

COMMISSIE VOOR DE
BINNENLANDSE ZAKEN, DE
ALGEMENE ZAKEN EN HET
OPENBAAR AMBT

COMMISSION DE L'INTÉRIEUR,
DES AFFAIRES GÉNÉRALES ET
DE LA FONCTION PUBLIQUE

van

du

WOENSDAG 20 DECEMBER 2017

MERCREDI 20 DÉCEMBRE 2017

Namiddag

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.39 uur en voorgezeten door de heer Brecht Vermeulen.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.39 heures et présidée par M. Brecht Vermeulen.

01 Question de M. Philippe Pivin au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les bandes urbaines" (n° 22317)

01 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de stadsbendes" (nr. 22317)

01.01 Philippe Pivin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous ai déjà interpellé l'année dernière au sujet du développement de bandes urbaines dans notre pays. Comme à votre habitude, vous aviez fait preuve de précision dans votre réponse et vous aviez indiqué qu'il existait 12 grandes bandes urbaines, 23 bandes au total surveillées par le SICAD de Bruxelles.

Il semble donc bien que des noyaux durs persistent dans certains quartiers bruxellois. En tout cas, les incidents qui se sont répétés récemment, démontrent la capacité d'action, si pas de bandes, en tout cas de mouvements de casseurs.

Le gouvernement fédéral est en train d'élaborer un plan d'action permettant de réagir de façon planifiée à des émeutes, ce qui est certainement une démarche utile.

Monsieur le ministre, compte tenu des faits récents qui se sont produits au centre-ville de Bruxelles et considérant que deux magistrats du parquet de Bruxelles sont spécialisés dans ce domaine, les actions et l'expertise ciblant les bandes urbaines sont-elles sollicitées dans le cadre du plan d'action qui est élaboré par le gouvernement? En effet, il semble que des casseurs soient venus de Wallonie et de Flandre. Pouvez-vous, dès lors, nous éclairer sur les potentielles connexions entre bandes? Cela me paraît utile en matière de lutte contre le risque d'émeute.

Au vu de l'actualité de ces derniers jours, sept personnes parmi les neuf qui étaient encore recherchées et dont les photos ont été diffusées sont, à présent, identifiées par les services de police. Pourriez-vous, dès lors, m'indiquer comment on définit aujourd'hui une "bande urbaine"? Combien de bandes urbaines sont-elles enregistrées et surveillées par les services de police? Quelle en est la ventilation par ville du pays? Selon les estimations, combien d'individus composent-ils ces bandes?

Combien de policiers, au niveau fédéral et au niveau des services de la police locale, sont-ils mobilisés pour surveiller ces bandes urbaines? Combien de faits délictueux commis par ces bandes urbaines ont-ils été enregistrés depuis 2015 (année par année) dans la banque de données des principaux suspects?

Quelles mesures comptez-vous prendre pour lutter contre ces bandes qui semblent empêcher la permanence et la généralisation d'interventions et de patrouilles policières dans certains quartiers, comme le stipule le rapport de l'Inspection générale? Considérant les conclusions des différents rapports que vous avez reçus à la suite des émeutes des 11, 15 et 25 novembre derniers, que ce soit de l'AIG ou du Comité P, peut-on encore écarter complètement la responsabilité des bandes urbaines dans les saccages perpétrés?

01.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur le président, monsieur Pivin, la définition d'une bande urbaine n'est pas établie de manière universelle mais peut être approchée à l'aide de la circulaire "bandes urbaines" en tenant bien compte des différences de perceptions existant entre les services de police. On parle de zones de police et des SICAD.

Il s'agit d'un phénomène local qui émane de la collaboration entre les parquets, les bourgmestres, les services de police et de prévention. Ce qu'on appelle "bande urbaine" à Sint-Niklaas est sensiblement différent de ce qu'on désigne comme étant une bande urbaine à Bruxelles.

À Bruxelles, le statut "bande urbaine" est une étiquette personnelle qui peut être attribuée à un individu ne faisant pas spécialement partie d'une bande urbaine mais ayant commis, avec un complice, au moins deux faits de bandes urbaines, comme défini dans la circulaire.

Ces attributions se font lors de réunions mensuelles entre les partenaires policiers, la cellule "bandes urbaines" de la police fédérale et le parquet. Par conséquent, ni la direction de l'information policière ni la direction *serious organized crimes* (DJSOC) ne disposent de ces chiffres au niveau national.

Je puis toutefois évoquer le nombre de bandes urbaines actives dans l'arrondissement de Bruxelles, soit six zones de police, une trentaine de ces bandes étant répertoriées dans la Banque de données nationale générale (BNG) de la police et pour lesquelles un procès-verbal d'association de malfaiteurs est rédigé. Ces bandes ne sont pas ventilées automatiquement, ce qui est différent pour les personnes ayant un statut "bande urbaine" qui leur est attribué pour quatorze mois, renouvelable après accord du parquet et inséré en BNG pour les policiers de terrain. Ce statut est décerné après demande d'une zone de police et avalisé par l'un des trois magistrats "bandes urbaines".

Les bandes urbaines n'agissent pas en tant que personne morale. Il est donc très difficile d'attribuer un fait – un vol, un viol ou un autre délit – à une bande précise. C'est en réalité à ses membres qu'il est imputable. On peut recenser de tels agissements et le nombre d'auteurs connus via les codes infractionnels repris dans la circulaire.

Le SICAD bruxellois, relevant de la police fédérale, compte deux personnes chargées du suivi des bandes urbaines. Autrement dit, elles alimentent les banques de données en enregistrant les principaux suspects ainsi que les faits qu'ils ont commis, de manière à en informer le parquet lors des plates-formes mensuelles où sont décidées d'éventuelles mesures particulières.

La zone de police de Bruxelles dispose d'une cellule composée de trois policiers, tandis que les autres zones travaillent avec un ou plusieurs policiers s'occupant de mouvances telles que les bandes urbaines.

À ce jour, nous ne pouvons pas établir de rapport entre les précédentes émeutes et l'implication de personnes classées sous le statut "bande urbaine" ou appartenant à une bande urbaine.

Pour le reste, c'est le rapport de l'AIG qui forme notre ligne directrice. Au départ, Bruxelles-Capitale ne disposait pas de plan anti-émeutes, mais elle y a travaillé entre-temps. Je puis ajouter que ce qui vaut pour les zones de cette Région vaut aussi pour celles d'autres grandes villes. En Conférence des bourgmestres, nous allons prêter attention à cet aspect.

01.03 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, j'étais malheureusement absent à la Conférence des bourgmestres de la semaine dernière, pour une raison que vous aurez comprise, mais j'en ai lu le procès-verbal.

Pour le reste, vous avez été complet, et je vous en remercie. Je ne répliquerai donc pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Philippe Pivin au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le dispositif de protection contre des attaques terroristes" (n° 22318)

02 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de maatregelen ter bescherming tegen

terroristische aanslagen" (nr. 22318)

02.01 Philippe Pivin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les menaces terroristes auxquelles nous devons faire face depuis maintenant plus de deux ans ont imposé une nouvelle gestion en matière de sécurité et de protection dans l'espace public. En effet, à la suite notamment des attentats de Nice et de Berlin, il est apparu nécessaire d'installer des dispositifs de protection en certains endroits et, notamment, pour des zones piétonnes. J'avais d'ailleurs pu vous interroger au sujet de ces dispositifs, précisément pour ce qui concernait la nouvelle zone piétonne du centre-ville bruxellois.

Après les interventions suite aux émeutes au centre-ville il y a quelques semaines, j'ai été surpris d'entendre des plaintes de la police relatives à la disposition et au lieu-même du piétonnier, notamment en ce qui concerne l'accès pour les camions à eau. Vous aviez pourtant été clair, me disant que les dispositifs avaient été installés à la suite de multiples concertations avec les services d'urgence et qu'il avait bien été tenu compte à la fois de leurs recommandations pour l'établissement du permis d'urbanisme et de la concertation structurelle mise en place.

Dès lors, j'aimerais savoir qui détermine les plans d'implantation de ces dispositifs (blocs de béton, barrières d'interdiction d'accès aux véhicules) dans les espaces publics. Quels sont les critères établis pour de tels placements? Qui en définit le caractère temporaire ou permanent? Ces plans sont-ils intégrés dans les plans d'intervention communiqués aux polices locales, aux services de la police fédérale et aux services de secours et d'aide d'urgence?

Considérant les informations publiées en septembre faisant état de constats négatifs dressés par les services du SIAMU bruxellois sur le dispositif de sécurisation du piétonnier et les déclarations du bourgmestre de Bruxelles, suite aux émeutes, quelles mesures de coordination et de concertation sont-elles prises dans le but d'assurer un accès rapide et efficace des intervenants aux lieux sécurisés par ces dispositifs, sans réduire la protection de ces endroits?

02.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Pivin, les plans d'implantation de ces dispositifs de protection sont réalisés par les services de police, en concertation avec les services d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) ainsi qu'avec les services de la ville ou de la commune, sous l'autorité du bourgmestre. Les critères de placement de ces dispositifs sont établis par les autorités locales sur la base de l'analyse de risques établie par la police locale. Il en va de même pour la détermination de leur caractère temporaire ou permanent. Ces plans sont intégrés dans les plans d'intervention communiqués au SIAMU.

Dans le contexte des événements planifiés, ceci est inclus dans les ordres d'opération qui sont également mis à la disposition de la police fédérale. En ce qui concerne les événements imprévus, il n'est pas souhaitable de fournir à l'avance l'emplacement du dispositif pour toutes les zones. Cela doit être fait par le commandement au moment où la police fédérale est déployée.

Le SIAMU participe à la rédaction des plans d'implantation; un test sur site avec un camion pompier est ensuite effectué. Ce plan est alors transmis au bourgmestre. Le SIAMU informe ensuite toutes ses équipes. Enfin, tout dispositif de protection fait l'objet d'une discussion avec le SIAMU.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Philippe Pivin au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la gestion des portiques de sécurité placés dans nos gares et aéroports" (n° 22319)

03 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "het beheer van de detectiepoortjes in de Belgische stations en luchthavens" (nr. 22319)

03.01 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, je vous ai déjà interpellé à plusieurs reprises à ce sujet, notamment depuis la tentative d'attentat qui s'est déroulée dans le Thalys.

Il a fallu un certain temps pour que les portiques de sécurité soient opérationnels. J'ai pu constater qu'à la gare du Midi, ils ne sont pour l'instant que peu, voire pas du tout, utilisés. Par ailleurs, certains témoignages

font état de problèmes de temps d'attente fortement allongés pour les enregistrements au départ de Brussels Airport.

Il est nécessaire de s'assurer de l'efficacité de ces dispositifs et qu'ils permettent, en dehors de leur rôle dissuasif évident, de déceler concrètement des tentatives de transport d'équipements ou de matériels illégaux.

Monsieur le ministre, combien de portiques de sécurité ont-ils été installés dans les gares et dans les aéroports de notre pays? Parmi ceux-ci, combien sont opérationnels et où sont-ils situés? Leur fonctionnement est-il permanent? Quelle est la capacité de ces portiques en nombre de contrôles de personnes? Quelle est la différence à ce niveau entre les portiques installés dans les gares et les portiques installés dans nos aéroports? Quel est le profil du personnel dédié à ces contrôles dans les gares et aéroports? Quel est l'effectif de ce personnel? Vous paraît-il suffisant pour la bonne opérationnalité de l'ensemble des portiques? Enfin, nos militaires de la mission Vigilant Guardian participent-ils ou collaborent-ils aux contrôles menés à ces portiques de sécurité?

03.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Pivin, les gares internationales belges possèdent des dispositifs de sécurité. Il s'agit de Liège-Guillemins, de Bruxelles-Midi et d'Anvers. Il y a deux dispositifs à Liège et à Anvers, et quatre dispositifs à Bruxelles-Midi. Ces dispositifs sont tous opérationnels et sont situés de façon à canaliser au mieux et en toute sécurité les voyageurs vers les installations de sécurité, et ce en fonction de l'infrastructure ferroviaire présente. Les dispositifs de sécurité sont utilisés de façon aléatoire et non permanente. Les gens sont comptés en fonction d'un algorithme et, à un certain moment, un signal est émis et ces gens doivent passer par ces dispositifs.

Les portiques en métal à Zaventem ne sont pas systématiquement utilisés. Les passagers qui doivent y passer sont ceux qui manifestent un comportement inadapté lors du contrôle du *behaviour detection officer* (BDO) ou ceux qui sont soumis au contrôle aléatoire par G4S, qui est pour le moment le détenteur du contrat de gardiennage privé.

La gare de bus dispose pour le moment d'un portique en métal avec un PC et un lecteur de cartes d'identité. La police y est responsable et applique les principes du BDO.

Au niveau des arrivées, on trouve un portique en métal tenu par G4S. Le contrôle y est aléatoire. La gare est pourvue de portiques en métal tenus par Securail. Au niveau des départs, on trouve un portique en métal avec un PC et un lecteur de cartes d'identité. Ce dispositif est tenu par la police, qui y applique les principes du *behaviour detection officer*.

Pour les gares, ce n'est pas la capacité de ces dispositifs de sécurité mesurée en nombre de contrôles de personnes qui est l'élément déterminant, mais le maintien de la fluidité du flux des passagers ou des voyageurs.

Aux endroits où les principes du BDO sont mis en œuvre, les membres de personnel qui gèrent ces dispositifs ont suivi trois jours de formation consacrés à ces techniques.

Pour les gares, le personnel chargé de ces contrôles fait partie de Securail. À ce titre, je vous renvoie vers M. Bellot, le ministre de la Mobilité, qui est responsable de Securail.

Enfin, les militaires ne sont pas repris dans les équipes BDO. Par contre, ils patrouillent dans les environs où s'effectuent les contrôles BDO. Concernant les gares, nos militaires ne s'occupent pas des contrôles effectués par Securail.

03.03 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, disposons-nous d'un relevé des objets qui ont été découverts lors des contrôles?

03.04 Jan Jambon, ministre: Oui, mais il n'est pas actualisé. Quelques semaines après avoir installé ces portiques, nous avons appris qu'il s'agissait surtout de pièces de métal, de couteaux. Il n'y avait pas d'armes à feu.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Gautier Calomne au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les nouveaux véhicules de la police fédérale" (n° 22374)

04 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de nieuwe voertuigen van de federale politie" (nr. 22374)

04.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le vice-premier ministre, fidèle à ses engagements en matière de prévention et de sécurisation de l'espace public, le gouvernement fédéral a débloqué un peu plus de cinq millions d'euros pour moderniser le charroi de la police fédérale. Au total, ce sont pas moins de 121 véhicules qui devraient rejoindre les unités de police de la route, à savoir 54 motos, d'une part, et 67 voitures, d'autre part, qui viendront renforcer les besoins matériels des agents de terrain.

D'emblée, je tiens à saluer cet effort conséquent qui s'inscrit dans une stratégie forte en matière de sécurité routière mais aussi de lutte contre toutes les formes de criminalité. Je pense ici au grand banditisme ou encore au terrorisme. Les policiers fédéraux ont besoin de véhicules rapides qui permettent tous les types d'interception, avec une garantie tant en matière de qualité que de performance.

Pourriez-vous nous rappeler brièvement la teneur du charroi en commande? Quel est le délai prévu pour la livraison des véhicules concernés et quel est le plan de répartition qui a été retenu au niveau des forces de l'ordre?

Par ailleurs, qu'est-il déjà prévu en termes de formation à la conduite pour ces différents engins, dont il apparaît que certains auraient un moteur supérieur à 250 chevaux? Enfin, quelles décisions ont-elles été prises concernant les véhicules actuels, lesquels dépassent, si j'en crois les informations que j'ai pu lire dans la presse, parfois plus de 400 000 km au compteur?

Je vous remercie déjà, monsieur le vice-premier ministre, pour les réponses que vous pourrez apporter à ces différentes questions.

04.02 **Jan Jambon**, ministre: Monsieur Calomne, parfois, cela aide de relire les réponses aux questions des semaines précédentes parce que c'est la troisième fois que l'on pose de manière identique la même question mais soit, *repetitio est mater studiorum*.

La police fédérale a en effet commandé pour plus de dix millions d'euros de véhicules en 2017 au bénéfice de toutes les unités et directions.

Les budgets proviennent des crédits d'investissement de la police fédérale, les budgets IDP et du Fonds de sécurité routière, plus spécifiquement pour les véhicules de la police de la route. L'acquisition de 121 nouveaux véhicules, dont 54 motos et 67 voitures, pour la police de la route, pour un montant total de 5,8 millions d'euros en fait donc partie.

Cet investissement est indispensable vu l'état actuel du charroi et tenant compte, comme vous le soulignez bien, des exigences sur le terrain - par exemple l'interception -, en matière de sécurité routière et de lutte contre des formes de grand banditisme et de terrorisme.

En ce qui concerne les délais de livraison, il faut compter en moyenne trente semaines. À cela, il faut ajouter les délais relatifs à certains aménagements spécifiques réalisés au niveau interne de la police fédérale: blindage, équipement radio, striping, etc. Par conséquent, la grande majorité des véhicules commandés cette année seront livrés dans le courant de l'année prochaine.

En général, la motorisation ainsi que les options dépendent des missions pour lesquelles chaque véhicule sera utilisé. Un véhicule d'intervention n'aura pas les mêmes caractéristiques et options qu'un véhicule dédié à des missions judiciaires ou de circulation routière sur autoroute.

Pour 96 des 121 véhicules, un accord a déjà été obtenu auprès de l'inspecteur général des finances. Pour les 25 restants, la police attend encore une confirmation.

Ils seront répartis comme suit par province entre les différentes unités de la police routière: 13 pour Anvers, 22 pour le Brabant, 10 pour le Hainaut, 6 pour Liège, 5 pour le Limbourg, 7 pour Luxembourg, 7 pour Namur,

9 pour la Flandre orientale et 7 pour la Flandre occidentale.

Dix véhicules sont actuellement des véhicules de réserve et seront attribués à un stade ultérieur ou pourront être utilisés en remplacement des véhicules accidentés ou en panne.

En réponse à votre troisième question, l'ANPA (Académie nationale de la police) dispense chaque année, de manière assez fréquente et régulière, des formations en matière de conduite défensive et autres à destination de toutes les unités dont le personnel est amené à utiliser ce genre de véhicules ou à adopter un style de conduite rapide.

Concrètement, l'ANPA prévoit, à la demande de la police de la route, une formation de base "maîtrise du véhicule" de cinq jours (formation *anti-slip*). Cette formation comprend trois jours de formation sur piste et deux jours de conduite prioritaire sur la voie publique avec un véhicule de service. L'Académie prévoit également, pour tous les membres de la police routière, une formation de base "maîtrise du véhicule" de deux jours, formation *High-Velocity*, sur un circuit fermé. Annuellement, des formations continues (recyclage de quatre heures) sont prévues pour chaque membre de la police routière selon les besoins, de même pour les formations *Continuous High-Velocity*.

Enfin, aucune décision particulière n'a été prise concernant les véhicules que vous citez, dans la mesure où les règles de déclasserment sont, à chaque fois, explicitement détaillées dans les spécifications techniques lors de l'acquisition de chaque catégorie de véhicules. Ces règles dépendent non seulement de l'usage dont il est fait du véhicule mais également d'autres critères, comme le kilométrage et l'âge du véhicule

04.03 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre. Je vous remercie sincèrement car vous avez eu la gentillesse de bien vouloir réitérer une réponse à une question qui aurait déjà été posée la semaine dernière. Le but n'était évidemment pas de vous faire répéter cet exercice. Je vous remercie néanmoins d'avoir apporté les différents éléments de réponse à cette question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22529 van de heer Brecht Vermeulen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 **Question de M. Gautier Calomne au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les brouilleurs de radars de vitesse" (n° 22547)**

05 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "radarverklidders" (nr. 22547)**

05.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le vice-premier ministre, selon une récente étude publiée par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière, près de 5 % des automobilistes du sud du pays utiliseraient un brouilleur de radars de vitesse. À l'inverse des outils légaux de type Waze et Coyote, qui signalent la présence d'un contrôle et incitent le conducteur à se montrer responsable et à lever le pied, lesdits brouilleurs empêchent les radars de fonctionner en leur envoyant de fausses informations. De facto, les utilisateurs de ces dispositifs illégaux peuvent rouler à grande vitesse en totale impunité.

Les brouilleurs de radars nécessitent le plus souvent une procédure d'installation qui implique la mise en place de capteurs et de lentilles de brouillage. Ces éléments doivent être dissimulés des regards et reliés par des câbles protégés contre les intempéries. Le recours à un garagiste ou à un technicien peu scrupuleux serait donc fréquent pour ce type de dispositif, qui se négocierait à partir de 500 euros sur internet.

Monsieur le vice-premier ministre, avez-vous eu l'occasion de parcourir l'étude de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière? Le cas échéant, quel regard portez-vous sur ce phénomène? Sur base de vos contacts avec les ministres régionaux en charge de la Mobilité et des contrôles menés sur le terrain par la police, disposez-vous éventuellement d'estimations pour l'ensemble du pays?

Quelle est la stratégie actuellement déployée par vos services pour lutter contre l'usage des brouilleurs de radars? Des outils de détection sont-ils disponibles et sont-ils à la disposition des forces de l'ordre de notre pays?

Enfin, une réflexion est-elle ouverte au niveau européen en vue d'une harmonisation des législations face

aux brouilleurs de radars? En effet, ces derniers sont légaux dans d'autres pays, en Autriche par exemple, alors qu'ils ne le sont pas en France, en Allemagne et en Belgique.

05.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Calomne, les chiffres que vous mentionnez proviennent d'un communiqué de presse qui a été diffusé par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière le 19 avril 2016. Le partage d'informations sur les contrôles policiers par le biais des médias sociaux ou d'autres applications est un phénomène connu.

Les applications telles que Waze et Coyote permettent, par l'intermédiaire d'une communauté d'utilisateurs, de partager un point de contrôle exact, ce qui peut compromettre la sécurité routière. Par ailleurs, il existe encore d'autres appareils et d'autres technologies. Les appareils appelés "Blu Eye", qui permettent de détecter les radiocommunications des services de secours, scannent des radiofréquences et lorsqu'un canal déterminé est utilisé par un service de secours qui se trouve dans les parages, l'appareil donne un signal au conducteur. Ces appareils sont en infraction avec l'article 41 de la loi relative aux radiocommunications, qui relève de la compétence du ministre de l'Économie. De plus, il y a également les détecteurs de radars classiques grâce auxquels on peut détecter les radars fixes et mobiles. Ceux-ci sont en infraction avec l'article 62bis de la loi sur la police de la circulation. Nous n'avons aucune vue sur la propagation de ce type de phénomènes.

Il faut faire la distinction entre la communication proactive de contrôles qui sont annoncés par les services de police eux-mêmes et la communication libre qui est postée par les utilisateurs sur les divers canaux de communication. La première s'inscrit dans un cadre de sensibilisation et de prévention par les services de police et a lieu en concertation avec les parties concernées. Nous n'avons aucune prise sur le second type de communication.

Pour réagir aux annonces par les utilisateurs des médias sociaux, des dispositifs de contrôle plus petits pourraient offrir la possibilité d'augmenter la probabilité de se faire contrôler. Une concertation a déjà eu lieu entre la police fédérale de la route et les divers groupes de médias pour voir dans quelle mesure les contrôles pourraient être mieux annoncés. Les discussions se poursuivent.

La police fédérale n'a pas de vue précise sur les zones de police qui utilisent ce type d'appareils.

Je n'ai pas connaissance d'initiatives qui émaneraient du niveau européen. Je vous réfère en la matière à mes collègues, les vice-premiers ministres Kris Peeters et Alexander De Croo.

05.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les différents éléments de réponse que vous m'avez communiqués. Je me référerai à vos collègues en leur posant une question comme suggéré.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Gilles Foret au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "l'utilisation de BE-Alert" (n° 22570)**

- **M. Gilles Vanden Burre au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la destruction des sirènes Seveso" (n° 22702)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gilles Foret aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "het gebruik van BE-Alert" (nr. 22570)**

- **de heer Gilles Vanden Burre aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de ontmanteling van de sevesosirenes" (nr. 22702)**

06.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, depuis le premier semestre 2017, les communes de Belgique peuvent souscrire au service BE-Alert. Quelques mois après son lancement, si le service s'est pratiquement généralisé en Flandre, la Wallonie et Bruxelles sont à la traîne.

À Liège, nous avons voté en octobre la convention qui permet à la ville d'être dans les bons élèves.

Le service a pourtant déjà montré son utilité à quelques reprises, comme lors de l'incendie de Drogenbos.

Par ailleurs, son abonnement n'est guère élevé (1 100 euros par an).

Monsieur le ministre, quels sont les moyens de promotion de BE-Alert mis en place par le fédéral auprès des communes et des citoyens? Quel est le coût de cette promotion? Quel taux de souscription visez-vous dans les mois à venir?

06.02 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, selon la presse, les sirènes Seveso placées autour des sites sensibles comme les centrales nucléaires et les usines chimiques seront remplacées dès l'an prochain par le système BE-Alert et les médias sociaux. À terme, BE-Alert est donc appelé à signifier la condamnation de ces avertisseurs sonores.

Comme vous le savez, ce réseau de sirènes a été construit à la suite de la catastrophe chimique à Seveso, en Italie en 1976. Il compte actuellement environ 570 avertisseurs sonores et sert à alerter les riverains en cas de situation d'urgence. Ces vingt dernières années, les sirènes n'ont cependant pas été utilisées pour des situations réelles d'urgence. Elles ont en revanche été entretenues et testées, pour un coût total de 420 000 euros par an en moyenne, sans compter les frais de personnel, selon le Centre de crise.

Concrètement, les dispositifs ne seront plus entretenus dès 2018 mais bien testés chaque trimestre avec BE-Alert. La destruction des sirènes débutera en 2019.

Monsieur le ministre, comment seront prévenues les personnes ne disposant pas de gsm? Que mettrez-vous en place?

En ce qui concerne les communes qui ne sont pas inscrites au système BE-Alert (ma commune d'Ixelles en a fait la demande mais je sais par ailleurs que certaines communes francophones restent à la traîne), comment les citoyens de ces communes seront-ils prévenus en cas de catastrophe chimique, par exemple?

06.03 Jan Jambon, ministre: Monsieur Foret, comme indiqué précédemment, la plate-forme BE-Alert est un outil d'alerte et d'information à la population aussi innovant que récent. La démarche qui l'accompagne préconise l'association de plusieurs canaux d'alerte pour couvrir le segment le plus large possible de la population à alerter en fonction de la zone déterminée et du type de situation d'urgence.

La promotion du système envers les autorités communales a commencé à la fin de l'hiver dernier, quelques semaines avant le lancement de la plate-forme pour le grand public. S'il est exact que de nombreuses communes flamandes ont rapidement montré un intérêt pour BE-Alert, il convient de signaler que l'intérêt des communes francophones va croissant depuis cet été, notamment depuis la rentrée et la reprise des conseils communaux dans diverses communes après la pause estivale.

Toutes les communes ont été conviées à des sessions d'information sur le système BE-Alert, organisées par le Centre de crise avec le concours des gouverneurs de province. Les communes n'ayant pas eu l'occasion d'y être représentées peuvent faire appel à l'équipe BE-Alert du Centre de crise qui se déplace dans les provinces afin d'informer et de former les communes qui en font la demande. Plusieurs jours par semaine, les membres de cette équipe se rendent dans les provinces afin d'y rencontrer les communes avec le concours des gouverneurs de province qui organisent régulièrement des sessions d'information et de formation pour les communes qui le désirent, comme ce fut encore le cas à Liège ce vendredi 15 décembre.

Ces sessions d'information sont également l'occasion de faire une démonstration des systèmes ainsi que de procéder à des séances de questions et réponses entre les communes et l'équipe BE-Alert du Centre de crise.

Il n'y a pas de coût spécifique pour la promotion du système auprès des communes. Le coût des actions de promotion vers le grand public s'inscrit dans une démarche plus large, dans le cadre de la campagne d'information Inforisk qui vise à sensibiliser les citoyens à être acteurs de leur propre sécurité, notamment en s'inscrivant sur BE-Alert.

Notre ambition est d'atteindre 100 % dans le courant de l'année 2018. Actuellement, nous sommes à 333, donc plus de la moitié des communes six mois après que la plate-forme soit devenue opérationnelle. Nous continuons donc nos actions de sensibilisation.

Monsieur Vanden Burre, l'alerte et l'information de la population en cas d'urgence sont une des missions

essentielles des autorités. C'est la raison pour laquelle le Centre de crise investit depuis plusieurs années dans le développement de moyens efficaces pour remplir cette mission. Ces moyens sont donc adaptés à l'usage de nouvelles technologies par les citoyens. Depuis toujours, ces moyens s'articulent de manière complémentaire afin de poursuivre une démarche intégrée et globale d'alerte, pour atteindre un maximum de citoyens.

Si les sirènes et désormais BE-Alert sont perçus comme les outils principaux d'alerte, ils ne sont pourtant pas les seuls puisqu'il existe d'autres possibilités pour les autorités de communiquer avec la population: le porte à porte, les médias traditionnels comme la télévision et la radio, les médias sociaux, les haut-parleurs de la police ou encore les panneaux d'affichage électriques présents dans de nombreuses villes et communes.

Néanmoins, vous n'ignorez sûrement pas que la spécificité de BE-Alert consiste à proposer une alerte multicanaux permettant à l'autorité qui l'active d'alerter sa population par message vocal sur un téléphone fixe, par message texte sur un téléphone portable, par e-mail ainsi que par fax, et même en générant le message sur les réseaux sociaux de manière simultanée, si nécessaire, vers un grand nombre de personnes.

Par conséquent, les personnes ne disposant pas de gsm peuvent être alertées par message vocal sur leur téléphone fixe dans le cas d'une activation de BE-Alert, mais également grâce aux autres moyens d'alerte évoqués il y a un instant.

En outre, contrairement au réseau de sirènes, BE-Alert permet une communication précise à l'adresse du citoyen à qui nous pouvons donner des instructions claires – par exemple se mettre à l'abri ou évacuer – tout en permettant d'avoir une vue sur le nombre de personnes qui ont effectivement reçu l'alerte.

Le système BE-Alert fait partie d'une série d'outils développés par le Centre de crise afin de soutenir les autorités locales dans leurs missions de planification d'urgence et de gestion de crise. L'adhésion à BE-Alert est donc proposée aux communes, mais sans obligation, chaque bourgmestre restant libre des méthodes d'alerte qu'il adoptera le cas échéant. Néanmoins, les communes sont de plus en plus nombreuses à adhérer à la plate-forme tant au Nord qu'au Sud du pays.

Cependant, il convient de rappeler que les habitants peuvent être alertés par leur bourgmestre mais également par leur gouverneur de province ou par moi-même via le Centre de crise, en fonction de l'étendue de la situation d'urgence pour laquelle ils doivent être avertis, par le biais de BE-Alert. Je vous invite à vous y inscrire, si ce n'est pas encore fait.

Cela dit, dans le même esprit, il y a également le sms-Alert. Par ce biais, le bourgmestre, le gouverneur ou moi-même peut décider d'envoyer des messages par texto. Dans ce cas, il ne faut pas être inscrit. Cela s'adresse à tout le monde, y compris aux étrangers qui se situent dans la zone.

06.04 Gilles Foret (MR): Je vous remercie, monsieur le vice-premier ministre. Je peux vous assurer que je suis un bon élève et que je suis inscrit à titre personnel. J'ai donc pu recevoir ce message lors de l'incendie de Drogenbos qui m'a permis d'avoir une situation et l'exemple du message qui était très précis.

Je pense, comme vous venez de le démontrer, que ce système multicanaux permet justement d'atteindre un maximum de personnes au-delà des moyens autrefois à disposition. Je pense aussi que ces messages sont précis et permettent justement de faire en sorte que la population ne panique pas.

Au mois de juin prochain, je pense que l'on pourra peut-être faire le point sur les différentes communes qui n'y auront pas souscrit et voir comment on peut les y inciter. Peut-être qu'il y a aussi une configuration ou une particularité de certaines communes qui ne sont pas habituées à ces moyens technologiques et qui font qu'elles pensent être à l'abri de la menace. On verra cela mais c'est déjà très bien d'avoir les 333 communes. Je rappelle aussi que votre ambition est d'atteindre 100 % de couverture.

06.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. C'est vrai que ma préoccupation avait trait à la fracture numérique et à la fracture en termes de moyens de communication qui existent dans notre pays. Je pense que la réponse à ce niveau-là est très éclairante.

C'est vraiment important et intéressant de voir qu'il y a toute une série de canaux, y compris des canaux

traditionnels, des canaux du siècle passé (le fax, le téléphone fixe). En matière de sécurité, il faut que tous nos concitoyens soient en capacité d'être alertés.

Je suis également inscrit. Cela a marché en ce qui concerne les membres de la commission de l'Intérieur. Espérons que cela marche pour l'ensemble des communes!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **M. Gilles Foret au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "l'utilisation future de radars pistolets lasers par la police de la route" (n° 22571)**

- **Mme Katrin Jadin au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "l'acquisition des nouveaux pistolets lasers" (n° 22585)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gilles Foret aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "het toekomstige gebruik van laserguns door de wegpolitie" (nr. 22571)**

- **mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de aankoop van de nieuwe laserguns" (nr. 22585)**

07.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le vice-premier ministre, soucieuse de mieux contrôler la vitesse des automobilistes, la police compte acheter prochainement de nouveaux radars qui se présentent sous la forme d'un pistolet-laser. Ceux-ci, discrets, sont capables de flasher une voiture en excès de vitesse dans les deux sens et à plusieurs centaines de mètres. Leur homologation est en cours.

Combien d'unités doivent-elles être achetées par la police? Quel est le coût de celles-ci? Quand espérez-vous pouvoir les déployer?

Quelles zones de police seront-elles les premières à en être équipées? Combien de PV pour excès de vitesse sont-ils dressés chaque année? Quel est le taux de PV impayés, non traités, non jugés?

N'avez-vous pas peur que les parquets soient débordés à cause de l'efficacité de ces nouveaux outils?

07.02 Jan Jambon, ministre: Cher collègue, en ce qui concerne vos trois premières questions, il n'est pas encore possible de vous fournir une réponse et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la procédure d'homologation doit être terminée avant de pouvoir acquérir ce type d'appareil. L'opportunité d'acquérir de tels systèmes doit encore être examinée et, si c'était le cas, il faudrait en définir le cadre d'utilisation.

En ce qui concerne votre quatrième question, pendant le premier semestre 2017, 1 712 323 infractions ont été constatées par la police intégrée pour excès de vitesse. Comparé aux années précédentes, ce nombre diffère peu et démontre une relative stabilité dans le nombre de constats rédigés pour excès de vitesse. Pour toute l'année 2013, il y a eu environ 3,2 millions d'infractions; en 2014, 3,4 millions; en 2015, 3,2 millions; et, en 2016, 3,3 millions. À noter que les infractions susmentionnées constatées par les services de police correspondent à la somme des procès-verbaux et des perceptions immédiates constatées par les services de police.

Sur la base des données dont la police dispose, on peut uniquement communiquer le taux de perception immédiate, d'impayés et d'incorrectement payés, à savoir 18,2 % pour 2013, 18,6 % pour 2014, 18 % pour 2015 et 17,5 pour 2016.

Enfin, votre dernière question ne relève pas de ma compétence mais bien de celle de la Justice. Toutefois, l'implémentation du projet Crossborder a pour but de diminuer la charge de travail administratif tant pour les services de police que pour les parquets.

07.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour ces éléments. En effet, la dernière question n'était pas de votre ressort. J'ai oublié de l'enlever. Elle est restée dans mon ordinateur. Je reviendrai sur la question lorsque l'homologation sera réalisée, pour voir comment la police entend agir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 22582 de M. Jean-Jacques Flahaux est transformée en question écrite.

08 Question de M. Gilles Foret au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "l'utilisation de drones par la police" (n° 22590)

08 Vraag van de heer Gilles Foret aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "het gebruik van drones door de politie" (nr. 22590)

08.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le vice-premier ministre, depuis six mois, la police de la route anversoise teste l'utilisation de drones dans le constat d'accidents graves afin de réduire les embouteillages, en journée uniquement. Cette phase de test prendra bientôt fin et se révèle visiblement positive puisque le système sera mis en service prochainement dans le Hainaut. Pour cela, il faudra que des pilotes soient formés.

Quel est le coût d'utilisation de ces drones? Quelles économies ont-elles pu être réalisées grâce à leur utilisation? Combien de fois ont-ils été utilisés? Quel est le coût pour former des pilotes? Quelles seront les prochaines provinces à bénéficier de ce service? Quand l'utilisation des drones la nuit sera-t-elle rendue possible?

08.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Foret, il s'agit d'un appareil mis à disposition par Vias, suite à un protocole d'accord. Il n'a donc pas été acheté par la police fédérale. Nous ne sommes pas en mesure de calculer l'économie avec exactitude.

L'utilisation de la photogrammétrie et de la 3D avec drone apporte une différence considérable par rapport aux constatations traditionnelles. Cela représente un gain de temps important en termes de rapidité (50 %) des constatations et des dégagements de la chaussée. Ceci a pour effet de diminuer les heures de file et d'augmenter la qualité des constatations.

À ce jour, des drones ont été utilisés dans huit cas opérationnels sans compter les entraînements.

Le coût pour former les pilotes s'élève à environ 3 500 euros par pilote.

Les prochaines provinces à en bénéficier seront la police routière de la Flandre orientale et, par la suite, la police routière des provinces de Brabant, Hainaut et Liège.

Nous sommes encore en phase de test. Plusieurs critères sont en cours d'analyse: contrôle de qualité des photos, possibilités techniques, réglementation, etc. Cela dit, lors de l'utilisation du drone durant la nuit, le paramètre concernant la visibilité est très important car les risques au niveau de la sécurité sont plus élevés.

08.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n°s 22600, 22606 et 22607 de M. Jean-Jacques Flahaux sont transformées en questions écrites. M. Friart est absent pour poser sa question n° 22602.

09 Question de M. Aldo Carcaci au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la réforme des services de police" (n° 22653)

09 Vraag van de heer Aldo Carcaci aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de hervorming van de politiediensten" (nr. 22653)

09.01 Aldo Carcaci (PP): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, vous continuez votre réforme des services de police. Je ne suis pas contre, au contraire, quand il s'agit d'optimiser la structure en général et les fonctions en particulier.

Néanmoins, beaucoup d'informations circulent, notamment par le biais de réunions syndicales dans les zones de police. De l'une d'entre elles d'ailleurs, il appert que votre administration serait occupée à modifier le régime des pensions des policiers.

Le montant de la pension des policiers ne serait plus que de 49 % au lieu de 75 % actuellement du traitement brut. Qu'en est-il ?

09.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Carcaci, au vu des questions posées, j'espère que vous prendrez écho dans plus d'une seule zone de police. Dans celle-ci, apparemment, les rumeurs circulent à foison.

En ce qui concerne le régime de pension des policiers, je vous renvoie bien évidemment vers mon collègue en charge des pensions et aux discussions actuelles relatives aux métiers lourds. La matière qui relève de mes compétences est la non-activité préalable à la pension, dont j'ai le plaisir de vous annoncer que le Conseil d'État a rejeté, en novembre dernier, les requêtes en annulation, ce dont je me félicite.

09.03 Aldo Carcaci (PP): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je prends note de la réponse et irai recouper mes informations avec d'autres zones de police.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Aldo Carcaci au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le régime des soins de santé des policiers" (n° 22654)

10 Vraag van de heer Aldo Carcaci aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de gezondheidszorg voor politieambtenaren" (nr. 22654)

10.01 Aldo Carcaci (PP): Monsieur le vice-premier ministre, je voudrais vous mener au-delà des préambules. Il me revient, de la même source, que le cumul des jours de maladie, en ce qui concerne les policiers, serait limité à 214 jours. Ce quota devrait être épuisé avant d'être réalimenté à hauteur de 30 jours par année. Qu'en est-il exactement? Vous allez peut-être me renvoyer chez votre collègue de la Santé...

10.02 Jan Jambon, ministre: Non, non, monsieur Carcaci. Il n'y a, à l'heure actuelle, aucune modification en cours en ce qui concerne le régime des soins de santé des membres opérationnels de la police intégrée. En effet, je n'ai pas connaissance d'un quelconque projet de texte qui modifierait le statut policier en la matière.

10.03 Aldo Carcaci (PP): Je vous remercie, monsieur le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Aldo Carcaci au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la modification du régime du statut des policiers victimes d'un accident de travail" (n° 22655)

11 Vraag van de heer Aldo Carcaci aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de wijziging van het statuut voor politieagenten die het slachtoffer worden van een arbeidsongeval" (nr. 22655)

11.01 Aldo Carcaci (PP): Toujours dans le même état d'esprit, monsieur le ministre, il semblerait que votre administration est occupée à modifier le régime du statut des policiers victimes d'un accident de travail. Leur statut serait-il différent des autres travailleurs de la fonction publique? J'aurais voulu des précisions aussi à ce niveau-là.

11.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Carcaci, en matière d'accidents de travail, les membres du personnel de la police intégrée, tout comme les membres du personnel des autres services publics, tombent sous le champ d'application de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public. En outre, un nouveau projet d'arrêté royal qui contient des dispositions plus protectrices spécifiques aux services de police, a été négocié récemment en vue d'indemniser les membres du personnel des services de police victimes d'actes de violences graves au-delà de ce qui est remboursé sur la base d'autres législations.

Cela veut dire qu'un policier qui a un accident de travail, après avoir épuré tous les autres moyens prévus dans ses assurances, peut se voir rembourser le solde des coûts réels qu'il a subis. C'est un grand changement par rapport au passé. Je pense que nous nous devons d'agir ainsi envers les policiers.

11.03 Aldo Carcaci (PP): Je vous remercie beaucoup. C'est vrai, ils le méritent bien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Emir Kir au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le piratage des données d'Uber de quelque 100 000 Belges" (n° 22711)

12 Vraag van de heer Emir Kir aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de hacking van de Ubergegevens van zo'n 100 000 Belgen" (nr. 22711)

12.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, on parle du piratage des données d'Uber de quelque 100 000 Belges, chauffeurs et clients de la société, en octobre 2016. Ceci participe de quelque chose qui se passe à l'échelle du monde.

Avez-vous eu vent de ces informations? Avez-vous pris des dispositions? Une enquête a-t-elle pu être menée afin d'identifier les auteurs? Si vous en avez les conclusions, je serai curieux de les entendre. Des failles éventuelles ont-elles pu être identifiées dans la sécurité et ainsi exploitées par le hacker? Si oui, lesquelles? Quelles sont les initiatives très concrètes prises par les autorités compétentes pour prévenir ce genre d'attaques et en endiguer les effets? Enfin, quelles mesures seront-elles prises pour inciter les personnes victimes de piratage informatique à dénoncer davantage à la police? Quelles sont les consignes reçues par les services de police pour faire face à cette situation? Pourriez-vous détailler vos réponses? Je vous remercie d'avance.

12.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Kir, la police fédérale ne dispose pas d'informations supplémentaires à celles qu'on trouve dans la presse. Elle ne dispose pas non plus d'informations à ce jour quant à l'identité du service étranger en charge de l'enquête. Toutefois, la police fédérale oeuvrera pour obtenir des informations concrètes après identification du service policier étranger détenteur des éléments.

S'il devait y avoir un impact sur des victimes belges, la police fédérale en serait avisée par les canaux d'échange d'informations internationaux prévus à cette fin. Comme à chaque situation identique, les services de police actent les plaintes initiales. Comme il n'y a pas eu d'alerte particulière en Belgique, aucune consigne autre que le traitement habituel des plaintes n'a été donnée à ce stade-ci.

12.03 Emir Kir (PS): Je remercie le ministre pour ses réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Emir Kir au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le durcissement des règles pour les poids lourds en matière de conduite" (n° 22712)

13 Vraag van de heer Emir Kir aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "het verstrengen van de rijregels voor vrachtwagens" (nr. 22712)

13.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, ma question porte sur le durcissement des règles en matière de conduite. On dit dans la presse que certains camionneurs n'hésitent pas à emprunter plusieurs bandes de circulation pour dépasser d'autres véhicules malgré les conditions climatiques difficiles sur les routes. En effet, selon le porte-parole de la police fédérale de la route: "L'interdiction de dépasser sur les routes pour automobiles, sur les autoroutes et les routes à quatre bandes et plus, vaut pour les véhicules et trains de véhicules de plus de 7,5 tonnes, en cas de précipitations au sens large."

En outre, la police ne peut verbaliser que si elle prend un chauffeur en flagrant délit. Ainsi votre collègue M.

Bellot compte donc durcir la loi. Selon lui, début 2018, les dépassements de camions seront ajoutés à la liste des infractions constatées par les caméras ANPR. Le montant de l'amende est de 58 euros. Toutefois, il n'est pas sûr que cela inquiète les chauffeurs de pays étrangers avec lesquels il n'y a pas de collaboration policière concrète.

Sur la base de ce que je viens d'expliquer, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Quels sont les éléments mis en place afin que ces constats d'infractions commises par des chauffeurs étrangers soient effectifs dans leur pays d'origine? Une coordination est-elle envisagée à ce sujet au niveau européen? Que pensez-vous du témoignage d'un policier de la route qui explique qu'en réalité, les amendes ne sont pas suffisamment dissuasives? J'aimerais connaître votre avis à ce sujet.

13.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Kir, le ministre en charge de la mobilité a effectivement le projet d'adapter l'interdiction de dépasser en cas de précipitations. Cette interdiction serait applicable aux conducteurs de véhicules et de remorques d'une masse maximale de plus de 7,5 tonnes.

L'amende sera érigée en infraction du second degré et le montant de la perception immédiate de l'amende devrait passer de 58 à 116 euros. Cette infraction sera ajoutée à la liste des infractions constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

Concernant la coordination internationale, il existe effectivement une directive européenne permettant d'identifier les chauffeurs de l'Union européenne commettant des infractions sur le territoire national des États membres pour un nombre limité d'infractions. Dans ce cas, le chauffeur est identifié grâce à la consultation de la banque de données Eucaris. Toutefois, l'interdiction de dépassement ne fait pas partie de la liste des infractions permettant d'appliquer cette directive.

Bien que la loi permette prochainement la constatation de cette infraction par le biais d'appareils automatisés, nous n'avons pas connaissance d'un système qui permettrait la constatation automatique de ces infractions à ce jour.

En conclusion, les conducteurs de véhicules étrangers doivent toujours être interceptés par la police lors du constat de cette infraction. Le fait de relever le montant de l'amende ne devrait avoir aucun impact sur le nombre de constatations faites par la police de la route.

13.03 Emir Kir (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses complètes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Emir Kir au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le recours introduit par le pouvoir fédéral contre les camionnettes chargées d'acheminer les bicyclettes de Villo!" (n° 22715)

14 Vraag van de heer Emir Kir aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "het door het federale niveau ingediende beroep tegen de bestelwagens die de fietsen van Villo! overbrengen naar andere Villo!-stations" (nr. 22715)

14.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interroge sur le recours introduit par le fédéral contre les camionnettes chargées d'acheminer les vélos Villo!.

Un article paru dans la presse révèle qu'il y a une polémique entre la Région bruxelloise et l'État fédéral. Au cœur de celle-ci: la mobilité et le système de vélos partagés Villo! dans la capitale. En effet, il s'agit de petits camions chargés de déplacer les Villo! au gré des besoins mais ceux-ci sont trop souvent coincés dans la circulation. D'où la décision de la Région bruxelloise, en juillet dernier, de permettre à ces camionnettes d'utiliser les bandes réservées aux bus ainsi que les voies réservées aux trams. Selon l'article, cette mesure "de bon sens" n'aurait pas plu au fédéral et, fin septembre, un recours aurait été déposé par l'État belge au Conseil d'État.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous fournir plus d'informations sur ce sujet? Où en est aujourd'hui la procédure? Quelle est la motivation de l'État pour avoir agi de telle sorte? La police de la route a-t-elle eu à constater des problèmes de sécurité ou d'entorse au Code de la route dans le transport de ces vélos? Si oui, lesquels?

14.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Kir, je suis au courant du différend qui oppose la direction Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et l'État fédéral mais je ne dispose pas de plus amples renseignements à ce sujet. Je rappelle que la police de la route fédérale (DAH) n'a pas compétence sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette prérogative relève des six zones de police. Le différend dont vous parlez concerne, selon moi, la direction générale Mobilité. Chez M. Bellot, j'imagine.

14.03 Emir Kir (PS): Chez M. Bellot. Je lui poserai la question. Dans l'article, on parle d'un recours qui aurait été introduit auprès du Conseil d'État. Ce n'est pas de la compétence de l'Intérieur. Se pourrait-il que ce soit aussi de la compétence du ministre de la Justice?

14.04 Jan Jambon, ministre: Je pense que cela concerne la Mobilité.

14.05 Emir Kir (PS): Je m'adresserai donc à M. Bellot.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Emir Kir au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la prolongation 2018-2019 des plans stratégiques de sécurité et de prévention" (n° 22716)

15 Vraag van de heer Emir Kir aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de verlenging voor 2018-2019 van de strategische veiligheids- en preventieplannen" (nr. 22716)

15.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, le Conseil des ministres a approuvé, le 14 décembre dernier, un projet d'arrêté royal relatif à la prolongation en 2018-2019 des plans stratégiques de sécurité et de prévention.

Le projet vise à prolonger de deux ans le cycle actuel des plans stratégiques de sécurité et de prévention 2014-2017. Les communes bénéficiant actuellement d'un tel plan se verront donc octroyer un autre plan à partir du 1^{er} janvier 2018 pour un subsidie identique.

Si le projet vise à prolonger de deux ans le cycle actuel des plans stratégiques de sécurité et de prévention, quelles sont les raisons qui vous poussent à introduire un nouveau plan à partir du 1^{er} janvier ou, en tout cas, à le prolonger sous cette forme?

Pour les communes qui ont déjà commencé à embaucher du personnel avec ce plan, que vont-elles pouvoir faire au 1^{er} janvier 2018? Que vont devenir les agents concernés? Vont-ils perdre leur emploi?

Vous comprenez que mon but avec ces questions est de vous faire confirmer que nous sommes bien dans la continuation des plans existants et pas dans quelque chose de nouveau.

15.02 Jan Jambon, ministre: Monsieur Kir, le cycle actuel des plans stratégiques de sécurité et de prévention se termine au 31 décembre 2017. Dans cette optique, les communes concernées ont introduit des plans avec des objectifs stratégiques et opérationnels courant jusqu'en 2017. À mon initiative, le gouvernement a décidé de procéder à une prolongation du cycle actuel. Dans ce contexte, il convient que ces mêmes communes fixent à nouveau leurs objectifs pour la période 2018-2019.

Concrètement, la prolongation se fait sur le même principe que lors des prolongations antérieures, notamment en 2012 et 2013. Les communes concernées ont la possibilité de reprendre les mêmes priorités objectives que celles du cycle 2014-2017, mais il convient de formaliser tout cela.

C'est la raison de la nécessité d'une nouvelle convention pouvant reprendre les priorités locales du cycle actuel qui se termine.

Étant donné que les communes bénéficiant actuellement d'un plan stratégique vont se voir octroyer, à nouveau, un subsidie annuel équivalent à la période 2014-2017, la question du personnel engagé par les communes ne soulève pas de problème, pour peu que ces engagements correspondent bien aux objectifs

choisis par les communes de prolonger pour le cycle 2018-2019 et répondent aux prescrits réglementaires qui sont identiques à ceux en vigueur en 2014-2017.

La décision de la prolongation des plans étant intervenue le 14 décembre dernier, les discussions entre les communes concernées et mon administration interviendront en janvier 2018, comme cela se faisait lors des précédentes prolongations.

Il était matériellement impossible pour mon administration d'organiser une concertation avec les 109 communes concernées sur une semaine de temps, tenant compte du taux de disponibilité des communes en cette fin d'année.

15.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la clarté de votre réponse.

Il me semble que c'est de bonne gestion d'avoir procédé de la sorte. Sur deux années, cela nous donnera le temps de planifier l'avenir. Cette réponse apaisera le personnel engagé dans le cadre des contrats de sécurité et de prévention.

Pour ce qui est de la méthode, vous poursuivez une concertation qui porte ses fruits puisque, on ne le dit pas assez, c'est grâce à la police que nous parvenons à atteindre des objectifs mais aussi grâce à la prévention. Je pense que vous ne remettez pas en question l'action des préventions menées, que du contraire, vous souhaitez la pérenniser pour les deux prochaines années.

Je vous invite à préparer l'après 2019 avec les communes.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 22440 van de heer Nollet wordt uitgesteld.

Vraag nr. 22602 van de heer Friart wordt ook uitgesteld, aangezien ze pas gisteren is bekendgemaakt op de agenda.

16 Question de M. Gilles Vanden Burre au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les annonces effectuées à la suite de la réunion avec la Conférence des bourgmestres bruxellois" (n° 22701)

16 Vraag van de heer Gilles Vanden Burre aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de aankondigingen na de vergadering met de Conferentie van Brusselse burgemeesters" (nr. 22701)

16.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le mercredi 13 décembre dernier, vous avez eu une réunion avec la Conférence des bourgmestres de la Région bruxelloise. La presse rapporte qu'à cette occasion, vous avez formulé des propositions en termes de renforts pour la réserve fédérale, de recrutement de policiers bruxellois et de nomination d'un officier de police spécifiquement responsable de la gestion des renforts en cas d'échauffourées dans la capitale. En ce qui concerne ce dernier point, vous avez annoncé que des réunions d'ordre technique seraient organisées au cours des prochaines semaines, notamment pour définir qui assumera ce rôle de coordination des renforts.

J'aimerais dès lors vous interroger sur ces différents points.

Quels sont les renforts envisagés pour la réserve fédérale et à quelle échéance?

En ce qui concerne le recrutement de policiers bruxellois, comment comptez-vous l'organiser et via quelle instance? Est-ce que ce système sera centralisé pour les 6 zones de police bruxelloises? Selon nous, ceci serait intéressant.

Enfin, au niveau de la nomination d'un officier qui assumera la coordination des renforts, quelles sont les options envisagées pour assumer ce rôle et comment est organisée une telle coordination au niveau d'autres zones urbaines importantes, comme Anvers, Gand, Liège ou encore d'autres villes comparables à

Bruxelles?

16.02 **Jan Jambon**, ministre: Monsieur Vanden Burre, la réserve fédérale se compose actuellement d'environ 500 policiers. Elle fournit, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, un peloton équipé de moyens particuliers (arroseuses et fourgons cellulaires). Ce peloton peut être immédiatement activé en cas d'imprévu (événements, calamité). Il n'y a donc pas de problème de capacité en soi.

Pour l'instant, la réserve générale dispose encore d'une capacité restante suffisante pour mobiliser ce peloton d'intervention à certains moments à risque.

Il est nécessaire, dans ce cadre, que les corps de police locale procèdent à une analyse des risques afin de détecter les moments à risques potentiels et de prévoir la capacité de réserve adaptée en fonction de ces risques. La capacité opérationnelle de la réserve fédérale sera dès lors considérablement renforcée. Avec une analyse de risques, les zones de police locale définissent leurs besoins en matière de support fédéral. Nous adaptons alors notre capacité de réserve fédérale à ces besoins.

En ce qui concerne votre deuxième question, actuellement la GPI 73 offre déjà de nombreuses possibilités de recrutements supplémentaires aux services de police locale. En outre, d'autres scénarios ont été élaborés dans le cadre du projet pilote dont j'ai déjà parlé à plusieurs reprises ici en commission et qui s'appelle "Recrutements sur mesure" de la zone de police d'Anvers. Ces scénarios ont fait suite à l'évaluation du projet pilote. Il s'agit concrètement de trois scénarios possibles.

Dans le premier scénario, l'autonomie de la zone de police va très loin, à savoir de la campagne de recrutement au feedback proposé aux candidats concernant les résultats obtenus, en passant par l'organisation de la procédure de sélection. La police fédérale n'intervient plus qu'au sein de la commission des délibérations pour contrôler le processus dans son ensemble. Les coûts de la procédure entière sont à charge de la zone de police. C'est le cas qui va le plus loin et celui pour lequel Anvers a opté. Cette option a un coût pour les zones mais différentes zones peuvent mener une telle procédure de manière collective.

Dans le deuxième scénario, des accords sont préalablement conclus entre la zone de police et la police fédérale pour décider de qui se charge de telle ou telle phase du processus.

Les coûts sont répartis en fonction des accords. On a donc le système le plus local. Le troisième scénario est intégralement fédéral. Il y a toujours une négociation possible entre le service de recrutement fédéral avec la zone ou les zones concernées, pour moduler les différents systèmes.

La troisième possibilité est le scénario classique où la police fédérale prend en charge toute la chaîne de sélection ainsi que les coûts.

Ces différentes possibilités ont été communiquées, lors de plusieurs sessions d'information, à l'ensemble des zones de police intéressées. Les informations nécessaires ont également été transmises aux différents bourgmestres présents.

Le projet, ainsi que les trois scénarios, ont été présentés au parlement en date du 7 février 2017, dans cette commission.

J'ai rappelé ces trois scénarios aux bourgmestres bruxellois. Ils vont voir lequel choisir avec leurs chefs de zones.

Le rapport de l'inspection générale a révélé que la zone de police de Bruxelles Capitale - Ixelles ne disposait pas d'un plan d'action pouvant être mis en œuvre en cas d'émeute inattendue. Par conséquent, aucune structure de commandement n'a été mise en place. La présence d'un officier dirigeant, appelé le *Gold Commander*, est cruciale pour assurer la conduite professionnelle des pelotons sur le terrain et faire face de manière adéquate à de telles calamités. La fonction du *Gold* peut être assurée au sein des zones de police ou du service de Dirco. Cela étant, tout le monde s'accorde sur le fait qu'il doit s'agir d'un officier. Pour l'heure, la zone de police de Bruxelles Capitale - Ixelles élabore un manuel de concertation avec les cinq autres zones de police.

Les intéressés se réunissent d'ailleurs aujourd'hui. Nous attendons les résultats de leurs travaux. Les manquements constatés dans ce plan vont donc être résolus. Ces manquements sont vrais pour Bruxelles,

mais aussi pour d'autres grandes villes.

Ce qui sera décidé pour Bruxelles servira d'exemple (*best practice*), à suivre rapidement par les zones des autres grandes villes.

16.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse complète, que nous analyserons à tête reposée. Ce sont des éléments importants, des réactions constructives, notamment suite aux derniers événements.

Il est intéressant de constater qu'un travail constructif peut être mené entre la police fédérale et les zones de police locale. Espérons que cela serve effectivement de bonne pratique pour d'autres.

Nous suivrons cela avec attention et bienveillance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Mme Julie Fernandez Fernandez au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les possibles violences policières à l'encontre de migrants" (n° 22717)

17 Vraag van mevrouw Julie Fernandez Fernandez aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "mogelijk politiegeweld tegen migranten" (nr. 22717)

17.01 Julie Fernandez Fernandez (PS): Monsieur le ministre, dans une déclaration à la presse en date du lundi 18 décembre, une responsable opérationnelle de l'organisation Médecins du Monde, qui apporte des soins de première ligne aux migrants aux abords de la gare du Nord relevait que – d'après le témoignage des victimes – les violences policières restaient problématiques à leur rencontre. Je la cite: "Nous recevons de nombreux témoignages de gens dont les biens ont été confisqués. Ils sont particulièrement ciblés par des contrôles dans les transports en commun et régulièrement confrontés à des violences émanant de policiers". Le nombre de témoignages recueillis par les acteurs de terrain tend à crédibiliser considérablement cette déclaration, même si j'entends bien qu'il convient de les entendre avec toutes les précautions requises.

Monsieur le ministre, au vu de la situation précaire des victimes, quelles sont les possibilités de plaintes ou de recours contre d'éventuels abus policiers à l'encontre de personnes en situation irrégulière sur le territoire? Des témoins ou des tiers peuvent-ils porter plainte auprès d'un organe de recours, qu'il s'agisse du Comité P ou de l'AIG?

Des enquêtes sont-elles ouvertes? Si oui, combien? Certaines ont-elles déjà été menées à leur terme?

Le nombre de contrôles d'identité a-t-il augmenté dans les transports en commun depuis le mois de septembre? Pouvez-vous nous communiquer, à cet égard, des statistiques établissant une comparaison annuelle, tant à Bruxelles que dans les véhicules de la SNCB ou à leur descente?

Enfin, on nous a signalé plusieurs cas de personnes voyageant avec un titre de transport valide et subissant pourtant des contrôles d'identité à leur descente du train par des policiers qui les y attendaient. Pouvez-vous nous éclairer sur l'existence de tels cas?

17.02 Jan Jambon, ministre: Madame, toute personne, que ce soit en sa qualité de victime, en séjour illégal ou non, de tiers ou de témoin, peut déposer plainte, faire une dénonciation ou transmettre des informations auprès du procureur du Roi par toute voie de droit. Cela peut se traduire par une simple lettre communiquée par voie postale au magistrat de l'arrondissement judiciaire concerné, par une déclaration dans n'importe quel commissariat ou service de police, ou encore en s'adressant, selon les cas, au service de contrôle interne de la zone de police concernée, ou au service de contrôle interne (TIWK) de la police fédérale, ou par une démarche auprès du Comité P ou auprès du service d'inspection (AIG). À ce titre, il est vivement conseillé de rapporter tous les éléments utiles à l'identification de la victime, du ou des auteurs et des faits, afin que l'action judiciaire puisse aboutir.

Pour ce qui relève du Comité P, il est opportun de préciser que ce dernier mène trois types d'enquête: des enquêtes de contrôle, des enquêtes relatives à des plaintes et des enquêtes pénales. Les enquêtes de contrôle et celles relatives à des plaintes sont exécutées sous l'autorité du Comité permanent P, à savoir le président, le vice-président et les trois membres effectifs.

Les enquêtes pénales sont des enquêtes de police judiciaire. La loi organique du 18 juillet 1991 prévoit que celles-ci sont exécutées par le commissaire auditeur du service d'enquête P sous le contrôle de l'autorité judiciaire, à savoir le procureur du Roi ou le juge d'instruction chargé de l'enquête pénale.

Concernant votre question relative à l'intervention policière à l'encontre des transmigrants, je peux vous communiquer les éléments suivants. Le Comité P mène une enquête de contrôle relative aux contrôles et à l'enfermement de transmigrants par la police lors d'arrestations administratives de grande envergure. Cette enquête est en cours d'exécution.

Le Comité P a reçu deux plaintes relatives à la problématique de l'intervention policière à l'encontre de transmigrants. Ces enquêtes ne sont pas encore clôturées. Le procureur du Roi de Bruxelles a confié l'enquête dans le cadre d'un dossier pénal au service d'enquête P. Seul le procureur du Roi de Bruxelles est habilité à fournir des explications en la matière. Quant à l'AIG, à ce jour, elle n'a pas eu à connaître dans le cas évoqué de violences policières à l'égard des migrants.

Il n'existe pas de chiffres concernant le nombre de contrôles d'identité effectués. Je ne peux donc pas vous les fournir.

La sécurité du réseau ferroviaire et du métro bruxellois, y compris la sécurisation des trains et rames de métro, quais et voies, fait l'objet d'un engagement prioritaire de la police des chemins de fer de la police fédérale. Dans le cadre de la menace terroriste, les efforts de sécurisation ont été renforcés par l'appui de militaires et par l'engagement régulier du corps d'intervention de Bruxelles, notamment. Cette sécurisation s'opère par des patrouilles visibles mais aussi par des contrôles d'identité et des actions particulières visant certains phénomènes – stupéfiants, pickpockets, etc. Les transports par rail ne font pas exception.

Dans le cadre de contrôles d'identité, la circulaire ministérielle OOP 43 relative aux contrôles renforcés sur base des articles 28 et 34 de la loi sur la fonction de police est d'application. Dans ce cadre légal et ces conditions, il est parfaitement possible d'effectuer des contrôles d'identité de personnes qui descendent du train et qui sont en possession d'un titre de transport valable.

17.03 Julie Fernandez Fernandez (PS): Merci monsieur le ministre. Je comprends bien que les mesures de sécurité ont été augmentées à cause de la menace terroriste. Nous ne pouvons que le saluer. La difficulté est de ne pas se tromper de cible et que ce ne soit pas des publics ou personnes plus fragiles ou en situation plus délicate qui deviennent finalement les victimes collatérales de telles mesures.

En ce qui concerne les enquêtes en cours, je comprends que vous ne pouvez pas en dire plus.

À titre personnel, monsieur le ministre, monsieur le président, j'aimerais vous souhaiter, ainsi qu'à vos collaborateurs et à l'ensemble des membres du personnel qui nous accompagnent, de très belles fêtes et le meilleur en termes de santé et de famille pour la nouvelle année.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Met deze mooie woorden kunnen we de vergadering sluiten. Alle vragen zijn gesteld. Ik wens iedereen een mooi eindejaar.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.59 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.59 heures.*