité aussi? La destinée est très différente pour les victimes.

Comment faites-vous ce choix victime ou les affecter à la case illégaux sur le territoire, donc Office des étrangers, privation de liberté et retour forcé, etc. Comment s'organise votre réflexion?

Dans le soutien aux victimes, avez-vous des formations spécifiques pour le personnel pour identifier les victimes, d'une part, mais aussi pour les soutenir, les accompagner quand elles sont interpellées? Comment allez-vous les prendre en charge pour justement les mettre en confiance? Y a-t-il des services d'accompagnement aux victimes? Comment les informez-vous sur leurs droits?

Vous dites aussi qu'il faut aller plus vite, accélérer la procédure administrative. En effet, le temps que vous y perdez, c'est du temps que vous ne pouvez consacrer au contrôle. Mais comment faire alors pour, malgré l'accélération de la procédure administrative, garantir l'accompagnement et le droit des victimes, parce que le contrôle est important, il faut pouvoir identifier les trafiquants mais aussi ne pas perdre de vue qu'il y a des victimes qui sont là et qui ont subi ce phénomène de trafic, qu'on doit pouvoir protéger et à qui on doit pouvoir donner les droits auxquels elles ont droit.

Eu égard aux statistiques, je suis très interpellé par la diminution d'environ un millier d'interpellations. Pourquoi? Avez-vous des pistes vous permettant d'identifier ce phénomène? Vous avez dit que "le contrôle", si j'ai bien compris, "est resté plus ou moins le même" et donc, qu'il s'agirait de phénomènes extérieurs. Y a-t-il déplacement du phénomène vers la France, par exemple? Est-ce lié à un durcissement des contrôles frontaliers, notamment, à la suite du Brexit? Ou y aurait-il des effets dissuasifs, selon lesquels la transmigration, le trafic ne se fait plus par Zeebruges, ou la Belgique de façon générale, mais se déplace vers

d'autres pays, dont j'imagine la France?

En ce qui concerne le nombre de victimes, disposez-vous de chiffres sur les organisations criminelles que vous avez pu démanteler? Avez-vous des chiffres de victimes potentielles, de personnes que vous avez pu secourir ou éviter en tout cas, qu'elles passent la frontière dans des conditions abominables? Qu'en est-il de vos chiffres sur l'identification de trafic d'êtres humains et d'auteurs de faits?

À propos de la collaboration, ma collègue l'a évoqué tout à l'heure, les frontières ne sont pas imperméables. Aussi, le phénomène forcément de transmigration, si l'on durcit, si l'on est plus efficace d'un côté, que se passe-t-il de l'autre côté de la frontière, en France notamment? Avez-vous des collaborations avec vos homologues français, des échanges de bonnes pratiques? Avez-vous des collaborations, des échanges d'informations sur les trafics en cours, les procédures en cours en vue, justement, de démanteler les trafics d'êtres humains? Avez-vous un suivi de la situation de part et d'autre?

J'ai quelques questions pour Mme Silvestre et la police des chemins de fer. Vous avez évoqué la collaboration avec la police judiciaire fédérale (PJF): vous êtes en première ligne, vous identifiez les trafiquants potentiels et puis vous orientez vers la PJF. Qu'en est-il des victimes au niveau de l'orientation, de la prise en charge, de l'accompagnement dès le moment où vous vous retrouvez confrontés à des victimes potentielles de trafic d'êtres humains? Quelles sont vos formations pour détecter des auteurs potentiels et des victimes potentielles?

Énormément de PV 55 sont dressés, quant à l'illégalité. Mais, sur ces PV 55, très peu vont aboutir à l'identification de victimes. Nous souhaitons que l'identification de trafic d'êtres humains permette de tomber sur les criminels qui font qu'aujourd'hui on a des victimes dans de telles situations. Qu'avez-vous comme formation à ce sujet?

Vous avez parlé de mille PV illégaux *versus* deux PV pour passeurs. C'est vraiment insignifiant, et très frustrant pour vous, j'imagine. Quand vous donnez un PV 55, donnez-vous aussi automatiquement toutes les informations utiles pour les victimes potentielles, notamment la brochure d'information sur les droits des victimes? Concernant les personnes illégales, recherchez-vous aussi automatiquement des signes de trafic? Quelle méthode utilisez-vous? Avez-vous les outils, les formations nécessaires pour y arriver?

Je résume: vous avez énormément de PV 55, qui vous donnent énormément de charge administrative et qui n'ont pas d'impact sur la transmigration – elle s'oriente peut-être autrement, elle va tenter d'autres voies. Vous avez parlé de personnes qui reviennent de façon cyclique dans vos actions. Il n'y a pas de solution structurelle, cela vous donne une charge administrative énorme et rend impossible de se consacrer aux autres missions. Pendant que vous faites cela, vous ne faites pas autre chose. Faut-il supprimer les PV 55 et donner une nouvelle priorité ou un nouveau *modus operandi*? Je me mets à votre place. Si je constate que je fais toujours la même chose sans avoir le sentiment que cela change les résultats, ne faut-il pas faire autre chose demain?

Quelles sont les consignes données aux policiers en matière de trafic d'êtres humains pour une bonne détection et de bonnes interpellations? Comment fait-on la différence entre une victime de forme aggravée de trafic pour l'orienter vers des centres spécialisés plutôt que vers la procédure de protection internationale, vers Fedasil, vers l'Office des étrangers? Sur quels éléments pouvez-vous vous baser?

Enfin très peu de victimes entament la procédure, alors qu'il y a beaucoup de contrôles. J'imagine que les raisons sont multiples, mais quel est votre avis sur la question: formation, information aux victimes, volonté des victimes de ne pas s'inscrire dans la procédure?

Merci pour le temps que vous nous avez consacré. C'était très intéressant, très clair, très direct et très précis.

**Nathalie Gilson (MR):** Je remercie les intervenants pour leur présentation. Il est toujours très utile pour nous d'avoir sous les yeux un support tel que vous l'avez projeté.

Vous avez expliqué, madame Silvestre, que souvent on retrouvait des personnes qui avaient plusieurs ordres de quitter le territoire mais étaient encore présentes de manière illégale et que c'était démotivant pour les policiers de première ligne de dresser ces PV sans qu'il y ait de suivi. Je suis pro-européenne, donc je ne dirai pas que c'est un problème, mais notre pays n'a pas de frontières fermées, c'est un fait. Comme vous l'avez dit, en une heure on est en Allemagne, en deux heures à Paris, etc. Quelles collaborations avez-vous avec Frontex par rapport à cette gestion des frontières européennes au sens large?

Des personnes quittent leur pays sans avoir un

droit d'entrée ou une filière légale d'accès à notre territoire. Toute personne qui arrive illégalement sur notre territoire, de par la manière dont elle a dû arriver dans l'Union européenne, a-t-elle d'office été en contact avec des filières de trafic d'êtres humains? C'est presque inéluctable que, pour tenter sa chance dans ce qui semble être un territoire où un futur meilleur est possible, on se tourne vers des systèmes de trafic.

Est-ce confirmé? Finalement, toutes les personnes qui sont ici de manière illégale ont-elles eu, à l'un ou l'autre moment, ce lien en tant que victime ou par après en tant que participant contraint au système avec ces réseaux de trafic. De manière générale, vous avez fait quelques recommandations mais le but de notre commission étant également d'en faire, nous restons à votre écoute pour examiner ce qui pourrait être amélioré dans les coopérations entre vous tous et avec les polices des autres pays européens et avec Frontex.

**Ben Segers (Vooruit):** Hartelijk dank aan alle sprekers voor hun duidelijke interventies. Daarmee hebben we een mooi beeld gekregen van de dagelijkse werking.

Ik blijf wel op mijn honger wat een aspect betreft: niemand sprak namelijk over de procedures. In België is al 25 jaar het multidisciplinaire model van toepassing: er zijn de omzendbrieven, de COL's, en er is de samenwerking met de referentiemagistraten en met de centra voor mensenhandel en mensensmokkel. Ik vind het verwonderlijk dat ik daarover weinig tot niets heb gehoord. Ik vraag me af hoe dat komt. Op papier hebben we volgens mij het beste model ter wereld. Een van de redenen voor onze commissie is dat we heel veel signalen krijgen van op het terrein dat de situatie erop achteruit is gegaan. In die context vind ik het verwonderlijk dat we het nog niet hebben gehad over de procedures.

Het staat vast dat weinig slachtoffers in het statuut van slachtoffer van mensensmokkel terechtkomen. Daar zijn tal van redenen voor. Dat besef ik ook. Ik begrijp de moeilijkheden, die vaak nog groter zijn dan voor mensenhandel. Maar ik vraag me dan wel af in welke mate u de omzendbrieven nu toepassen. Ik hoor u vaak zeggen dat u allen ook gefrustreerd bent. Dat begrijp ik ook. Er wordt iemand aangehouden, die vervolgens het bevel krijgt om het grondgebied te verlaten en vervolgens krijgt u steeds weer te maken met dezelfde persoon. Natuurlijk is het de bedoeling om niet alleen bestuurlijk, maar ook gerechtelijk te werken. Dat kan door de inschakeling van de referentiemagistraat of de aanmelding door

slachtoffers bij de centra voor slachtoffers. Daarvoor hebt u zelfs de referentiemagistraat niet nodig.

Wanneer meldt u de gesmokkelde persoon aan bij de centra? Er moeten natuurlijk verzwarende omstandigheden zijn. Hoe vaak gebeurt dat? Er is geen voorwaarde dat de persoon zou moeten meewerken. Het inzicht kan later komen.

Bent u ook geneigd om de betreffende personen aan te melden op een ogenblik dat er nog geen bereidheid is?

Ik begrijp de bijkomende moeilijkheden zeker, meer nog dan bij mensenhandel. Maar wordt die poging dan ook wel ondernomen? Ziet u in de praktijk ook de koppeling tussen mensensmokkel en mensenhandel? Wordt met name in de verhoren van de gesmokkelde bijvoorbeeld doorgevraagd naar de zogenaamde *debt bondage*?

Ik richt me tot mevrouw Silvestre omtrent de aankomst van de Oekraïners. Ik ben meermaals zelf poolshoogte gaan nemen in Brussel-Zuid. De situatie blijkt er enorm ten goede te zijn geëvolueerd: er zijn nu duidelijke afspraken voorhanden, onder meer met de spoorwegpolitie, Securail en een aantal middenveldorganisaties. Alles werkt daar nu naar behoren: de Oekraïners die in het station aankomen, worden meteen begeleid naar het infopunt en van daaruit gaat het naar de Heizel.

Overigens verdienen de agenten van de spoorwegpolitie al ons respect. Ik heb met hen van gedachten gewisseld. Zij hebben in deze echt het verschil gemaakt en dat waardeer ik ten zeerste. Ik was benieuwd naar de vele verhalen die de ronde doen in Europa omtrent mensenhandel aan de stations. In onze buurlanden worden mensen aangesproken met het oog op seksuele uitbuiting. In België is dat niet het geval, wat op zich een bijzonder gegeven is. De procedure die is uitgewerkt, heeft duidelijk een sterk preventieve werking, maar die was in de beginfase uiteraard nog niet uitgerold. Ik peilde bij de spoorwegpolitie of zij signalen hadden opgevangen van uitbuiting, of wat dan ook. Elk uur, zo antwoordde men mij. Toen ik dat naarstig wou noteren in mijn notaboekje, bleek er gewoon elk uur een trein aan te komen: elk uur komen er dus Oekraïners aan. Er bleek op zijn minst begripsverwarring te bestaan omtrent mensensmokkel en mensenhandel. Hoe dan ook was er zelfs geen sprake van mensensmokkel: men had perfect het recht daar te zijn. Zelfs de kleine kring van mensen van de spoorwegpolitie die zeer gerichte acties voerden

tegen mensenhandel, waren niet op de hoogte van wat mensenhandel precies inhoudt. Daarmee wil ik overigens geen afbreuk doen aan hun verdienste, want zij genieten mijn volle waardering aangezien zij daar een groot verschil hebben uitgemaakt en een juiste aanpak hebben uitgerold. Alleszins moet wel gezegd worden dat die opmerking aantoont dat er nog werk aan de winkel is wat de opleiding betreft.

Ik heb ook het rapport over transmigratie van het Comité P nog eens doorgenomen. Daarin werd vastgesteld dat de kennis bij de politie en de magistratuur te beperkt was. Ik vraag me af of u daar nu een evolutie opmerkt. Het werd namelijk een aantal jaar geleden vastgesteld, maar is het nu beter? Heeft dat rapport gevolgen gehad?

In dat rapport staat ook dat de gsm's niet uitgelezen werden als gevolg van de hoge werklust. Op die manier gebeurt er natuurlijk geen zinvol politiewerk. Hoe kunnen we dat verbeteren?

Er wordt ook verwezen naar de AGAI (Administratieve en Gerechtelijke Afhandeling van Illegalen) in Zeebrugge. Kunt u nog even uitleggen wat dat precies is? Het is mij niet echt duidelijk of het gaat over de cel van de personen die bezig is met de afhandeling dan wel de fysieke plaats.

Het Comité P hintte namelijk op een soort Steenokkerzeel, maar dan met een stevige verbetering. Tijdens de vorige legislatuur werd daar heel bestuurlijk gewerkt. Het Comité P heeft dat ook opgemerkt en gezegd dat er beter gekeken moest worden naar de netwerken en de info die voorhanden is. Zo kan er ook veel nuttiger politiewerk verricht worden. Daarvoor moest er volgens het Comité P dus anders gewerkt worden. Is de AGAI in Zeebrugge dan het te volgen voorbeeld?

Er is ook een dergelijk centrum in Oost-Vlaanderen. Ik heb in de commissie voor Binnenlandse Zaken ook al meermaals geijverd voor zo'n centrum in West-Vlaanderen. Het antwoord dat ik dan krijg van de minister, is dat West-Vlaanderen zo groot is en dat men niet weet waar het centrum zou moeten komen. Is dat een valabel argument of zijn er locaties die eruit springen?

Ik heb ook nog een vraag over het interventiekorps van de federale politie. Dat werd namelijk gevoelig uitgebreid. Het lijkt alsof dat voldoende moet zijn.

Is de uitbreiding van het interventiekorps een alternatief voor zo'n West-Vlaams centrum, of niet?

Wat niet-begeleide minderjarigen betreft, vraag ik me af in welke mate er detectie plaatsvindt, of de verplichte fiches wel goed worden ingevuld conform de COL en hoe een en ander wordt ervaren. Ik heb begrepen dat de signalements-fiches aangepast zijn. Zijn dat goede fiches geworden? Volstaat het op die manier? Wat kan er beter?

Daar enigszins mee samenhangend, er komt een centraal aanmeldpunt voor slachtoffers van mensenhandel. Er zijn al plannen, maar de concrete invulling kan natuurlijk nog alle kanten uit. Als u het zelf zou mogen invullen, hoe zou zo'n centraal aanmeldpunt er dan voor u uitzien? Op welke manier zou dat op de best mogelijke manier kunnen bijdragen aan de strijd tegen mensenhandel?

In het rapport van Comité P heb ik gelezen dat er weinig tot geen praktische richtlijnen zijn zoals het uitkijken voor vrijwillige tolken, het gescheiden houden van de woordvoerders van de rest van de groep, het voorkomen dat er materiaal wordt weggegooid of vernietigd. Is dat ondertussen verduidelijkt en verbeterd?

Er is een systeem van referentiepersonen en aanspreekpunten inzake discriminatie bij de lokale politie, maar volgens mij ook bij de federale politie, die daartoe een extra opleiding kregen. Zou een dergelijk systeem met referentiepersonen mensenhandel/mensensmokkel ook bij uw diensten een toegevoegde waarde kunnen zijn?

Tot slot, over de inklimming waarnaar mevrouw De Wit verwees, is er op een bepaald ogenblik mogelijk een misverstand ontstaan in de commissie; ik behoor niet tot de rabiate tegenstanders van het idee. Wel was ik op zoek naar de best mogelijke invulling van het begrip. Zoals u het formuleerde, lijkt het mij in elk geval te algemeen, in die zin dat er bijvoorbeeld geen rekening wordt gehouden met het gegarandeerd transport zoals ten tijde van het drama in Essex. Het kan niet de bedoeling zijn dat men de personen die daar geïntercepteerd worden, als strafbaar beschouwt.

Ik stel me vragen bij de effectiviteit ervan. Dat is een louter informatieve vraag, ik weet het namelijk niet. Nu al is de haven betreden strafbaar: we hopen daarvan dat het een afschrikkeffect heeft. We zien echter dat er wordt ingeklommen om vervolgens de haven te bereiken. Zou een extra strafbaarstelling van inklimming in vrachtwagens dan plots wel afschrikwekkend worden? Ik weet het niet, ik leg de vraag graag aan u voor, gelet op het feit dat het blijkbaar niet afschrikwekkend genoeg

is om het betreden van de haven strafbaar te stellen.

**Le président:** De nombreuses questions ont été posées. Néanmoins, je vais me permettre d'en poser rapidement deux.

La première concerne la police des chemins de fer. Vous avez indiqué avoir 591 postes au sein desquels, si j'ai bien compris, 400 effectifs travaillent. Est-ce une question de budget ou une question de recrutement? N'avez-vous pas les budgets pour remplir vos cadres ou disposez-vous de ces budgets mais ne savez pas le faire pour d'autres motifs, dont l'attractivité, etc.?

Pour ma seconde question, je vais me permettre d'aller un tout petit peu plus loin que mon collègue Rigot. C'est une petite question disruptive. Si plus d'un millier de PV aboutissent finalement à une vingtaine de PV de traite ou de trafic, et que deux PV concernent des passeurs, ne serait-il pas plus intéressant de ne pas fonctionner comme cela et de lancer un autre message?

Si, au niveau de la transmigration, il n'y avait pas cette crainte ou cette peur d'être contrôlé par la police, d'avoir ces PV, etc., on détecterait peut-être plus de victimes. En effet, votre approche fondamentale, quels que soient les orateurs d'aujourd'hui, est une approche victimes. C'est cela qui est intéressant. Mais on détecterait peut-être un plus grand nombre de victimes si on modifiait la méthode de fonctionnement. Peut-être que zéro PV pour plus de victimes qui se déclareraient automatiquement, serait une option intéressante. Je ne sais pas si ceci a pu être un jour analysé.

C'est ici la question du mandat, puisque je rappelle que le mandat de la commission n'est pas de parler de migration ou de frontières mais de parler de traite et de trafic des êtres humains, et donc de détection de ces phénomènes. La question se désintéresse effectivement d'un volet pour se consacrer exclusivement à cette détection.

**Dirk Van Nespén:** Dat zijn veel vragen. Ik hoop dat ik ze zal kunnen structureren. Ik zal straks ook het woord laten aan de heer Soulliaert. Hij zal ongetwijfeld een aantal zaken kunnen toevoegen en meer concreet maken.

Wat inklimming, ook in vrachtwagens betreft, moeten we kijken naar welke de gevolgen zijn van het misdrijf in de haven en wat daaruit voortvloeit. Dan moeten we eerlijk zijn en zeggen dat men hoe dan ook, om het werkbaar te houden, pas na drie keer inklimming in een haven enige vorm van vervolging instelt.

Is het ook de bedoeling om deze mensen te straffen? Ja, het is een strafbaar feit. Maar hier spreken we over een inklimming in een havenfaciliteit, waarvan het duidelijk is dat het om een strafbaar feit gaat. Wat vrachtwagens betreft, zijn de parketten veel meer verspreid over het land.

**Henk Soulliaert:** De inklimming in havens is in 2016 in het Strafwetboek opgenomen. Dat is vooral gebeurd als gevolg van de aanslagen op de Twin Towers. Zo is de ISPS-code van kracht geworden. Die gaat eigenlijk over de beveiliging van de havens en is internationaal bepaald. Als men die doorbreekt, is dat voortaan een strafbaar feit. Dat was dus niet specifiek op transmigratie gericht.

De strafbaarstelling is echter wel redelijk klein. Het is geen moord, maar een wanbedrijf. Daarover is er een lokale afspraak met het parket van West-Vlaanderen, met onze referentiemagistraat, namelijk dat er, wanneer eenzelfde persoon drie keer een inklimming uitvoert, overgegaan wordt tot een gerechtelijke arrestatie. Dan nog is het aan het parket om te beslissen om verder onderzoek te doen, en of de onderzoeksrechter moet ingeschakeld worden of niet.

Om terug te komen op de vraag of een en ander effect heeft, heb ik al gemerkt dat het wel degelijk effect heeft. Er zitten nog steeds mensen in de cel in Brugge die deze feiten hebben gepleegd. Zij worden vervolgd.

Ik denk bijvoorbeeld aan de personen die op kerstavond zijn ingeklommen in een container en er in Frankrijk weer zijn uitgekomen. Zij zijn teruggekeerd naar België en gearresteerd door de parketmagistraat. Dan is het aan Justitie om hier verder mee aan de slag te gaan.

**Dirk Van Nespén:** Er was ook een vraag om meer uitleg over het informatiegestuurd aspect.

Enerzijds is er het Trans-IT-project in West-Vlaanderen. Daarbij gaat men de gsm's gerichter uitlezen. Dat is eigenlijk gebaseerd op een ervaring die wij hebben. Wij lazen iedere gsm uit in de mate waarin we dat konden binnen de tijdspanne die ons gegeven werd. Immers, laten we duidelijk zijn, we mogen een transmigrant niet langer ophouden dan wettelijk bepaald, ook niet om een gsm uit te lezen.

Op basis van deze bulkgegevens heeft men toch enkele goede resultaten geboekt. Ik wil eerst meegeven dat wij een eerstelijnsdienst zijn. Wij hebben een heel kleine eigen recherche. Die vier of vijf mensen zullen het probleem met alle vaststellingen niet oplossen. We werken heel nauw

samen met de Federale Gerechtelijke Politie, die dit in een veel ruimer kader ziet.

Voor mijn mensen is het heel belangrijk om de informatie die kan gevonden worden eruit te halen, waaronder die uit gsm's. Men is nu aan het zoeken naar een *modus vivendi* die werkbaar is om het systeem van uitlezingen uit te breiden. Er is een project. De minister van Justitie heeft het aangekondigd. Wij zitten ook mee in de projectgroep.

Wat we nu doen, is in feite te veel. Wij vatten nu ook alle foto's en dergelijke. Op de duur krijgt men een zogenaamde datazee waarin men compleet verloren geraakt. Men gaat zich dus focussen op de contacten die gelegd zijn via sms'en. In moderne smartphones is de belgeschiedenis het kleinste bestand. Foto's leest men enkel uit als er sprake is van echte aanwijzingen dat het gaat om een mensensmokkelaar. In dat geval vindt er een volledige uitlezing plaats.

Dat is een voorbeeld van een van de lopende zaken. Ik moet de rekening van een andere dienst niet maken, maar er zijn lokale zones die daarin mee willen stappen. Laten we zeggen dat er ook andere zones zijn die het zien als een federaal fenomeen en dus beslissen om er niet aan mee te werken.

Wij staan daar dus sterk achter.

Wat het uitlezen betreft, zal de analyse niet bij ons gebeuren. Wij houden ons alleen bezig met een eerste analyse, namelijk wat wij zien op de foto's. Wij kijken snel of de foto's zaken bevatten die ons interesseren, of wij er eventueel de smokkelaar op kunnen detecteren. Dat is namelijk een van de mogelijke aanwijzingen op grond waarvan we kunnen besluiten dat deze of gene van betekenis is in de organisatie.

De informatie dan, de *small boats*, de opblaasbare rubberboten, zijn altijd van ergens afkomstig. Ze kunnen aangekocht zijn in grote hoeveelheden, *en vrac*. Dezelfde types komen dan soms terug, bijvoorbeeld in Frankrijk. Door onze vaststellingen kan men de link leggen tussen hetgeen wij aantreffen, op de snelwegen, in de duinen, en occasioneel ook op het water. Iedere *small boat* beschikt meestal ook over een motor, met serienummer, die op de herkomst wijst. Daar zien we inmiddels een zekere standaardisering in. Er is sprake van een heuse evolutie de jongste jaren. Kort door de bocht gesteld, kocht iemand vroeger gewoon een boot in de Decathlon, en stak daarmee van wal. Inmiddels zien we er een structuur in komen, de logistiek die erachter

schuilgaat is alsmaar meer georganiseerd. Al die zaken zijn belangrijk voor ons. Wij zien maar één boot, één motor, maar de nummers en de herkomst zijn belangrijke elementen. Hetzelfde geldt voor de chauffeurs, welke firma heeft de container gebracht in het geval van inklimming?

De genummerde zegels kunnen vervalst zijn, weer aan elkaar gekleefd zijn, of een nieuw nummer hebben gekregen. Als we bij een dergelijke zegel mensen aantreffen, weten we dat iemand met toegang tot rechtmatige zegels van dat bedrijf, mee in de organisatie zit. Allemaal elementen waar onze mensen alert voor zijn.

Ik hoop dat u zich hiermee een beeld hebt kunnen vormen over hoe de informatie gestuurd wordt. Wij vatten de informatie, onze kleine onderzoekscel giet alles in pv's, in zachte info, of in informatierapporten. Dat gaat allemaal richting de AIK of de SICAD in West-Vlaanderen van de federale politie, waar de informatie ter beschikking wordt gesteld van de diensten die er een aanknopingspunt bij hebben. De cel die wordt opgericht bij de Federale Gerechtelijke Politie van West-Vlaanderen zal in alle datasets van de uitgelezen gsm's zoeken naar verbanden.

Op die manier proberen ze daar een nuttige kijk op te krijgen, waardoor wij dan weer verder kunnen.

Informatiegestuurd betreft niet alleen het verzamelen van persoonsgegevens, maar ook van de modi operandi. Dat raakt aan de vraag die werd gesteld over de samenwerking met andere landen. Wij vormen natuurlijk de eerste lijn. Er wordt niet zozeer samengewerkt over de lopende onderzoeken, maar vooral over de manieren en over welke firma's op dit moment potentieel betrokken zijn bij een organisatie.

Die informatie krijgen we ten eerste van de UK Border Force. Je zou kunnen denken dat die uitwisseling kadert in een groter geheel, maar dit staat los van welk onderzoek ook. Zij kunnen ons bijvoorbeeld zeggen: "Over die bepaalde modus operandi hebben wij vastgesteld dat er vanuit Zeebrugge bepaalde personen de oversteek hebben kunnen maken." Dan wordt het natuurlijk interessant voor ons, dan kunnen we daarop werken. Er is een goede samenwerking, maar die is puur operationeel. Er komen ook medewerkers van de UK Border Force bij ons in de haventerminal mee helpen detecteren.

Ten tweede krijgen we ook van de federale gerechtelijke politie informatie waarmee we aan de slag kunnen. We moeten in feite voortdurend bijleren, en gericht proberen te werk te gaan in dat

soort zaken.

Daarnaast krijgen we ook informatie van de verbindingsofficier van het VK, van de politiezone Westkust, die goede contacten heeft met Frankrijk, en tot slot krijgen we nog overkoepelende informatie via bijvoorbeeld het Maritiem Informatiekruispunt, dat contact houdt met zijn tegenhangers in andere landen.

Het is in feite een constante strijd om onze achterstand in te lopen en onze controles duidelijker te richten. Dat werkt in twee richtingen, aan de ene kant moeten we ervoor zorgen dat we onze eigen vaststellingen zoveel mogelijk kunnen vatten, ook wat de modi operandi betreft, en aan de andere kant moeten we zoveel mogelijk kunnen ontvangen, niet per se de namen, maar wel informatie over wie, wat, hoe en op welke manier.

**Henk Soulliaert:** De inklimming in de havens en het wetsvoorstel over de vrachthavens zijn een ander gegeven. Voor de havens is er de ISPS-code. Dan ben ik geneigd om te zeggen dat we in dat geval als scheepvaartpolitie niet de enige dienst zijn die dergelijke vaststellingen kan doen. De wegpolitie of de lokale politie kunnen die ook doen. Dan zou het algemeen zijn, maar nu zijn we als scheepvaartpolitie enkel actief in de havens.

Wat betreft het dweilen met de kraan open en de suggesties, denk ik dat er altijd wel een toestroom zal zijn. België blijft een transitland naar het Verenigd Koninkrijk. De transmigranten zien het VK nog steeds als het beloofde land. Het probleem zal zich dus blijven voordoen, volgens mij, rekening houdend met de globalisering. Als er iets gebeurt zoals de situatie in Afghanistan of de oorlog in Oekraïne, dan zal dit steeds zijn effect hebben op de havens en op de transfer naar het Verenigd Koninkrijk.

Wat de informatiegestuurde politie betreft, werd het antwoord al gegeven door mijn directeur. Ik wil nog even terugkomen op de inklimming. Het gaat niet altijd om smokkel. In het verleden, voor mijn tijd als diensthoofd aan de kust, denk ik dat het inderdaad wel eerder smokkelgerelateerd was, maar nu stellen we vast dat het vooral enkelingen zijn die worden aangetroffen in de haven. Dat gebeurt meestal door private security die ons dan eigenlijk verwijten dat ze iemand hebben aangetroffen tussen de containers of naar aanleiding van de controles die ze dagelijks op de kaaie uitvoeren. Vroeger werd er in het geval van een grote groep inderdaad een gat in de draad geknipt, zodat iedereen naar binnen kon.

Een transitmigrant wordt beschouwd als

slachtoffer. Is het erkend als deze persoon al eens een verzoek indiende of het statuut van slachtoffer aanvraag? Dat kunnen wij zien. Als we de bestuurlijke afhandeling doen, nemen we vingerafdrukken. Deze informatie zullen we dan kunnen lezen in de databank van de Dienst Vreemdelingenzaken. Eerlijkheidshalve moet ik toegeven dat dit weinig voorkomt. Het gebeurt bitter weinig dat mensen vragen om het statuut van slachtoffer, omdat deze mensen opnieuw de oversteek willen wagen naar het VK. Bijgevolg komen we af en toe dezelfde mensen tegen. Ze blijven plakken in het centrum van Zeebrugge. Dat is dan een bevoegdheid van de lokale politie. Dat hebben we wel vastgesteld in het verleden.

Elke persoon die bij ons wordt aangetroffen, wordt administratief afgehandeld en krijgt informatie. Dan moeten we contact opnemen met de referentiemagistraat, de heer Frank Demeester, waar we in West-Vlaanderen een heel goed contact mee hebben. We staan daar dagelijks mee in contact. Het is aan de instanties om te beslissen wat er met die persoon moet gebeuren. Die persoon moet sowieso verhoord worden als slachtoffer of getuige om zo veel mogelijk informatie uit die persoon te krijgen. We vragen inderdaad door tijdens onze verhoren. We vragen of dit smokkel is. De mensen beseffen tegenwoordig dat wanneer ze het statuut aanvragen, ze in de keten zitten. Dat biedt geen garantie dat ze nog naar het VK kunnen. Dat speelt bij veel transmigranten mee.

Niet enkel de Franse politiediensten, maar ook de Engelse politiediensten zijn betrokken bij de *small boats*. Als wij een *small boat* aantreffen op de Noordzee, is dat voor ons altijd een *search and rescue*, dus een reddingsoperatie. Die wordt gecoördineerd door het MRCC. De scheepvaartpolitie heeft middelen om mee te helpen aan die reddingsoperatie, net naast de Vrijwillige Zeereddingsdienst, Defensie of de NH90 die mensen uit de zee kan plukken.

Er is inderdaad samenwerking met de Franse diensten. Ze krijgen ook dagelijks de cijfers van het aantal pogingen, vaartuigen en personen. Die bootjes drijven echter zelden af naar de Belgische wateren, dat is eerder een marginaal gegeven. Er is wel dag en nacht een patrouillevaartuig actief op de Noordzee. Regelmatig oriënteert dat naar de Franse grens om te helpen toezicht houden op bootjes die vertrokken zijn, die al dan niet in gevaar zijn of nood hebben aan hulp.

Ook met de Engelse collega's hebben wij afspraken en van hen krijgen we ook informatie. Als zij een reddingsoperatie doen en ze verkeren

niet in de mogelijkheid om het bootje op sleeptouw te nemen, zullen zij het markeren. Een paar maanden geleden is dit ook in de media verwoord. Dan weten wij dat we geen *search and rescue* moeten opstarten. De Fransen doen dit voorlopig nog niet. Misschien kunnen de contacten met West-Vlaanderen daarover nog komen in de toekomst.

Niet alleen de scheepvaartpolitie is begaan met de problematiek. De lokale politie Westkust is heel actief in het monitoren van de problematiek, maar ook de wegpolitie, die hier aandacht aan geeft op de autosnelwegen. Zelfs in de provincie Henegouwen is hier aandacht voor. Het waterbedeffect, namelijk dat iets beweegt, als je ergens duwt, beweegt de logistieke keten van die bootjes naar het noorden van Frankrijk.

Hoe kunnen we het dalende effect in Zeebrugge verklaren? Enerzijds door onze dagelijkse aanwezigheid in de havens en anderzijds door een goede gecoördineerde actie met de lokale politie, met het interventiekorps waarvan wij ook steun krijgen, onder de bevoegdheid van de directeur-coördinator. Twee keer per dag krijgen wij twee mensen over de vloer om mee te helpen om die controles uit te voeren met de UK Border Force.

Iedereen begint aandacht te schenken aan de problematiek van de transmigranten in West-Vlaanderen. Misschien kan het nog iets beter in het hinterland. Soms krijgen wij ook informatie van trucks. Het begint al in Luxemburg of Arlon. Men weet dat er altijd controle is in Zeebrugge. Er is altijd politionele aanwezigheid.

Ik denk ook dat de transmigranten veel meer moeite moet doen om in een container te kruipen, die al dan niet op het treinspoor staat, want die rijdt ook de haven binnen, of over de draad moet klimmen of in een vrachtwagen moet kruipen op een parking in het hinterland dan de transmigranten die moeten wachten op een strand en hun centen moeten afgeven. Ik denk dat het 2.000 of 3.000 euro is voor de overzet met een bootje, weliswaar met grotere gevaren, niettegenstaande dat inklimming in een container ook gevaarlijk kan zijn. Dat heeft het verleden al aangetoond.

Wat zijn de prioriteiten bij het controleren? Vooral de koelcontainers worden bij ons dagelijks gecontroleerd, niet alleen omdat men dan onderkoeld kan geraken maar ook omdat de container hermetisch wordt afgesloten. Er gebeuren ook andere controles naar aanleiding van de informatie die wij krijgen van bijvoorbeeld het VK. Men seint ons dan dat een paar



transmigranten via een bepaalde terminal zijn gegaan, waarna wij ons controledispositief gaan verplaatsen.

Ik denk dat wij voldoende logistieke middelen hebben om de controles uit te voeren. Wij hebben CO<sub>2</sub>-meters, maar het meest performante middel vind ik de migratiehond. Er is ook een uitbreiding geweest van het aantal migratiehonden via de hondensteun van de federale politie. Wij hadden er twee, maar ondertussen hebben we vijf gebrevetteerde honden die dagelijks worden ingezet. Ik denk dus dat wij voldoende logistieke middelen hebben. Daarbij komen ook de technische middelen zoals de cargoscanner die dagelijks bediend wordt.

We geven de specifieke informatie voor het slachtoffer inderdaad aan de transmigrant. Zo hebben ze de mogelijkheid om asiel aan te vragen en het statuut van slachtoffer te krijgen.

**Dirk Van Nespen:** Er was ook een vraag over specifieke opleidingen. Wij hebben natuurlijk de gewone slachtofferzorg. Net als de lokale politie heeft iedere dienst bij ons een aantal slachtofferbejegenaars. Wij hebben ook een aantal mensen die via Frontex en dergelijke ervaring hebben kunnen opdoen in het buitenland als debriefer, om op een menselijke manier zoveel mogelijk informatie te verkrijgen – het klinkt bijna als een misdrijf – van de slachtoffers.

Wij hebben ook een aantal mensen die de kans hebben gekregen om voortgezette talen... Ik denk dat onze dienst een van de weinige diensten van de politie is die zoveel talenkennis vergoedt. Er zijn heel wat mensen – ik onderteken die documenten als directeur jaarlijks – die vragen om een kleine tegemoetkoming te krijgen in de kosten voor het leren van een vreemde taal.

Wij hebben ook een aantal mensen die opgeleid zijn in het herkennen van valse en vervalste documenten en in gedragsherkenning. Dat is misschien gegroeid uit het bekijken van passagiersstromen, bijvoorbeeld bij cruiseterminals, om te zien wie zich daar verdacht gedraagt, maar ondertussen hebben onze mensen ook een zekere expertise opgebouwd in het observeren van grotere groepen transmigranten en begrijpen wij daardoor min of meer wie de leiding heeft en hoe zij zich tot elkaar verhouden. Voor een deel is dat dus ervaring.

Daarmee kom ik terug bij het verhaal van de AGAI. Ongetwijfeld kan mijn collega daar straks nog iets over zeggen. Het is niet echt een centrum. Een aantal mensen wordt daarvoor binnen de reguliere

werking vrijgemaakt. Dat zijn mensen die daar wat feeling mee hebben en die ook kunnen omgaan met transmigranten. Normaal gezien kan iedereen dat wel op een zeker basisniveau, maar zij zijn daar sterker bij betrokken. Dat heeft twee finaliteiten: de afhandeling zo sterk mogelijk standaardiseren en versnellen, maar met het doorlopen van alle noodzakelijke stappen.

Wat betreft een gebrek aan kennis, meen ik toch te mogen zeggen dat bij ons de kennis van de afhandeling en de noodzakelijke stappen eigenlijk wel op een hoog niveau staat, gewoon omdat onze mensen het in de vingers hebben. Als men ieder jaar 2.000 mensen door zijn handen ziet passeren – men kan daar niet aan ontsnappen bij de scheepvaartpolitie in Zeebrugge – dan wordt men mee betrokken bij dat verhaal.

Sinds 2005 is er een aparte cel. Dat is echt een hele procedure. Het is – en dat klinkt heel oneerbiedig – bijna bandwerk geworden om de afhandeling zo te doen.

**Henk Soulliaert:** De AGAI is geen specifieke dienst. Het zijn mensen uit de reguliere werking. AGAI is er gekomen op het moment dat de problematiek van de transmigranten op zijn hoogtepunt was. We werden toen in Zeebrugge geconfronteerd met zo'n 40 à 50 personen per dag die afgehandeld moesten worden. Dan was het de bedoeling dat de interventieploegen die naar de haven gaan om de mensen op te pikken, hen terugbrengen, ze fouilleren, hun vingerafdrukken nemen enzovoort, bijstand kregen, zodat het sneller zou gaan. Die stroom bleef immers maar komen. Het ging om twee tot vier extra personen, afhankelijk van de dienstorganisatie. Men moet de mensen ook nog vinden. Er zijn afwezigen door ziekte of verlof, maar toch proberen we ondersteuning te bieden aan de interventieploegen, zodat ze zo snel mogelijk terug naar de kaai kunnen. Nu stellen we echter effectief een dalende trend vast in het aantal transmigranten die we aantreffen in Zeebrugge.

Het gaat ook om personen die zich willen specialiseren in onder andere het uitlezen van gsm's. Ze zijn bedreven in de logistieke middelen en de software om dat te doen. Dat zijn ook personen die de procedures en de omzendbrieven kennen, evenals de mogelijke beslissingen die DVZ kan nemen. Ze weten ook hoe de dienst Voogdij werkt en hoe ze moeten bepalen of iemand minder- of meerderjarig is. Ze weten ook hoe ze contact kunnen onderhouden met de referentiemagistraat van het parket. Praktisch iedereen binnen de scheepvaartpolitie aan de kust is vertrouwd met die procedures. Ze hebben ook

weet van het centrum.

Van een spontane aanmelding aan het centrum heb ik nog geen weet. Ik ben slechts twee jaar in dienst. Dat moet ik dus nog even navragen, maar ik denk dat er nog geen geweest zijn. Er zal eerst contact worden genomen met het parket om te beslissen wat er met een bepaalde persoon moet gebeuren. Als die verhoord is, wordt hij soms overgebracht naar Payoke of een andere instelling die kan zorgen voor de opvang.

**Dirk Van Nespén:** Hebben we nu nood aan een eigen afhandelingscentrum? Vanuit het perspectief van de scheepvaartpolitie kunnen wij op dit moment de toestroom aan en kunnen we dat in eigen huis afhandelen. U vraagt of een afhandelingscentrum moet worden opgericht. Ik wil die vraag terugkoppelen aan de ervaring met een proefproject in Brussel. Dat werd bemand door mensen van de federale reserve van de federale politie, die daar dagelijks waren. Na verloop van tijd daalde de toestroom en waren de zones minder en minder geneigd om de verplaatsing te maken.

Men zou dan kunnen beslissen om het dichterbij te brengen, maar dan zal men meer capaciteit nodig hebben om al die verschillende centra, of op zijn minst toch Zeebrugge, te bemannen. Wij hebben daar een dubbel gevoel bij. Puur logisch lijkt het een goed idee, maar anderzijds zijn de aantallen die worden aangetroffen bij de lokale politie, niet steeds dermate groot dat dat niet moet kunnen worden opgevangen.

Als wij een groep van 30 tot 40 mensen krijgen, zoals we vorig jaar hebben gehad, dan is het ook alle hens aan dek. Dat moet niet alle dagen zijn, maar dan is het maar zo. Ik spreek nu wat tegen de lokale politie, maar dergelijke grote groepen hebben we nog niet al te veel gehad, behalve dan bij Westkust of Blankenberge, maar ook daar hebben wij vanuit onze dienst zowel in Westkust als in Blankenberge ondersteuning geboden.

We hebben dan de paar mensen die we hebben en die dat proces goed in de vingers hebben, naar daar gestuurd. Ook de federale gerechtelijke politie heeft mensen naar daar gestuurd om te helpen de gsm's uit te lezen, maar men moet dan kiezen. Als het gaat om een groep van 80 personen, dan kan men immers niet alle gsm's beginnen uit te lezen.

Er is op het terrein wel degelijk een goede samenwerking tussen die verschillende diensten. Het zijn natuurlijk de grootste groepen, die eruit springen, maar, ook gebaseerd op de ervaring die we in Brussel hebben gehad met een gespecialiseerd centrum, ben ik er niet geheel van

overtuigd dat die formule de juiste oplossing is. Dat was heel arbeidsintensief voor de federale reserve en de output was relatief beperkt, maar dat is mijn persoonlijke mening.

**Henk Soulliaert:** Ik wil daar nog aan toevoegen dat de algemene reserve en het CIK, het interventiekorps, niet alleen steun geven aan de lokale politie en aan ons. Ze doen ook andere zaken. Ze worden ook ingezet voor voetbalwedstrijden of betogingen.

Is dat een alternatief voor het West-Vlaams centrum? Mijn persoonlijke mening is van niet, maar ze geven wel steun. En ze geven goede steun. Men moet echter ook de mensen hebben die steun kunnen leveren. Ik stel zelf ook vast dat die mensen beginnen in het interventiekorps of de reserve, maar dan overgaan naar de lokale politie om hun carrière voort te zetten. Er is dus redelijk wat verloop bij de lokale en federale politie.

Is dat korps voldoende? Momenteel zijn wij heel tevreden dat wij die steun krijgen. Westkust en de wegpolitie krijgen ook steun en bijstand van die mensen. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat het een apart centrum wordt. Dan gaat het over hetgeen wij doen bij de politie, met de eerste afhandeling bij het aantreffen van transmigranten.

Ik wil wel nog een stok in het hoenderhok gooien. Er is de problematiek van de *small boats* in Frankrijk. Het is niet ondenkbeeldig - hopelijk gebeurt het natuurlijk niet - dat die *fillières* gebruik zullen maken van de Belgische kust. De afstand naar het Verenigd Koninkrijk is misschien wat langer, maar als de druk te groot wordt in Frankrijk, is het niet ondenkbeeldig dat dat fenomeen verschuift naar de kust van België. Het is de lokale politie, die verantwoordelijk is voor de stranden. Het is dus aangewezen de lokale politie te sensibiliseren voor de problematiek van de *small boats*.

**Dirk Van Nespén:** Wij zijn bevoegd op zee. Wij nemen er soms wel eens een strook strand bij, voor een bepaald fenomeen, omdat we willen vermijden dat die bootjes op zee geraken. Eens ze op zee zijn, moet men die mensen al gaan redden tegen hun wil. Als slachtoffers nog altijd de hoop koesteren om in de UK te geraken, gaan ze manu militari van de ene boot op de andere. Dan zullen niet alleen mijn mensen in het water terechtkomen, maar ook transmigranten. Dat kunnen ook families zijn. Vergeet niet de impact die het heeft als men op zee, in andere omstandigheden dan op de binnenwateren, manu militari van het ene vaartuig op het andere wordt gezet. Men kan ze ook niet vasthangen aan de patrouilleboot, men moet dat

kunnen omkaderen, ook met accommodatie. Op basis van een risicoanalyse en omwille van het welzijn van de mensen die we willen overbrengen, en onze eigen mensen, zijn we heel voorzichtig in het manu militari van boord halen. Dat is ook de aanpak die Frankrijk hanteert richting het UK, ze begeleiden die mensen. Op het ogenblik dat ze gered willen worden, omdat hun motor uitvalt, omdat ze de weg kwijt zijn, omdat hun proviand op is, omdat ze ziek worden of wanneer ze in Engelse wateren zitten, als ze dat doorkrijgen, dan willen ze wel gered worden. Het is misschien een beetje een boutade, maar vanuit hun perspectief is dat de meest menselijke manier.

Dat maakt wel dat ik ze in mijn perceptie het liefst wil tegenhouden. Als we dan toch willen vermijden dat ze zich in die situatie begeven, moeten we ervoor zorgen dat ze niet in die situatie komen. Welnu, dat is dan op het strand. Het lijkt alsof ik de zaak wil afschuiven, verre van, maar ik denk dat de lokale politie daar ook een taak heeft. Ik heb het dan over een optreden tegen enerzijds de bootjes die over hun grondgebied naar Frankrijk passeren, waar PZ Westkust heel alert op is, en anderzijds een optreden op het strand. Trouwens, we oriënteren iedere nacht onze ploeg vanuit Oostende naar de plaatsen waar je met een bootje tot op het strand kan, om observaties te doen en gewoon om te gaan kijken naar mogelijke aanwijzingen van een vertrek.

Tot op heden zijn daar heel weinig zaken uitgekomen, maar we blijven dat wel doen, consequent. Op het ogenblik dat we ze op het strand vinden, moeten we de lokale politie contacteren, want het strand is haar terrein. We blijven er wel bij om te assisteren. We zullen in volle samenwerking bekijken, gelet op de grootte van de groep, de mogelijkheden van de zone en die van ons, hoe we dat best kunnen organiseren. Op dat moment is het een gezamenlijk optreden.

Ook daar kunnen en moeten we elkaar helpen, want eens men op zee in een container zit, kunnen wij alleen nog maar de dweil zijn. We willen dus ook impact hebben op de andere kant. Dat past precies in wat ik eerder de informatiegestuurde ketenbenadering noemde.

De voorzitter had een vraag over *l'approche victime*. Ik denk dat wij in onze werking momenteel voldoende ruimte laten voor de mensen om ons iets te melden of te vertellen over de organisaties. Ik zal een anekdote vertellen die ik onlangs heb gehoord. Iemand werd voor de tweede of derde keer aangetroffen in Zeebrugge. Hij vroeg spontaan: straks boterhammetjes. Hij wist dus dat hij straks eten zou krijgen. Dat illustreert voor mij

dat als zij werkelijk iets willen melden, zij zeker een gelegenheid zullen vinden om iets vertrouwelijks te zeggen, of wij vinden een manier waardoor ze niet aan de reacties van de groep worden blootgesteld. Dan zullen wij daarop gepast reageren.

Het aantal keren dat men bij ons dwang moet gebruiken als men iemand aantreft, is redelijk beperkt. Als directeur zie ik gelukkig ook zeer weinig klachten. Daarom ga ik ervan dat heel veel transmigranten die door ons worden aangetroffen, ons niet meteen als een bedreiging zien, redenerend dat het die keer niet lukt. Wij proberen die benadering zo veel mogelijk te ondersteunen, want ik denk dat dat de manier is waarop wij de meeste informatie kunnen verzamelen.

Het is misschien ook een fait divers, maar onze mensen brengen spontaan kledij mee. Wat kan ik als directeur aanbieden als mogelijke vervangkledij voor transmigranten die in het water zijn gesprongen of die heel sterk bevuild zijn door olie door in schepen te klimmen?

Ik kan hun enkel hooguit een overall geven. Het is nog net geen oranje overall. U begrijpt echter dat die situatie niet ideaal is. Hen zo opnieuw de straat op te sturen, is geen optie. Soms krijgen zij dus nieuwe kledij. Dat is een persoonlijk initiatief van onze mensen, dat ook wordt geapprecieerd en waardoor er een zekere vertrouwensband ontstaat. Er zijn af en toe incidenten, maar ze hebben veelal te maken met de frustratie van die mensen, omdat het alweer niet is gelukt of omdat zij alweer hebben betaald zonder resultaat. Die incidenten ontstaan uit die frustratie en niet uit frustratie over mijn mensen. Op die manier proberen zij zoveel mogelijk daarop te reageren.

Mijnheer de voorzitter, in die context hebben de slachtoffers of de betrokkenen, zoals u ze noemt, voldoende mogelijkheden om eventueel aan te geven dat zij iets nodig hebben of dat zij informatie willen meedelen. Bij ons hebben zij geen reden, behalve dan dat hun vrijheid jammer genoeg gedurende een bepaalde beperkte periode aan hen wordt onttrokken. Zij kennen echter meestal goed de processen en wat zal volgen.

Zolang wij correct blijven, lukt het. Mocht iemand van mijn mensen dan toch zijn frustratie niet kunnen bedwingen, dan wordt daar normaal gezien heel sterk op gereageerd, niet alleen vanuit ons officierskader maar ook door mijn mensen zelf. Wij weten immers ook dat, wanneer wij in een wij-zijstelling komen, er meer agressie zal komen, wat zeker niet de bedoeling is.

Ik heb alweer een anekdote. Daarna zal ik echt

stoppen. De migratiehonden zijn niet die grote schepers, die moeten imponeren. Ik ben geen held, maar dat zijn kleine honden, die aalbaar zijn. Wanneer zij mee de container ingaan, waar zij op zoek moeten gaan naar geuren die op de aanwezigheid van mensen wijzen, mogen de transmigranten met gezinnen of kinderen niet worden afgeschrikt of niet bang worden gemaakt. Dat is een mooi voorbeeld van de manier waarop met een en ander rekening wordt gehouden.

Zoals ik al aangaf, worden wij geconfronteerd met de slachtoffers van de criminele organisaties.

Er was nog een vraag over.

**Henk Soulliaert:** Ik wil nog even terugkomen op het rapport van het Comité P. Wij hebben altijd samengewerkt met het Comité P om informatie te geven en wij zijn ook ter plaatse gekomen. Naar aanleiding van zulke rapporten stellen wij altijd een actieplan op om verbeterprojecten te doen, bijvoorbeeld inzake het wegmoffelen van papertjes, gsm's en dergelijke, het wegstoppen van scharen en kleine scheermesjes, het fouilleren van personen, het scheiden van man en vrouw, het genderspect, het apart opsluiten, het omgaan met minderjarigen – heel kleine kinderen worden bijvoorbeeld niet opgesloten in een cel, maar zetten wij in een apart lokaal met de mama. Als wij die rapporten ontvangen, doen wij daar altijd iets mee. Als wij bijvoorbeeld vaststellen dat de procedures niet gekend zijn, dan zullen wij die herhalen. Wij voorzien ook in specifieke opleidingen, bijvoorbeeld de geweldstraining is veeleer gericht op het verbale aspect dan op het handboeien van mensen. Wij doen er altijd wel iets mee.

Ik hoop dat ik, samen met de heer Van Nespen, alle vragen heb beantwoord. Ik geef nu het woord aan mevrouw Silvestre, die waarschijnlijk ook nog wel een paar vragen zal kunnen beantwoorden.

**Stéphanie Silvestre:** J'espère être plus brève que mon collègue. C'est la passion qui parle. Nous sommes motivés.

Je reviens d'abord sur la question de la police structurée ou guidée par l'information. Quelles sont les informations dont nous avons besoin? Ce sont les éléments essentiels d'information, c'est-à-dire les EEI comme on les appelle. En matière de traite ou de trafic des êtres humains et de migration, nous travaillons avec les différents services de la police fédérale et de la police locale.

Par rapport à la migration illégale, nous avons besoin de connaître les routes. Je vous ai dit que

ce n'était pas très évident, mais nous travaillons surtout avec les directeurs coordinateurs des différents arrondissements qui eux ont leur SICAD et leur CIA qui sont à la pointe en termes de recherche d'informations, pour pouvoir avoir des analyses et de l'information structurée par rapport à ces différentes routes.

Par exemple, dernièrement, le dirco Hainaut nous a informés de l'existence de nombreux problèmes à la gare de Mouscron ou sur son parvis. Différentes analyses montrent que, tant le soir qu'en début de journée, les migrants quittent les centres d'accueil ou reviennent vers ceux-ci. Effectivement, les points attractifs négatifs pour nous sont les centres d'accueil. Toute une série de populations se déplacent entre ces centres d'accueil. D'autres points attractifs négatifs sont les parkings d'autoroutes. Si une voie de chemin de fer est près d'un parking, vous savez automatiquement que des populations vont se déplacer.

Au niveau des autoroutes également, en dessous des ponts, etc., nous avons également des tentes, des campements qui se développent. Là aussi, nous sommes attentifs. Ce campement est-il proche d'une aire d'autoroute ou d'un pont d'autoroute? Si les migrants se dirigent, lors d'un contrôle de police, vers les voies, les voies ferrées en subiront l'impact. C'est exactement la même chose au niveau de la traite et du trafic des êtres humains. Il faut disposer de ces éléments essentiels d'information. Nous pouvons les récolter différemment, notamment par nos patrouilles, en contrôlant les personnes, en leur posant des questions.

Les policiers de terrain ont l'habitude d'avoir ce contact avec les "clients", comme on les appelle. Ils peuvent se dire: "Là, il y a quelque chose qui ne va pas, on va gratter un peu plus avant. Que se passe-t-il? Cette personne est-elle menaçante? Menaçante vis-à-vis d'une autre personne?" Il y a toujours des signes perceptibles par les policiers. À ce moment-là, nous rédigeons un rapport d'information. Si nous ne savons pas rédiger de procès-verbal, si les éléments constitutifs de l'infraction ne sont pas présents, l'information est transmise via le RIR.

Nous ne sommes donc qu'un maillon de la chaîne. C'est-à-dire que l'information que nous allons récolter, nous allons la mettre dans un PV. Il sera peut-être poursuivi par le parquet. Mais sinon, cela remonte toujours au SICAD, au CIA. Le SICAD, le CIA, fait alors le travail de rendre l'information disponible pour les autres services de la police – soit zones locales, soit PJF. C'est très important.

Le travail peut aussi s'effectuer dans l'autre sens; il n'est pas rare qu'une PJF nous contacte pour dire que dans tel Thalys, il y a un *target* que nous devons aller chercher. Ils ont mené leur enquête. Ils ont des services de recherche qui mènent l'enquête. Grâce à nos connaissances sur le terrain, dans le Thalys, et avec nos informations sur les opérateurs ferroviaires, nous parvenons à identifier la personne et nous allons la chercher dans le train.

C'est vraiment un travail de chaîne, de passer l'information de l'un à l'autre, notamment avec les directeurs coordinateurs, lorsqu'ils travaillent aussi en opération.

Ce n'est plus le cas heureusement actuellement, mais lorsque la gare du Nord était occupée par 400 ou 500 migrants, le directeur coordinateur a organisé des actions Medusa, comme on les appelait, pour pouvoir mettre toute la chaîne policière en œuvre, avec les partenaires, comme l'Office des étrangers, les PJF, les zones locales. Quand on vient, en termes policiers, "chasser" les gens hors de la gare du Nord, ils se retrouvent évidemment dans une zone de police.

Il faut absolument d'autres moyens que de chasser des gens d'un point à un autre. Nous devons les accueillir et avoir des structures pour ce faire. C'est très important. Pourquoi? Parce que, si à un moment donné, ces structures sont défaillantes, les gens vont s'organiser eux-mêmes. La communauté va s'organiser.

Lors de l'occupation de la gare du Nord, la situation a été très problématique, parce que les gens s'organisaient. Les citoyens venaient aider les migrants. Nous avions parfois des rébellions, ou une situation sanitaire désastreuse, avec des services de la Croix-Rouge qui essayaient de s'organiser. Des enfants étaient au milieu de bagarres à coups de couteau. C'était très difficile.

L'État doit mettre en place des systèmes d'accueil pour tous ces gens. Sinon, cela conduit à une crise sanitaire et à de l'insécurité. Quand des organisations venaient donner à manger le soir, c'était chaque fois la cohue parce que les gens avaient faim. Il y avait des coups de couteau, il y avait des enfants parmi cela. C'était dramatique. Cela doit être pris en charge.

Quant à la police, quand elle se retrouve à deux équipes face à 500 migrants, que voulez-vous qu'elle fasse? C'était un peu le cri ici.

Ensuite, je vais tenter de me recoller aux

questions. Au niveau de la collaboration, la SPC est une unité de première ligne. Nous faisons les constatations. Nous prenons les informations. Si, lors de l'audition que nous faisons parfois aussi avec l'Office des étrangers, nous percevons que la victime veut vraiment se déclarer comme victime, dans ce cas, nous l'aidons et nous suivons la procédure. Ce qui se passe pour le moment, c'est qu'ils ne veulent pas se déclarer comme victimes. Ils ne veulent pas demander asile. Ils refusent cet état-là. Ils veulent rester dans l'état dans lequel ils sont. Il est donc très difficile d'avoir cette déclaration spontanée.

Par rapport aux formations, il y a la formation de base mais il y a également des formations en interne. Nous avons l'appui de la DGJ, de la PJF et nous faisons aussi appel à certaines organisations comme PAG-ASA, etc. qui viennent expliquer ce que sont les victimes et la façon de les reconnaître.

La brochure est diffusée, mais pas systématiquement. Lorsqu'il y a des soupçons de traite des êtres humains, nous la donnons. Mais, comme je vous l'ai dit, cette détection est parfois très difficile du fait de cette non-envie d'être déclaré comme victime.

Faut-il revoir la procédure 55? Absolument! Je suis claire dans mes réponses. Oui, il faut la revoir. Comment? Il ne faut certainement pas la supprimer car elle nous permet quand même d'avoir une identification et un lexique de la personne qui est en face de nous. Il faut peut-être l'alléger ou la faire différemment. Il ne faut certainement pas la supprimer mais il faut la revoir.

Quelles sont les consignes données aux policiers? C'est fonction des éléments essentiels d'information que nous aurons eus. Nous le faisons systématiquement par des briefings. À chaque début de shift, il y a un briefing et, à chaque fin de shift, il y a un débriefing. Si des actions concrètes particulières sont mises en œuvre, il y a également systématiquement un briefing pour évoquer les points suivants. Quelles sont les dispositions légales qui sous-tendent cette action-là? Qu'attend-on de vous? Qu'est-ce que l'autorité administrative ou judiciaire attendent de vous? Tout cela est précisé dans les briefings.

Il y a aussi un briefing des différents partenaires. Quand nous faisons des actions avec l'Office des étrangers, le partenaire aide également au sein du briefing et donne ses directives. C'est la même chose avec la PJF.

Je passe à présent à la collaboration avec les homologues des pays frontaliers. Elle se passe

très bien parce qu'on a une organisation européenne qui s'appelle RELPOL qui compte 16 pays européens, et (...) en fait partie. L'information, c'est un réseau opérationnel. On a des contacts avec nos homologues notamment la police aux frontières, la PAF, nos homologues français, la Deutsche Bahn pour l'Allemagne. C'est un peu plus difficile avec les Luxembourgeois simplement parce qu'ils n'ont pas de police ferroviaire. C'est tellement petit que c'est le DirOps, le directeur des opérations, qui gère tout le Luxembourg et le couvre à lui tout seul, ce qui est quand même plus facile. Du côté hollandais, c'est la maréchaussée. On a des contacts assez réguliers et on met des actions en place. On va d'ailleurs en produire beaucoup plus dans le futur. On a, par exemple, eu des contacts avec les accompagnateurs de train dans l'ICE. Ils nous disaient que c'était catastrophique: "On a énormément de pickpockets sur ce trajet-là." et les pickpockets, c'était de la gare de Bruxelles-Nord jusqu'à celle de Bruxelles-Midi ou l'inverse, de Bruxelles-Midi jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord, sur le tronçon critique. Là, on a immédiatement réagi. On a effectué des patrouilles mixtes dans tout le train. Quand c'était des pickpockets allemands, on avait alors cette reconnaissance du policier allemand ou belge s'il s'agissait de pickpockets belges ou étrangers. Cela se passe bien et on est vraiment dans cette optique de travailler ensemble.

En ce qui concerne la collaboration avec Frontex, on est obligé de collaborer avec l'Agence car on est une frontière extérieure. On a donc des partages réguliers, des échanges d'hommes. On envoie des hommes à Frontex pour être formés. On a aussi des échanges au niveau de DIF comme mon collègue le disait. La formation DIF concerne tout ce qui est document faux et falsifié. Là aussi, quand on est au box, dans le channel terminal, on doit avoir cette formation complète de contrôleur frontalier sinon on est n'est pas dans le box. Cela se passe très bien avec Frontex pour avoir ces échanges d'informations. Sur ce point, nous avons des contacts réguliers et toutes les bonnes pratiques, notamment dans le cadre des documents faux et falsifiés. Par exemple, si on a un document qui a été intercepté en Pologne et qui risque d'arriver en Belgique, on a un exemplaire et on se le partage. Il y a une banque de données accessible à consulter. Ce qui est critique, c'est d'avoir l'information: "Attention, les passeports albanais commencent à être falsifiés! Attention, les passeports russes commencent à avoir tel ou tel signe de falsification!"

Ce sont tous les signes également par rapport à la traite d'êtres humains puisque, là aussi, ce sont

des éléments critiques d'une documentation.

Toutes ces personnes ont-elles eu des contacts avec des réseaux de trafiquants? Certainement. Puis-je l'affirmer à 100 %? Jamais! Dire que, oui, certainement, mais vous dire à quel moment un migrant qui se déplace seul a eu une aide, n'a pas encore eu d'aide ou va avoir une aide, c'est impossible. Pour nous, c'est impossible à dire. Pourquoi? Parce que nous sommes une équipe de première ligne. Pour moi, cela relève du travail de l'enquête judiciaire. Une équipe de première ligne ne prend pas ce type de recherche à son compte.

Quid de la procédure? Monsieur parlait du respect des COL, du magistrat référent TEH. Oui, nous avons un super modèle. Il est respecté. Chaque Région, au niveau de la SPC, dispose d'un référent TEH et participe aux CRA, les commissions judiciaires d'arrondissement avec le procureur du Roi, le Dirco le Dirju. On est vraiment informés et s'il y a une erreur dans la procédure ou quelque chose qui s'est mal passé, cela sera discuté en CRA et on y participe.

En ce qui concerne notre rôle auprès des Ukrainiens en gare du Midi ou dans toute autre gare, on a deux leitmotivs: "protéger contre" et "orienter/guider vers". Ce sont vraiment nos deux missions. Si les policiers de terrain ont des informations, ils les font remonter. Ils rédigent un PV ou un rapport d'information. C'est connu car il y a aussi les briefings de chaque équipe. Que voit-on gare du Midi? La routine est mise en place. Cela a été un peu critique au début avec les hôtels et les hébergements. Maintenant, on a un système qui roule. Il faut aussi dire que cela se passe également dans d'autres villes du pays. Par exemple à Liège, il y a pas mal aussi d'Ukrainiens qui arrivent. Un système les prend en charge et cela fonctionne.

Le rôle du policier des Chemins de fer est donc "d'orienter vers" et de "protéger contre".

S'agissant de l'arrivée massive d'Ukrainiens aux frontières des pays voisins de l'Ukraine, je craignais que ce phénomène ne se produise également en Belgique. Nous avons connu plusieurs couches. D'abord, une partie de la population est arrivée en train, mais en ayant déjà un point de contact dans le pays afin de transiter. En général, il s'agissait de gens un peu plus nantis. Ensuite, d'autres groupes sont parvenus en Belgique et devaient prendre contact en vue de trouver un autre hébergement. À cette fin, ils sont restés plus longtemps chez nous. À présent débarque une population en fuite, désorientée et paupérisée. Ces personnes sont moins

nombreuses, mais forment une catégorie plus critique en raison de leur plus grande précarité. Pour cette raison, elles doivent être prises en charge.

Ensuite, lorsque paraît un rapport du Comité P, nous devons élaborer un plan d'action, comme le ferait toute autre direction de la police administrative - que ce soit pour la police des chemins de fer ou de la navigation.

Pour vous répondre, monsieur le président, il s'agit d'un mélange entre les questions budgétaires et les problèmes de recrutement. Nous traversons une période de crise budgétaire, raison pour laquelle il nous est demandé de fournir des efforts. C'est un peu le serpent qui se mord la queue: nos effectifs diminuent, tandis que nous devons prêter plus d'heures supplémentaires - qui ne sont plus rémunérées -, alors même que nous ne pouvons pas recruter. C'est donc un moment assez dur.

Par ailleurs, le plus grand déficit en capacité se situe du côté néerlandophone. À Bruxelles, il me reste encore 3 agents néerlandophones sur 260. Nous sommes en train d'élaborer des plans pour y remédier, nous lançons des bourses et visitons des académies. Bref, nous ne restons pas inactifs.

Quand il faut passer deux heures sur une procédure 55, alors qu'on est appelé parce qu'un suicide vient d'être commis sur la voie, que fait-on? C'est la réalité de terrain. En soirée, nous sommes une équipe pour toute la Wallonie. Certes, des trains de marchandises continuent de circuler, mais il y a moins de trains de voyageurs.

On a un garde 55' dans une cellule. On doit aller sur un suicide, qu'est-ce qu'on fait? C'est vraiment le rôle de gestion au quotidien dû au déficit.

Faut-il changer l'approche PV victime et ainsi augmenter la détection des victimes et non la verbalisation? Je dirais que si on diminue déjà la charge administrative de traitement administratif de un 55' et qu'on peut favoriser l'écoute et être plus attentif à la victimisation, je pense qu'on peut gagner en efficacité par rapport à cette problématique de trafic et de traite des êtres humains.

Le paradigme opérationnel doit changer. Pour le moment, on a des lois à respecter, la procédure 55' est ce qu'elle est et on doit faire toute la procédure 55'. C'est vraiment alors un changement de paradigme qui nous permettrait peut-être d'avoir une priorité à mettre sur la victimisation et peut-être avoir une procédure aussi obligatoire par rapport à ça.

Dernière remarque importante. Mille procès-verbaux rien que dans la région ouest. Onze mille procès-verbaux au total sur la SPC sur 2017-2021. C'est encore pire quoi.

**Hervé Rigot (PS):** Deux brèves questions concernant l'optique d'avoir des centres transmigrants ou pas. Monsieur Van Nespén, vous n'étiez pas favorable à avoir des centres transmigrants. J'aurais voulu comprendre pourquoi vous pensiez que ce n'était pas opportun. Il y a une autre approche de Mme Silvestre qui était - et c'est une approche que je rejoins assez bien pour avoir travaillé vingt ans chez Fedasil - justement d'avoir des lieux où les personnes peuvent se poser, question de salubrité notamment. Mais je pense aussi que pour les transmigrants, c'est un lieu où ils vont pouvoir être détachés de l'emprise du passeur, des trafiquants. C'est un lieu où on peut les mettre en confiance, leur montrer que telle information qu'ils ont reçue, ce qu'on leur a indiqué comme possibilité, le cadre dans lequel on les a enfermés n'est pas exact et leur permettre alors de faire des libres choix, sans pression des trafiquants, sans pression du groupe aussi, de la communauté. Et donc aussi de faire des libres choix de voies légales, de voies illégales, mais aussi de dénoncer le trafiquant et collaborer en toute liberté à notre processus, à notre volonté de pouvoir mettre un terme à ces crimes qui sont en cours aujourd'hui.

Je me dis: "Tiens, pourquoi vous pensez que ce n'est pas une bonne option?" Je vois qu'il y a une belle pratique actuellement qui est menée par MSF à Bruxelles et qui va se terminer le 30 juin prochain. C'est un projet pilote, ils ont mis ce type de centre pour les transmigrants mais mineurs d'âge et cela a permis d'accueillir environ 400 mineurs qui ne rentrent pas dans le "circuit" des demandes de protection internationale parce qu'ils ne doivent pas s'inscrire. Et ça leur permet aussi de faire des choix et de les poser. Pourquoi pensez-vous que ce n'est pas opportun?

Deuxième question: la collaboration avec Frontex. Si j'ai bien compris, Frontex participe à la formation sur l'approche des victimes et l'accompagnement des victimes. Je dois vous avouer que, moi, ce que je connais de Frontex, c'est notamment "ce n'est pas le meilleur bulletin du monde en ce qui concerne l'approche des victimes, notamment en Grèce, en Pologne... Participation à des pushbacks, recours à la violence physique par moments". Pourquoi Frontex? Et comment avez-vous fait votre choix? Peut-être que vous n'avez pas eu le choix? Pourquoi vous les avez choisis eux? Et d'autre part, est-ce qu'on pourra avoir

accès à leur "manuel" de formation, à leur protocole? Je suis très curieux et intéressé de voir ce qu'ils peuvent avoir comme approche des victimes.

**Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer Van Nespen, ik heb nog een heel korte vraag over iets waarover ik niets heb gehoord. Mijn medewerker heeft nochtans vanaf het begin mee gevolgd. In De Panne is een warmtecameranetwerk getest dat gericht is op zee. De wens van de gouverneur is dat uit te rollen naar heel het strand. Acht u dat opportuun? Is dat een hulp voor u? U hebt daar niets over gezegd.

**Ben Segers** (Vooruit): Hartelijk dank aan alle sprekers.

Ik wil graag nog twee verduidelijkingen. De slachtoffers krijgen we maar niet in de centra. Ik wil erop wijzen dat er een reflectieperiode van 45 dagen is. U kan de slachtoffers of gesmokkelden ook aanmelden bij de centra als u van oordeel bent dat er sprake is van verzwarende omstandigheden. Daar hebt u de referentiemagistraat volgens mij niet voor nodig. In bepaalde omstandigheden kan dat tijds winst opleveren, wanneer u snel moet kunnen doorverwijzen. Zoek dat toch eens uit, misschien niet voor nu maar toch voor later.

Ik heb niet gepleit voor een copy-paste van het oude systeem in Steenokkerzeel naar West-Vlaanderen, wel voor het trekken van de juiste lessen uit wat fout ging in Steenokkerzeel, namelijk de te bestuurlijke aanpak, te weinig gerechtelijk. Dat is ook ongeveer wat het Comité P heeft gezegd. Voorzie ook meer de liaison met de referentiemagistraat en ook de centra slachtoffers mensenhandel enzovoort.

Ik heb ook een vraag over een meer geïntegreerde aanpak wat betreft de intercepties bij grotere bestuurlijke operaties. In welke mate worden de centra slachtoffers mensenhandel daar nu al bij betrokken? Zo kan ervoor worden gezorgd dat dit in het systeem van de COL 2016 komt.

**Dirk Van Nespen:** Waarom ben ik zelf – ik heb gezegd dat ik mijn persoonlijke mening geef – daarvan niet zo'n voorstander? De reden is dat ik dat inderdaad benader vanuit de ervaring die we gehad hebben in Steenokkerzeel. Naar mijn oordeel is de aanpak veel minder persoonlijk in een dergelijk afhandelingscentrum dan bij ons of dan wat eventueel mogelijk is op lokaal niveau. Als iemand overgebracht wordt en voor lange tijd wordt verplaatst, dan kan de afhandeling ook dicht bij

de mensen gebracht worden, bijvoorbeeld in West-Vlaanderen. Dat kan al een eerste stap zijn. Maar dan nog gebeurt de afhandeling door iemand anders dan degene die de persoon heeft aangetroffen en de overbrenging doet.

Voor mij is ook het contact belangrijk. Wij werken met een relatief beperkte groep, waardoor betrokkenen gemakkelijker met dezelfde mensen in contact komen. Dat schept meer een vertrouwensband dan wanneer alle dossiers naar één centrum worden gebracht. Als men dat puur als een afhandelingscentrum ziet, ook al is de naam misschien verkeerd gekozen, dan ben ik daar geen voorstander van, omdat het de persoon zelf in een minder comfortabele omstandigheid brengt, wat een tegengesteld effect heeft. Daar staat de focus op het slachtofferschap tegenover, waarmee ik ook de andere vraag beantwoord.

Bij ons gaat het om een politionele omgeving, hoe je het ook draait of keert. Het zijn politiemensen die misschien enige opleiding hebben mogen volgen, wat ervaring hebben of een goede benadering hebben, maar het blijven politiemensen en het blijft ook een politiekantoor. Als we dat eruit halen en meewerken met andere diensten, dan kan dat een meerwaarde betekenen, maar niet zoals het tot op heden altijd opgevat is geweest, alstublieft niet. Voor de mensen die wij aantreffen heb ik er met onze werkwijze meer vertrouwen in dat er aandacht is voor de slachtoffers van mensenhandel of mensensmokkel en er zijn tevens meer mogelijkheden dan wanneer wij betrokkenen ook nog eens overbrengen. De capaciteitswinst is nul, aangezien wij de betrokkenen ook nog eens moeten overbrengen. De betrokkenen bouwen al een eerste band op met de mensen die hen aantreffen, mijn mensen, maar die band gaat verloren, aangezien ze ergens worden geplaatst, waar een verdere afhandeling gebeurt. Wanneer de afhandeling echter volledig buiten de politionele context gebeurt, waarbij het politionele deel van de afhandeling slechts een klein stuk is van het geheel proces dat daar gebeurt, dan kan het misschien een meerwaarde zijn.

De formules die men tot heden heeft voorgesteld of nog in gedachten heeft, zijn om ze allemaal samen te brengen op één locatie, waar dan een aantal mensen het werk zal doen dat de politie, of de andere diensten, misschien liever niet doet. Dat is dan puur gericht op registratie, identificatie, beslissing, afhandeling. In dat proces meen ik dat wij nu met de scheepvaartpolitie op een veel menselijker manier dan de huidige kunnen werken. Als het ruimer wordt bekeken, kan er inderdaad een meerwaarde zijn, maar dan zullen andere diensten eraan moeten deelnemen.



U stelde ook een vraag over Frontex. Er zijn niet zoveel opleidingen beschikbaar binnen de politie. Wij gebruiken dus inderdaad hetgeen al bestaat. Frontex heeft het voordeel dat het financieel bijdraagt in de zaken die het aanbiedt, ook in de reiskosten en dergelijke.

Het is voor mijn mensen wel een leerschool als zij in contact komen met andere diensten die hetzelfde werk doen. Maandelijks worden er mensen uitgestuurd om mee te gaan op missie. Die brengen ervaringen mee. De feedback die ik krijg, is dat er op het vlak van menselijke behandeling en dergelijke binnen het Belgische politiebestedel wel enige aandacht is. Die kan wellicht nog iets verbeteren, zeker en vast, maar volgens de feedback die ik krijg, komen onze mensen terug met de mededeling: wij pakten het toch anders aan. De keuze tussen meer opleiding en werken met Frontex is dikwijls een keuze uit noodzaak.

Mevrouw Van Hoof, u vroeg naar de warmtecamera. Wij hebben testen met de warmtecamera gedaan. Omdat er in een eerste fase jammer genoeg geen incidenten werden gedetecteerd hebben wij een aantal testen gedaan. Wij hebben situaties gecreëerd waarbij politiemensen met een opblaasboot probeerden de zee in te geraken terwijl er een RIB van ons voorbijvoer. Wij moesten vaststellen dat de componenten van dat systeem zeker kwalitatief in orde zijn, en dat het een meerwaarde zou kunnen zijn, behalve op één punt: de detectiesoftware. De gouverneur weet dat ondertussen.

Als men dat systeem gaat uitbreiden over de kust heb ik niet genoeg mensen om zoals – vergeef mij de beeldspraak – konijnen naar een lichtbak te zitten kijken om te zien of er iets aan de hand is. Er is heel veel scheepvaartverkeer. In de zomer is het strand vol.

Wij hebben een detectie nodig die vanaf het moment dat er een vaartuig over de laagwaterlijn op zee komt, een alarm genereert. Wij hebben iets nodig dat op het ogenblik dat bepaalde grenzen worden overschreden, bijvoorbeeld een afgedreven vaartuig van Frankrijk naar België, een alarm geeft. Mijn mensen op het maritiem informatiekruispunt en bij voorkeur later ook op het MRCC, maar dat is nu niet mogelijk door de verbindingen, omdat zij in eerste instantie de reddingsoperatie kunnen opstarten, moeten een duidelijk beeld krijgen en een vrij betrouwbare alarmering.

De camera's zijn van een redelijke kwaliteit. Er werd gewerkt met pure warmtebeelden, om de

privacy van de mensen te beschermen. Niet iedereen op het strand wil bekeken worden. Dat zijn vrij performante camera's. Evenmin wil iedereen die zich op zee begeeft, bekeken worden. Er werd daar puur gewerkt met warmtebeelden.

De alarmering is echter niet betrouwbaar. Boten van ons werden niet opgemerkt. Er is daarin een automatische classificatie, tussen een RIB, een groot vaartuig, een zeeschip en dergelijke. Het systeem bleek niet juist te identificeren. Een patrouillevaartuig van ons werd niet gedetecteerd. Het bootje dat wij manu militari zelf het water induwden en waarmee onze mensen vertrokken, werd niet gedetecteerd, werd niet als verdacht geïdentificeerd.

De conclusie is dat de elementen en de performantie van de camera oké zijn. In zijn huidige vorm geeft het echter een vals gevoel van veiligheid. Dat is een primeur, want die tests zijn pas onlangs afgerond. Dat is onze ervaring. De vraag is dan of dat nodig is en uitgebreid moet worden over de kust. Ik antwoord hier als operationeel leidinggevende en van de rest houd ik mij ver van, want dat betreft deels ook beleidsbeslissingen.

Ik neem zeker mee wat u hebt gezegd over de aanmelding. Ik moet eerlijk zeggen dat ik blij was dat mijn collega dat in eerste instantie beantwoordde en zei dat dit aspect eens nagekeken moet worden. Ik dacht zelf immers dat de betrokkene, de man of vrouw in kwestie, zelf moest reageren. We gaan daar zeker achter en we proberen dat mee te nemen.

**Henk Soulliaert:** Sta me toe om daaraan het antwoord toe te voegen op de vraag of zij al aan acties hebben deelgenomen. Het antwoord is nee. Ik denk dat dit te weinig gekend is. Er bestaan allerhande procedures, al wat u wil. Het is misschien een opportuniteit.

**Dirk Van Nespen:** Ik meen begrepen te hebben dat er ook een centraal aanmeldpunt gecreëerd zal worden, of dat dit althans een van de aanbevelingen is waaraan u denkt. Dat kan helpen om mee flux aan te brengen als er indicaties zijn dat een betrokkene slachtoffer is van mensenhandel. In dat geval hebben wij vandaag zeker ook iets bijgeleerd. Dank u wel.

**Stéphanie Silvestre:** Monsieur le président, j'aimerais encore répondre à la remarque de M. Rigot relative à la différenciation entre les grands centres de traitement exclusivement policiers et les centres d'accueil. Ce sont deux objets distincts. Mon collègue Dirk Van Nespen a

en effet expliqué que les premiers déshumanisaient la personne. C'est donc à éviter, sans compter les problèmes de personnel et de logistique – notamment du point de vue de l'IT. S'y ajoute aussi une contrainte de trajet. Certains considèrent qu'on va gagner en capacité en construisant de grands centres. Pas du tout! Il faut amener la personne du point A au point B.

Le **président**: Madame et messieurs, je remercie chacun d'entre vous pour sa disponibilité, sa présentation et ses réponses.

Avant de clore cette réunion, j'aimerais encore poser une question à Mme Silvestre. Si, en conclusion de nos travaux, la commission devait émettre une recommandation relative à un allègement de la procédure "article 55", pourriez-vous nous faire parvenir une brève note technique à ce sujet? Elle pourrait être envoyée ultérieurement.

*La réunion publique de commission est levée à 12 h 57.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.57 uur.*