

# TABLE DES MATIÈRES

---

FLUX D'INFORMATIONS OPÉRATIONNELLES AU SEIN DES AÉROPORTS	1
<b>1. PROBLÉMATIQUE</b>	<b>1</b>
<b>2. ACTES ET MÉTHODE D'ENQUÊTE</b>	<b>1</b>
<b>3. ANALYSE</b>	<b>2</b>
3.1. Analyse des réponses reçues	2
3.1.1. CIA ASSE	2
3.1.2. LPA BRUNAT	4
3.1.3. LPA OSTENDE	7
3.1.4. LPA DEURNE	10
3.1.5. LPA GOSELIES	12
3.1.6. LPA BIERSET	14
3.1.7. PJF/DR Airport	15
3.2. Évaluation CAF par DGA	19
3.3. Phase de terrain	20
3.3.1. LPA BruNat	20
3.3.2. PJF/DR Airport	23
3.3.3. LPA GOSELIES	24
3.4. Tendances quant aux questions posées	25
3.4.1. Les besoins en information ont-ils été déterminés ?	25
3.4.2. Les besoins en information sont-ils connus des autres services ?	25
3.4.3. Existe-t-il une description claire des processus en la matière ? Y a-t-il des structures (qualitatives) en vue de suivre et/ou de corriger ces processus ?	25
3.4.4. Que fait-on finalement avec ces informations : nice to know, need to know, y a-t-il de la capacité pour s'y mettre, ... ?	26
<b>4. CONCLUSION(S)</b>	<b>26</b>
<b>5. RECOMMANDATIONS</b>	<b>27</b>
<b>6. ANNEXES</b>	<b>28</b>

## FLUX D'INFORMATIONS OPÉRATIONNELLES AU SEIN DES AÉROPORTS<sup>1</sup>

### 1. PROBLÉMATIQUE

1. Cette enquête thématique a été ouverte en 2005 suite aux tensions entre la police aéronautique de BRUXELLES NATIONAL (LPA BRUNAT) et la police judiciaire fédérale, division de recherche à l'aéroport national de ZAVENTEM (PJF/DR Airport).

2. Dans le cadre de cette enquête de contrôle relative à la police aéronautique, le thème des (flux d') informations a été régulièrement abordé. Bien que cet aspect ne fût pas le fond de l'enquête, nous avons constaté que la réforme des services de police avait causé une détérioration des circonstances de travail au sein de certaines divisions en cas de demandes de transmission de données à d'autres services, étant donné que des niveaux hiérarchiques complémentaires avaient été incorporés.

De telles situations donnent lieu à la méfiance et la confusion, non seulement au sein des services de police mais aussi chez les divers partenaires qui doivent alors par exemple « prendre partie » pour l'un ou l'autre service de police à l'aéroport national, à savoir LPA BRUNAT ou PJF/DR Airport.

3. Diverses enquêtes ont démontré qu'il n'est pas possible de mesurer la qualité des flux d'informations et qu'il faut donc recourir à des « indicateurs de deuxième ligne ».

### 2. ACTES ET MÉTHODE D'ENQUÊTE

4. Le 7 mai 2010, le commissaire auditeur a fait un état des lieux de ce dossier au gestionnaire de dossier et membre effectif du Comité permanent P (CPP).

Suite à cet entretien, le gestionnaire de dossier a décidé de réorienter l'enquête de contrôle vers la qualité et l'effectivité des flux d'informations au sein des aéroports.

5. Nous avons formulé<sup>2</sup> la proposition d'enquête suivante, qui a été approuvée par le gestionnaire de dossier :

*« Se basant sur notre enquête antérieure, vérifier dans quelle mesure des initiatives ont déjà été entreprises en vue de créer une sorte de « centre de renseignements aéroport » et s'il y a des garanties d'un suivi continu et qualitatif des processus au sein des flux d'informations.*

*Concrètement, nous nous demandons :*

- 1) *si les besoins en information ont été suffisamment déterminés ?*
- 2) *si ces besoins sont connus des autres services ?*
- 3) *s'il existe une description de processus claire en la matière ? Y a-t-il des structures (qualitatives) afin de suivre et/ou corriger ?*
- 4) *ce qu'on fait finalement avec ces informations : nice to know, need to know, y a-t-il de la capacité pour s'y mettre , ... ? »*

6. Dans une première phase, en octobre 2010, un questionnaire « exploratoire » a été envoyé aux sept services concernés, à savoir LPA BRUNAT, LPA OSTENDE, LPA DEURNE, LPA BIERSET, LPA GOSSELIES, CIA ASSE et PJF/DR Airport. Ce questionnaire vise à cartographier les processus existants et leur suivi en matière de gestion de l'information afin de vérifier si ces processus offrent des garanties pour la qualité des flux d'informations.

<sup>1</sup> Numéro de dossier 77352/2005.

<sup>2</sup> Voir rapport 66242/2010 du 26 juillet 2010.

7. À ces sept services de la police fédérale, les questions suivantes ont été posées :

- 1) les besoins en information de votre service ont-ils été déterminés et diffusés ?  
*(comment ont-ils été déterminés, opérationnalisés, décrits, diffusés, au niveau national et international, à l'égard des aéroports régionaux, à l'égard des partenaires externes, cela s'est-il fait par tâche (contrôle frontalier, recherche) ?)*
- 2) recevez-vous les informations dont vous avez besoin/que vous avez demandées ?  
*(dans l'affirmative ou dans la négative, pourquoi et de qui, dans quelle mesure est-ce la conséquence d'une initiative de votre part, pouvez-vous donner des exemples d'incidents récents, quel en a été l'impact sur l'efficacité de votre service, quel effet concret ont-ils eu sur la sécurité à/de l'aéroport ?)*
- 3) selon vous, quels sont les processus décisifs qui devraient, au sein de votre organisation, faire en sorte que les informations exactes soient, sous la bonne forme, à la disposition des personnes adéquates, au moment approprié ?  
*(comment les informations entrantes se traduisent-elles à l'intérieur de votre service, comment surveillez-vous ces processus, que fait-on finalement de ces informations (nice to know, need to know), existe-t-il des procédures écrites ?)*
- 4) y a-t-il des structures/indicateurs de processus en vue de suivre et/ou de corriger ces processus ?
- 5) les besoins en information des autres services (tant internes qu'externes) avec lesquels vous coopérez, sont-ils clairs ? (veuillez subdiviser la réponse par service avec lequel vous coopérez)  
*(comment ces besoins ont-ils été traduits concrètement au sein de votre organisation, comment en assurez-vous le suivi, comment vous portez-vous garant de la qualité, des incidents se sont-ils produits récemment ; si oui, lesquels ?)*
- 6) quels sont, pour vous, dans un avenir proche, les principaux défis et/ou priorités au niveau de l'organisation de la gestion de l'information en ce qui concerne les matières aéronautiques ?

8. Ce n'est qu'après que le Service d'enquêtes P et le gestionnaire de dossier CPP eurent beaucoup insisté que la PJF/DR Airport a répondu au questionnaire.

9. Après avoir reçu ces questionnaires, nous avons rendu visite aux services suivants : LPA BRUNAT, PJF/DR Airport et LPA GOSSELIES, ceci afin de préciser et de compléter les réponses reçues.

### 3. ANALYSE

#### 3.1. Analyse des réponses reçues

10. Ci-dessous, nous reprenons les éléments de réponse, points positifs, points d'amélioration et opportunités les plus pertinents tels qu'avancés par nos interlocuteurs.

##### 3.1.1. CIA ASSE

11. Avant tout, le chef de service du CIA ASSE souhaite faire la distinction entre les prescriptions en matière de gestion de l'information (MFO-3, MFO-6, article 44 1/11 LFP, PLP 1-5, PLP 5bis et les éventuelles directives de parquet de l'arrondissement) et les procédures effectives en matière de circulation des informations. Selon lui, les unes ne sont pas nécessairement reliées aux autres.

**12.** Le chef de service affirme que son CIA peut servir d'exemple aux autres CIA.

**13.** Outre les aspects repris dans les directives et les textes de loi déjà mentionnés, les besoins en information du service sont continuellement expliqués à tous les partenaires. Souvent par écrit mais surtout oralement sur de nombreuses plateformes de concertation, telles que le comité d'accompagnement du CIA, la CRA, l'OKAHV, la plateforme radicalisme, ... Les contacts que le CIA ASSE entretient avec les services de police au sein des aéroports peuvent être qualifiés de bons à parfaits. La communication est aisée et les informations intéressant ce service (fonctionnement de base tel que le fonctionnement des phénomènes) circulent sans problème. Pour LPA BRUNAT, cela se passe via le service TCI, pour la subdivision Airport de la PJF c'est directement via le programme FEEDIS. À partir de la fonction de contrôle en tant qu'unité responsable, on remédie sans problème aux éventuelles lacunes sur le plan de la gestion fonctionnelle.

**14.** Les processus critiques pour le CIA sont un fonctionnement de base de qualité (information in – information enrichie out), un contrôle de qualité à 100 % sur tous les formulaires de la gestion de l'information (MFO-3), satisfaire aux fonctionnalités de base décrites dans la MFO-6 (en ce moment, le CIA ASSE accomplit toutes les fonctionnalités de base), une gestion fonctionnelle correcte et de qualité dans le strict respect de la MFO-3 et du vade-mecum et une communication interne et externe aisée. Tout cela en prêtant attention à la sensibilité de certaines informations (codes d'utilisation) et avec un effectif de personnel suffisant (il y a actuellement un déficit de 9 membres du personnel). Au sein du CIA ASSE, toute fonction et toute tâche au sein de cette fonction sont clairement décrites et presque tous les processus sont élaborés.

**15.** Régulièrement, le CIA ASSE fait de l'auto-évaluation et, lorsque c'est nécessaire, des adaptations ont lieu. Les indicateurs de processus sont les chiffres et tableaux qui sont préparés pour le comité d'accompagnement dans lequel le CIA doit de manière transparente rendre compte du fonctionnement à tous les partenaires et où le CIA lui-même étudie minutieusement la gestion de l'information de ses partenaires. Sur ce dernier plan, le CIA n'a évidemment qu'une fonction indicative et consultative.

**16.** À intervalles réguliers, le CIA se renseigne auprès des partenaires quant à leurs besoins en information vis-à-vis du CIA. Étant donné que le CIA est très proche de ses différents partenaires, il y a rarement des surprises sur ce plan et souvent le CIA répond déjà aux besoins avant que les partenaires ne puissent les indiquer (le CIA a en effet une fonction de signalement). S'il arrive tout de même qu'un partenaire éprouve des besoins additionnels en information, on vérifie immédiatement de quelle manière ces nouveaux besoins peuvent être insérés au sein du CIA. Il n'y a pas d'incidents à déplorer à cet égard.

**17.** Selon le chef de service du CIA, dans un avenir proche, les facteurs critiques de succès au niveau de l'organisation de la gestion de l'information en ce qui concerne les matières aéronautiques sont : une capacité de personnel suffisante du service TCI et une attention à part entière pour une gestion de l'information de qualité. Le chef de service ajoute qu'il faut veiller à ce que cette attention pour l'aspect purement opérationnel ne signifie pas qu'on traite en parent pauvre la gestion de l'information et à ce qu'on continue à fournir l'appui nécessaire aux membres du personnel actifs dans cette matière.

### 3.1.2. LPA BRUNAT

**18.** LPA/BRUNAT/Comd/TCI/CIA est une antenne du CIA ASSE et est soumise aux dispositions légales telles que décrites dans la MFO-3, MFO-6, l'article 44 1/11 LFP, et autres en ce qui concerne les procédures effectives en matière de circulation des informations.

**19.** Outre les flux d'informations définis par la loi, LPA BRUNAT reçoit via diverses autres sources des informations opérationnelles telles que 'profilage' (section de PJF/DR Airport), la commission des badges, l'OCAM, la Section Terrorisme de la PJF BRUXELLES, le centre de communication LPA BRUNAT, le CIVLA, BAC Security, BAC pompiers, BAC Airsafety, 'Early Warning' en collaboration avec GLONS (surveillance de l'espace aérien de la Défense), plusieurs banques de données au sein de LPA BRUNAT, PNR<sup>1</sup>, SIS<sup>2</sup>, B2B<sup>3</sup>, FIND<sup>4</sup>, la banque de données EIS<sup>5</sup>, la vidéosurveillance, etc.

**20.** Outre les dispositions légales, au fil des ans, des contacts informels se sont développés avec des partenaires internes et externes. Ces contacts sont nés de la nécessité des besoins en information aux différents niveaux et dans différents domaines : appui sur le plan de la politique à suivre, préparation tactique des opérations, appui opérationnel en matière de fonction de police et contrôle aux frontières dans l'exécution journalière de leurs tâches principales, en vue de mener des enquêtes et en appui aux partenaires externes et internes. Au fil des ans, certains contacts informels ont été formalisés dans une réglementation, des accords de protocole.

**21.** Les informations telles que décrites dans la LFP et la MFO-3, LPA BRUNAT les reçoit comme prévu. Certains flux d'informations sont diffus et fragmentaires. Il manque un flux d'informations intégré et structuré, et donc il y a un réel danger que des informations pertinentes (en ce qui concerne les matières aéronautiques) se perdent. Lors des sommets européens par exemple, il y a diverses sources qui fournissent des informations relatives à

---

<sup>1</sup> Les données des dossiers passagers (PNR) sont des éléments de données provenant de passagers, gérés par les compagnies aériennes à des fins commerciales. Ces données PNR contiennent différents paramètres de données tels que dates de voyage, itinéraire, informations quant au billet, données de contact, agent de voyage, modalités de voyage, numéro de siège et informations de bagages. De telles données sont de longue date exploitées manuellement par les services de police et de douane. La technologie actuelle permet une analyse systématique, automatisée et structurée de ces données.

Pour l'instant, on travaille à une proposition de directive de l'UE permettant aux états membres d'utiliser ces données PNR dans la lutte contre le terrorisme et les crimes graves ('serious crime' : en principe, tous les crimes punis dans les états membres individuels d'une sanction pénale d'au moins trois ans de prison).

Au sein de chaque état membre, une unité de renseignements passagers (PIU) doit être instaurée. Cette unité doit être créée au sein d'une autorité déterminée et sera responsable du recueil de données PNR auprès des compagnies aériennes, tout comme de la sauvegarde, l'analyse et la transmission des résultats aux autorités compétentes.

<sup>2</sup> Système d'information Schengen : la banque de données européenne utilisée lors de la surveillance des frontières extérieures par les pays Schengen ; cette banque de données est consultée lors du passage des frontières extérieures (de manière systématique pour tous les ressortissants non-UE et par échantillonnage / de manière ciblée pour les ressortissants de l'UE. Le SIS est alimenté individuellement par les états membres.

<sup>3</sup> Application permettant une consultation automatique (via un point de contact national) de la banque de données Interpol.

<sup>4</sup> Banque de données Interpol concernant des documents d'identité perdus et volés. À l'avenir, cette application devrait également être implémentée au contrôle frontalier à l'aéroport BRUNAT et il y aurait une consultation automatique de la banque de données FIND au moment du contrôle des documents de frontière.

<sup>5</sup> Europol Information System, banque de données Europol.

l'arrivée des VIP. Ces informations sont fréquemment incorrectes et ne sont pas gérées de manière centrale.

**22.** En dehors des contacts existants, il y a de nombreuses sources d'information qui jusqu'à présent sont consultées ponctuellement. Selon le répondant, ces sources (par exemple la surveillance de l'espace aérien (GLONS), Belgocontrol, Eurocontrol) devraient être intégrées dans le flux d'informations au sein de LPA et offriront alors certainement une plus-value policière.

**23.** LPA BRUNAT constate également que certaines informations pertinentes en ce qui concerne les matières aéronautiques (RIR, RAR, DOS, ACT, analyse de la menace OCAM, ...) ne lui parviennent pas, ou alors tardivement, bien qu'elles fassent partie du cycle d'informations policières et soient disponibles.

**24.** LPA BRUNAT constate d'ailleurs que les informations dont la section recherches du TCI<sup>1</sup> doit disposer 'en temps réel' ou endéans un certain laps de temps doivent être demandées via PJF/DR Airport. À titre d'exemple, on peut citer les consultations de données de passagers (cf. enlèvements parentaux) qui doivent être demandées via le 'profilage' PJF/DR Airport. Le TCI a peu de contact avec les sociétés aériennes, ce qui fait que toutes les informations essentielles doivent être sollicitées via le 'profilage' de PJF/DR Airport. Un tel 'détour' pour obtenir des informations essentielles à l'analyse pré-embarquement ('pre-boarding analysis') n'est pas toujours efficace.

**25.** Dans le prolongement et tenant compte de l'évolution récente des données de passagers dans le secteur de l'aviation, il paraît indispensable au répondant que LPA BRUNAT ait à l'avenir également accès aux données PNR et APIS<sup>2</sup>.


Un des processus critiques pour LPA BRUNAT est de découvrir chaque fois de nouvelles sources d'information et d'exploiter les informations fournies par celles-là (traitement de qualité). Un autre défi est d'adapter en permanence les processus d'exploitation en fonction des groupes-cibles et de tendre vers des processus de communication transparents.

**26.** LPA BRUNAT dispose d'un point de contact général (TCI) qui pourrait se transformer en centre d'expertise pour toutes les sections LPA, plus particulièrement en ce qui concerne les matières aéronautiques. Qui plus est, un tel centre d'expertise pourrait également offrir une plus-value réelle à tous les services de police et partenaires internes/externes, et cela conformément au schéma repris ci-dessous :

---

<sup>1</sup> Team Contact & Information : unité de l'overhead ('Comdo') LPA/BruNat, responsable entre autres du recueil d'informations, des infos & contacts dans le cadre de la police administrative, d'effectuer des recherches au profit d'autres services de police, ...

<sup>2</sup> Système d'informations anticipées sur les passagers : les données Advance Passenger Information sont les données qui sont reprises dans la zone dite « lisible par machine » des passeports. La directive de l'UE 2004/82/CE du 29 avril 2004 oblige les compagnies aériennes à transmettre, à la demande des autorités chargées du contrôle des personnes aux frontières des États membres, les renseignements préalables sur les passagers qu'elles vont transporter au plus tard au moment de l'enregistrement. Il s'agit des renseignements suivants : le numéro et le type du document de voyage, la nationalité Pax, le nom complet, la date de naissance, le point de passage frontalier, le moyen de transport (avion), l'heure de départ et d'arrivée du moyen de transport (avion). La Belgique n'utilise pas encore cette possibilité. La directive a pour finalité de faciliter la surveillance des frontières.

SOURCES	EXPLOITATION	FINALITÉ	GROUPES-CIBLES
AU NIVEAU LOCAL (APIS, PNR, ...).		POLITIQUE STRATÉGIQUE	POLICE FÉDÉRALE
AU NIVEAU NATIONAL (BNG, PGP, ...)		PRÉPARATION TACTIQUE DES OPÉRATIONS	POLICE LOCALE
AU NIVEAU INTERNATIONAL (B2B, SIS, FIND, ...)		APPUI OPÉRATIONNEL ET DIRECTION SUR LE TERRAIN	PARTE-NAIRES INTERNES ET EXTERNES BAC, PARTE-NAIRES INTERNATIONAUX
INFORMATIONS SPÉCIALISÉES (GLONS, BELGOCONTROL, ...)		TÂCHES D'APPUI INFORMATIONS SPÉCIALISÉES & EXPERTISE	

27. À intervalles réguliers, LPA BRUNAT fournit des données chiffrées au CIA ASSE. Le suivi se passe entre autres via le tableau de bord COC<sup>1</sup>.

Au sein de LPA BRUNAT, les différentes entités remettent des données chiffrées comme instrument de suivi. Selon notre répondant, il serait utile d'étendre ce recueil d'informations (données chiffrées, tableaux, ...) à tous les aéroports et de tout centraliser dans un 'point de contact général', comme un CIA pour son arrondissement.

28. Dans des domaines spécifiques, les besoins en information de nos groupes-cibles ne sont pas toujours clairs et il serait nécessaire de les inventorier.

29. Étant donné que jusqu'à présent, il y a un manque de politique d'organisation et de gestion de l'information recouvrant toutes les structures de LPA, le plus grand défi pour l'avenir pour le répondant est la création d'un 'point de contact général' pour les aéroports et un flux d'informations structuré vers les partenaires internes/externes à partir du 'point de contact général' (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7). Le 'point de contact général' pourrait remplir une triple fonction : centre d'expertise, un centre pour la coordination opérationnelle et l'appui et un centre d'informations et de renseignements.

<sup>1</sup> Il s'agit du tableau récapitulatif de l'Organe de contrôle de la gestion de l'information policière ; il contient l'aperçu de l'input de tous les CIA et peut être consulté en ligne via Portal.

**30.** Pour LPA BRUNAT, la création d'un dispatching intégré (24/7) avec les partenaires de l'aéroport signifierait également une plus-value pour le fonctionnement journalier de tous les services concernés. En la matière, des entretiens ont déjà eu lieu avec BRUSSEL Airport Security et la SA ASTRID. Les différents partenaires externes ont bien accueilli l'idée d'un 'dispatching central'. Selon notre répondant, le flux d'informations 'en temps réel' serait une plus-value pour tous les partenaires au sein de l'aéroport et permettrait de mieux gérer la problématique au sein de l'aéroport, de manière structurée et coordonnée.

### 3.1.3. LPA OSTENDE

**31.** Depuis des années, le chef de section œuvre pour la création d'un point d'information central au sein de la LPA, mais en vain.

**32.** La tâche principale au sein de l'aéroport consiste dans le contrôle aux frontières (ci-après CF). Par conséquent, le besoin en information est essentiellement orienté vers les vols extra-Schengen et leurs passagers. Les EEI sont : quand les vols extra-Schengen ont-ils lieu ? Quelles sont les destinations ? Quelles sont les destinations à risque ? À quel genre de passagers avous-nous affaire ? ... Au niveau local, la direction de l'aéroport locale satisfait à ce besoin en information ; éventuellement complété par d'autres sources. Sans l'intervention du commandement LPA, LPA OSTENDE (LPAO) s'organise pour recevoir tout de manière correcte. Selon le répondant, de temps à autre, l'une ou l'autre chose se passe mal dans le cadre de l'échange de données réciproque entre les sections LPA et certaines choses peuvent être mieux organisées.

**33. Exemple 1.** Charters grecs : depuis toujours, LPA BRUNAT est confrontée à un problème d'illégaux à bord des charters grecs. Vu qu'il s'agit de vols intra-Schengen, ces vols ne sont, en principe, pas soumis à un CF. Toutefois, LPA BRUNAT intercepte de nombreux illégaux à bord de ces vols. En conséquence de ces actions LPA, les trafiquants recherchent d'autres possibilités de passage et, étant donné que des charters grecs desservent également l'aéroport d'OSTENDE, il ne s'est pas écoulé beaucoup de temps avant que des illégaux n'arrivent à l'aéroport d'OSTENDE avec un billet Jetair Fly bon marché. Ce phénomène a été découvert plutôt fortuitement. Une fois la constatation faite, le chef de section a immédiatement pris contact avec LPA BRUNAT afin de se renseigner auprès des collègues de ZAVENTEM au sujet de cette pratique. Il voulait tenir une réunion à ZAVENTEM mais elle n'a jamais eu lieu. Comme des charters grecs desservent également l'aéroport de BIERSET, le chef de section d'OSTENDE a pris l'initiative d'informer son collègue de LIÈGE. Dans ce dossier, on avait donc clairement besoin d'un pilotage central, qui ne s'est jamais réalisé dans la pratique. Heureusement, ce phénomène a disparu de lui-même.

**34. Exemple 2.** Titres de voyage faux et falsifiés (TFF) : il s'est avéré que suite à la réforme, tous les membres du personnel LPA avaient à l'un ou l'autre moment suivi une formation de base en matière de TFF ; mais en ce qui concerne la formation continue (FC), la situation laissait vraiment à désirer. Nonobstant les nombreuses instances, on n'arrivait pas à mettre sur pied une FC centrale. C'est pour cette raison que le chef de section a organisé une CF TFF poussée au sein de sa propre unité. À présent, les connaissances acquises sont tenues à jour par la propre cellule TFF. De temps en temps, DAO/IMMI organise une session d'information au profit de tous les contrôleurs aux frontières du pays, mais pas de manière régulière. De plus, il n'est pas obligatoire de suivre cette FC.

**35.** Un autre aspect important, à côté de cette formation indispensable, est celui de la circulation des informations reprises dans la documentation concernant les TFF. À l'heure



actuelle, cet aspect des TFF se déroule nettement mieux, heureusement. Toutefois, ces informations émanent de différentes sources, et il peut donc y avoir double emploi et des efforts dispersés.

**36.** Dans le cadre du projet Avia<sup>1</sup> et du projet Avia.be<sup>2</sup>, LPA aurait bien aimé disposer d'une ligne de transmission de données directe avec Belgocontrol ou Eurocontrol afin de pouvoir motiver les plans de vol de General Aviation. Actuellement, les pays participant au projet Avia.be échangent des 'alerts' et/ou des informations douces via le réseau développé.

**37.** De plus, LPAO se charge de la fonction de police de base (FPB) et de la fonction de police spécialisée (FPS) au sein des aéroports d'OSTENDE et de WEVELGEM.

**38.** Au moyen de protocoles d'accord conclus respectivement avec la ZP GRENSLEIE et la ZP OSTENDE, la zone de compétences de LPAO (*ratione loci*) est matérialisée par une clôture sur le terrain. Au sein de cette zone, LPAO fonctionne comme une « mini » zone de police et tous les besoins en information sont les mêmes que ceux de la zone de police locale. Le chef de section se réfère tant aux missions judiciaires qu'aux missions dans le cadre du maintien de l'ordre public et, finalement, aux missions routières. Les directives et les structures existantes (MFO) fournissent des réponses satisfaisantes aux questions posées.

**39.** Au sein des deux aéroports, le travail de quartier est une source d'information importante. LPAO participe à toutes les réunions et plateformes de concertation des DCA respectivement de BRUGES et de COURTRAI et est donc localement ancrée.

**40.** En vue d'optimiser les contacts avec les parquets respectifs, le chef de section travaille avec un magistrat de référence, tant à BRUGES qu'à COURTRAI, ce qui favorise considérablement l'échange d'informations et les relations en général.

**41.** Jusqu'à la création du projet Avia, toute forme de coopération entre tous les acteurs du secteur de l'aviation était inexistante. Le chef de section parle de DAFA, de la Direction générale Transport aérien (DGTA), de Belgocontrol, d'Eurocontrol, du SPF Défense, de la Douane, de l'OCAM, de la VSSE, du SGR, des partenaires étrangers. En dépit des démarches prudentes d'aujourd'hui, tout est encore largement perfectible.

**42.** La base aérienne de GLONS communique les infractions aériennes et les éventuelles infractions au code de Schengen à LPAO, laquelle procède ensuite éventuellement à la rédaction d'un procès-verbal.

**43.** Selon le chef de section, un rôle clairement défini est également réservé au centre de coordination LPA, notamment en ce qui concerne la demande d'un magistrat en cas de

---

<sup>1</sup> Par le projet AVIA, la police aérienne d'OSTENDE vise à suivre tous les éventuels mouvements extra-Schengen par General Aviation (GA) sur les 103 aéroports plus petits (50 aéroports plus petits et 53 hélicoptères) qui ne sont pas autorisés comme poste de passage Schengen. Il s'agit ici d'une surveillance des frontières qui s'inscrit parfaitement dans la philosophie de l'acquis de Schengen.

<sup>2</sup> Entre 2010 et 2012 y compris, le projet AVIA est étendu à nos pays voisins, avec le soutien du Fonds européen pour les frontières extérieures. En effet, le projet AVIA.be court les prochaines années en collaboration avec la Gendarmerie française, la Police aux Frontières française (PAF), la Douane française, la Maréchaussée Royale néerlandaise (KMar) et la UK Kent Police (service de police britannique). Tous ces services ont accepté avec plaisir l'invitation de LPAO. Le but est de mener simultanément des actions de contrôle aux postes de passage non autorisés, en étant physiquement présents à quelques aéroports dits à risque pendant au moins quatre heures durant quelques week-ends. En même temps, on procède à la création d'un réseau d'informations mutuel par le biais de points de contact nationaux.

disparition inquiétante, l'instauration d'une interdiction de vol, les plaintes introduites par des citoyens et la fonction de point de contact international.

**44.** Entre-temps, LPAO fournit un appui aux zones de police ayant affaire à un grave accident d'avion. LPAO a composé un syllabus en la matière, disponible pour tout un chacun. LPAO a également composé un syllabus à propos du contrôle d'un aéroport/avion. En plus, de nombreuses informations en ce qui concerne les matières aéronautiques peuvent être retrouvées sur le site internet [www.luchtvaartpolitie-oostende.be](http://www.luchtvaartpolitie-oostende.be) du chef de section LPAO. Il est prévu de mettre ces informations liées à l'aéronautique autant que possible sur le site Portal.

**45.** À OSTENDE, les réunions COSELO<sup>1</sup>, qui sont pourtant obligatoires, ne sont organisées que très rarement et seulement à la suite d'incidents. L'échange d'informations avec la direction peut de temps à autre être qualifié de lamentable. LPAO n'est que très rarement impliquée dans l'organisation de certaines activités au sein de l'aéroport, telles que la visite d'un ministre contre laquelle un groupe d'action pourrait protester.

**46.** Missions relatives à la commission des badges : un représentant de LPAO siège, tout comme ses collègues des autres LPA, dans la commission des badges locale. LPAO doit soumettre tous les demandeurs d'un badge à un contrôle BNG. Il n'y a pas d'approche et/ou d'appréciation uniformes en ce qui concerne les avis que chaque LPA émet au sein de ces commissions respectives. LPAO a pris l'initiative de rechercher et de répandre toutes les références légales, au profit des autres sections. Dans un cas spécifique, certaines informations essentielles relatives à un demandeur de badge pour l'aéroport national était bel et bien en possession de la PJF/DR Airport. Toutefois, ces informations ont été masquées et n'ont pas été transmises au collègue LPA BRUNAT, siégeant dans la commission des badges. Cette même personne qui a un passé très douteux (de terrorisme) s'est entre-temps inscrite à un cours de pilote à WEVELGEM. Ces informations méticuleusement masquées ne sont arrivées à LPAO qu'à grand-peine.

**47.** L'échange d'informations avec l'OCAM, la VSSE et le SGR peut être amélioré. Parfois, le chef de section apprend par les médias certaines menaces en matière de terrorisme ou une éventuelle vigilance accrue au sein des aéroports. Une fois annoncée, la vigilance accrue est rarement annulée par la suite.

**48.** Finalement, la LPA dispose d'une compétence légale en matière de législation aérienne mais, 10 ans après la réforme, on n'organise toujours pas de formation fonctionnelle au sein de la LPA.

**49.** Les contacts avec la direction DGTA ne semblent pas bien se passer. C'est dû à la discussion toujours en cours à propos de l'exemption de la fouille de sécurité pour le personnel policier.

**50.** Le flux d'informations entrantes chez LPAO n'est tout d'abord pas très volumineux et, en outre, il est peu organisé et structuré. Il y a d'urgence besoin d'un point de contact central.

**51.** La mise en service de boîtes aux lettres électroniques Teamware, tant fonctionnelles que personnelles, est garante d'une circulation rapide et minutieuse des informations au sein de

---

<sup>1</sup> En matière de sécurité, un comité de sécurité local (COSELO) est instauré à chaque aéroport. Ce comité est présidé par un représentant de la Direction générale Transport aérien (DGTA). Les autres parties représentées dans ce COSELO sont la police fédérale, la Sûreté de l'État, les compagnies aériennes, l'exploitant de l'aéroport, l'inspection de l'aéroport et le parquet.

LPAO. Cet outil permet en outre de vérifier à quel moment un membre du personnel particulier a pris connaissance de certaines informations.

**52.** L'effectif de LPAO est composé de 23 membres du personnel. De nombreuses responsabilités partielles sont attribuées à chacun d'entre eux, de manière à ce que tous se sentent mieux impliqués et engagés. Les responsables respectifs se chargent chacun dans leur domaine de satisfaire aux besoins établis. À cet égard, aucun problème ne s'est posé jusqu'à présent. Par exemple : un cadre moyen (ci-après CM) est responsable pour le suivi du travail judiciaire, un CM est responsable pour la circulation et l'environnement, un CM pour les TFF et un CM pour le personnel et la logistique. D'autres domaines de responsabilité sont : la maîtrise de la violence, la commission des badges, la planification d'urgence, le projet Avia, le travail de quartier, ...

**53.** Le plus grand défi pour le chef de section est la création « d'urgence » d'un point de contact central au sein de la structure de LPA BRUNAT, l'éventuelle fusion de LPA BRUNAT et le commandement LPA et même DAFA (*cf.* Pays-Bas). En ce qui concerne LPA, il y aura peut-être lieu d'envisager la circulation des informations dans un cadre plus large. Le chef de section pense à l'élaboration d'un cycle d'informations pour les informations douces strictement liées aux matières aéronautiques.

#### 3.1.4. LPA DEURNE

**54.** À l'occasion de l'assemblée nationale des chefs de section LPA 2009, les objectifs stratégiques et opérationnels ont été reformulés. Au niveau de la fonction de police fondée sur le renseignement, les contrôles de stupéfiants ont par exemple été décrits : organiser un contrôle de stupéfiants par semestre, éventuellement en collaboration avec d'autres services tels que l'école canine, le service de recherche de la douane et la cellule douane de l'aéroport, l'objectif principal de ce contrôle étant de récolter des informations quant au trafic de drogues par les aéroports régionaux et d'avoir une vue d'ensemble de la situation.

**55.** Au niveau local, l'aéroport régional de DEURNE est confronté à des flux d'informations divers :

1) au niveau administratif - événements

Tel que prescrit dans la MFO-3 et consigné dans les accords de protocole avec la police locale, des données administratives sont conservées, tenues à jour et, en fonction des événements, un RAR est élaboré. La collecte se fait au niveau local par LPA DEURNE et les informations sont transmises au CIA par le biais d'un rapport informatif. La direction LPA-Opérations reçoit également copie de tous les événements importants pouvant intéresser d'autres aéroports ;

2) au niveau administratif - contrôle aux frontières

Les directives sont essentiellement diffusées par l'Office des Étrangers. Les instructions sont transmises par écrit et peuvent également être consultées sur les sites internet, disponibles sur intranet et internet. L'immigration sur le territoire belge est prioritaire, tandis que le flux illégal de personnes vers le Royaume-Uni est subsidiaire.

Pour le surplus, des directives détaillées sont fournies par la police fédérale DAO-IMMI. Ce service dispose également d'un site internet. Tous les mois, DAO-IMMI reçoit un aperçu statistique du nombre de passagers intra- et extra-Schengen (entrants et sortants confondus). Ces informations sont fournies par un partenaire externe, la navigation (DGLV) et les « déclarations générales » concernant les vols privés.

L'aperçu mensuel contient également le nombre de personnes illégales qui ont été interceptées aux frontières, les 'imposters', les nationalités ;

3) au niveau administratif - enquêtes de sécurité dans le cadre des badges d'accès

Toutes les demandes sont introduites au service protection de l'aéroport. LPA vérifie tous les demandeurs via la BNG. Pour toutes les personnes connues, la LPA écrit au parquet concerné afin de vérifier si les données connues peuvent être utilisées ou non. Ces flux d'informations ont lieu par fax et ont trait à des informations tant « dures » que « douces ». Les demandes des personnes dont les antécédents sont connus sont discutées individuellement au sein de la commission de badges locale, qui se prononce sur la base des informations fournies par la Sûreté de l'État, la LPA, la DGTA et la Direction de l'aéroport ;

4) au niveau de la recherche - phénomènes

*Sensu stricto*, il n'y a pas de service de recherche au sein de l'aéroport régional. L'absence d'accords de protocole avec la PJF n'entrave pas la coopération avec ce dernier service. En ce qui concerne les phénomènes de traite des êtres humains et de trafic d'êtres humains, de drogues et de terrorisme, il y a de bons contacts pour la reprise de l'enquête judiciaire ;

5) échange de documents au niveau des documents d'identité et de voyage faux et falsifiés.

L'OCRF-D reçoit les documents découverts ou offerts à l'aéroport régional. Les contacts avec ce service sont fréquents et de bonne qualité.

**56.** LPA DEURNE reçoit toutes les données dont elle a besoin. L'échange informel avec des services étrangers par exemple se passe bien également, et sans perdre de temps.

Les principaux services de police et de sécurité étrangers se trouvent au Royaume-Uni et aux Pays-Bas.

**57.** En matière de procès-verbaux, au sein de LPA DEURNE, les tâches sont réparties en fonction des spécialisations de chacun : TFF, documentation contrôle aux frontières, gestion de l'information administrative, gestion de l'information judiciaire (officier TPA), manager Feedis, enquêtes de sécurité, ... Les spécialistes reçoivent leurs informations via différents canaux : par la voie électronique via le site internet, mail public, Teamware, version papier, fax, missions de la direction LPA, chef de section, réunions de personnel, ... Les consignes en la matière sont régulièrement mises à jour et sont diffusées par les canaux précités à tous les membres du personnel. Le chef de section transmet toutes les modifications spécifiques et approfondies à tous les collègues par courriel et sur papier. Souvent, ces modifications sont exposées de manière approfondie lors d'une réunion du personnel. Par mail public, LPA BRUNAT envoie des informations récentes relatives aux TFF et, tous les deux mois, elle envoie le vade-mecum contrôle aux frontières.

**58.** Les structures/indicateurs de processus qui suivent et/ou corrigent les flux d'informations :

1) circulation d'informations OE

Tous les mois, des statistiques sont transmises à DAO-IMMI en ce qui concerne le nombre de personnes refoulées, de personnes illégales interceptées, de trafiquants d'êtres humains, de transferts vers les centres fermés et de visas radiés. Ces statistiques sont également transmises à l'OE/Inspection frontières. Chaque trimestre, copie du registre des visas est transmise à l'OE/Inspection frontières. Pour toutes les modifications importantes au Codex Schengen, l'OE/Inspection frontières organise une réunion spéciale ;

2) circulation d'informations DAO-IMMI

Par trimestre, DAO-IMMI organise des réunions : les sujets traités concernent des routes de trafic d'êtres humains récemment découvertes, de nouvelles pratiques, le rafraîchissement de directives pratiques, etc. ;

3) circulation d'informations vers l'OCRF-D

Tous les mois, l'OCRF-D reçoit un rapport portant sur tous les avis fournis quant à l'authenticité des documents : titres de voyage, permis de conduire, documents de séjour, cachets d'entrée et de sortie, visas et autres documents personnels officiels. Chaque fois,

une copie est envoyée au commandement LPA. Pour des avis particuliers (nouvelles techniques de falsification découvertes par LPA DEURNE), un « Networkflash » est rédigé et envoyé. Le rapport est transmis à l'OCRF-D et peut contenir entre autres des photos, des caractéristiques de sécurité ou le manque ou la falsification de celles-ci ;

4) circulation d'informations de l'OCRF-D vers LPA DEURNE

Souvent, la coopération de l'OCRF-D est sollicitée en rapport avec la fausseté et la falsification de documents. Via le canal OCRF-D, LPA DEURNE reçoit des informations quant aux documents provenant de toutes sortes de services : PRADO, IFADO, Schengen, autres unités frontalières, FRONTEX, ... Les demandes de LPA DEURNE aux officiers de liaison étrangers sont transmises via l'OCRF-D ;

5) circulation d'informations en matière de terrorisme

Deux collaborateurs et le chef de section s'occupent de l'ensemble des informations en matière de terrorisme. Au moins un d'entre eux participe aux réunions terrorisme auxquelles les zones de police locale, le CIA et la PJF sont également représentés. La documentation est tenue à jour et les données concernant des actions suspectes sont échangées avec le CIA et la PJF cellule terrorisme. Il n'existe PAS d'accords concrets à ce sujet ;

6) circulation d'informations judiciaires

L'officier TPA et les managers Feedis assurent la transmission à temps de toutes les données judiciaires : procès-verbaux, RIR, photos, empreintes digitales, ... Le CIA remplit le rôle d'unité de saisie pour les services de la police fédérale.

**59.** Les besoins en information des autres services (tant en interne qu'en externe) avec lesquels LPA DEURNE collabore, sont clairs.

**60.** Outre les partenaires externes et internes déjà cités, il y a (trop) peu de coopération avec la douane. Sa coopération est sollicitée de manière très ponctuelle, comme lors d'une action drogues en cas de découverte. Il s'agit à nouveau d'accords qui sont le résultat d'une évolution historique mais qui ne sont pas consignés par écrit.

**61.** Pour le chef de section LPA DEURNE, dans un avenir proche, les principaux défis et/ou priorités au niveau de l'organisation de la gestion de l'information en ce qui concerne les matières aéronautiques sont le plan définissant la politique LPA à suivre en gestation et la formation en vue d'obtenir le brevet de police aéronautique.

En pensant à l'avenir, il convient de s'occuper d'un point d'information qui se chargera du recueil et de la diffusion en interne de toutes les informations importantes concernant les aéroports. Ce point d'information devra également se charger des contacts avec les partenaires externes et transmettra les informations obtenues vers les unités.

### 3.1.5. LPA GOSSSELIES

**62.** Lors de la mise en place de la police aéronautique, les flux d'informations (MFO-3 et BNG) ont été examinés au sein de l'arrondissement judiciaire de CHARLEROI (avec l'appui du CIA).

Aucune analyse spécifique n'a néanmoins été menée en ce qui concerne les besoins propres à la spécificité de l'unité (échange d'informations avec les autres entités de LPA, les autres unités frontière - SPC, SPN). Ces besoins se règlent progressivement, en fonction des événements.

**63.** En ce qui concerne les documents d'identité authentiques, faux ou falsifiés, une amélioration certaine a été constatée avec la mise en œuvre d'un site via portal (site tenu à jour par DAO-IMMI). Au niveau des phénomènes particuliers, LPA GOSSSELIES (LPAG) ne dispose que de très peu d'informations sur ce qui se passe dans les autres aéroports belges. Pour

les aéroports étrangers, même proches de la Belgique, LPAG n'a aucune information sur ce qui s'y passe, les phénomènes auxquels ils sont confrontés, les *modus operandi* particuliers, ... Ce n'est que ponctuellement et souvent par hasard que ce service reçoit ce genre d'informations. Dans les faits, force est de constater que de nombreuses informations sont envoyées vers les échelons supérieurs mais très peu vers le bas.

**64.** Une partie des difficultés proviennent probablement de la structure des aéroports et des besoins totalement différents par aéroport.

**65.** Comme exemple, le chef de service LPAG cite le Comité National de Sécurité aéroportuaire. Celui-ci se tient à l'initiative du SPF Mobilité. LPAG n'est pas informée en interne des réunions programmées, n'est pas sollicitée pour présenter éventuellement des points à mettre à l'ordre du jour, ne reçoit pas de comptes-rendus des réunions, ...

**66.** Un autre exemple cité par le chef de service concerne la mise en place d'AIRPOL<sup>1</sup>. Les seules informations reçues à ce sujet par la LPA sont les bulletins « Info nouvelles » 16, 17 et 20. Selon le chef de service, aucun aéroport régional n'a été associé à ce projet.

**67.** LPAG est également très souvent confrontée à des informations rédigées uniquement en langue néerlandaise. L'urgence ne justifie que rarement la documentation unilingue.

**68.** Les flux entrant/sortant au sein de LPA devraient être mieux canalisés. Par exemple, sa mission de base est constituée par le contrôle frontière pour lequel elle travaille sous la direction de l'Office des Étrangers. Trop souvent, les directives partent de ce service directement vers les unités en ligne (chefs de section des diverses LPA). La structure interne de DGA devrait être le point d'entrée de ces informations. Cela permettrait notamment d'examiner ces directives, de les traduire, de les interpréter à un seul niveau. Cela éviterait que leur mise en œuvre soit différente d'un endroit à l'autre.

**69.** Au sein de LPA Commandement, un projet de « nouvelle » publication trimestrielle vient d'être présenté. Il devrait débiter au cours du premier trimestre 2011. C'est une bonne idée mais qui ne vient que dix ans après la mise en place de l'organisation et encore, il semble que cette publication n'englobera pas les besoins en informations opérationnelles.

**70.** L'évaluation CAF<sup>2</sup> qui a été menée au sein de LPA au début de l'année 2010 a toutefois fait apparaître ce besoin d'amélioration au niveau de la circulation d'informations.

**71.** Au sein de LPAG, les informations entrantes sont filtrées. Elles sont ensuite diffusées au personnel sous diverses formes et avec différents moyens (valve, briefing journalier, réunions du personnel malheureusement trop rares, disponible sur support informatique, aide-mémoire individuel, ...). Un compte-rendu journalier est également établi et diffusé en interne LPAG mais aussi vers d'autres partenaires (Commandement LPA, PJF, CIA, ...). Pour les derniers cités, cela leur permet de connaître les activités de LPAG et éventuellement de faire des liens avec d'autres enquêtes en cours.

Une synergie importante existe entre LPA et différents services de la PJF CHARLEROI. C'est la conséquence de la conclusion de protocole d'accord mais aussi (et peut-être surtout) de la bonne volonté affichée réciproquement.

---

<sup>1</sup> AIRPOL est une initiative de la police fédérale belge, prise dans le cadre de la Présidence du Conseil de l'Union européenne. L'objectif d'AIRPOL vise à augmenter la sécurité générale des aéroports européens et de l'aéronautique civile grâce à une collaboration accrue et plus structurelle entre les services de police européens.

<sup>2</sup> Cf. également les points 100 et suivants.

**72.** Au sein de LPA GOSELIES il n'y a pas de structures/indicateurs de processus en vue de suivre et/ou de corriger ces processus.

**73.** Les besoins en information des autres services sont connus. Des procédures d'échange d'informations sont mises en place. Il s'agit principalement d'informations sortantes de LPAG.

**74.** Avec les autres partenaires de l'aéroport (Service Public Wallon, BSCA, BSCA Security, Belgocontrol), l'échange d'informations et la mise en place de procédures font l'objet de réunions souvent mensuelles.

### 3.1.6. LPA BIERSET

**75.** La problématique de la récolte d'informations a été abordée lors des diverses réunions à l'occasion de l'évaluation verticale de LPA dans le cadre du CAF réalisée sous l'égide de DGA.

Sur la base de cette évaluation, toute une série de mesures ont été proposées pour améliorer les flux d'informations. LPA BIERSET (LPAB) ne dispose pas des conclusions de cette étude mais précise que toutes les mesures préconisées à l'issue de ce CAF sont restées « lettres mortes ».

**76.** Les besoins en information ont été déterminés en partie lors de l'élaboration du CAF. Malheureusement, ces intentions n'ont pas été réalisées sur le terrain soit par manque de temps, par manque de moyens (humain et matériel), soit par manque de volonté à quelque niveau que ce soit.

**77.** De plus, des nouveautés apparaissent régulièrement au niveau international et notamment dans EUROPOL, FRONTEX ou encore le tout nouveau AIRPOL. Les informations transitent par voie informatique (Portal) ou papier « Info nouvelles » mais arrivent à l'état brut, sans aucun traitement quant à leur implication sur le terrain.

**78.** Au sein de la police fédérale, des canaux permettant les flux d'informations opérationnelles pour avoir accès à des données permettant à LPAB d'accomplir sa mission de « contrôleur frontière », à savoir : PORTAL (donne accès au portail « documents d'identité faux et falsifié »), IFADO (pour tous les documents européens), BABIC (élaboration d'une documentation intra-aéroport) et internet (permettant de rentrer en contact avec OCFR-D et l'Office des Étrangers).

**79.** Outre cette documentation *extra muros*, LPAB établit une documentation *intra muros* avec ses constatations établies lors des « examens d'authenticité » que LPAB établit au profit d'autres services, soit au profit du service de recherches des douanes et accises implanté sur le site de LIÈGE/Airport), très actif dans le courrier express (TNT), des unités des diverses polices locales et des unités de la police fédérale (FGP - SPC - SPN - WPR).

**80.** Lorsque des nouveautés apparaissent lors de ces constatations, ces informations remontent vers l'OCFR-D (via un CD rom) ou vers LPA BRUNAT via BABIC. LPAB remarque que ces informations sont souvent à sens unique (vers le haut, rarement vers le bas).

**81.** Les informations entrantes au sein de LPA BIERSET sont traduites de la manière suivante : le gradé « de jour » filtre les diverses sources d'informations et leur donne la destination suivante en fonction de l'importance ou de l'urgence de celles-ci : soit dans la farde « pris connaissance », farde que chaque membre du personnel doit viser, soit les traite directement,

soit les classe dans la farde ad-hoc, soit les commente lors des réunions du personnel, soit encore, elles sont commentées à chaque changement de pause.

**82.** Il n'existe pas de procédure écrite pour régler cette gestion de l'information et il n'y a pas de structures/indicateurs de processus en vue de suivre et/ou de corriger ces processus.

**83.** Afin de mieux connaître les besoins en information des autres services (tant internes qu'externes), divers protocoles d'accord ont été signés avec ces services, à savoir : la zone de police GRÂCE-HOLLOGNE/AWANS, la PJF LIÈGE (LPAB participera avec la PJF aux concertations de recherche thématiques organisées par le parquet dans les domaines repris au protocole (traite des êtres humains - trafic de stupéfiants - terrorisme) et dans tout autre domaine les intéressant), la PJF LIÈGE en ce qui concerne le programme de recherche information de police administrative, un accord tacite avec le GAD Douanes et Accises. LPAB attend toujours un protocole d'accord signé au niveau fédéral entre la police et l'Administration des Douanes et Accises. LPAB signale toutefois que les relations avec les services douaniers sont bons et se basent sur une volonté commune de coopération et d'échanges d'informations.

**84.** LPAB signale que dans le cadre inscrit par ces protocoles d'accord, elle n'a eu à regretter aucun incident notable quant à l'échange d'informations.

**85.** Selon LPAB, le principal défi réside dans l'élaboration de la formation/des formations continuées et ce n'est que lorsque cette problématique de la formation sera réglée qu'on pourra parler de l'optimalisation des flux d'informations.

### *3.1.7. PJF/DR Airport*

**86.** En ce qui concerne les besoins en information généraux, le chef de service PJF Brussels Airport renvoie aux dispositions légales et réglementaires existantes réglant la circulation d'informations entre les unités sur le terrain et les CIA (MFO-3, LFP, ...). En marge de ce fonctionnement général, le chef de service se demande toutefois dans quelle mesure la délégation de certains pouvoirs du CIA vers le TCI au sein de LPA BRUNAT est une démarche formelle ou informelle explicitement souhaitée par le législateur. Selon lui, ce qui importe dans cette discussion, c'est l'utilisation de la capacité. Sur le plan du personnel, le CIA ASSE n'a jamais été estimé à sa juste valeur pour pouvoir répondre de manière efficace aux besoins spécifiques de l'aéroport. Le TCI de LPA BRUNAT n'a jamais été installé comme un ensemble intégré des services de police à l'aéroport mais seulement comme un service de traitement automatique des données au sein de LPA BRUNAT, un appui (surtout au niveau du personnel) du CIA ASSE pour les besoins /'charge de travail' de la police aérienne.

Les besoins en information spécifiques du service au sein de l'aéroport ont été et sont toujours définis et opérationnalisés dans le fonctionnement de tous les jours. Lorsque c'était nécessaire, les processus de rassemblement et de traitement de ces informations ont été décrits, mais en principe le rassemblement et le traitement sont conformes aux directives générales.

**87.** Toutefois, étant donné la spécificité du fonctionnement à un aéroport, les besoins de recueillir et de traiter/sauvegarder sont très spécifiques. Il a été remédié à ces besoins en information par la création d'une banque de données expert. Il convient ici de souligner que la concrétisation de ce besoin n'a que très modérément été appuyée par des moyens adaptés spécifiques, tels que des paquets de logiciels appuyés au niveau fédéral, des canaux de communication, des experts en TI, ... Toutes ces initiatives étaient et restent basées sur le fonctionnement interne, les propres connaissances et moyens, ce qui fait que les divers processus par lesquels il faut passer n'évoluent que très péniblement et lentement. Les besoins



spécifiques ont notamment donné lieu au développement de banques de données dans le cadre de la lutte internationale contre les stupéfiants et l'approche de la criminalité ouvrière organisée. Par les canaux de la direction générale, on a également tenté d'associer les aéroports régionaux à certains projets. Cependant, la problématique de l'aéroport Brussels Airport est plus complexe et étendue que celle de certains aéroports régionaux, ce qui explique la différence au niveau des besoins en information. La bienveillance/l'intérêt des partenaires externes pour aider à soutenir ses besoins locaux fait souvent défaut ou est méconnu(e) faute d'une connaissance spécifique et de la compréhension pour les besoins locaux d'un service de police au sein d'un aéroport international. Le besoin en information vis-à-vis des partenaires externes est, dans les limites de la légalité, porté un maximum à la connaissance de tous les partenaires externes. Ces processus sont complexes et extrêmement délicats, mais évoluent de manière positive.

**88.** En ce qui concerne la question de savoir si les informations nécessaires parviennent à PJF/DR Airport, il faut, selon le chef de service, faire la distinction entre les informations dans le cadre de la police administrative et les flux d'informations judiciaires. Lorsqu'il est répondu aux besoins spécifiques, c'est en grande partie dû à des initiatives entreprises au niveau local, qui, si c'est possible, sont appuyées par le CIA.

- *Informations judiciaires*

**89.** En ce qui concerne les flux d'informations judiciaires, on peut globalement affirmer que le fonctionnement via le CIA se passe comme il se doit. Il y a une collaboration solide et, lorsque c'est possible, un feed-back. Sur ce plan, le chef de service souhaite toutefois formuler quelques remarques concernant le fonctionnement des phénomènes et les informations orientées « auteur » :

- 1) l'aéroport connaît ses propres phénomènes spécifiques qui sont essentiellement alimentés par des informations générées au niveau local ou international. Le recueil des informations internationales et le traitement/la traduction vers le terrain peuvent certainement être améliorés. Il y a néanmoins un besoin local qui doit également être inséré localement et pour lequel aucune capacité n'a jamais été prévue. Dans un environnement où on doit surtout travailler de manière 'intelligence based', ce besoin devait dès lors être rempli au détriment de la capacité de recherche pure ;
- 2) l'aéroport compte uniquement des travailleurs et pas d'habitants. Cela a pour conséquence que les services de police à l'aéroport restent privés des informations, essentiellement douces, générées autour des travailleurs de l'aéroport. L'unité du lieu de travail d'un employé « suspect » n'est jamais destinataire d'un RIR par exemple. De par ce manque dans le flux d'informations, le CIA ASSE (annexe TCI) reste privé de tels renseignements importants. En conséquence, il faut répondre à ce besoin essentiel en information par d'autres canaux, de nouveaux processus légaux. Cela non plus n'a jamais été prévu dans le calcul de la capacité et cette réponse au besoin en renseignements se passe dès lors au détriment de la capacité de recherche.

- *Informations administratives*

**90.** Dans son fonctionnement de tous les jours, la police aérienne génère une quantité immense d'informations administratives. Une partie particulièrement importante de ces informations n'est toutefois pas reprise dans le flux d'informations administratives puisqu'il s'agit d'un rapportage spécifique entre la division contrôle aux frontières et l'Office des Étrangers. Dans le cadre de l'approche du trafic d'êtres humains, seulement les cas très clairs sont traités à l'aide des supports d'informations judiciaires prévus. Les rapportages quotidiens quant à l'entrée et la sortie d'illégaux ne sont pas assez incorporés dans la chaîne policière, en vue de leur analyse

afin de lutter contre le trafic d'êtres humains/la traite des êtres humains. Le compartimentage de la police intégrée en police administrative et police judiciaire donne l'impression qu'au sein de certaines entités on ne pense et on n'agit finalement que dans le cadre de la police administrative et qu'on oublie de faire le lien avec les activités judiciaires. Selon le chef de service, c'est plutôt dû à la charge de travail/le manque de capacité/la formation et surtout à la structure. Ainsi, à l'aéroport, la fonctionnalité « agent de quartier » n'est pour ainsi dire pas remplie, ce qui fait que le recueil d'informations fait pas mal défaut et que d'autres canaux voient le jour qui n'atteignent et/ou ne visent pas le résultat souhaité. Des informations dans le cadre du terrorisme/radicalisme sont rarement générées et elles peuvent souvent être attribuées aux quelques-uns qui se sont investis dans cette matière.

La collaboration et l'échange d'informations dans ce cadre avec les services de la Sûreté de l'État restent très problématiques, malgré leur participation à la plateforme de concertation 'radicalisme' qui a été lancée par le CIA ASSE.

Il convient également de formuler une remarque particulière quant aux flux d'informations qui sont initialement liées à la sécurité. Ici, le chef de service renvoie aux aspects d'« aviation » et de sécurité aéroportuaire et dans une moindre mesure aux aspects de sécurité. Les compétences dans les domaines 'aviation' et 'sécurité aéroportuaire' sont aux mains de la Direction générale Transport aérien, qui a une vision très rigide en la matière. Malgré les protocoles de coopération existants, il y a souvent des discussions en raison des conflits de compétence. Souvent, la DGTA manque de « souplesse » pour collaborer et surtout pour partager les informations (informations tant stratégiques qu'opérationnelles). Sa vision, c'est-à-dire des points de vue basés sur la réglementation de l'UE qui pose que la sécurité aéronautique et la sécurité aéroportuaire sont des compétences exclusives de la DGTA, rend l'échange d'informations extrêmement difficile. Bien qu'une vision clairement différente se développe au sein de la 'sécurité' de l'exploitant de l'aéroport, cette situation reste problématique étant donné la compétence de la DGTA et la subordination de la sécurité aéronautique à la DGTA. Enfin, l'échange d'informations avec les responsables de sécurité des partenaires privés à l'aéroport pose également problème en raison des aspects de secret professionnel, de réciprocité dans le flux d'informations, de besoins en information, de confiance et de manque de protection du statut de responsable de sécurité.

**91.** Un processus critique au sein de l'organisation pour faire parvenir les bonnes informations à temps et de manière correcte au bon endroit, est actuellement toujours la mise en place d'une structure adaptée permettant la gestion de l'information. Pour pouvoir boucler un cycle d'informations complet couvrant tous les besoins en information pour les aéroports, il est indispensable d'adapter en profondeur toutes les structures existantes. À la suite de la réforme des polices (pour des raisons diverses), la PJF à l'aéroport n'a que très lentement et péniblement pu se développer en entité de police judiciaire fédérale complètement en état de s'inscrire dans la vision et la politique esquissées par la direction générale. Non seulement la réforme des polices, en soi, a retardé l'aboutissement à des lignes de force clairement traduites au sein de l'ensemble de la police judiciaire, mais sa traduction au niveau local a également demandé du temps. Ce n'est que les cinq dernières années que les principes de la fonction de police fondée sur le renseignement ont été implémentés petit à petit, de sorte que, les cinq dernières années, la PJF a pu évoluer d'un service de police plutôt de première ligne vers une entité uniquement fondée sur le renseignement. Afin d'atteindre ce but, des réorganisations internes étalées dans le temps ont dû être réalisées et des structures répondant aux besoins du service ont été mises en place. La structure d'organisation interne fait que le fonctionnement journalier au sein de l'unité se déroule de manière structurée et quasiment de façon routinière. Toutefois, l'élaboration de processus est une tâche nécessaire qui ne peut être utilement entamée que dans la phase actuelle mais qui ne peut pas être dûment réalisée faute de capacité.

**92.** À travers l'évolution de la réforme des polices, le manque de capacité à l'aéroport a également été responsable du manque partiel ou complet d'un certain nombre de

fonctionnalités de base de la police de proximité. Cela a également des conséquences pour la gestion de l'information.

**93.** Outre les indicateurs de processus classiques/existants plutôt généraux, étant donné le manque de descriptions générales des processus, aucun indicateur de processus spécifique n'a été défini jusqu'à présent.

**94.** Un des objectifs de la PJF/DR Airport est de fournir un appui à tous les services (de police ou judiciaires) à l'intérieur et à l'extérieur pour leurs besoins au niveau policier, essentiellement judiciaire, au sein de l'aéroport. Se laissant guider par le feed-back donné en la matière, les structures et les processus mis en place semblent assez efficaces au chef de service. Cet appui pourrait être sensiblement augmenté et rendu plus efficace à condition que le cadre légal soit amélioré (par exemple en ce qui concerne le 'profilage') et que suffisamment de capacité de personnel soit mise à disposition.

**95.** Souvent, il ne peut que très difficilement ou pas du tout être satisfait aux besoins ressentis par des tiers (principalement des responsables 'sécurité' et ressources humaines au sein des diverses entreprises), bien qu'ils soient clairs. L'échange d'informations quant aux travailleurs, même dans le cadre du processus de screening en matière de sécurité aéroportuaire, est problématique.

**96.** D'autres services avec lesquels elle collabore (ou devrait collaborer), n'ont pas de besoin en information envers la PJF Airport ou ne l'expriment pas (Sûreté de l'État/douane). Au niveau local, la collaboration et implicitement donc aussi l'échange d'informations sont hypothéqués par le manque de protocoles de coopération ou de dispositions légales au niveau fédéral. Les entités au niveau local s'en servent comme alibi pour ne pas devoir donner de contenu à une coopération efficace. Citons comme exemple l'échange d'informations avec la douane. Il se base sur d'autres dispositions légales (législation douanière), et dès lors on dépend pratiquement de la bonne volonté du douanier individuel pour pouvoir échanger des données. Si ce douanier ne souhaite pas y donner suite, il peut parfaitement se retrancher derrière la réglementation douanière en vigueur.

**97.** En ce qui concerne le besoin en information du partenaire policier direct LPA BRUNAT, le chef de service pense pouvoir dire qu'il est satisfait à ce besoin comme il se doit, dans le présent cadre légal. Au fil des ans, les deux services se sont organisés de manière à ce qu'ils puissent, en principe, aisément satisfaire à leurs besoins réciproques pour autant que la demande soit formulée et tenant compte de la capacité et de la structure d'organisation actuelles.

#### **98. Défis/priorités**

- 1) Une structure d'organisation adaptée permettant un fonctionnement intégré sur un pied d'égalité, notamment par l'installation d'un CIA des aéroports régi par les principes généraux d'organisation d'un CIA.
- 2) Une reconnaissance et un appui clairs de la spécificité des aéroports au sein de cette structure d'organisation adaptée qui se focalise sur la problématique intégrale des grands axes de circulation.
- 3) Une implémentation indispensable des principes de « recherche nodale »<sup>1</sup> et la mise à disposition des moyens nécessaires à cet effet, plus particulièrement sur le plan du fonctionnement 'renseignement' et de la gestion de l'information, au sein de la structure d'organisation adaptée.

<sup>1</sup> La recherche nodale met l'accent sur l'identification de la criminalité sur la base des flots de marchandises, monétaires, de personnes et d'informations, qui se déplacent sur les nœuds et les réseaux de l'infrastructure.

- 4) Un élargissement du cadre légal pour permettre une collaboration et un échange d'informations faciles avec les partenaires privés au sein de l'aéroport.
- 5) Des flux d'informations (surtout opérationnelles) internationaux entre les aéroports doivent pouvoir être organisés plus rapidement et plus directement sur la base de la législation existante.
- 6) Une structure d'organisation policière au sein de l'aéroport avec suffisamment de capacité pour pouvoir remplir convenablement et dans son intégralité le rôle de la police locale à l'aéroport.

- *Conclusion PJF/DR Airport*

**99.** La problématique des flux d'informations au sein des aéroports est particulièrement étendue et complexe. Elle doit être évaluée dans une façon de penser plus large, où il faut également prendre en compte la structure d'organisation globale (non seulement celle de la police et ses partenaires directs) et le fonctionnement interne d'un aéroport international.

### 3.2. Évaluation CAF<sup>1</sup> par DGA

**100.** Début 2009, au sein de l'ensemble de l'organisation de DGA, un tel trajet d'autoévaluation a été parcouru dans lequel un groupe d'autoévaluation (ci-après GAE) a été développé avec des représentants tant de LPA que d'autres entités déconcentrées de LPA. LPA en tant que direction a été tenue à la « lumière d'évaluation » par tous les responsables et cadres fonctionnels, y compris quelques collaborateurs opérationnels.

**101.** En résumé, on peut dire que les points d'amélioration se situaient et se situent sur trois plans :

- 1) le besoin fort de développer et de communiquer un 'mission statement'. Il est ressorti de l'autoévaluation que, d'une part, une définition claire de la mission, de la vision et des valeurs de LPA (mission statement) est requise, et que, d'autre part, on souhaite que les tâches à accomplir par LPA et ses partenaires soient délimitées de façon univoque (qui fait quoi, quelles tâches sont exécutées de manière complémentaire, ... ?) ;
- 2) une optimalisation du « leadership LPA ». L'autoévaluation a révélé que tant la présence « physique » à la base que la direction (l'encadrement) et la coordination des entités au sein de LPA peuvent être améliorées, tant sur le plan des tableaux de bord, besoins/mesure de capacité que sur le plan de la politique et de la stratégie générales. Ce vide est illustré par le manque de cohérence interne et externe avec pour conséquence un morcellement (même s'il est bien intentionné) des options politiques et des procédures utilisées ;
- 3) consécutivement et logiquement, l'optimalisation de la communication au sens plus large du terme a été avancée comme un des principaux points névralgiques. Selon notre

---

<sup>1</sup> CAF= Common Assessment Framework. Le modèle CAF, y compris la méthodologie utilisée, trouve son origine dans le secteur public européen dans lequel, en 2001, sur la base d'un besoin général, ce modèle a été développé pour et par des fonctionnaires du secteur public. Actuellement, plus de 2000 institutions publiques accréditées dans le monde entier se servent de ce modèle et de cette méthodologie. En Belgique, le modèle est utilisé et appliqué tant au niveau fédéral qu'au sein de toutes les régions.

Le modèle, qui ressemble visuellement au modèle EFQM, est orienté vers le résultat et la résolution de problèmes et fait un inventaire, en première instance, des points forts et, en deuxième instance, de tous les points d'amélioration et les actions d'amélioration y associées. La méthodologie utilisée est basée sur la composition d'un groupe d'autoévaluation (GAE) dans lequel tous les niveaux, statuts, genres, classes, ... de l'organisation sont représentés. Au sein de ce GAE, on s'est accordé sur l'égalité et la confidentialité, ce qui optimise l'engagement et la motivation. Le nombre de GAE dépend de la taille de l'organisation, environ 15 participants par groupe sont prévus (pour DGA 3 GAE ont été formés).

répondant à la DGA<sup>1</sup>, l'utilisation d'un plan de communication résoudrait déjà un peu le problème.

**102.** De manière générale, les scores donnés ont permis de se former une image finale selon laquelle LPA (direction) en tant qu'organisation se trouve actuellement dans une phase de planification plutôt que dans une phase d'exécution. On peut se poser des questions à ce sujet car il s'agit tout de même d'une organisation plutôt « établie ».

**103.** On peut pousser plus loin ce raisonnement et affirmer que, en ce qui concerne les flux d'informations opérationnelles au sein des aéroports, il n'existe pas de procédures, qu'il y a peu de conduite centrale et que toute LPA cherche ses propres informations à sa manière. Selon notre répondant, le développement d'un carrefour d'information analogue au CIM/CIL existant pourrait y remédier, à condition que des procédures « soutenues » soient développées.

### **3.3. Phase de terrain**

**104.** Après analyse des questionnaires, il a été jugé opportun - en vue de préciser et de compléter les réponses reçues - de rendre une nouvelle visite à LPA BRUNAT, PJF/DR AIRPORT et LPA GOSSELIES.

#### *3.3.1. LPA BruNat*

**105.** Le 29 avril 2011, le commissaire auditeur du Service d'enquêtes P a eu un entretien avec un commissaire divisionnaire du commandement LPA BRUNAT à l'aéroport national de ZAVENTEM. Ce commissaire divisionnaire a esquissé les évolutions relatives à API(S)<sup>2</sup>, PNR<sup>3</sup>, AIRPOL<sup>4</sup> et LPA-CC.

**106.** API(S) : la directive de l'UE 2004/82/CE traite de l'usage de 'Advance Passenger Information' (API) ou le système d'informations anticipées sur les passagers au sein de l'UE. Cette directive traite de l'obligation des compagnies aériennes de transmettre de manière numérique, à la demande des services de surveillance des frontières respectifs, les données des passagers de vols extra-Schengen entrants au plus tard au moment de l'embarquement à l'aéroport de départ. La directive a pour finalité d'optimiser la surveillance des frontières en permettant de réaliser un 'profilage avant l'arrivée' des passagers entrants. Les paramètres de données devant être transmis sont relativement restreints, à savoir les données d'identité de base (nom, prénom, lieu et date de naissance, numéro de passeport) complétées des données de vol. Bien que la directive date de 2004, seuls un nombre restreint d'états membres se servent des possibilités offertes par le système API. Notamment l'Espagne, le Royaume-Uni et les Pays-Bas analysent les données API de manière active. Actuellement, les Pays-Bas sont en train d'implémenter un système automatisé permettant d'analyser les données API et de les confronter à un certain nombre de banques de données internes et de 'watchlists'. Début de cette année, Frontex a créé un groupe de travail d'experts pouvant conseiller la Commission européenne en ce qui concerne les éventuelles adaptations à apporter à la directive. Selon toute attente, la Belgique se servira également des données API à l'avenir.

---

<sup>1</sup> INPP Pintelon P.

<sup>2</sup> Voir également note en bas de page 2, p. 5.

<sup>3</sup> Voir également note en base de page 1, p. 4.

<sup>4</sup> Voir également point 3.1.5.

Dans le futur, LPA/Brunat procèdera également sur cette base au ‘profilage avant l’arrivée’ dans le cadre de la surveillance des frontières.

**107.** Les données des dossiers passagers (PNR) sont des informations non vérifiées fournies par les passagers que les compagnies aériennes introduisent et utilisent dans leurs systèmes de contrôle de réservation et de départ. Ces données PNR contiennent plusieurs paramètres de données : dates de voyage, itinéraires, informations quant au billet, données de contact de détail, agent de voyage chez lequel le voyage a été réservé, méthode de paiement, siège dans l’avion et informations de bagage. Alors que le système API concerne un nombre restreint de paramètres, les données PNR contiennent 19 paramètres. Les services de police peuvent se servir des données PNR de plusieurs manières :

- 1) de manière réactive : en en faisant usage dans le cadre d’enquêtes, du démantèlement des réseaux, ... ;
- 2) en temps réel : les données PNR peuvent être analysées afin de suivre ou d’arrêter, avant l’arrivée ou le départ des passagers, certaines ‘cibles’ suspectées de commettre un crime ou dont on suppose qu’elles sont sur le point d’en commettre un ;
- 3) de manière proactive : utiliser les données pour l’analyse et le développement de critères d’évaluation qui peuvent alors être utilisés pour des analyses ‘pré-arrivée’ ou ‘pré-départ’ de passagers de certains vols.

**108.** Actuellement, en Belgique, les données PNR sont analysées manuellement (‘profilage’) par la PJF/DR Airport dans le cadre des enquêtes réactives ou proactives (passeurs de drogues). Les données PNR sont demandées aux compagnies aériennes concernées sur la base d’une apostille ou bien dans le cadre d’une enquête proactive.

Pour l’instant, l’UE travaille à une directive devant régler l’utilisation automatique de données PNR par les services de police. Contrairement à la directive API dont la finalité est limitée à l’optimisation de la surveillance des frontières, la future directive API a pour but de soutenir la lutte contre le terrorisme et les crimes graves (‘serious crime’). Dès que la directive PNR entrera en vigueur (cela peut encore durer un à deux ans), tous les services de police pour lesquels ces données pourraient être pertinentes pourront utiliser les données PNR de manière structurée et automatisée.

**109.** AIRPOL : sous la présidence belge du Conseil de l’UE dans le deuxième semestre de 2010, LPA/Brunat a pris l’initiative de lancer un réseau européen de services de police actifs au sein des aéroports européens, à l’instar des réseaux d’autres services de police tels que Railpol, Aquapol, Tispol (police de la route) et Atlas (unités spéciales).

Le groupe-cible primaire d’Airpol est constitué tant de services de police que d’unités de surveillance des frontières au sein des aéroports. Airpol concentrera ses activités autour de trois domaines, à savoir : la fonction de police dans les aéroports, la sécurité des frontières aériennes et la sécurité aéronautique. L’innovation du réseau consiste à explorer de manière active des synergies dans ces trois domaines.

Lors d’un premier congrès organisé à ZAVENTEM (octobre 2010), une résolution européenne a été développée qui a été adoptée en décembre 2010 par le Conseil européen. Cette résolution approuve formellement l’utilité et le but de la création du réseau Airpol. Les moyens financiers nécessaires pour développer davantage le réseau seront fournis via le programme ISEC de la Commission européenne. Ce projet Airpol est mené par LPA/Brunat. Le but est de donner effectivement corps au réseau Airpol pendant la durée du projet (26 mois). La finalité du réseau est d’augmenter la sécurité au sein des aéroports européens ainsi que de l’aéronautique civile en :

- 1) optimisant l’effectivité et l’efficience des services de police concernés ;
- 2) contribuant à un fonctionnement plus harmonisé dans l’approche des services concernés.

**110.** Afin de constituer le réseau, un certain nombre d'activités concrètes sont prévues :

- 1) l'organisation d'un certain nombre de congrès ;
- 2) le développement d'un site internet spécifique avec une partie sécurisée pour échanger des informations opérationnelles, tactiques et stratégiques ;
- 3) l'élaboration d'un certain nombre d'actions opérationnelles transfrontalières avec les services concernés des différents états membres et
- 4) l'organisation de réunions du 'groupe restreint' ('conseil d'administration') qui déterminera la politique et la stratégie de communication du réseau. Le réseau contribuera à une position d'information améliorée du propre fonctionnement policier en ce qui concerne les matières aéroportuaires et aéronautiques.

**111.** CC LPA : depuis mars 2011, sous les auspices du commandement LPA et sous la direction de LPA BRUNAT, des réunions régulières sont organisées en vue de créer un CC LPA, conformément au CIM de la SPN. À l'avenir, le CC LPA devrait devenir un point de contact central pouvant centraliser et exploiter toutes les informations opérationnelles pertinentes relatives aux activités liées à LPA dans le sens le plus large (surveillance des frontières, police aéronautique et, dans une mesure moindre, sécurité aérienne) au profit, d'une part, des entités au sein de LPA même et, d'autre part, de tous les partenaires au sein de la police intégrée (DAFA, DAO, police locale, DGJ, PJF, ...). En tant que point de contact opérationnel pour tous les domaines faisant partie des activités de base de LPA, le CC LPA veut offrir tant de l'expérience que des renseignements opérationnels et, pour certains événements (actions et opérations), faire fonction également d'organe de coordination opérationnel. La mission du CC LPA serait triple, formulant une offre de services par tâche. Cette offre est, en première instance, au profit des entités LPA et des autres services au sein de la police intégrée. Là où c'est nécessaire et opportun, un appui peut être offert à des partenaires externes directement concernés (douane, défense, DGTA, Belgocontrol, ...).

**112.** Le fait que des informations aéroportuaires n'arrivent pas ou tardivement à LPA BRUNAT, a incité le commandement LPA BRUNAT à demander et recueillir des informations de manière plus active. Ainsi, les initiatives nécessaires ont été prises vis-à-vis de l'OCAM et les accords nécessaires ont été passés, notamment avec ce service.

**113.** En ce qui concerne l'idée d'un « dispatching intégré », des discussions ont été lancées avec BAC et ce service est d'accord avec la finalité de ce dispatching. La création d'un tel dispatching offrira surtout une plus-value en ce qui concerne les 'informations en temps réel', par exemple sur le plan des incidents, calamités, accidents de roulage sur les voies d'accès à l'aéroport, colis suspects, ... Entre-temps, un poste radio commun, appelé 'yellow trucking', a été mis en service par les partenaires participants : LPA BRUNAT, Security BAC, Safety BAC, les pompiers et les Opérations BAC. En outre, LPA BRUNAT est maintenant en état de visionner toutes les images des caméras installées à l'aéroport 'en temps réel' depuis son propre dispatching.

**114.** En 2004, il a été avancé qu'il n'y avait pas de transparence générale en ce qui concerne l'échange d'informations entre LPA BRUNAT et la PJF/DR AIRPORT. Maintenant, sept ans plus tard, notre répondant dit que cette transparence est purement opérationnelle et qu'elle existe à la base mais qu'un échange d'informations tactique et structurel de bonne qualité entre ces deux services, qui pourtant travaillent sur le même terrain, fait toujours défaut. Au niveau opérationnel (base), la coopération entre LPA BRUNAT et PJF/DR AIRPORT se passe sans véritables problèmes et les équipes collaborent bien. Au niveau tactique, les priorités des uns et des autres ne sont toutefois pas véritablement accordées. On peut dire que les deux services travaillent sur un même terrain comme de bons voisins, sans qu'on puisse parler d'une véritable coopération intégrée globale. Un important point névralgique reste le fait que le 'profilage' (analyse des diverses données de passagers disponibles) est entre les mains de la PJF/DR

AIRPORT. Étant donné les évolutions récentes dans le cadre du contrôle aux frontières, il s'avère que ces analyses sont de plus en plus indispensables à l'exécution des tâches principales de LPA BRUNAT. Ainsi, partout dans l'UE, on fait de plus en plus usage des dites 'informations anticipées' (soit des informations anticipées sur les passagers, soit des données PNR) pour réaliser des analyses et des contrôles 'pré-arrivée' des vols entrants attendus afin que les contrôles aux frontières puissent se passer de manière plus efficace et aisée. Actuellement, on se sert de ces analyses pour les vols venant de l'Italie, notamment pour gérer lesdits 'contrôles à la porte' afin de découvrir des réfugiés nord-africains illégaux qui veulent entrer dans le pays. Il n'est dès lors pas logique que ces analyses soient réalisées par PJF/DR AIRPORT. À l'avenir, LPA BRUNAT veut donc réaliser ces analyses elle-même. On signale également que la PJF/DR Airport exécute beaucoup 'd'activités policières de première ligne' qui pourraient parfaitement être exécutées par LPA BRUNAT et que le travail effectué par ces deux services fait souvent « double emploi ».

**115.** En ce qui concerne la coopération avec DAO/IMMI, notre répondant dit que la commission d'évaluation de Schengen de 2009 a mentionné dans son rapport final que les différents points de passage frontaliers en Belgique fonctionnent de manière correcte et conformément à l'acquis de Schengen. Au niveau stratégique de la surveillance policière des frontières (définition de la politique globale), cette commission constate toutefois une lacune. En effet, les différents points de passage frontaliers travaillent de manière quasi-autonome (certes, sous le contrôle de l'Office des Étrangers) et en fonction des besoins locaux dans le domaine de la surveillance des frontières mais un plan d'approche policier stratégique global fait défaut. De ce fait, l'approche locale peut différer d'un point de passage frontalier à l'autre. Actuellement, DAO/IMMI élabore un document de vision devant mener au développement d'une politique stratégique en matière de surveillance des frontières. Ce document de vision tentera de trouver l'équilibre entre, d'une part, les particularités et les besoins locaux de chaque point de passage frontalier et, d'autre part, la vision des autorités responsables, les priorités du PNS et le cadre de référence légal en matière de contrôle aux frontières.

### 3.3.2. *PJF/DR Airport*

**116.** Le 25 mai 2011, à l'aéroport national de ZAVENTEM, deux commissaires auditeurs du Service d'enquêtes P se sont entretenus avec un commissaire divisionnaire, chef de service PJF/DR Airport.

**117.** Le chef de service répète une fois de plus que le TCI de LPA BRUNAT ne fonctionne pas de manière optimale et que, en fait, aucun service ne s'occupe spécifiquement du recueil des informations aéronautiques. À titre d'exemple, il cite le recueil d'informations relatives aux travailleurs à l'aéroport : PJF/DR Airport doit aller chercher ces informations elle-même, alors que - selon le répondant - c'est à proprement parler la tâche du CIA ASSE. En outre, il déclare que beaucoup de 'missions CIA' sont remplies par la PJF/DR Airport. C'est pour cette raison que notre répondant est partisan d'un carrefour d'information commun, selon les principes d'un CIA, et avec un même apport de chaque service au niveau des responsabilités et des compétences. Il faut une structure dans laquelle tous les aéroports soient concernés, tout comme les composantes de la police judiciaire et administrative.

**118.** Le répondant dit également que ces dernières années, son service a évolué d'une police de première ligne vers une police orientée vers l'information, en grande partie grâce au 'profilage'. Il convient d'étendre la discussion autour du 'profilage'. Selon notre répondant, il n'y a aucune base légale pour faire du 'profilage' (provisoirement, cette lacune est comblée par des apostilles émanant du parquet) et, en plus, il faut à présent examiner la question dans le cadre de la législation européenne.



**119.** En outre, le répondant se plaint du manque d'appui du Programme Traite des Êtres humains et Drogues de DGJ et de sa propre hiérarchie qui s'intéresse trop peu à la criminalité aéronautique.

**120.** Notre répondant fait également remarquer que les deux dernières années, la coopération entre LPA BRUNAT et PJF/DR Airport s'est nettement améliorée sur le plan opérationnel et qu'un service ne peut pas fonctionner de manière optimale sans l'appui de l'autre. Un point d'amélioration à cet égard consiste à recueillir des informations concernant les besoins de l'autre service. À titre d'exemple, le chef de service est d'avis que la Division Contrôle aux frontières de LPA BRUNAT rédige trop peu de RIR et que les rapports du chef de poste de cette division ne sont pas ou trop peu analysés.

### 3.3.3. *LPA GOSSELIES*

**121.** Le 27 avril 2011, un entretien complémentaire a eu lieu entre le chef de service LPA GOSSELIES, un commissaire et deux commissaires auditeurs du Service d'enquêtes P. LPA GOSSELIES a été choisi comme service à visiter car le chef de corps, dans ses réponses au questionnaire, avait été relativement critique en ce qui concerne les flux d'informations opérationnelles, critiques qu'il a pour la plupart confirmées lors de la visite.

**122.** Le chef de service souligne une fois de plus que le mauvais fonctionnement des flux d'informations opérationnelles est surtout dû à un problème de structure, à un manque de direction centrale et au fait que l'on ne répond pas assez aux besoins de LPA GOSSELIES - qui changent en permanence - dans le domaine de la police administrative. À titre d'exemple, il cite la nouvelle connexion entre la Serbie (BELGRADE) et GOSSELIES. En ce qui concerne cette nouvelle connexion - importante d'un point de vue policier - une question a été posée tant aux services internes de la police fédérale qu'à des services externes. Le chef de service n'a pour ainsi dire pas obtenu de réponses exploitables à ses questions relatives à l'expertise, aux expériences, aux phénomènes, ... quant à cette nouvelle connexion. Il se plaint également du feed-back de DAO/IMMI. À cet égard, il estime que les informations ne sont pas toujours assez concrètes et qu'il y a peu ou pas d'informations concernant les phénomènes (notamment à l'étranger). De telles informations ne lui parviennent que sporadiquement et certainement pas de manière structurée. En effet, DAO/IMMI est également membre de FRONTTEX.

**123.** Si on lui demande de subdiviser les fonctionnalités opérationnelles, il distingue essentiellement trois fonctionnalités : contrôle aux frontières, fonction de police de base à l'aéroport et recherche. Il déclare également que le flux d'informations opérationnelles est fort problématique lors du contrôle aux frontières et moins dans les deux autres fonctionnalités. Selon lui, cela s'explique par le bon partenariat qu'il a avec la ZP CHARLEROI pour ses tâches de fonction de police de base et avec la PJF CHARLEROI pour ses tâches dans le cadre de la recherche. Le chef de service déclare que les contacts et la coopération avec la PJF et l'échange des informations en matière de police judiciaire se passent bien.

**124.** Au sein de LPA, le chef de service observe également quelques points d'amélioration :

- 1) il y a trop peu de réunions avec les chefs de service LPA. Lors de ces réunions, on prête d'ailleurs trop peu d'attention aux informations opérationnelles et
- 2) la nouvelle revue éditée par le commandement LPA ne contient pas suffisamment d'informations opérationnelles et est trop axée sur la stratégie, la mission, les valeurs, ...

**125.** On nous remet copie de cette revue qui vient de paraître pour la première fois dans le cadre du plan de communication LPA élaboré à la suite de l'évaluation CAF. Selon le chef de

service, la brochure éditée par DAO/IMMI contient, par contre, des informations opérationnelles mais n'a été publiée que huit fois depuis 2001.

### **3.4. Tendances quant aux questions posées**

#### *3.4.1. Les besoins en information ont-ils été déterminés ?*

**126.** *Chaque service en soi détermine ses besoins en information en fonction des missions à exécuter. Toutefois, ces missions ne se passent pas de manière coordonnée (à partir d'un point central) et il n'y a pas de direction structurée (centrale). Il semble y avoir différents flux d'informations informels au sein des divers services.*

**127.** *Une plainte récurrente en matière de besoins en information est que l'approche et les systèmes existants tiennent trop peu compte de la spécificité de chaque aéroport individuel.*

**128.** *Outre les dispositions légales, la plupart des services ont développé, au fil des ans, des contacts informels avec des partenaires internes et externes. Ces contacts sont nés de la nécessité de besoins en information à différents niveaux et dans différents domaines.*

#### *3.4.2. Les besoins en information sont-ils connus des autres services ?*

**129.** *Chaque service transmet ses besoins en information aux autres services, tant internes qu'externes, bien que cela n'ait pas lieu de manière identique ni dirigée à partir d'un point central.*

*Il y a des indices que les flux d'informations au sein de LPA ne sont pas structurés. Dès lors, il n'y a pas de garantie d'une circulation d'informations systématique et vérifiable.*

**130.** *L'échange d'informations avec certains services externes ne se passe pas aisément : à ce sujet, on cite parfois les services suivants : l'OCAM, la VSSE, le SGR, la DGTA, les responsables de sécurité des partenaires privés (secret professionnel).*

*La volonté/l'intérêt des partenaires externes d'aider à soutenir les besoins locaux fait souvent défaut ou est méconnu(e) faute de connaissances spécifiques et de compréhension pour les besoins locaux d'un service de police à un aéroport.*

#### *3.4.3. Existe-t-il une description claire des processus en la matière ? Y a-t-il des structures (qualitatives) en vue de suivre et/ou de corriger ces processus ?*

**131.** *La plupart des services LPA disent qu'il n'y a pas de procédures écrites réglant cette gestion de l'information et qu'il n'y a pas de structures/indicateurs de processus en vue de suivre et/ou de corriger ces processus.*

**132.** *On renvoie quasi exclusivement aux processus décrits dans la MFO-3. Le CIA ASSE déclare que sa structure est très performante : il dispose d'indicateurs de processus et réalise à intervalles réguliers des analyses des besoins en informations (aéronautiques). Il semble y avoir une coopération qui est comme une sorte d'avant-poste avec le TCI à LPA BruNat.*

**133.** *Certains services se plaignent du délai nécessaire pour obtenir les informations. À titre d'exemple, on renvoie à l'accès indirect à certaines banques de données.*

**134.** *Certains besoins en information sont comblés par des banques de données expert. En ce qui concerne les flux d'informations judiciaires, on peut globalement dire que le fonctionnement via le CIA se passe comme il se doit. Il y a une coopération solide et, lorsque c'est possible, un feed-back est donné.*

**135.** *La police aéronautique génère dans son fonctionnement quotidien de nombreuses informations administratives. Une partie particulièrement importante de ces informations n'est toutefois pas reprise dans le cycle d'informations administratives parce qu'il s'agit d'un rapportage spécifique et que de ce fait on oublie de faire le lien avec les activités judiciaires.*

**136.** *La PJF/DR Airport dit qu'afin de couvrir tous les besoins en information possibles à l'aéroport, il est indispensable d'adapter les structures existantes. La PJF dit l'avoir fait, ce qui a eu pour conséquence que ces dernières années, elle a pu évoluer d'un service de police de première ligne vers une entité exclusivement fondée sur le renseignement.*

3.4.4. *Que fait-on finalement avec ces informations : nice to know, need to know, y a-t-il de la capacité pour s'y mettre, ... ?*

**137.** *Nous voyons qu'il y a une tendance à gérer la capacité sur la base d'une approche basée sur la technologie et l'information.*

#### **4. CONCLUSION(S)**

**138.** En octobre 2010, un questionnaire exploratoire a été envoyé à sept services concernés afin de cartographier les processus existants et leur suivi en matière de la gestion de l'information dans les aéroports. Après analyse de ces questionnaires, on a rendu visite à LPA BRUNAT, PJF/DR AIRPORT et LPA GOSELIES afin d'éclaircir et de compléter les réponses reçues.

**139.** Cette méthode d'enquête a permis de formuler des tendances<sup>1</sup> et des recommandations<sup>2</sup> concernant les questions posées.

**140.** Les principales conclusions sont que chaque service est conscient qu'il doit déterminer ses besoins en information et qu'il le fait. Toutefois, des problèmes se posent lors de la communication de ces besoins et de l'organisation et du suivi structurels du recueil des informations. En ce qui concerne les descriptions de processus, nous constatons qu'elles font défaut pour un certain nombre de points et que, si elles existent, elles ne sont pas uniformisées pour les divers services aéroportuaires.

**141.** Un des problèmes les plus préoccupants que nous souhaitons souligner est le 'profilage', c'est-à-dire l'approche non intégrée et le cadre légal toujours pendant. Nous observons également une disparité entre l'évolution européenne (future) et l'approche anticipée belge (faisant défaut). À titre d'exemple, nous renvoyons aux discussions autour des données PNR et des futures informations anticipées sur les passagers.

**142.** Presque tous les répondants citent le besoin d'un centre d'informations aéronautiques conformément à la MFO-6 (modalités de fonctionnement CIA) et impliquant tous les aéroports, tout comme les divers services de police judiciaire et administrative (pilier). Pour LPA BRUNAT, ce besoin est même prioritaire pour élargir davantage la coordination avec la

---

<sup>1</sup> Cf. *supra* point 3.4.

<sup>2</sup> Cf. *infra* point 5.

PJF/DR AIRPORT et organiser de manière optimale et efficace l'approche orientée vers l'information de la sécurité à l'aéroport.

**143.** Selon différents répondants, la méthodologie et le timing que nous avons utilisés ont contribué au fait que diverses initiatives ont d'ores et déjà été prises en vue d'améliorer la circulation des informations et la gestion de l'information dans les aéroports. De manière générale, on peut dire que désormais on est conscient des problèmes cités ci-avant et que chacun s'y attaque à sa manière, sans qu'il soit toutefois question d'une solution coordonnée.

**144.** Par rapport à une enquête antérieure, il est frappant de constater qu'à l'aéroport national la coopération est meilleure et qu'il y a une entente entre les deux services de la police fédérale, surtout sur le plan opérationnel.

**145.** L'échange réciproque de données entre les sections LPA ne se déroule pas de manière optimale.

**146.** Aux yeux des sections LPA, le principal défi et les pierres angulaires d'un fonctionnement plus efficace sont dès lors : développer (davantage) le centre d'informations aéronautiques et uniformiser la formation LPA.

**147.** Selon la PJF/DR Airport, des informations dans le cadre du terrorisme/radicalisme<sup>1</sup> sont à peine générées et peuvent souvent être attribuées à des individus qui se sont investis dans cette matière. Selon les services de la police fédérale, la coopération et l'échange d'informations dans ce cadre avec les services de la Sûreté d'État poseraient problème.

## **5. RECOMMANDATIONS**

**148.** Il doit y avoir suffisamment d'attention pour investir dans la capacité nécessaire en personnel et la gestion des compétences sur le plan de la gestion de l'information, tant dans les structures d'appui (CIA, TCI) qu'au sein des services opérationnels LPA et PJF.

**149.** Il faut une description et un suivi des processus clairs en ce qui concerne les flux d'informations opérationnelles qui ne sont pas décrits dans la MFO-3.

**150.** Le commandement LPA doit prendre les initiatives nécessaires pour que les flux d'informations opérationnelles entre les différentes sections LPA se déroulent mieux et de manière plus structurée.

**151.** Vérifier de quelle manière il peut être répondu au besoin d'un centre d'expertise en ce qui concerne les matières aéronautiques, et cela oui ou non doublé d'un centre de coordination et d'appui opérationnels et d'un centre d'informations et de renseignements.

**152.** L'élaboration par le commandement LPA des recommandations de l'évaluation CAF relatives aux flux d'informations.

**153.** Étant donné l'importance particulière de la combinaison des informations administratives et judiciaires au sein de la problématique des aéroports, les deux flux d'informations doivent être abordés de manière intégrée et moins compartimentée « DGJ/DGA ».

---

<sup>1</sup> Nous renvoyons ici à la circulaire PLP 37 du 20 décembre 2004.

**154.** S'occuper de (1) protocoles de coopération et des dispositions légales nécessaires pour permettre l'échange d'informations entre les services de police et les partenaires privés, la VSSE, la Douane, ... et (2) des contacts/échanges d'informations plus structurés avec les partenaires externes ayant des compétences aéronautiques (DGTA, SPF Défense, Belgocontrol).

**155.** Il y a clairement besoin d'un programme de recherche intégral pour l'ensemble de la problématique aéroportuaire, un facteur critique de succès étant certainement la désignation d'un responsable/dirigeant final, sans toutefois prendre position quant au niveau auquel cela doit être organisé.

**156.** Il y a lieu de développer une formation fonctionnelle LPA.

## **6. ANNEXES**

**157.** Annexe 1 : abréviations utilisées.

**ABRÉVIATIONS UTILISÉES**

ACT	Annoncer une action planifiée <i>cf.</i> fiche C13 circulaire MFO-3
APIS	Advance Passenger Information System - Système d'informations anticipées sur les passagers
BABIC	Belgian Airborders Information Centre (il s'agit d'un disque dur externe contenant toutes les informations en matière de TFF)
BAC	Brussels Airport Company
BNG	Banque de données Nationale Générale
BSCA	Brussels South Charleroi Airport
CAF	Common Assessment Framework
CIA	Carrefour d'Information d'Arrondissement
CIM	Carrefour d'Information Maritime
CIVLA	Centre de communication et d'information de la province du Brabant flamand
COSELO	Comité de Sécurité Local de l'aéroport
CRA	Concertation de Recherche au niveau de l'Arrondissement
DAFA	Service d'appui aérien
DAO-IMMI	Direction des opérations de police administrative - Immigration
DCA	Direction de coordination et d'appui de la police fédérale
DGA	Direction générale de police administrative
DGJ	Direction générale de police judiciaire
DGTA	Direction générale Transport aérien
DOS	Formulaire pour signaler une enquête en cours <i>cf.</i> fiche C13 circulaire MFO-3
EEl	Éléments Essentiels d'Information
FEEDIS	Feeding Information System
FRONTEX	Frontières extérieures / Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne
IFADO	Intranet - Faux documents et documents authentiques en ligne
LFP	Loi sur la Fonction de Police
LO	Officier de liaison
LPA	Police aéronautique
LPA BRUNAT	Police aéronautique ZAVENTEM (BRUXELLES NATIONAL)
LPAO	Police aéronautique OSTENDE

LPAG	Police aéronautique GOSSELIES
LPAB	Police aéronautique BIERSET
LPAD	Police aéronautique DEURNE
MFO-3	Directive commune des Ministres de la Justice et de l'Intérieur relative à la gestion de l'information de police judiciaire et de police administrative
MFO-6	Directive commune et contraignante des ministres de la Justice et de l'Intérieur relative au fonctionnement et à l'organisation des carrefours d'informations de l'arrondissement (CIA)
OCAM	Organe de Coordination pour l'Analyse de la Menace
OCRF-D	L'Office Central pour la Répression des Faux
OKAHV	Plateforme de concertation des chefs de corps ASSE-HAL-VILVORDE
PJF	Police judiciaire fédérale
PJF/DR Airport	Police judiciaire fédérale à l'aéroport de ZAVENTEM
PLP 1	Circulaire PLP 1 - Système informatique unique
PLP 5bis	Circulaire PLP 5bis - Traitement de l'information de police judiciaire et de police administrative - gestion fonctionnelle et technique dans les zones de police
PNR	Passenger Name Records - données des dossiers passagers
PRADO	Public Register of Authentic Identity and Travel Documents Online (registre public en ligne des documents authentiques d'identité et de voyage)
RAR	Rapport d'information de police administrative
RIR	Rapport d'information de police judiciaire
SGR	Service Général du Renseignement et de la sécurité
SIS	Système d'information Schengen
TCI	Team Contact & Information de LPA BUNAT
TFF	Titres de voyage Faux et Falsifiés
TPA	Traitement Policier Autonome
VSSE	Sûreté de l'État