

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 décembre 2022

**LA SITUATION
DE LA POLICE AÉRONAUTIQUE
(LPA)****Audition****Rapport**

fait au nom de la commission
de l'Intérieur,
de la Sécurité, de la Migration et
des Matières administratives
par
Mme **Yngvild Ingels**

SOMMAIRE**Pages**

I. Exposé introductif.....	3
II. Questions et observations des membres.....	10
III. Réponses	17
IV. Répliques.....	21

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 december 2022

**DE TOESTAND
VAN DE LUCHTVAARTPOLITIE
(LPA)****Hoorzitting****Verslag**

namens de commissie
voor Binnenlandse Zaken,
Veiligheid, Migratie en
Bestuurszaken
uitgebracht door
mevrouw **Yngvild Ingels**

INHOUD**Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	10
III. Antwoorden	17
IV. Replieken.....	21

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Ortwin Depoortere

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Sigrid Goethals, Yngvild Ingels, Koen Metsu
Ecolo-Groen	Julie Chanson, Simon Moutquin, Eva Platteau
PS	Hervé Rigot, Daniel Senesael, Eric Thiébaud
VB	Ortwin Depoortere, Dries Van Langenhove
MR	Philippe Pivin, Caroline Taquin
cd&v	Franky Demon
PVDA-PTB	Nabil Boukili
Open Vld	Tim Vandenput
Vooruit	Bert Moyaers

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Christoph D'Haese, Tomas Roggeman, Darya Safai, Valerie Van Peel
N., Wouter De Vriendt, Claire Hugon, Stefaan Van Hecke
Khalil Aouasti, Hugues Bayet, André Flahaut, Ahmed Laaouej
Frank Troosters, Tom Van Grieken, Hans Verreyt
Denis Ducarme, Philippe Goffin, Florence Reuter
Jan Briers, Nahima Lanjri
Gaby Colebunders, Greet Daems
Katja Gabriëls, Marianne Verhaert
Ben Segers, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

Les Engagés	Vanessa Matz
INDEP	Emir Kir
ONAFH	Emir Kir

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Suite à des actions de grève de la police aéronautique, votre commission a décidé, lors de sa réunion du 28 septembre 2022, de convier M. Simon De Block, directeur de la police aéronautique (LPA) à une audition.

Cette audition a eu lieu le 25 octobre 2022.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Simon De Block, directeur de la police aéronautique (LPA), présente tout d'abord quelques éléments de contexte.

1. Faits et chiffres

La Police aéronautique (LPA) effectue des contrôles aux frontières dans les six aéroports internationaux belges, à savoir: l'aéroport de Bruxelles (Brussels Airport); l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (Gosselies) qui a accueilli 8,5 millions de passagers en 2019; l'aéroport de Liège (Bierset) essentiellement orienté vers les vols cargo; l'aéroport d'Ostende Bruges (Oostende); l'aéroport d'Anvers (Deurne); et le plus petit, l'aéroport de Courtail-Wevelgem qui est spécialisé dans les vols sportifs et commerciaux.

Outre les missions de la Police locale qu'elle effectue sur son terrain d'action prioritaire, la LPA a trois fonctions spécifiques: premièrement, le contrôle frontalier qui est aussi exécuté par la police maritime et la police des chemins de fer; deuxièmement, l'éloignement d'étrangers en séjour illégal; et troisièmement, la constatation d'accidents d'avion, une compétence partagée avec la Direction générale du Transport Aérien (DGTA).

Le personnel

L'orateur précise que sur les 808 agents censés être à l'œuvre, seulement 677 sont présents et parmi ces derniers, 55 sont détachés. Certains sont détachés en dehors de la LPA – à l'aéroport de Liège, un agent a été détaché à l'école de police – alors que d'autres sont détachés au sein même de la LPA. C'est le cas à l'aéroport de Charleroi où 172 agents sont sur le terrain au lieu des 155 prévus. Quoi qu'il en soit, la capacité actuelle est en dissonance avec la croissance exponentielle de cet aéroport.

DAMES EN HEREN,

Naar aanleiding van stakingsacties bij de luchtvaartpolitie heeft uw commissie tijdens haar vergadering van 28 september 2022 beslist om de directeur van de luchtvaartpolitie (LPA), de heer Simon De Block, uit te nodigen voor een hoorzitting.

Die hoorzitting heeft plaatsgevonden op 25 oktober 2022.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Simon De Block, directeur van de luchtvaartpolitie (LPA), schetst vooreerst de context.

1. Feiten en cijfers

De luchtvaartpolitie (LPA) voert controles aan de grenzen uit op de zes internationale luchthavens van België, namelijk de luchthaven Brussel-Nationaal (Brussels Airport); de luchthaven Charleroi-Bruxelles-Sud, te Gosselies (8,5 miljoen passagiers in 2019); de luchthaven van Luik, te Bierset (voornamelijk gericht op luchtvrachtluchten); de luchthaven Oostende-Brugge, te Oostende; de luchthaven van Antwerpen, te Deurne; de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, de kleinste van de zes, gespecialiseerd in sport- en commerciële vluchten.

De LPA voert op haar prioritaire actieterrein de opdrachten van lokale politie uit en heeft daarnaast drie specifieke taken, namelijk: 1) grenscontrole, zoals de zeevaart- en de spoorwegpolitie dat ook doen; 2) verwijdering van illegaal op het grondgebied verblijvende vreemdelingen; 3) de vaststelling van vliegtuigongelukken, een bevoegdheid die wordt gedeeld met het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV).

Het personeel

De spreker geeft aan dat de luchtvaartpolitie in theorie 808 personeelsleden telt; in de praktijk zijn het er echter slechts 677, waarvan er 55 zijn gedetacheerd. Sommige personeelsleden zijn gedetacheerd naar diensten buiten de LPA; een op de luchthaven van Luik gestationeerd personeelslid werd bijvoorbeeld gedetacheerd naar de politieschool. Anderen zijn dan weer gedetacheerd binnen de LPA, zoals op de luchthaven van Charleroi, waar 172 luchtvaartpolitied medewerkers op het terrein aan de slag zijn, terwijl de personeelsformatie voorziet in 155 personeelsleden. Hoe dan ook strookt de huidige capaciteit niet met de exponentiële groei van die luchthaven.

Selon une étude de la LPA visant à évaluer la capacité de personnel nécessaire pour mener à bien ses missions, l'aéroport de Charleroi devrait compter 295 membres du personnel et à l'aéroport de Bruxelles, où la pénurie est la plus aigüe, ils devraient être 533 et ne sont que 398. Le déficit est donc considérable. De plus, le parc automobile de la LPA compte 72 véhicules actuellement, soit un véhicule pour 9,4 agents.

Activités

En 2021, année particulièrement calme dans le secteur aérien en raison de la crise du COVID-19, l'aéroport de Bruxelles a accueilli 9,3 millions de passagers. En 2002, ils sont déjà à ce jour 12 millions. Après une décroissance significative due à la crise sanitaire, l'activité à l'aéroport de Charleroi augmente à nouveau. Ce site a déjà accueilli 4,4 millions de passagers durant les sept premiers mois de 2022.

M. De Block souligne que le transport de colis n'ayant pas connu de crise, l'aéroport de Liège s'en est mieux sorti que les autres. Quelque 1,4 million de tonnes de fret ont circulé par cet aéroport en 2021. Il rappelle que le fret n'est pas une compétence de la Police fédérale, mais de la douane.

2. Actions

Différentes actions ont été mises en œuvre depuis un peu plus de deux ans; elles s'articulent autour de six volets.

Politique et stratégie

Le Comité P a mené un audit concernant le leadership et l'intégrité à la LPA. Le LPA a répondu aux critiques émises. Après avoir rencontré les enquêteurs du Comité P pour un entretien final le 29 juillet dernier, M. De Block attend les dernières remarques éventuelles.

Étant directeur d'une organisation de quelque 800 personnes, l'orateur explique avoir pris l'initiative de rédiger une lettre de "vision" indiquant la direction à suivre. Validée par le directeur général, la lettre a été communiquée à maintes reprises au personnel de la LPA.

Une critique émise par le Comité P visait l'absence de plan de formation à la LPA. La direction de la LPA a donc rédigé un plan de formation devenu réalité au mois

De LPA heeft een studie uitgevoerd om in te schatten hoeveel personeel ze zou moeten hebben om haar opdrachten correct uit te voeren. Daaruit blijkt dat er op de luchthaven van Charleroi 295 personeelsleden zouden moeten zijn en op die van Brussel, waar het personeelstekort het grootst is, 533, terwijl het er nu slechts 398 zijn. Het tekort is dus aanzienlijk. Bovendien beschikt de LPA momenteel over 72 voertuigen, dus één voertuig per 9,4 personeelsleden.

Activiteiten

In 2021 heeft de luchthaven van Brussel 9,3 miljoen passagiers ontvangen, maar dat jaar was in de luchtvaartsector bijzonder kalm wegens de COVID-19-crisis. In 2022 waren er tot dusver al 12 miljoen passagiers. Na een significante daling ten gevolge van de gezondheidscrisis neemt de activiteit op de luchthaven van Charleroi opnieuw toe. Die luchthaven heeft tijdens de eerste zeven maanden van 2022 al 4,4 miljoen passagiers ontvangen.

De heer de Block beklemtoont dat de luchthaven van Luik het beter heeft gedaan dan de andere, omdat het pakjestransport geen crisis heeft doorgemaakt. Via die luchthaven werd in 2021 ongeveer 1,4 miljoen ton luchtvracht vervoerd. De spreker herinnert eraan dat luchtvracht geen bevoegdheid is van de federale politie, maar van de douane.

2. Acties

Sinds iets meer dan twee jaar worden diverse acties ten uitvoer gelegd; die zijn gestructureerd in zes deelgebieden.

Beleid en strategie

Het Comité P heeft een audit betreffende het leiderschap en de integriteit binnen de LPA uitgevoerd. De LPA heeft op de geuite kritiek geantwoord. Op 29 juli jongstleden heeft de heer De Block de onderzoekers van het Comité P ontmoet voor een afsluitend gesprek; hij wacht nu op de laatste eventuele opmerkingen.

De spreker geeft aan dat hij als directeur van een organisatie met ongeveer 800 mensen het initiatief heeft genomen om via een visiedocument in briefvorm krachtlijnen uit te zetten. Die brief werd goedgekeurd door de directeur-generaal en is vervolgens talrijke keren aan het LPA-personeel bezorgd.

Het Comité P had onder meer kritiek omdat de LPA geen opleidingsplan had. De LPA-directie heeft daarom een opleidingsplan opgesteld, dat sinds mei jongstleden

de mai dernier. Ce plan a, lui aussi, été largement communiqué au personnel.

La LPA a également démarré un exercice d'orientation client. La première phase avait pour but d'identifier les clients; la deuxième phase est en cours et vise à identifier leurs besoins et leurs attentes.

Par ailleurs, un réseau concernant la maîtrise de la violence a été créé avec pour objectif de rencontrer une des principales critiques formulées par le Comité P, à savoir la "culture insulaire" toujours bien présente au sein de la LPA. Ce réseau doit fournir un aperçu clair de la formation et l'entraînement en maîtrise de la violence (GPI 48) et permettre d'améliorer les chiffres dans ce domaine. Les agents doivent suivre, chaque année, cinq sessions de formation dont une séance d'évaluation.

De plus, un plan de sécurité pour l'aéroport de Bruxelles a été élaboré à l'initiative du procureur du Roi de Halle-Vilvoorde. Ce plan comprend un volet relatif à la création d'un centre de renseignement. Installé à l'aéroport de Bruxelles, ce centre est destiné à la LPA et à l'ensemble des partenaires de la Police intégrée, et de ses partenaires, dont la magistrature.

L'orateur ajoute que la Belgique est membre d'Airpol, le réseau européen des polices aéronautiques. Un exercice a été réalisé dans ce cadre, à l'aéroport de Bruxelles, en septembre dernier, avec différents partenaires privés et publics, notamment les services de douane et Brussels Airlines, partenaires privilégiés de l'aéroport. Un autre exercice est prévu à l'aéroport de Charleroi en 2023.

Le manifeste de la LPA est la vision de la direction pour ces prochaines années. M. De Block affirme que le respect en est l'élément central. Il souhaite que le personnel comprenne que dans un environnement aussi complexe, impliquant de très nombreux partenaires, tous contribuent à une expérience optimale pour le passager. Et pour mettre en œuvre cette vision, il propose ces cinq piliers stratégiques:

- construire des ponts pour faire disparaître la culture insulaire;
- s'atteler à la gestion de la maîtrise de la violence GPI 48 et au plan de formation des agents;
- travailler aux effectifs;

in de praktijk wordt gebracht. Ook over dat plan werd grootschalig met het personeel gecommuniceerd.

Voorts maakt de LPA werk van klantgerichtheid. Vooreerst werd beoogd om te bepalen wie de klanten zijn. In de daaropvolgende, huidige fase wordt nagegaan wat hun behoeften en verwachtingen zijn.

Daarnaast werd een geweldbeheersingsnetwerk opgericht, met als doel tegemoet te komen aan een van de voornaamste punten van kritiek van het Comité P, namelijk het verwijt dat er binnen de LPA nog steeds een eilandcultuur zou bestaan. Dat netwerk moet een duidelijk beeld geven van de opleiding en de training inzake geweldbeheersing (rondzendbrief GPI 48) en moet het mogelijk maken de cijfers ter zake te verbeteren. De personeelsleden moeten jaarlijks vijf opleidingsessies volgen, waarvan één evaluatiesessie.

Bovendien werd op initiatief van de procureur des Konings van Halle-Vilvoorde een veiligheidsplan voor de luchthaven van Brussel uitgewerkt. Dat plan behelst een onderdeel betreffende de oprichting van een inlichtingencentrum. Dat wordt gevestigd op de luchthaven van Brussel en staat ten dienste van de LPA, alsook van alle partners van de geïntegreerde politie en haar partners, met inbegrip van de magistratuur.

De spreker voegt daaraan toe dat België lid is van het Europese netwerk van luchtvaartpolitiediensten (Airpol). In dat verband werd in september van dit jaar op de luchthaven van Brussel een oefening gehouden. Dat gebeurde samen met diverse privé en overheidspartners, in het bijzonder met de bevoorrechte partners op de luchthaven, namelijk de douanediens en Brussels Airlines. Voor 2023 staat een andere oefening gepland, ditmaal op de luchthaven van Charleroi.

Het manifest van de LPA is de visie van de directie voor de komende jaren. De heer De Block stelt dat respect daarin centraal staat. Hij verlangt van het personeel dat zij begrijpen dat in een dermate complexe omgeving, met zoveel partners, iedereen bijdraagt tot een optimale passagierservaring. Om uitvoering te geven aan die visie, stelt hij vijf strategische pijlers voor:

- bruggen bouwen om de eilandcultuur te doorbreken;
- werken aan geweldbeheersing (GPI 48) en aan het opleidingsplan van de agenten;
- werken aan de personeelssterkte;

— travailler à l'image de marque de l'employeur LPA, faire en sorte que les membres du personnel et les candidats externes aient envie de travailler à la LPA;

— développer le centre de renseignement, les moyens y afférents, et résoudre certaines questions juridiques pour pouvoir travailler davantage avec les partenaires privés.

Structure et organisation

Une personne a rejoint la LPA pour travailler spécifiquement sur la maîtrise de l'organisation. M. De Block veut privilégier l'orientation client. Le premier projet concret consiste à améliorer l'accueil des personnes à mobilité réduite à l'aéroport de Bruxelles. Les plaintes montrent que cette thématique est récurrente et liée en grande partie à l'infrastructure.

M. De Block a également désigné un officier de sécurité, une fonction jusqu'alors inexistante au sein de la LPA. Or, l'organisation est souvent impliquée dans des procédures d'octroi de badges, de permis, de laissez-passer et dans des contrôles de sécurité. Cet officier dispose des habilitations de sécurité requises pour accompagner ces différents processus.

Enfin, un plan pour le personnel de la LPA de l'aéroport de Charleroi a été rédigé. Les 295 membres du personnel espérés ne sont pas encore arrivés, mais le Conseil des ministres a accordé à la police aéronautique 50 personnes supplémentaires, dont 35 seront dédiées à l'aéroport de Bruxelles et 15 à l'aéroport de Charleroi. En outre, chaque personne qui quitte la police aéronautique peut, en théorie, être remplacée.

Information et communication

De multiples initiatives ont été prises dans ce domaine. Le système de collaboration sur internet SharePoint est toujours opérationnel. Des capsules vidéos "Y-a-t-il un flic dans l'avion?" ont été réalisées pour former et informer tous les membres du personnel. De même, un manuel LPA ainsi qu'un manuel OPA, ont été rédigés et distribués par le biais du SharePoint.

La LPA multiplie également les contacts avec des partenaires comme l'Office des étrangers, Myria, Nansen et Pag-Asa.

La Police fédérale et la Police locale ont organisé une action dans les casernes à Etterbeek, et ce 25 octobre, le Salon de l'emploi Aviato a pris place dans l'aéroport de Bruxelles afin d'attirer des candidats.

— werken aan het imago van de LPA als werkgever, ervoor zorgen dat de personeelsleden en de externe kandidaten bij de LPA willen werken;

— het inlichtingencentrum en de bijbehorende middelen uitbouwen, alsook bepaalde juridische vraagstukken oplossen om meer met private partners te kunnen samenwerken.

Structuur en organisatie

Er is iemand in dienst getreden bij de LPA om zich specifiek op het beheer van de organisatie toe te leggen. De heer De Block wil focussen op klantgerichtheid. In een eerste concreet project wordt beoogd het onthaal van de personen met een beperkte mobiliteit op de luchthaven van Brussel te verbeteren. Uit de klachten blijkt dat dit thema steeds terugkomt en dat het grotendeels te maken heeft met de infrastructuur.

De heer De Block heeft ook een veiligheidsofficier aangesteld; die functie bestond tot dusver niet binnen de LPA. De organisatie wordt echter vaak betrokken bij procedures om badges, vergunningen of doorgangsbewijzen toe te kennen, alsook bij veiligheidscontroles. Deze officier heeft de vereiste veiligheidsmachtigingen om die verschillende processen te begeleiden.

Tot slot werd een plan opgesteld voor het personeel van de LPA op de luchthaven van Charleroi. De verwachte 295 personeelsleden zijn er nog niet, maar de Ministerraad heeft de Luchtvaartpolitie 50 extra mensen toegewezen, van wie er 35 zullen worden ingezet op Brussels Airport en 15 op de luchthaven van Charleroi. Daarnaast mag wie de Luchtvaartpolitie verlaat in principe worden vervangen.

Informatie en communicatie

Op dit gebied werden veel initiatieven genomen. Het systeem voor onlinesamenwerking SharePoint is nog steeds operationeel. Er werden videoclips (*Y-a-t-il un flic dans l'avion?*) gemaakt om alle personeelsleden op te leiden en te informeren. Een handboek LPA en een handboek OBP werden opgesteld en via SharePoint beschikbaar gemaakt.

De LPA bouwt ook contacten uit met partners als de Dienst Vreemdelingenzaken, Myria, Nansen en Pag-Asa.

De federale politie en de lokale politie hebben een actie opgezet in de kazerne van Etterbeek en op 25 oktober 2022 vond op Brussels Airport de jobbeurs Aviato plaats, om kandidaten aan te trekken.

Après deux années de COVID-19, le benchmarking international a été relancé. M. De Block a visité des aéroports suisses, similaires aux aéroports belges, et a pu constater les mêmes problèmes de personnel, d'infrastructure et de logistique. Il estime que la LPA est sur la bonne voie.

Un rapport annuel consacré à l'année 2021 fait le point sur l'état d'avancement de la situation en fonction des objectifs poursuivis. Ce rapport a été distribué à l'ensemble du personnel.

En outre, deux séminaires stratégiques ont été organisés, l'un pour les officiers et l'autre, pour les membres de la direction. M. De Block souhaite poursuivre cet exercice en 2023 également.

Pour pallier le manque de contacts stratégiques et permanents avec les magistrats, le réseau JustinSky sera lancé au mois de décembre 2022 avec les magistrats compétents et des officiers des six aéroports. JustinSky permettra de partager les problèmes, des pistes de solutions et les bonnes pratiques, l'objectif étant d'apprendre et d'améliorer la LPA.

Enfin, deux sessions virtuelles de questions-réponses ont eu lieu, au début de 2022, entre le personnel et M. De Block. Ces rencontres seront à nouveau organisées en 2023.

Leadership, culture et déontologie

L'exercice "*Values in action*", piloté par le service "intégrité" du commissariat général de la Police fédérale, est mené en étroite collaboration avec le personnel de la LPA. Un premier rapport intermédiaire sera traduit en actions concrètes. Il vient renforcer de nombreux éléments déjà évoqués, notamment la culture insulaire qu'il convient de combattre à tout prix, réaffirme l'orateur.

Celui-ci signale aussi que les membres du personnel de la LPA sont invités à suivre au moins une session d'information à la Caserne Dossin.

M. De Block déclare qu'après l'affaire Chovanec, il fallait réagir pour que cet événement tragique soit une occasion de s'améliorer. Il confirme que des sessions de brainstorming ont eu lieu avec l'ensemble du personnel de la LPA. Elles ont débouché sur la rédaction des manuels LPA et OPA et d'une fiche relative aux débriefings opérationnels. Cette fiche était nécessaire car la culture du débriefing n'était pas installée à la LPA. Aujourd'hui, la LPA organise de plus en plus de débriefings opérationnels sur la base du modèle élaboré avec

Na twee jaar COVID-19 werd de internationale benchmarking nieuw leven ingeblazen. De heer De Block heeft Zwitserse luchthavens bezocht die met Belgische luchthavens vergelijkbaar zijn; daarbij heeft hij vastgesteld dat zij met dezelfde problemen kampen op het gebied van personeel, infrastructuur en logistiek. Hij is van oordeel dat de LPA op de goede weg is.

In het jaarverslag 2021 worden de nagestreefde doelstellingen en de stand van zaken toegelicht. Dat verslag werd aan alle personeelsleden bezorgd.

Daarnaast werden twee strategische seminars gehouden: één voor de officieren en één voor de directieleden. De heer De Block wil die ook in 2023 houden.

Om het tekort aan strategische en permanente contacten met de magistraten weg te werken, wordt in december 2022 het JustinSky-netwerk gelanceerd met de bevoegde magistraten en de officieren van de zes luchthavens. Dankzij JustinSky zullen problemen, mogelijke oplossingen en goede praktijken kunnen worden gedeeld, met als doel te leren en de LPA te verbeteren.

Tot slot vonden begin 2022 twee virtuele vraag-en-antwoordsessies plaats tussen het personeel en de heer De Block. Die ontmoetingen zullen in 2023 opnieuw worden georganiseerd.

Leiderschap, cultuur en deontologie

Het project *Values in action* van de dienst Integriteit van het Commissariaat-generaal van de federale politie wordt in nauwe samenwerking met het personeel van de LPA gevoerd. Een eerste tussentijds verslag zal worden omgezet in concrete acties. De spreker bevestigt nogmaals dat een en ander een aanvulling zal vormen op veel van de reeds genoemde elementen, waaronder de eilandcultuur die tot elke prijs moet worden doorbroken.

Voorts wijst hij erop dat de personeelsleden van de LPA worden verzocht om minstens één infosessie van de Kazerne Dossin bij te wonen.

De heer De Block geeft aan dat de zaak-Chovanec om een gepast antwoord vroeg. Dat dramatische voorval bood een kans op verbetering. Hij bevestigt dat brainstormsessies hebben plaatsgevonden met alle personeelsleden van de LPA. Daaruit zijn het handboek LPA en het handboek OBP voortgevloeid, alsook een fiche over operationele debriefings. Die fiche was nodig omdat de cultuur van debriefing niet was ingeburgerd binnen de LPA. Thans houdt de LPA steeds meer operationele debriefings, op basis van het met het

le personnel. Un exercice de débriefing opérationnel sera d'ailleurs organisé prochainement avec les partenaires, à la suite de la grève du secteur de la sécurité privée, à l'aéroport de Charleroi. Enfin, les formations EDS (*Excited Delirium Syndrome*) se poursuivent au sein de la LPA.

L'orateur a vu une culture insulaire exacerbée durant la crise de l'été dernier qui s'est déroulée à l'aéroport de Liège et qui a été déclenchée par la réduction d'effectifs. C'est pourquoi il veut mettre en œuvre, avec le chef de service et le personnel, un plan d'action visant notamment les processus, la logistique et le personnel. M. De Block constate que cette crise a fait émerger beaucoup de non-dits qui, pour la première fois, ont été communiqués à la direction.

Personnel

Un chef de service a été engagé pour l'aéroport de Bruxelles – un poste vacant depuis plusieurs années – ainsi que d'autres agents.

Les évaluations du personnel se poursuivent.

Les formations LPA n'étant plus organisées depuis plusieurs années, une centaine de personnes n'étaient pas formées. Pour résorber ce retard, deux sessions de formation ont été organisées cette année, en français et en néerlandais; une troisième sera organisée avant la fin de 2022.

La LPA a eu à connaître 82 dossiers disciplinaires et de plaintes en 2021. L'orateur estime que ce nombre de plaintes est peu élevé au regard du nombre de membres du personnel, du volume d'activités et des millions de passagers qui fréquentent les aéroports. Et en 2022, le nombre de plaintes sera similaire. En effet, en 2021, le nombre de passagers était peu élevé, mais de nombreuses plaintes étaient liées à la réglementation relative au COVID-19.

M. De Block observe une tendance positive au sein des équipes de la LPA. L'encadrement félicite de plus en plus fréquemment le personnel de vive voix et en laisse une trace dans le dossier des personnes concernées.

La direction de la LPA travaille sur l'absentéisme à travers la concertation multidisciplinaire, qui consiste en un échange entre les médecins du travail et la hiérarchie dans le respect du secret médical. Ainsi, les médecins peuvent mieux appréhender le cadre de travail à la LPA et peuvent se rendre compte de l'impact concret d'une absence sur l'agent et sur l'ensemble de l'organisation, ou

personeel uitgewerkte model. Binnenkort zal trouwens een operationele debriefing worden georganiseerd met de partners, naar aanleiding van de staking in de private beveiligingssector op de luchthaven van Charleroi. Tot slot worden de EDS-opleidingen (*Excited Delirium Syndrome*) binnen de LPA voortgezet.

De spreker heeft een sterke toename van de eilandcultuur gezien tijdens de crisis van afgelopen zomer op de luchthaven van Luik, veroorzaakt door de personeelsinkrimping. Daarom wil hij samen met het diensthoofd en het personeel een plan van aanpak ten uitvoer leggen, met name gericht op de processen, de logistiek en het personeel. De heer De Block wijst erop dat die crisis veel onuitgesproken zaken aan het licht heeft gebracht, die soms voor het eerst aan de directie werden meegedeeld.

Personeel

Voor de luchthaven van Brussel werd een diensthoofd aangesteld – die vacature stond al meerdere jaren open – en werden er ook andere personeelsleden aangeworven.

De evaluatie van het personeel wordt voortgezet.

Aangezien de LPA-opleidingen al sinds meerdere jaren niet langer georganiseerd werden, was een honderdtal personeelsleden niet opgeleid. Om die achterstand weg te werken, werden dit jaar twee opleidingssessies georganiseerd, in het Frans en in het Nederlands; een derde sessie zal vóór eind 2022 plaatsvinden.

De LPA heeft in 2021 kennisgenomen van 82 tucht-dossiers en klachten. De spreker meent dat dit aantal klachten laag is, rekening houdend met het aantal personeelsleden, met de omvang van de activiteiten en met de miljoenen passagiers die via de luchthavens reizen. Het aantal klachten in 2022 zal gelijkaardig zijn. In 2021 was het aantal passagiers laag, maar hielden veel klachten verband met de COVID-19-reglementering.

De heer De Block merkt binnen de LPA-teams een positieve trend. De leidinggevenden feliciteren het personeel almaar meer uitdrukkelijk en maken van die positieve punten melding in het dossier van de betrokkenen.

De LPA-directie pakt het absentéisme aan via multidisciplinair overleg. Dat bestaat uit contacten tussen de arbeidsartsen en de hiërarchie, met inachtneming van het medisch geheim. Aldus kunnen de artsen de werkomstandigheden bij de LPA beter bevatten en kunnen zij zich een idee vormen van de concrete weerslag van een afwezigheid op het personeelslid en op heel de

d'une décision, par exemple, lorsqu'un agent est dispensé du port du ceinturon ou du contrôle au poste-frontière.

La LPA poursuit les projets "Onboarding", "CruiseSpeed" et "Outboarding". M. De Block constate qu'un membre du personnel quitte la LPA parce qu'il cherche un emploi près de son domicile ou une autre fonction après avoir passé plusieurs années au poste-frontière.

Les chiffres de l'absentéisme de la LPA sont à l'évidence plus mauvais que ceux de la Police fédérale. Bien entendu, la pénurie de personnel a un impact sur ces chiffres, car les agents présents tournent souvent en double shift et finissent par s'épuiser. L'absentéisme est plus important dans les grandes unités où le contrôle social est moindre. Au sein de la LPA de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem, l'absentéisme est quasiment inexistant, car cette unité familiale compte seulement six membres du personnel. La mise en perspective des chiffres est aussi indispensable. À titre d'exemple, dans ce même aéroport, le chiffre de l'absentéisme a explosé en 2020, mais il suffit qu'un des six membres du personnel soit absent pour une opération médicale quelconque pour que ce pourcentage soit élevé.

Logistique

En 2023, la LPA pourra enfin déménager vers un nouveau bâtiment annexe à l'aéroport de Bruxelles. Par ailleurs, les travaux aux postes-frontières sont presque terminés. Le déménagement du personnel est prévu à partir du 1^{er} novembre, ce qui contribuera aussi à l'image de marque de la LPA comme employeur. La LPA dispose également de nouveaux bâtiments à l'aéroport de Charleroi. Dans le futur plan d'agrandissement de cet aéroport, la LPA bénéficiera de nouvelles infrastructures. Un atout pour l'image de marque de la LPA, souligne M. De Block.

"Bordertask" est un programme de gestion des frontières qui connaît parfois quelques problèmes de logiciel ou de matériel. Il traduit le choix assumé de contrôler plus en profondeur l'entrée sur le territoire, de consulter plus de banques de données, ce qui allonge le temps de contrôle.

Des systèmes d'entrée/de sortie (*Exit/Entry Systems - EES*) devraient être installés à partir de mai 2023 pour gérer les frontières. Le secteur aérien et la LPA sont inquiets du chaos que ces systèmes pourraient engendrer. En effet, tous les ressortissants de pays tiers qui entrent sur le sol européen devront être entrés dans le système une première fois. D'intenses échanges avec

organisation, aussi bien que de la gestion de la LPA, ainsi que des conséquences d'une décision, par exemple, lorsqu'un agent est dispensé du port du ceinturon ou du contrôle au poste-frontière.

De LPA zet de projecten *Onboarding*, *CruiseSpeed* en *Outboarding* voort. De heer De Block stelt vast dat personeelsleden de LPA verlaten omdat zij dichterbij huis werk zoeken of omdat zij een andere functie willen na meerdere jaren op de grenscontrolepost te hebben gewerkt.

Het is duidelijk dat er bij de LPA meer absentisme is dan bij de federale politie in het algemeen. Uiteraard heeft het personeelstekort een weerslag op die cijfers, want het aanwezige personeel moet vaak twee diensten per etmaal verzekeren en raakt op de duur vermoeid. Er is meer absentisme in de grote eenheden waar minder sociale controle is. Bij de LPA van het vliegveld Kortrijk-Wevelgem is er nagenoeg geen absentisme; die eenheid met een familiale sfeer telt dan ook slechts zes personeelsleden. De cijfers moeten bovendien vanuit het juiste perspectief worden beschouwd. Op diezelfde luchthaven is het absentismecijfer in 2020 bijvoorbeeld fors gestegen, maar om dat cijfer te doen stijgen, volstaat het dat een van de zes personeelsleden afwezig is wegens een of andere medische ingreep.

Logistiek

In 2023 zal de LPA eindelijk kunnen verhuizen naar een nieuw bijgebouw op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Bovendien zijn de werkzaamheden aan de grenscontroleposten bijna klaar. De verhuizing van het personeel zal plaatsgrijpen vanaf 1 november en zal ook het imago van de LPA als werkgever verbeteren. De LPA beschikt voorts over nieuwe gebouwen op de luchthaven van Charleroi. In het plan voor de toekomstige uitbreiding van die luchthaven is nieuwe infrastructuur voor de LPA opgenomen. Dat is een troef voor het imago van de LPA, aldus de heer De Block.

Bordertask is een programma voor grensbewakingsbeheer; het kampt soms met software- of hardwareproblemen. Via dat programma wordt de weloverwogen keuze ten uitvoer gelegd om de toegang tot het grondgebied grondiger te controleren en meer databanken te raadplegen, waardoor de controletijd oploopt.

Vanaf mei 2023 zouden systemen voor grenstoezicht op het betreden en het verlaten van het grondgebied (*exit/entry systems - EES*) worden geïnstalleerd. De luchtvaartsector en de LPA zijn ongerust over de chaos die dergelijke systemen teweeg zouden kunnen brengen. Alle staatsburgers van derde landen die het Europese grondgebied betreden, moeten immers een eerste keer

le secteur aérien ont lieu en ce moment pour évaluer l'impact du système EES sur le travail aux contrôles frontaliers et sur les files dans les aéroports, sachant que ce sera à la LPA de gérer une foule importante en cas d'incidents.

Enfin, M. De Block met en évidence deux points d'attention: les véhicules dont le nombre est insuffisant pour fonctionner de manière optimale et les stands de tirs qui nécessitent un temps de déplacement. Certes, cette capacité policière en déplacement est perdue pour le contrôle frontalier, mais il considère que les policiers doivent être formés correctement. La qualité du service au citoyen est primordiale.

Conclusion

M. De Block confirme que le plan d'action pour la LPA de l'aéroport de Charleroi est un travail en routine. En revanche, il craint le manque de personnel pour l'avenir, malgré les efforts fournis, ainsi que le manque de moyens. Il est inquiet, car lors d'émeutes comme celle de l'aéroport de Charleroi, le personnel en formation notamment en maîtrise de la violence doit être rappelé. Il regrette que les formations passent toujours au second plan, même s'il comprend, bien entendu, que la priorité soit donnée aux événements opérationnels. Cette dynamique s'avérera néfaste à terme puisque le personnel ne sera plus formé adéquatement pour effectuer ses missions correctement. Et en cas d'incident, à qui demandera-t-on des comptes?

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Yngvild Ingels (N-VA) félicite M. De Block et se dit rassurée de l'entendre assumer cette mission difficile avec méthode, sans craindre de prendre des risques. Elle est impressionnée par son approche et apprécie son honnêteté. Elle souhaite cependant quelques précisions.

Mme Ingels indique que pour pallier le manque de personnel et lutter contre l'absentéisme, on évoque parfois une prime "Bruxelles" ou une prime "périphérie" afin de convaincre plus de candidats de travailler à l'aéroport de Bruxelles. Si cette prime présente un avantage indéniable pour l'aéroport de Bruxelles, ne pourrait-elle pas créer des problèmes sur d'autres sites en raison du

in het systeem worden gezet. Er grijpt momenteel intens overleg met de luchtvaartsector plaats, teneinde de weerslag van het EES op de grenscontrolewerkzaamheden en op de files in de luchthavens in te schatten, rekening houdend met het feit dat het de taak van de LPA zal zijn om in geval van incidenten grote mensenmassa's in goede banen te leiden.

Tot slot vermeldt de heer De Block twee aandachtspunten: er zijn onvoldoende voertuigen om optimaal te functioneren en schietoefeningen vergen om zich terplekke te begeven. De politieagenten op verplaatsing kunnen niet worden ingezet voor grenscontroles. De spreker vindt echter dat zij correct moeten worden opgeleid. De kwaliteit van de diensten aan de burger staat voorop.

Besluit

De heer De Block bevestigt dat het actieplan voor de LPA op de luchthaven van Charleroi deel uitmaakt van wat sowieso moet gebeuren. Hij vreest daarentegen dat er ondanks de geleverde inspanningen in de toekomst onvoldoende personeel en middelen zullen zijn. Hij is ongerust, want in geval van rellen, zoals op de luchthaven van Charleroi, moet worden overgegaan tot het oproepen van het personeel dat opleiding (onder meer inzake geweldbeheersing) volgt. De spreker betreurt dat opleiding altijd wordt achtergesteld, hoewel hij uiteraard begrijpt dat voorrang moet worden gegeven aan operationele gebeurtenissen. Op termijn zal die trend echter heel schadelijk blijken, want het personeel zal niet langer goed opgeleid zijn om zijn opdrachten correct te vervullen. En wie zal bij een incident de rekening gepresenteerd krijgen?

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Yngvild Ingels (N-VA) feliciteert de heer De Block. Het stelt haar gerust te vernemen dat hij zijn heikele opdracht methodisch aanpakt, zonder evenwel risico's te schuwen. Zij is onder de indruk van de aanpak van de heer De Block en waardeert diens oprechtheid. Zij vraagt niettemin enkele verduidelijkingen.

Mevrouw Ingels stelt dat soms sprake is van een "Brusselpremie" of een "Randpremie" teneinde meer kandidaten te overtuigen om op de luchthaven van Brussel te werken en aldus het personeelstekort te verhelpen en het absentisme te bestrijden. Een dergelijke premie zou weliswaar een onmiskenbaar voordeel voor de luchthaven van Brussel zijn, maar zou ze geen problemen

caractère discriminatoire? Que pense M. De Block de l'octroi d'une prime de ce type?

Ensuite, sachant que la LPA dispose seulement d'un véhicule pour 9,4 agents, quel serait alors le rapport idéal à atteindre?

La membre comprend les préoccupations liées au système EES et considère que cette question doit être examinée par les parlementaires.

Par ailleurs, elle se demande si toutes les procédures disciplinaires ont été finalisées au sein de la LPA à la suite de l'affaire Chovanec et souhaite connaître le pourcentage des agents de la LPA qui ont suivi les formations EDS.

Mme Ingels s'interroge aussi à propos de la culture insulaire évoquée par l'orateur. Que faudrait-il pour y mettre fin?

Enfin, le dossier des badges est une question très sensible depuis les attentats ainsi que la réforme de la l'Autorité nationale de Sécurité (ANS). La modification de la législation se fait attendre. Toutefois, la réforme de l'ANS prévoit qu'une partie du contrôle passerait aux mains de la Police fédérale. Ce changement faciliterait-il la tâche de la LPA? Quelle sont les autres préoccupations, attentes et besoins de la LPA dans ce domaine?

M. Simon Moutquin (Ecolo-Groen) retient les difficultés de la LPA à recruter du personnel, en particulier à l'aéroport de Bruxelles. Ce manque de personnel est-il comparable à celui de la police? Existe-t-il des difficultés spécifiques à la LPA en matière de procédures de recrutement ou de demandes liées aux profils recherchés?

M. Moutquin raconte qu'il a déjà discuté avec des personnes arrêtées faute d'avoir un visa en ordre et que jusqu'à sept agents étaient présents lors de leur audition qui durait parfois 24 heures. Le membre s'en étonne eu égard au manque de personnel évoqué par le directeur de la LPA. Le nombre élevé de personnes affectées aux contrôles, lors d'une audition ou d'un rapatriement, est-il prévu par une procédure et un cadre défini?

La question de l'indépendance de l'Inspection générale de la Police fédérale et de la Police locale (AIG) par rapport aux contrôles de la LPA notamment a déjà été soulevée par le Comité P en 2013 et d'autres instances. L'AIG fait-elle toujours partie de l'organigramme général de la Police fédérale? Est-elle toujours incluse dans les

op andere plaatsen teweeg kunnen brengen omdat zij discriminerend zou zijn? Wat denkt de heer De Block van de toekenning van een dergelijke premie?

Vervolgens rijst de vraag wat de ideale verhouding zou zijn, wetende dat de LPA nu over slechts één voertuig voor 9,4 agenten beschikt.

Het lid heeft begrip voor de bekommelingen in verband met het EES-systeem en vindt dat de parlementsleden dit vraagstuk nader moeten onderzoeken.

Voorts vraagt zij of naar aanleiding van de zaak-Chovanec alle tuchtrechtelijke procedures bij de LPA afgerond zijn; zij peilt naar het percentage van LPA-agenten dat de EDS-opleidingen gevolgd heeft.

Ook heeft mevrouw Ingels vragen bij de eilandcultuur waar de spreker naar heeft verwezen. Hoe kan daar een einde aan worden gemaakt?

De badges zijn een heikele kwestie sinds de aanslagen en de hervorming van de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO). De wijziging van de wetgeving blijft uit. De hervorming van de NVO voorziet er nochtans in dat een deel van de controle in handen van de federale politie zou komen. Zou zulks de taak van de LPA vergemakkelijken? Welke andere bekommelingen, verwachtingen en behoeften heeft de LPA op dat vlak?

De heer Simon Moutquin (Ecolo-Groen) onthoudt dat de LPA moeilijk personeel vindt, met name voor de luchthaven Brussels Airport. Is het personeelstekort verhoudingsgewijs vergelijkbaar met dat van de politie? Ondervindt de LPA specifieke moeilijkheden inzake aanwervingsprocedures of aangaande vragen in verband met de gezochte profielen?

De heer Moutquin heeft al gesproken met mensen die aangehouden werden omdat hun visum niet in orde was en die tot wel zeven agenten zagen opdagen bij hun verhoor, dat soms 24 uur duurde. Gelet op het personeelstekort waar de directeur van de LPA naar heeft verwezen, verbaast dat het lid. Is het grote aantal personen dat bij controle, verhoor of repatriëring wordt ingezet, vastgelegd in een procedure en volgens een welbepaald raamwerk?

De onafhankelijkheid van de Algemene Inspectie van de Federale Politie en van de Lokale Politie (AIG) ten opzichte van de controles door met name de LPA werd al door het Comité P in 2013 en door andere instanties onder de aandacht gebracht. Maakt de AIG nog altijd deel uit van het algemeen organogram van de federale

processus de la LPA ou est-elle au contraire devenue un organisme indépendant du fonctionnement?

Le membre se demande si les différentes formations évoquées sont obligatoires ou si les agents peuvent suivre des modules en fonction de leurs souhaits ou de leurs disponibilités.

À la suite de l'affaire Chovanec, Amnesty International avait pointé la question des protocoles lorsque des agents sont confrontés à des cas médicaux problématiques. Ces protocoles ont-ils été redéfinis? Les méthodes d'intervention ont-elles été remises en question au sein de la LPA? L'État belge a déjà été pointé du doigt pour l'utilisation de certaines techniques d'intervention, comme la pression du genou sur le cou.

Enfin, la LPA a été sous le feu des critiques il y a plusieurs années. Outre l'engagement de personnel supplémentaire, M. De Block aurait-il besoin d'autres choses pour améliorer le fonctionnement du service?

M. Hervé Rigot (PS) remercie M. De Block pour son discours sans langue de bois, sa présentation claire et ses positions bien affirmées. Le membre se réjouit qu'en peu de temps, celui-ci ait développé une vision, une stratégie et qu'il ait tiré les leçons du passé.

M. Rigot note le manque de cadre du personnel non seulement à l'aéroport de Bruxelles, mais aussi à l'aéroport de Charleroi. Comment expliquer un tel déficit à l'aéroport de Bruxelles? Quel plan d'action le directeur de la LPA compte-t-il mettre en œuvre pour le combler? Si une cinquantaine d'engagements sont prévus, les besoins exprimés sont plus importants. La ministre prête-t-elle une oreille attentive à ces problèmes? Un plan d'action validé permet-il d'entrevoir des perspectives sur plusieurs années afin d'atteindre les objectifs fixés pour assurer la sécurité des passagers et celle des agents?

Par ailleurs, quelles sont les perspectives pour satisfaire les besoins de la LPA en matière de véhicules?

Le membre note que les portiques de sécurité automatisés (e-gates) installés à l'aéroport de Bruxelles ont coûté près de 2,5 millions d'euros sans jamais être vraiment opérationnels. Qu'en est-il de ce projet préconisé par l'ancien ministre de l'Intérieur, Jan Jambon, comme outil pour lutter efficacement contre les problèmes dans les aéroports et garantir la sécurité de tous. Interrogée à ce propos, l'actuelle ministre de l'Intérieur, Annelies Verlinden, a, quant à elle, pointé les problèmes liés au contrôle des passeports et indiqué que ces e-gates

politie? Is zij nog altijd ingebed in de procedés van de LPA of is zij daarentegen een van de werking losstaand organisme geworden?

Het lid vraagt of de verschillende aangehaalde opleidingen verplicht zijn, dan wel of de agenten opleidingsmodules kunnen volgen naargelang van hun wensen of beschikbaarheden.

Naar aanleiding van de zaak-Chovanec had Amnesty International de aandacht gevestigd op de protocollen wanneer agenten met problematische medische gevallen te maken krijgen. Werden die protocollen bijgestuurd? Werden de interventiemethodes ter discussie gesteld bij de LPA? De Belgische Staat werd al berispt wegens bepaalde interventietechnieken, zoals een "knieklem".

De LPA is tot slot jaren geleden onder vuur komen te liggen. Heeft de heer De Block, naast bijkomende personeelsleden, nog andere zaken nodig om de werking van de dienst te verbeteren?

De heer Hervé Rigot (PS) dankt de heer De Block voor zijn onomfloerst betoog, zijn heldere presentatie en zijn heel uitgesproken standpunten. Het lid is er mee ingenomen dat de heer De Block op korte tijd een visie en een strategie ontwikkeld heeft en uit het verleden lering heeft getrokken.

De heer Rigot merkt op dat niet alleen de luchthaven Brussels Airport maar ook die van Charleroi met een personeelstekort kampt. Hoe kan een dergelijk tekort voor Brussels Airport worden verklaard? Welk actieplan denkt de directeur van de LPA uit te rollen om dat te verhelpen? Hoewel een vijftigtal nieuwe mensen in diensten zullen treden, zijn de geformuleerde noden veel groter. Heeft de minister oren naar die problemen? Biedt een gevalideerd actieplan meerjarige perspectieven om de vastgelegde doelstellingen aangaande het waarborgen van de veiligheid voor zowel passagiers als agenten te bereiken?

Welke zijn overigens de vooruitzichten om aan de noden van de LPA inzake voertuigen tegemoet te komen?

Het lid merkt op dat de geautomatiseerde detectiepoortjes (e-gates) op Brussels Airport bijna 2,5 miljoen euro gekost hebben maar nooit echt in gebruik genomen zijn. Wat is er nog aan van dit project, dat gewezen minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon heeft bepleit om de pijnpunten in de luchthavens doeltreffend aan te pakken en eenieder's veiligheid te waarborgen? Daarnaast bevraagd heeft huidige minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden echter de aandacht gevestigd op de moeilijkheden in verband met de paspoortcontrole

devaient être remplacés. Qu'en pense M. De Block? Quelles sont les solutions alternatives envisagées?

La grève et les émeutes à l'aéroport de Charleroi ont mobilisé les équipes de la LPA. M. Rigot déclare que si le groupe PS est un ardent défenseur du droit de grève, la sécurité de tous doit être assurée. M. De Block a-t-il pris contact avec l'équipe de sécurité et les autorités de l'aéroport pour élaborer un plan d'action, des bonnes pratiques et trouver des solutions pour éviter que pareille situation ne se reproduise?

Il fallait en effet tirer les leçons de l'affaire Chovanec qui a aussi porté atteinte à l'image de la LPA. M. Rigot note la création de structures de concertation avec les partenaires, la mise en œuvre de formations, ainsi que la définition de protocoles pour les interventions. Il approuve le mot d'ordre donné par M. De Block, à savoir agir de la même manière avec respect et dignité à l'égard de tous.

En août dernier, la décision de réduire les effectifs à certains moments, le week-end et en soirée, à l'aéroport de Liège, a mis à mal d'une part, la concertation sociale, et d'autre part, l'économie puisque l'aéroport a rencontré des difficultés pour assurer ses missions et que des grèves ont eu lieu.

Le membre a entendu dire que cette mesure avait été retirée. Est-ce exact? Dans l'affirmative, quelle en est la raison? L'objectif de réduire les cadres est-il maintenu? Le directeur de la LPA va-t-il mettre en œuvre ce même principe ou une concertation sociale sera-t-elle organisée pour trouver un équilibre entre la nécessité de trouver des moyens supplémentaires et celle de garantir la sécurité et le fonctionnement de l'équipe de l'aéroport de Liège?

Selon la ministre Verlinden, une analyse de risques avait été effectuée avant de prendre la décision de réduire les effectifs. M. De Block confirme-t-il cette information? Les parlementaires peuvent-ils prendre connaissance de cette analyse? Pourquoi prendre une telle mesure au mois d'août alors que les équipes sont en sous-effectifs et que la charge de travail est plus importante dans les aéroports en période de vacances? Cette décision devait-elle être prise dans l'urgence?

Enfin, la LPA est-elle concernée par l'exercice de rationalisation de la ministre Verlinden alors que la LPA subit déjà une rationalisation qui n'aide pas à mettre en place la police de demain.

en angegeben dat die e-gates vervangen dienen te worden. Hoe staat de heer De Block daartegenover? Welke alternatieven worden overwogen?

De staking en het oproer op de luchthaven van Charleroi hebben een verregaande inzet van de LPA-teams gevergd. De heer Rigot stelt dat de PS-fractie het stakingsrecht heel hoog in het vaandel draagt, maar dat niettemin eenieders veiligheid moet worden gewaarborgd. Heeft de heer De Block met het veiligheidsteam en met de luchthavenautoriteiten contact gehad om een actieplan en *best practices* uit te werken en om oplossingen te zoeken om herhaling te voorkomen?

Er moet immers lering worden getrokken uit de zaak-Chovanec, die ook het imago van de LPA beschadigd heeft. De heer Rigot vestigt de aandacht op de uittekening van structuren voor overleg met de partners, op de uitrol van opleidingen en op de uitwerking van interventieprotocollen. Hij staat achter het devies van de heer De Block, namelijk jegens eenieder op dezelfde manier met respect en waardigheid handelen.

In augustus laatstleden heeft de beslissing om op de luchthaven van Luik op bepaalde momenten tijdens het weekend en 's avonds met een beperkte bezetting te werken, noch het sociale overleg noch de economie goed gedaan, aangezien de luchthaven moeite had om zijn opdrachten te verzekeren en er stakingen hebben plaatsgevonden.

Het lid heeft horen zeggen dat die maatregel werd ingetrokken. Klopt dat? Zo ja, om welke reden? Wordt de doelstelling om de personeelsformatie te beperken nog steeds aangehouden? Zal de directeur van de luchthavenpolitie datzelfde principe toepassen of zal er sociaal overleg worden georganiseerd teneinde een balans te vinden tussen de nood aan bijkomende middelen en de nood aan waarborgen inzake veiligheid en het functioneren van het team op de luchthaven van Luik?

Volgens minister Verlinden was er een risicoanalyse gemaakt voordat de beslissing werd genomen om de personeelssterkte te beperken. Kan de heer De Block die informatie bevestigen? Kunnen de parlementsleden inzage krijgen in die analyse? Waarom wordt een dergelijke maatregel in augustus genomen, op een moment dat de teams onderbemand zijn en de werklast in de luchthavens door de vakantieperiode groter is? Moest die beslissing dringend te worden genomen?

Tot slot vraagt het lid of de door minister Verlinden beoogde rationalisering ook op de luchthavenpolitie van toepassing is. Die wordt namelijk nu al met rationalisering geconfronteerd, waardoor de "politie van morgen" moeilijk op gang komt.

M. Philippe Pivin (MR) remercie l'orateur d'avoir précisé de nombreux éléments qui recoupent les réponses des ministres relatives à la Police aéronautique.

S'agissant des effectifs, de l'équipement et de l'organisation des unités au sein des aéroports, M. Pivin constate malheureusement le peu d'évolution entre la situation de juin 2021 et celle d'octobre 2022. Et face à ce constat, l'actualité du mois d'août dernier est préoccupante d'autant qu'une décision de réduire les effectifs a été prise. Le membre s'inquiète du niveau de sécurisation des infrastructures. Quel est-il?

M. Pivin relève qu'en septembre dernier, la ministre Verlinden a indiqué qu'à certains moments, le nombre actuel de policiers était plus que suffisant, tout en ajoutant qu'il était nécessaire de fonctionner avec les capacités actuelles. Et M. Pivin de s'interroger: les policiers seraient-ils trop nombreux à certains moments et à certains endroits, et trop peu partout? Sont-ils en nombre suffisant par rapport aux risques évalués? Les nouveaux équipements permettent-ils de réduire les équipes, notamment la nuit et le week-end? Les chiffres présentés montrent que depuis deux ans, le cadre organique stagne aux alentours de 83 %. Faut-il revoir ce cadre à la hausse?

Le membre note que les chiffres de l'absentéisme à la LPA sont plus élevés que ceux de la Police fédérale. Il explique avoir pris connaissance récemment de déclarations syndicales selon lesquelles les conditions de travail étaient déplorables: six jours de travail sur sept et huit heures par jour sans la moindre pause. M. De Block peut-il commenter ces déclarations à la lumière du sous-effectif de la Direction de la sécurisation (DAB)? En outre, quel est l'état des collaborations opérationnelles entre la LPA et la DAB à l'aéroport de Bruxelles, compte tenu de leur rôle dans ces infrastructures?

Ensuite, quels sont les matériels de contrôle utilisés actuellement? Le membre rappelle qu'en 2019, quelque 3 millions de passagers étaient contrôlés aux *e-gates* pour près de 10.000 hits (signalements), et au premier trimestre de 2020, ils étaient 560.000 passagers pour 1900 hits. La ministre de l'Intérieur a reconnu l'existence de problèmes dans le fonctionnement des portiques de sécurité. Comment ces problèmes affectent-ils le travail de la LPA?

De heer Philippe Pivin (MR) bedankt de spreker voor het verduidelijken van veel elementen die ook in de antwoorden van de ministers met betrekking tot de luchthavenpolitie voorkomen.

Wat de personeelssterkte, de uitrusting en de organisatie van de eenheden op de luchthavens betreft, stelt de heer Pivin helaas vast dat de situatie tussen juni 2021 en oktober 2022 weinig is geëvolueerd. In het licht daarvan is wat zich afgelopen augustus heeft afgespeeld, verontrustend, temeer daar tot een vermindering van de personeelssterkte werd besloten. Het lid maakt zich zorgen over het handhaven van het beveiligingsniveau van de infrastructuur. Hoe staat het daarmee?

De heer Pivin merkt op dat minister Verlinden in september 2022 heeft aangegeven dat het huidige aantal politiemensen op sommige momenten méér dan voldoet, waarbij ze eraan toevoegde dat men het met de huidige personeelscapaciteit moest doen. De heer Pivin vraagt zich dan ook af of hij daaruit mag afleiden dat er op bepaalde momenten en op bepaalde plaatsen te veel politiemensen zijn maar overal het algemeen te weinig? Zijn ze voldoende talrijk in verhouding tot de ingeschatte risico's? Zorgt de nieuwe uitrusting ervoor dat met kleinere teams kan worden gewerkt, inzonderheid 's nachts en tijdens het weekend? Uit de voorgestelde cijfers blijkt dat de personeelsformatie reeds twee jaar op een invulling met 83 % blijft steken. Is er nood aan een opwaartse bijstelling?

Het lid merkt op dat de absentieismecijfers bij de luchthavenpolitie hoger liggen dan die bij de federale politie. Hij legt uit dat hij onlangs uit vakbondshoek heeft opgevangen dat de werkomstandigheden erbarmelijk zijn; zo zou er zes dagen op zeven en acht uur per dag zonder enige pauze worden gewerkt. Kan de heer De Block op die verklaringen reageren in het licht van de onderbezetting van de Directie Beveiliging (DAB)? In welke mate bestaat er voorts een operationele samenwerking tussen de luchtvaartpolitie en de DAB op de Brusselse luchthaven, rekening houdend met hun rol in de beveiliging van de infrastructuur van die luchthaven?

Welke controlemiddelen worden momenteel gebruikt? Het lid herinnert eraan dat in 2019 ongeveer 3 miljoen passagiers aan de *e-gates* werden gecontroleerd, wat tot 10.000 hits (signaleringen) heeft geleid; in het eerste kwartaal van 2020 vonden 560.000 passagierscontroles plaats, goed voor 1900 hits. De minister van Binnenlandse Zaken heeft bevestigd dat er problemen zijn met de werking van de *e-gates*. In welke mate hebben die problemen een impact op het werk van de luchthavenpolitie?

Quelque 24 e-gates sont répartis aux arrivées, aux départs et dans les zones de transit à l'aéroport de Bruxelles. D'après la ministre, six e-gates seront installés à l'aéroport de Charleroi. M. De Block confirme-t-il cette information? Comment le directeur de la LPA juge-t-il le niveau des équipements?

Le membre rappelle les constats posés en 2016 et les recommandations émises pour renforcer la sécurisation des infrastructures. Il se dit surpris que la présentation de M. De Block ne fasse pas allusion aux risques terroristes. Certaines recommandations portaient en effet sur les relations entre la LPA et les entreprises privées de sécurité et de gardiennage et sur la nécessité de briefings préalables. Pour M. Pivin, cet aspect est à mettre en rapport avec l'état des formations dont le niveau semble satisfaire le directeur de la LPA. Et qu'en est-il du personnel détaché? Bénéficie-t-il des mêmes formations que le personnel propre?

Enfin, la ministre Verlinden a déclaré que les rayons X n'étaient plus utilisés en dessous du niveau 3 de la menace. Ce matériel ne pourrait-il pas être utilisé à d'autres fins, notamment pour les procédures de contrôle de la LPA?

M. Tim Vandenput (*Open Vld*) estime que les chiffres présentés en ce qui concerne le personnel sont interpellants. Si l'on additionne les postes vacants et l'absentéisme, on n'arrive qu'à environ 600 policiers sur un cadre de 808 postes à pourvoir. L'orateur souligne l'importance de l'aéroport de Bruxelles-National, non seulement en raison des mouvements de passagers, mais aussi en raison de son rôle dans les retours forcés.

En ce qui concerne les contrôles aux frontières, M. Vandenput se demande s'il ne serait pas plus judicieux de faire effectuer le contrôle de première ligne à des collaborateurs bien formés d'une entreprise privée, au moyen de box de contrôle frontières. Cela pourrait résoudre les problèmes de capacité, en permettant à un plus grand nombre de policiers d'être affectés à des missions d'enquête plus approfondies.

M. Vandenput aimerait savoir si la police aéronautique (LPA) est également chargée d'exécuter des missions de police de base à l'aéroport national et aux alentours, comme des interventions et des patrouilles.

Le membre constate que dans les cas de retour forcé de demandeurs d'asile, il s'écoule en moyenne 23 jours entre la demande de l'OE (Office des Étrangers) et l'escorte effective par la police aéronautique vers le pays d'origine. Ce délai est trop long et entraîne également

In de aankomsthal, vertrekhal en de transitzones van Brussel-Nationaal staan 24 e-gates verspreid. Volgens de minister zullen er zes e-gates op de luchthaven van Charleroi worden geïnstalleerd. Kan de heer De Block die informatie bevestigen? Hoe schat de directeur van de luchthavenpolitie de werking van die uitrusting in?

Het lid herinnert aan de vaststellingen uit 2016 en aan de aanbevelingen die werden geformuleerd voor een versterkte beveiliging van de infrastructuur. Het verrast hem dat in de presentatie van de heer De Block niet naar de terroristische dreiging wordt verwezen. Bepaalde aanbevelingen hadden immers betrekking op de relatie tussen de luchthavenpolitie en bewakings- en beveiligingsbedrijven uit de privésector, alsook op de nood aan voorafgaande briefings. Volgens de heer Pivin dient dat aspect in de context van de opleidingen te worden bekeken; volgens de directeur van de luchthavenpolitie is het niveau van die opleidingen goed. Wat met het gedetacheerde personeel? Heeft dat recht op dezelfde opleidingen als het eigen personeel?

Minister Verlinden heeft verklaard dat geen röntgenstralen meer worden gebruikt bij een dreigingsniveau lager dan 3. Zou de uitrusting die daarvoor wordt gebruikt, niet elders kunnen worden ingezet, inzonderheid in de controleprocedures die de luchthavenpolitie volgt?

De heer Tim Vandenput (*Open Vld*) vindt de voorgestelde personeelscijfers indrukwekkend. Wanneer men de niet-gevulde posities en het absentisme combineert komt men tot slechts ongeveer 600 politiemensen op een in te vullen kader van 808. De spreker wijst op het belang van de luchthaven Brussel-Nationaal, niet enkel door de passagiersbewegingen, maar ook door de rol van die luchthaven in de gedwongen terugkeer.

Met betrekking tot de grenscontroles vraagt de heer Vandenput zich af of het niet zinvoller zou zijn de eerstelijnscontrole door middel van de grenscontrole-Boxen te laten uitvoeren door goed opgeleide werknemers van een privébedrijf. Op die manier kan het capaciteitsprobleem worden aangepakt doordat meer politiemensen kunnen worden ingezet voor de taken die meer in de diepte onderzoek verricht.

De heer Vandenput wil graag weten of de luchtvaartpolitie (LPA) ook instaat voor basispolitie taken op en rond de nationale luchthaven, zoals interventies en patrouilles.

Het lid stelt vast dat bij een gedwongen terugkeer van asielzoekers er gemiddeld 23 dagen zit tussen de aanvraag door DVZ (Dienst Vreemdelingenzaken) en effectieve escorte door de luchtvaartpolitie naar het land van herkomst. Die termijn is te lang en er gaan ook

des coûts élevés. L'orateur estime que l'OE devrait se charger de l'ensemble du processus d'éloignement, sans l'intervention de la police aérienne. Il se demande également si l'on ne pourrait pas faire appel à des entreprises privées afin de raccourcir le temps d'attente et de réduire les coûts. Il aimerait connaître l'avis de M. De Block à ce sujet.

M. Vandenput a encore une question concernant le système automatisé d'entrée/de sortie (EES) qui sera introduit à l'avenir. Il aimerait que M. De Block lui précise quel impact ce système aura sur le fonctionnement de la police aérienne et sur les passagers. Il craint que l'introduction de ce système n'allonge les temps d'attente.

M. Bert Moyaers (Vooruit) se réfère à une déclaration faite à la Chambre par la ministre Verlinden en janvier 2022, à propos de la capacité trop limitée du personnel. Il y avait été dit que d'autres unités fédérales pourraient être affectées pour renforcer l'effectif. L'orateur aimerait savoir si c'est toujours le cas aujourd'hui.

M. Moyaers note que la capacité théorique de 808 unités n'est actuellement réalisée qu'à 83 %. Il demande des explications à propos de la remarque de M. De Block selon laquelle, même si ce cadre était complet, la capacité serait insuffisante. Où donc rencontre-t-on les plus fortes pénuries?

M. Moyaers souhaiterait savoir où en est le plan de formation du personnel de la police aérienne qui a été lancé en mai 2022 dans la foulée des recommandations du Comité P.

M. Moyaers évoque le suivi d'un audit interne réalisé en 2017 auprès de la police aérienne. La méthode de suivi repose sur 7 clusters et 82 points d'action, dont 24 devaient encore être finalisés en janvier 2020. L'orateur souhaiterait qu'on fasse le point sur les points d'action encore en suspens. Il demande ensuite s'il existe un calendrier pour les points d'action encore en suspens et demande si une éventuelle évaluation permanente est prévue.

M. Ortwin Depoortere (VB) constate qu'il y a un manque structurel de personnel à la LPA. Il aimerait savoir si M. De Block s'est déjà concerté avec la ministre Verlinden à ce sujet. A-t-elle fait certaines promesses à cet égard ou a-t-elle proposé un plan d'approche?

Le membre se dit surpris par le taux élevé d'absentéisme au sein de la police aérienne. D'après M. De Block, y a-t-il encore une autre raison que le

hoge kosten mee gepaard. De spreker is van mening dat de DVZ het hele proces van uitzetting zou moeten uitvoeren, zonder tussenkomst van de luchtvaartpolitie. Hij stelt zich daarbij ook de vraag of er geen privébedrijven ingeschakeld kunnen worden om de wachttijd te verkorten en de kosten te drukken. Hij wil graag de mening van de heer De Block hierover kennen.

De heer Vandenput heeft nog een vraag over het geautomatiseerde *Entry/Exit System* (EES) dat in de toekomst zal worden ingevoerd. Hij wil graag van de heer De Block vernemen wat de impact daarvan zal zijn op de werking van de luchtvaartpolitie en op de reizigers. Hij spreekt daarbij de vrees uit dat de invoering van dit systeem zal leiden tot langere wachttijden.

De heer Bert Moyaers (Vooruit) verwijst naar een uitspraak van minister Verlinden in de Kamer in januari 2022 over de te beperkte personeelscapaciteit, waarbij werd opgemerkt dat andere federale eenheden ter versterking konden worden aangewend. De spreker wil graag vernemen of dit nu ook nog steeds het geval is.

De heer Moyaers merkt op dat de theoretische capaciteit van 808 eenheden op dit moment slechts voor 83 % ingevuld is. Hij vraagt wat meer duiding bij de opmerking van de heer De Block dat er zelfs bij een volledige invulling van dat kader onvoldoende capaciteit is. Waar situeren zich dan de grootste tekorten?

De heer Moyaers wil graag een stand van zaken krijgen van het opleidingsplan voor het personeel van de luchtvaartpolitie dat in de maand mei 2022 werd gelanceerd in navolging van eerdere aanbevelingen van het Comité P.

De heer Moyaers verwijst naar de opvolging van een interne audit bij de luchtvaartpolitie uit 2017. Die resulteerde in een opvolgingsmethode verdeeld over zeven clusters en 82 actiepunten, waarvan er in januari 2020 nog 24 gefinaliseerd dienden te worden. De spreker wil graag een update over de nog te realiseren actiepunten. Aansluitend informeert hij naar een tijdsplan voor de nog openstaande actiepunten en stelt de vraag naar een eventuele permanente evaluatie.

De heer Ortwin Depoortere (VB) stelt vast dat er een structureel personeelstekort is bij de LPA. Hij wil graag vernemen van de heer De Block of hij daarover reeds overleg heeft gepleegd met minister Verlinden. Heeft zij daaromtrent bepaalde beloftes gedaan, of is er een plan van aanpak voorgesteld?

Het lid geeft aan geschrokken te zijn van het grote absentisme bij de luchtvaartpolitie. Zijn er volgens de heer De Block nog andere redenen dan het

manque de personnel qui pourrait expliquer ce phénomène? Un plan d'approche a-t-il aussi déjà été établi pour remédier à ce problème?

M. Depoortere revient sur les propos de M. Vandemput concernant les rapatriements forcés. Il trouve très intéressante l'idée de faire appel à des entreprises privées, pour autant que les formations nécessaires soient organisées. Il estime par contre que l'idée de confier à l'OE l'ensemble du processus d'éloignement n'est pas judicieuse, car cela ne ferait que déplacer les responsabilités.

III. — RÉPONSES

M. Simon De Block, directeur de la police de l'aéronautique, considère que l'octroi d'une prime aux inspecteurs qui veulent travailler à l'aéroport national n'est pas une solution miracle. Les raisons qui poussent les membres du personnel à partir sont principalement le souhait de travailler plus près de chez eux ou d'exercer une autre fonction.

En ce qui concerne l'affaire Chovanec, M. De Block ne peut faire aucune déclaration du fait que l'enquête disciplinaire est toujours en cours et qu'il ne fait pas partie de l'autorité disciplinaire. En marge de cette question, M. De Block fait savoir que 71 % des inspecteurs de police ont suivi une formation EDS1 (*Excited Delirium Syndrome*) et que moins de 10 % ont suivi la formation EDS2, mais ce dernier volet vient seulement de démarrer.

En réponse à la question sur la culture insulaire qui règne au sein de la LPA, M. De Block déclare que plusieurs actions ont été entreprises pour amener les gens à collaborer davantage, mais qu'il s'agit d'un processus qui prend un certain temps et pour lequel il n'existe pas non plus de solution miracle.

Le transfert du contrôle des badges par l'Autorité nationale de sécurité (ANS) à la police fédérale ne changera pas grand-chose pour la LPA. Cela concerne en tout et pour tout un seul agent qui travaille actuellement pour l'ANS.

En réponse à la question de MM. Moutquin et Rigot, M. De Block confirme que la LPA fait tout ce qu'elle peut pour attirer du personnel, mais que ce processus est lent. Outre l'*employer branding*, la LPA s'efforce également d'étendre et de moderniser son parc automobile. En ce qui concerne l'infrastructure, des mesures ont également été prises récemment en collaboration avec les exploitants des aéroports de Bruxelles et de Charleroi.

personeelstekort hiervoor? En is ook hier reeds een plan van aanpak voorgelegd?

De heer Depoortere komt terug op de opmerkingen van de heer Vandemput in verband met de gedwongen uitwijzingen. Hij vindt de denkpiste dat privéfirma's ingeschakeld kunnen worden zeer interessant, mits de nodige opleidingen voorhanden zijn. De opmerking dat de DVZ het hele traject van de gedwongen uitwijzingen op zich moet nemen vindt hij niet zinvol omdat het louter een verschuiving zou betekenen van de verantwoordelijkheden.

III. — ANTWOORDEN

De heer Simon De Block, directeur van de Luchtvaartpolitie, is van mening dat het toekennen van een premie aan inspecteurs die op de nationale luchthaven willen werken geen mirakeloplossing is. De redenen waarom personeelsleden wegtrekken zijn hoofdzakelijk omdat ze dichterbij huis willen werken of een andere functie willen opnemen.

Betreffende de zaak Chovanec kan de heer De Block geen verklaringen afleggen daar het tuchtonderzoek nog lopende is, en hij niet tot de tuchtoverheid behoort. In de marge van deze vraag deelt de heer De Block mee dat 71 % van de politie-inspecteurs een opleiding EDS1 (*Excited Delirium Syndrome*) heeft gevolgd. De opleiding EDS2 is nog maar door minder dan 10 % gevolgd, maar dat onderdeel is ook nog maar net opgestart.

In antwoord op de vraag over de heersende eilandcultuur bij de LPA laat de heer De Block weten dat er verschillende acties zijn ondernomen om mensen meer met elkaar te laten samenwerken, maar dat dit een proces is dat enige tijd vergt, en waarvoor ook geen mirakeloplossing voorhanden is.

De overheveling van de *screening* van de badges door de NVO (Nationale Veiligheidsoverheid) naar de federale politie zal weinig verschil uitmaken voor de LPA. Het gaat om welgeteld één werknemer die nu voor de NVO werkt.

In antwoord op de vraag van de heren Moutquin en Rigot bevestigt de heer De Block dat de LPA al het mogelijke doet om personeel aan te trekken, maar dat is een langzaam proces. Naast *employer branding* werkt de LPA ook aan de uitbreiding en modernisering van haar wagenpark. Op het vlak van de infrastructuur werden recent ook stappen gezet in samenwerking met de luchthavenuitbaters van Brussel-Nationaal en Charleroi.

M. De Block n'a pas connaissance d'interrogatoires qui auraient été menés pendant 24 heures par plus de cinq policiers. Il précise que la LPA n'effectue des missions de recherche locales que dans une mesure limitée. À cela s'ajoutent les rapatriements forcés auxquels participent trois agents, qui sont parfois accompagnés de membres de l'AIG. Pour le vol, ils sont également accompagnés d'un travailleur social, ce qui peut vite donner l'impression que beaucoup d'effectifs sont déployés. L'objectif final est d'encadrer au mieux la personne rapatriée et de faire en sorte que tout se déroule le mieux possible dans l'intérêt de chacun.

Personnellement, M. De Block ne doute absolument pas de l'indépendance de l'Inspection générale de la Police fédérale et de la Police locale (AIG). Selon ses disponibilités, elle est présente lors de chaque rapatriement forcé et rédige à ce sujet un rapport qui souligne les points à améliorer. Cette année, aucun rapport n'a encore signalé un comportement problématique d'un collaborateur de la LPA. L'an dernier non plus, aucun incident notable n'a été signalé lors d'une réunion conjointe.

En réponse à la question sur les formations obligatoires, M. De Block déclare que les collaborateurs de la LPA doivent tout d'abord suivre une formation de base d'inspecteur de police. En plus, ils doivent également suivre une formation obligatoire spécifique à la LPA et une formation de police des frontières. Les agents qui sont présents lors des retours forcés doivent également suivre une formation obligatoire, qui comporte des stages et une évaluation finale. En outre, cinq sessions de maîtrise de la violence sont obligatoires chaque année, ainsi qu'une formation BDO (*Behaviour Detection Officer*). Toutes ces formations obligatoires figurent dans le programme de formation. Il y a également des formations facultatives qui visent à améliorer le fonctionnement de la LPA, comme les formations linguistiques. M. De Block explique encore que pendant les formations, les collaborateurs de la LPA apprennent à reconnaître les symptômes EDS et comment réagir en présence d'une personne présentant un tel comportement.

À la question très concrète de savoir ce qui est nécessaire pour faire de la police aérienne un organisme performant, M. De Block répète ce qu'il a déjà dit lors de précédentes auditions: du personnel et des moyens.

M. De Block reconnaît que les *e-gates* installés dans l'aéroport national causent d'importantes frustrations, surtout aux heures de pointe comme l'été dernier. En fait, ces *e-gates* n'ont jamais fonctionné correctement et il s'est avéré que la société qui les a installés a elle-même sous-traité leur entretien. En cas de problème technique, les techniciens mettent trop de temps pour arriver sur place. Dans le cadre du système EES, il y

De heer De Block heeft geen weet van ondervragingen die gedurende 24 uur door meer dan vijf politiemensen zouden worden gedaan. Hij verduidelijkt dat de LPA slechts in beperkte mate lokale recherche-opdrachten vervult. Daarnaast zijn er ook gedwongen uitwijzingen waarbij drie agenten aanwezig zijn, soms vergezeld van leden van de AIG, en voor de vlucht ook begeleid door een maatschappelijke werker, waardoor al snel de indruk kan ontstaan dat er heel veel mankracht wordt ingezet. Uiteindelijk is het doel om de uitgewezene zo goed mogelijk te omkaderen en alles zo vlot mogelijk te laten verlopen in het belang van iedereen.

De heer De Block heeft persoonlijk geen enkele twijfel over de onafhankelijkheid van de AIG (Algemene Inspectie van de Federale Politie en Lokale Politie). Naargelang hun beschikbaarheid zijn ze bij elke gedwongen uitwijzing aanwezig en stellen daarover een rapport op met verbeterpunten. Dit jaar is nog in geen enkel rapport problematisch gedrag van LPA-medewerkers gemeld. Ook vorig jaar is tijdens een gemeenschappelijke vergadering geen enkel noemenswaardig incident gemeld.

In antwoord op de vraag over de verplichte opleidingen deelt de heer De Block mee dat LPA-medewerkers in eerste instantie een basisopleiding tot politie-inspecteur dienen te volgen. Daarnaast is er ook een verplichte specifieke LPA-opleiding en een opleiding grenspolitie. Wie deelneemt aan gedwongen uitwijzingen moet ook daarvoor een verplichte opleiding volgen, met stages en een eindevaluatie. Verder zijn jaarlijks ook vijf sessies geweldbeheersing verplicht, en een BDO-opleiding (*Behaviour Detection Officer*). Al deze verplichte opleidingen zitten in het opleidingsprogramma. Er zijn ook optionele opleidingen die de werking van de LPA ten goede komen, zoals taalopleidingen. Aansluitend daarop verklaart de heer De Block dat LPA-medewerkers in de opleidingen EDS symptomen leren herkennen en aanleren hoe om te gaan met iemand die dergelijke gedrag vertoont.

Op de zeer concrete vraag wat nodig is om een performante luchtvaartpolitie uit te bouwen herhaalt de heer De Block wat hij reeds zei in vorige hoorzittingen: personeel en middelen.

De heer De Block erkent dat de *eGates* die op de nationale luchthaven werden geïnstalleerd een grote bron van frustratie vormen, vooral op piekmomenten zoals afgelopen zomer. Eigenlijk hebben deze *e-gates* nooit correct gefunctioneerd en er is gebleken dat de firma die ze heeft geïnstalleerd het onderhoud ervan zelf heeft uitbesteed. In geval van technische problemen duurde het te lang vooraleer technici ter plaatse kwamen.

aura une nouvelle adjudication publique et M. De Block espère alors que ces *e-gates* fonctionneront correctement et fluidifieront sensiblement le passage. À terme, l'objectif est d'installer aussi des *e-gates* à l'aéroport de Gosselies.

En ce qui concerne les suites de la grève à Gosselies, M. De Block répond qu'un débriefing est prévu avec tous les partenaires et qu'il a récemment pu s'entretenir avec le CEO de la société qui exploite l'aéroport. Il reconnaît que des améliorations sont possibles, mais il ne peut pas exclure la possibilité que la situation se reproduise si une entreprise privée décidait d'arrêter le travail sans en avertir les autres partenaires.

En réponse aux questions de M. Rigot concernant l'aéroport de Bierset, M. De Block explique que des économies devaient être réalisées au début du mois d'août 2022. Une analyse de l'affectation du personnel a montré qu'à Ostende et à Bierset, le nombre d'effectifs disponibles pour les vols de nuit pouvait être réduit, puisqu'il n'y a pas de vols en dehors de l'espace Schengen. À Bierset, il s'agit des nuits du samedi et du dimanche. L'orateur souligne que Bierset est avant tout un aéroport cargo et que les contrôles aux frontières sont donc beaucoup moins nécessaires. Cette mesure n'a pas été prise en concertation avec les syndicats, car elle n'affectait ni le statut ni le temps de travail. M. De Block est convaincu que cette mesure était pertinente et justifiée. Il en a entre-temps informé les syndicats.

Mais il constate aujourd'hui qu'il y a eu une sorte de réaction sous-jacente de la part des membres du personnel qui ne se sont pas sentis compris par cette mesure soudaine et reconnaît qu'il a commis une erreur de communication. Cette mesure a été prise en raison de la situation budgétaire catastrophique de la LPA. M. De Block en tire la leçon qu'à l'avenir, il se chargera lui-même de la communication et qu'il ne la confiera pas à un subordonné qui a son propre style de communication et qui, de plus, est une partie concernée.

M. De Block confirme que la mesure a entre-temps été suspendue et qu'une analyse des risques sera effectuée dans le cadre d'un plan d'action plus global, afin qu'à certains endroits, du personnel soit déployé de manière plus efficace, sans risques pour le personnel, les aéroports et les opérations de police.

M. Pivin a posé la question de savoir si, à certains moments et à certains endroits, il n'y a pas trop d'inspecteurs de police. M. De Block explique qu'il y en a trop peu à l'aéroport de Bruxelles, à certains moments

In het kader van EES komt er een nieuwe openbare aanbesteding en de heer De Block spreekt de hoop uit dat die *eGates* dan wel correct zullen functioneren en de doorstroming gevoelig zullen verbeteren. Op termijn is het ook de bedoeling dat er op de luchthaven van Gosselies *eGates* zullen worden geïnstalleerd.

Met betrekking tot de verdere aanpak van de staking te Gosselies, antwoordt de heer De Block dat een debriefing met alle partners gepland is, en dat hij recentelijk overleg kon plegen met de CEO van de luchthavenuitbater. Hij erkent dat er verbeteringen mogelijk zijn, maar dat hij niet kan uitsluiten dat er zich een herhaling kan voordien indien een privéfirma zou beslissen het werk neer te leggen zonder de andere partners daarvan te verwittigen.

In antwoord op de vragen van de heer Rigot over de luchthaven van Bierset, deelt de heer De Block mee dat begin augustus 2022 een besparing diende doorgevoerd. Een analyse van de inzet van personeel leerde dat in Oostende en Bierset het aantal personeelsleden beschikbaar voor nachtvluchten kon worden teruggebracht omdat er geen vluchten buiten de Schengen-zone plaatsvinden. In Bierset gaat het daarbij om zaterdag- en zondagnachten. De spreker wijst erop dat Bierset vooral een cargo-luchthaven is, en dat er dus beduidend minder grenscontrole nodig is. Deze maatregel werd niet met de vakorganisaties overlegd omdat er niet geraakt werd aan het statuut, noch aan de werktijd. De heer De Block deelt mee dat hij ervan overtuigd is dat deze maatregelen pertinent en gerechtvaardigd waren, en heeft dat intussen ook aan de vakbonden laten weten.

De spreker heeft nu echter vastgesteld dat er een soort onderhuidse reactie is gekomen van de personeelsleden die zich niet begrepen voelden door de plots genomen maatregel, en erkent dat hij daar een communicatiefout heeft gemaakt. De maatregel is er gekomen wegens de catastrofale budgettaire situatie van de LPA. De heer De Block trekt hieruit de les dat hij in de toekomst de communicatie zelf in handen zal houden en niet zal overlaten aan een ondergeschikte met een eigen communicatiestijl die bovendien dan nog eens betrokken partij is.

De heer De Block bevestigt dat de maatregel intussen opgeschort werd en dat in een meer globaal actieplan een risicoanalyse zal worden gemaakt om op sommige plaatsen personeel meer doeltreffend in te zetten zonder dat dat risico's inhoudt voor het personeel, de luchthavens en de politieke operaties.

De heer Pivin stelde de vraag of er op sommige momenten en op sommige locaties te veel politie-inspecteurs zijn. De heer De Block verduidelijkt dat er op de luchthaven Brussel-Nationaal te weinig zijn, in

trop peu à Gosselies, mais qu'à Ostende et Bierset, leur nombre pourrait être réduit. Il répète cependant que tout cela fait l'objet d'une analyse globale. M. De Block ne voit pas de solution immédiate dans le fait d'augmenter le cadre, mais plutôt dans le fait de compléter efficacement le cadre existant de 808 inspecteurs de police, ce qui améliorerait déjà la qualité et la fluidité du contrôle frontalier.

M. De Block insiste sur le fait que tous les membres du personnel ont droit à des pauses et que lui et ses officiers tiennent à ce que les inspecteurs puissent prendre ces pauses, quelle que soit la charge de travail.

En réponse à la question sur la collaboration avec la DAB (Direction de la sécurisation), physiquement présente uniquement à l'aéroport de Bruxelles, M. De Block indique que cette collaboration est excellente, de même que la collaboration avec le chef de service de la DAB à l'aéroport de Bruxelles. Dans son exposé introductif, M. De Block n'a pas donné d'informations spécifiques sur le risque de terrorisme, car cela relève du travail de routine. Il précise néanmoins qu'après les attentats de Bruxelles, des recommandations ont été formulées et que des mesures ont été prises, notamment en ce qui concerne le partage de renseignements.

M. De Block indique que les inspecteurs de police détachés ne reçoivent pas la même formation que les collaborateurs de la LPA. C'est problématique pour leur motivation, mais il n'est pas non plus judicieux d'investir dans une formation de trois mois pour un détachement de six mois.

À la question portant sur les rayons X, M. De Block n'est pas en mesure de répondre, car ces appareils ne sont utilisés que par des entreprises privées.

M. Vandenput a évoqué la possibilité de faire effectuer les contrôles frontaliers par des entreprises de gardiennage privées. M. De Block répond que cette solution a déjà été envisagée en interne, mais qu'en fin de compte, c'est le profil d'un inspecteur de police qui se dégage pour exercer cette tâche. M. De Block confirme ensuite que les sept fonctions de base de la police locale sont également exercées par la LPA.

M. De Block reconnaît que le processus préalable à un rapatriement peut durer 23 jours. Il souligne le manque de personnel à la LPA, ainsi qu'un certain nombre de problèmes opérationnels qui compliquent les rapatriements, tels que la disponibilité des compagnies aériennes, l'accord ou non de la personne rapatriée, ou même simplement les règles pratiques sur le lieu de destination. Il fait également observer qu'un rapatriement

Gosselies op sommige momenten te weinig, maar dat het in Oostende en Bierset met minder zou kunnen, maar hij herhaalt dat dit voorwerp van een globale analyse uitmaakt. De heer De Block ziet niet meteen een oplossing in het verhogen van het kader, maar wel in het effectief kunnen invullen van het bestaande kader van 808 politie-inspecteurs, waarmee reeds een betere kwaliteit en vlottere grenscontrole zou kunnen worden gerealiseerd.

De heer De Block beklemtoont dat alle personeelsleden recht hebben op pauzes en dat hij en zijn officieren erop staan dat de inspecteurs deze pauzes kunnen nemen, ongeacht de werkdruk.

In antwoord op de vraag over de samenwerking met de DAB (Directie Beveiliging), enkel op de luchthaven van Brussel-Nationaal fysiek aanwezig, geeft de heer De Block mee dat die samenwerking excellent verloopt, evenals met het DAB-diensthooft op Brussel-Nationaal. De heer De Block gaf in zijn inleidende uiteenzetting geen specifieke informatie over het risico op terrorisme omdat dit valt onder het routinewerk. Hij verduidelijkt wel dat er na de aanslagen te Brussel aanbevelingen zijn gekomen en maatregelen zijn getroffen, onder andere op het vlak van het delen van inlichtingen.

De heer De Block deelt mee dat gedetacheerde politie-inspecteurs niet dezelfde opleiding hebben als de LPA-medewerkers. Dat is een probleem voor hun motivatie, en het is ook niet zinvol om te investeren in een drie maanden durende opleiding voor een detachering van zes maanden.

Op de vraag in verband met de röntgenstraling kan de heer De Block geen antwoord geven daar die toestellen enkel worden gebruikt door privéfirma's.

De heer Vandenput schoof de mogelijkheid naar voor om de grenscontroles te laten uitvoeren door privé bewakingsfirma's. De heer De Block deelt mee dat intern al zo een denkoefening is gemaakt en dat men uiteindelijk toch terecht komt bij het profiel van een politie-inspecteur om die taak uit te oefenen. Aansluitend bevestigt de heer De Block dat de zeven basisfunctionaliteiten van de lokale politie ook door de LPA worden uitgeoefend.

De heer De Block erkent dat het proces voorafgaand aan een uitwijzing 23 dagen kan duren. Hij wijst op het personeelstekort bij de LPA, en een aantal operationele problemen die uitwijzingen bemoeilijken, zoals beschikbaarheid van luchtvaartmaatschappijen, het al dan niet akkoord van de uitgewezene, of gewoon zelfs praktische regels op de plaats van bestemming. Hij geeft ook mee dat er een zware administratieve last gepaard

entraîne une lourde charge administrative. En réponse à la question de savoir si les rapatriements ne pourraient pas être encadrés par des entreprises privées, M. De Block déclare que, pour lui personnellement, les droits humains priment, mais que le choix politique relève évidemment du parlement. Il prévient en outre qu'il n'est pas toujours simple de requérir du personnel des entreprises privées, par exemple en cas de grève.

En ce qui concerne l'introduction du système EES, M. De Block ne peut pas dire grand-chose pour le moment. Il y a plusieurs pronostics qui vont dans tous les sens.

M. De Block répond à la question de M. Moyaers concernant le renforcement par des unités fédérales. Il confirme que la LPA fait appel au CIK (Corps d'intervention) et à la FERES (Réserve d'intervention fédérale).

M. De Block ne peut pas donner de chiffres exacts en ce qui concerne les formations. Il renvoie aux données communiquées précédemment sur les formations EDS et précise que d'ici la fin de l'année 2022, un rattrapage aura eu lieu en ce qui concerne les formations LPA.

M. De Block connaît les 82 points d'action évoqués par M. Moyaers, mais ne sait pas d'où ils viennent. Il renvoie au plan d'action de Gosselies et à l'analyse SWOT qu'il a effectuée à l'époque.

M. De Block répond à la question de M. Depoortere sur le plan d'approche concernant l'absentéisme. Il souhaite s'attaquer à ce problème par le biais d'une concertation multidisciplinaire.

IV. — RÉPLIQUES

M. Simon Moutquin (Ecolo-Groen) arrive à la conclusion qu'en ce qui concerne le manque de personnel et la qualité du matériel, il y a quelques questions supplémentaires à poser à la ministre de l'Intérieur.

Le membre indique que le Parlement, en tant que législateur, doit se poser des questions sur les procédures boiteuses mises en œuvre par la LPA et l'OE. Il cite à cet égard deux exemples d'arbitraire. L'un d'eux concerne une étudiante en dentisterie, d'origine turque, qui a pu entrer dans le pays neuf fois sans problème, mais qui, la dixième fois, a été retenue pendant 18 heures. Un autre exemple concerne un étudiant congolais qui a été interrogé sur le tableau de Mendeleïev pour, soi-disant,

gaat met een uitwijzing. In antwoord op de vraag of deze uitwijzing niet door privéfirma's kan worden begeleid, deelt de heer De Block mee dat voor hem persoonlijk de mensenrechten primeren, maar dat de beleidskeuze uiteraard bij het Parlement ligt. Hij waarschuwt er daarnaast voor dat het niet altijd even eenvoudig is om personeel van privéfirma's op te vorderen bijvoorbeeld in geval van staking.

Over de invoering van het EES kan de heer De Block op dit moment niet veel kwijt. Er zijn verschillende prognoses die alle kanten uitgaan.

De heer De Block gaat in op de vraag van de heer Moyaers betreffende de versterking door federale eenheden. Hij bevestigt dat de LPA een beroep doet op het CIK (Interventiekorps) en FERES (Federale Interventiereserve).

Exacte cijfers over de opleidingen kan de heer De Block niet geven. Hij verwijst naar de eerder meegedeelde gegevens over de EDS-opleidingen en verduidelijkt dat er tegen eind 2022 een inhaalbeweging zal gebeurd zijn wat de LPA-opleidingen betreft.

De heer De Block is bekend met de 82 pijnpunten die door de heer Moyaers werden aangehaald, maar heeft geen weet waar die vandaan komen. Hij verwijst naar het actieplan Gosselies en de SWOT-analyse die hij toen heeft gemaakt.

De heer De Block beantwoordt de vraag van de heer Depoortere over het plan van aanpak betreffende het absentisme. Hij wil dit aanpakken door middel van multidisciplinair overleg.

IV. — REPLIEKEN

De heer Simon Moutquin (Ecolo-Groen) komt tot de conclusie dat er aangaande het personeelstekort en de kwaliteit van het materieel aan de minister van Binnenlandse Zaken enkele bijkomende vragen moeten gesteld worden.

Het lid geeft aan dat het Parlement als wetgever zich vragen dient te stellen over de gebrekkige procedures die de LPA en de DVZ hanteren. Hij haalt daarbij twee voorbeelden aan van willekeur. Een keer gaat het over een studente tandheelkunde van Turkse origine die negen keer het land zonder problemen kan binnenkomen, maar een tiende keer gedurende 18 uur wordt aangehouden. Een ander voorbeeld betreft een student uit Congo die vragen krijgt over de tabel van Mendeljev om

prouver ses connaissances. En marge des procédures, M. Moutquin relève également un problème en ce qui concerne la formation des collaborateurs de la LPA qui effectuent les contrôles aux frontières. À cet égard, il regrette que les formations d'UNIA ne soient plus obligatoires.

En ce qui concerne les rapatriements forcés, M. Moutquin fait savoir qu'il salue la position de M. De Block et que pour son groupe, il est inadmissible que ceux-ci soient effectués par du personnel d'entreprises privées. L'utilisation de mesures de contrainte, encadrées par la loi, doit se faire par des policiers.

M. Tim Vandenput (Open Vld) a entendu que la réflexion au sujet de l'externalisation des contrôles frontaliers mène toujours au profil d'un inspecteur de police. Il trouve contradictoire que des policiers soient en fait réticents à travailler dans des box de contrôle frontières et souhaitent partir le plus vite possible.

Le membre estime aussi qu'il est évident que les droits humains doivent toujours occuper une place centrale lors des retours forcés. Mais d'autre part, il s'agit aussi d'opérations très complexes, pour lesquelles la LPA ne dispose pas de personnel en suffisance. Il ne trouve pas correct que M. Moutquin insinue que les entreprises privées ne servent que des intérêts commerciaux et fassent passer les droits humains au second plan.

M. Simon Moutquin (Ecolo-Groen) réplique que la loi prescrit que le monopole de la violence appartient à la police et que son groupe estime que les rapatriements forcés ne devraient pas être confiés à des entreprises privées, car ils ont un énorme impact sur les droits humains.

La rapporteure,

Yngvild Ingels

Le président,

Ortwin Depoortere

zagezegd zijn kennis aan te tonen. Naast de procedures ziet de heer Moutquin ook een probleem aangaande de opleiding van LPA-medewerkers die grenscontroles uitoefenen. Hij betreurt daarbij dat de UNIA-opleidingen niet meer verplicht zijn.

Wat de gedwongen uitwijzingen betreft, is de heer Moutquin verheugd met het standpunt van de heer De Block; het is voor zijn fractie ontoelaatbaar dat die uitwijzingen zouden worden uitgevoerd door personeelsleden van privéfirma's. Het gebruik van dwangmaatregelen moet, omkaderd door de wet, gebeuren door politiemensen.

De heer Tim Vandenput (Open Vld) heeft gehoord dat de denkoefening om de grenscontroles uit te besteden, enkel leidt tot het profiel van een politie-inspecteur. Hij vindt het contradictoires dat politiemensen dan eigenlijk niet graag in de grenscontrole-Boxen willen werken en zo snel mogelijk willen vertrekken.

Het lid acht het ook evident dat de mensenrechten steeds centraal moeten staan bij gedwongen uitwijzingen. Maar anderzijds is het ook een heel complexe zaak waarvoor de LPA niet voldoende personeelsleden heeft. Hij vindt het niet correct dat de heer Moutquin insinueert dat privébedrijven enkel commerciële belangen kennen en de mensenrechten daaraan ondergeschikt maken.

De heer Simon Moutquin (Ecolo-Groen) repliceert dat de wet voorschrijft dat het monopolie op geweld toekomt aan de politie en dat het standpunt van de ecologisten is dat gedwongen uitwijzingen niet door privébedrijven moeten worden uitgevoerd omdat deze een enorme impact hebben op de mensenrechten.

De rapportrice,

Yngvild Ingels

De voorzitter,

Ortwin Depoortere