

Question écrite de Mme Kattrin JADIN au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur concernant la mise en oeuvre des mesures de sécurité dans les aéroports

Kattrin JADIN (MR) :

À la suite des attentats de l'aéroport de Zaventem du 22 mars dernier, plusieurs mesures d'urgence temporaires ont été mises en place afin de renforcer la sécurité et la surveillance du site. Parmi celles-ci, citons la mise en place d'un screening à l'entrée du hall principal, dans lequel est organisé le screening de tous les passagers qui pénétreront sur le site, l'installation de nouvelles fenêtres renforcées ainsi que de plusieurs caméras « ANPR », assurant la reconnaissance systématique des plaques d'immatriculation des véhicules accédant à la zone aéroportuaire. Cependant, les organisations représentatives du secteur s'inquiètent de la persistance des infrastructures temporaires de screening installées à l'entrée de l'aéroport, soulignant que ce screening a pour effet de déplacer la cible plutôt que de la sécuriser. Par ailleurs, ces derniers ne disposeraient actuellement que de très peu d'informations sur les nouvelles mesures de sécurité entreprises à plus long terme, ainsi que sur la possible généralisation desdites mesures à l'ensemble des aéroports régionaux.

Monsieur le Ministre, mes questions à ce sujet sont les suivantes :

- À quelle échéance envisagez-vous la levée des contrôles temporaires de screening des passagers à l'entrée des terminaux de Zaventem ? D'autres mesures s'y substitueront-elle ? Si oui, lesquelles ?
- La généralisation des mesures de sécurité à l'ensemble des aéroports régionaux Zaventem est-elle actuellement envisagée ? Si oui, selon quelles modalités et à quelle échéance celles-ci seront-elle mises en œuvre ?

REPONSE

Question 1

Depuis les attentats, le dispositif de sécurité a évolué en fonction des demandes et attentes des différents partenaires au dossier. A l'origine, il a été décidé par la Police fédérale en concertation avec l'autorité et les organisations syndicales de se diriger vers une augmentation drastique de la surveillance sur l'aéroport. Opérationnellement cela s'est traduit par un périmètre de sécurité très strict. En première instance il a été instauré sur les voies d'accès vers l'aéroport et les accès vers l'infrastructure temporaire de check-in un contrôle de sécurité systématique.

Sur les voies d'accès cela consistait en un contrôle visuel des passagers d'un véhicule et un contrôle des raisons de la présence sur l'aéroport. En fonction de ce premier contrôle il n'était pas procédé d'office à un contrôle plus approfondi avec des moyens spéciaux (entres autres chiens explosifs). Au niveau des accès à l'infrastructure temporaires de check-in (hall de départ impraticable) tous les passagers et leurs bagages étaient systématiquement contrôlés avec un détecteur de métal et du matériel de screening. Les accompagnateurs des passagers ne pouvaient pas pénétrer dans cette infrastructure.

Vu la constatation du risque de compression de masse on s'est dirigé vers un contrôle aléatoire sur base de critères positifs et non pas discriminatoires. Au fur et à mesure que l'aéroport se remettait en route (gare, bus, hall d'arrivée, hall de départ,...), le système de contrôle aléatoire a été appliqué à tous les accès (les « meeters en greeters » étaient de nouveau autorisés).

Le nouveau concept de sécurité approuvé par le Conseil National de Sécurité le 19 juillet 2016 part des lignes de forces suivantes:

- gestion des risques sur base de l'information et des connaissances (intelligence);
- détection des comportements déviants (détecter, interpréter et agir);
- évaluation de l'infrastructure et des mesures infrastructurelles;
- au sein de quatre cercles de sécurité (Rings of Security);
- chaque cercle est indéfectiblement relié aux autres de sorte que les règles de sécurité se renforcent les unes les autres;
- unité de terrain et de commandement.

Les cercles sont traversés tel un fil rouge par la détection et l'échange d'information/intelligence. Pour compléter le tout il sera travaillé sur la menace interne (COPRA ON AIRPORT) et un élargissement du screening en profondeur des travailleurs de l'aéroport (également au niveau landside de l'aéroport (terminal et zones sensibles dans la partie landside extérieures au terminal).

Il a donc été décidé de nous diriger vers un contrôle aléatoire des passagers mais qui à aucun moment ne peut laisser penser au public qu'il n'y a aucun risque de se faire contrôler. Il faut que n'importe quel voyageur sache qu'il peut faire l'objet d'un contrôle et ce, dans le but d'éviter de donner l'impression que nous contrôlons sur base de certains critères discriminatoires.

Concernant les infrastructures temporaires de screening, elles perdraient leur utilité dès que les mesures de sécurité infrastructurelles, technologiques et organisationnelles sont graduellement mises en œuvre.

Quant aux caméras ANPR, on peut limiter la détection à certains types d'infractions et donc ne pas généraliser leur utilisation à l'ensemble des infractions. Le but est de détecter en aval de potentiels individus déjà signalés pour des activités liées au terrorisme.

La sécurité sur l'aéroport doit certainement être concertée entre l'autorité la police aéronautique, les représentants syndicaux et l'exploitant de l'aéroport. A court terme nous allons dialoguer avec les partenaires syndicaux pour expliquer et discuter le concept de sécurité et son implémentation.

Question 2

Notre pays compte six aéroports Schengen. Les cinq aéroports régionaux ont chacun leurs spécificités ce qui implique que les mesures prises à Zaventem doivent faire l'objet d'une adaptation pour pouvoir être intégrées au cas par cas.

Dans ce cadre, la police fédéral a dans un premier temps fait un inventaire de la situation pour chaque aéroport régional. En effet, des initiatives de sécurité ont déjà été prises localement et le but est évidemment d'éviter les doubles emplois.

Des réunions vont être organisées avec les responsables des aéroports régionaux pour affiner les besoins en matière de sécurité et déterminer dans quelles mesures et moyennant quelles adaptations les solutions développées pour Zaventem peuvent être implémentées au niveau régional. Cette méthode de travail rend possible la réalisation de l'uniformisation et de la cohérence en matière de sécurité et de gestion des risques pour les aéroports Schengen dans notre pays.

L'aéroport de Gosselies s'est déjà rendu à plusieurs reprises sur sa propre initiative à mon cabinet pour expliquer le dispositif de sécurité et l'évaluer, ceci n'empêche que nous inviterons tous les aéroports régionaux car l'objectif a toujours été de déployer le texte de vision à tous les aéroports belges.

L'inspecteur des finances a approuvé le mois dernier les budgets interdépartementaux, les investissements d'un montant de 2 millions d'euro ainsi que les 200 ETP supplémentaires répartis entre les différents aéroports peuvent donc être lancés.