



# BRISER (QUELQUE PEU) LE CERCLE VICIEUX

L'arrondissement de Bruges a le triste privilège d'être souvent confronté au trafic d'êtres humains. Les ports de Zeebruges et d'Ostende, les parkings le long des autoroutes à Jabbeke et Westkerke, etc. sont autant de pôles d'attraction et de passages obligatoires vers le Royaume-Uni pour les trafiquants et leurs victimes. Malgré tout, l'approche des services de police et de la justice, qui consiste à réagir sans attendre, porte ses fruits. Le phénomène a été endigué et prend désormais des proportions gérables. Inforevue a voulu connaître le fin mot de l'histoire...

.....  
*Texte Stefan Debroux*  
*Photos Jos Balcaen et Karolien Snyers*  
.....

BRUGES – Depuis 1993, le 'tourisme du trafic d'êtres humains' est florissant dans l'arrondissement de Bruges. Depuis le début des années 2000, jusqu'à 6 000 personnes 'en séjour illégal' tentent, chaque année, d'effectuer la traversée vers la Grande-Bretagne dans l'espace de chargement d'un semi-remorque ou en présentant de faux documents d'identité. Pour de nombreux chauffeurs de poids lourds, les parkings de Jabbeke ou de Westkerke représentent une dernière halte avant l'embarquement à Zeebruges, Ostende ou Calais. Les trafiquants essaient de profiter un maximum de la situation. Il est par ailleurs ironique de constater que certaines personnes se retrouvent également à Jabbeke ou Westkerke après s'être glissées, à Calais, dans un semi-remorque ne roulant pas



## ENDURCI FACE AUX SITUATIONS DIFFICILES

vers la bonne destination. Ces personnes espéraient que leur moyen de transport emprunterait le Tunnel mais, hélas, les choses se sont déroulées autrement... "Ces dernières années, la police a intercepté, chaque année, entre 3 000 et 4 000 personnes en séjour illégal dans l'arrondissement de Bruges, principalement dans les ports maritimes et aux alentours des autoroutes", déclare Luc Vanmassenhove, le chef de la section traite et trafic des êtres humains de la police judiciaire fédérale de Bruges. "En 2008, dans l'arrondissement de Bruges, nous sommes parvenus à arrêter 25 trafiquants d'êtres humains, dont sept sur les parkings de Jabbeke et Westkerke. Le parking de Jabbeke est connu de l'immigration de Douvres jusqu'en Albanie!"



Luc Vanmassenhove

BRUGES – Luc Vanmassenhove a plus de 15 ans d'expérience en tant qu'enquêteur dans des affaires de traite et de trafic d'êtres humains. Au fil des ans, il a pu être témoin de situations affligeantes : jeunes enfants cachés dans des chargements, personnes n'ayant pas conscience qu'elles seront parfois en route durant des semaines sans pouvoir subvenir à leurs besoins élémentaires... "Je me souviendrai toujours d'un cas qui s'est déroulé à Ostende il y a une dizaine d'années", raconte Luc. "À l'embarquement du ferry à destination de l'Angleterre, nous avons intercepté un homme qui voulait emmener jusqu'à Londres trois jeunes Somaliennes

avec des passeports italiens. D'après l'enquête, il s'agissait de trois sœurs de 14, 16 et 19 ans ayant fui un camp de réfugiés au Kenya. L'accompagnateur devait les emmener rejoindre leur famille. Une histoire suspecte... Nous présumons que ces jeunes filles devaient aboutir dans le milieu de la prostitution à Londres. L'accompagnateur a été arrêté et les sœurs emmenées dans un refuge. Quelques jours plus tard, le jour de Noël, le refuge m'a appelé pour me prévenir que les filles avaient disparu après avoir été contactées par un homme. Nous n'avons jamais plus retrouvé leur trace... Avec les années, on s'endurcit devant toutes ces situations vécues et ces confrontations avec des victimes d'organisations véreuses qui s'enrichissent sur le dos de ces gens. En tant que services de police, nous devons porter de l'attention aux victimes. Notre motivation première est de mettre fin à ces situations indignes."

...

Les Indiens représentent la nationalité la plus fréquente à transiter par le territoire de l'arrondissement de Bruges. La majorité des trafiquants sont également de nationalité indienne, suivis par les Albanais et les Kurdes. Chaque groupe a ses propres habitudes et itinéraires. Ainsi, les Indiens arrivent jusqu'à Bruges en train. Les Albanais utilisent leurs propres voitures. "Les trafiquants travaillent par petits groupes et mettent en place un *business*", poursuit Luc. "Les 'chefs' se rendent également souvent sur le terrain. C'est la meilleure garantie d'obtenir leur argent. D'un point de vue pratique, les réfugiés ont en outre besoin de l'aide des trafiquants, par exemple pour refermer un conteneur une fois qu'ils y ont pris place. Celui qui veut jouer cavalier seul pour se glisser dans un semi-remorque sera obligé de déchirer la bâche, ce qui n'est pas très discret..."

### Condamnés à tenter leur chance

L'afflux de personnes sans documents valides vers les 'lieux de traversée' à la côte belge ou à Calais est une problématique de dimension mondiale, impliquant des nationalités, législations, statuts et visas variés. "Tout commence par une situation de précarité dans les pays d'origine : en raison de conflits locaux ou d'un manque de travail, les habitants de ces pays rêvent d'un avenir meilleur sous d'autres cieux. Ils veulent gagner leur vie dans un pays 'riche'. C'est, globalement, un cercle vicieux qu'il est difficile de briser par de simples contrôles (frontaliers)", explique le commissaire Erik Perneel de la Direction de coordination et d'appui de Bruges. "Dans l'arrondissement, de nombreuses initiatives ont été prises ces dernières années, comme les grandes actions dissuasives *Beaufort* et certaines actions ciblées et plus modestes telles que *Breeze* (dans les ports d'Ostende et de Zeebruges), *Mistral* (dans le centre et dans la gare d'Ostende) et *Runner* (sur les parkings de Jabbeke et Westkerke). Lors de ces actions de contrôle, plusieurs trafiquants d'êtres humains se sont fait prendre, ce qui a permis d'entamer de bonnes enquêtes. La lutte contre le trafic d'êtres humains a toujours été une priorité dans notre arrondissement, où les deux magistrats du parquet en charge des phénomènes de traite et trafic des êtres humains sont parfaitement au fait de la problématique."

"Celui qui se risque à une telle aventure finit par se retrouver dans une impasse. Les Indiens, par exemple, savent qu'ils pourront difficilement être rapatriés. Le tam-tam fait le reste. Des formalités comme une arrestation administrative et

un ordre de quitter le territoire de l'Office des étrangers ne les empêcheront pas de retenter le coup."

"Du reste", poursuit Luc Vanmassenhove, "ces gens obtiennent des trafiquants la garantie qu'ils aboutiront en Grande-Bretagne. C'est de cette façon que le 'marché' continue d'exister. Il est fréquent que nous rencontrions à plusieurs reprises les mêmes réfugiés en différents endroits. Ils tentent leur chance jusqu'à ce qu'ils réussissent. Et une fois de l'autre côté, leur calvaire ne s'arrête pas pour autant. Lors d'une enquête de trafic d'êtres humains menée il y a quelques années, nous avons intercepté une famille turque, deux adultes et deux enfants, qui avait déboursé 25 000 euros pour se rendre en Grande-Bretagne. Dramatique ! Ces gens avaient contracté une dette. Comment allaient-ils résoudre ce problème, en tant qu'illégaux ? Par du travail au noir ? En trimant dans des conditions lamentables pour une bouchée de pain ? En aidant les trafiquants ?"

### Avec l'énergie du désespoir

Débusquer et arrêter les trafiquants d'êtres humains s'apparente à un combat perdu d'avance. Il mobilise pourtant toute l'attention de la police et de la justice au sein de l'arrondissement de Bruges. Le parquet et la police veulent empêcher que des tragédies telles que celles de Douvres et Wexford, il y a quelques années, se reproduisent. À l'époque, respectivement 58 et 8 personnes avaient été retrouvées sans vie dans des conteneurs provenant de... Zeebruges. Après des centaines d'heures passées dans ces espaces exigus, les réfugiés étaient morts asphyxiés. "Les trafiquants font croire à leurs victimes qu'elles retrouveront leurs familles en Grande-Bretagne après quatre heures à peine. La réalité est toute autre", souligne Luc Vanmassenhove. "C'est la raison pour laquelle nous agissons le plus vite possible, tant au niveau des dossiers que des réseaux, en utilisant les moyens les plus rapides. Et surtout, nous concentrons nos efforts sur les trafiquants."

## NUITS MOUVEMENTÉES

BRUGES – Jabbeke et ses environs *by night*. En cas d'indices de la présence de trafiquants en activité ou si le carrefour d'information de l'arrondissement (CIA) tire la sonnette d'alarme, les policiers se mettent en branle. Par équipes anonymes de deux ou trois personnes, ils opèrent sur le terrain où ils se sentent le plus 'chez eux' : la police de la route sur les parkings et les autoroutes, la police locale de Kouter autour des parkings de Jabbeke et Westkerke, et, le cas échéant, la police des chemins de fer dans les trains et les gares et la police de la navigation dans les ports. Les enquêteurs de la PJF qui mènent l'enquête et coordonnent les actions participent aussi, à plusieurs équipes, à ces observations nocturnes qui s'apparentent souvent à un jeu du chat et de la souris avec les trafiquants. Christophe Decramer témoigne : "Les trafiquants d'êtres humains profitent de l'obscurité pour opérer entre les camions. Ils sont extrêmement prudents, organisés et ont une excellente connaissance du terrain. Nous les observons, mais eux aussi nous épient ! Nous avons ainsi découvert que des trafiquants guettaient s'il y avait de la lumière dans notre commissariat. Si ce n'est pas le cas, ils en concluent que nous patrouillons et donc ils se tiennent à carreau."

De telles actions sont-elles dangereuses ?

Luc Vanmassenhove : "Aucun incident n'a encore eu lieu sur nos parkings. Mais nous savons que les Albanais sont armés. D'autres ont des couteaux pour découper les bâches des camions. Nous devons donc être en permanence sur nos gardes, un comportement routinier serait mortel. Il faut également savoir que les peines prévues pour les trafiquants d'êtres humains ne sont pas insignifiantes : jusqu'à 20 ans de prison. Ces gens-là ne se laissent pas docilement mener à l'abattoir comme des moutons. Les risques sont donc réels. Heureusement, nous pouvons compter les uns sur les autres les yeux fermés."

Christophe Decramer



“Identifier des trafiquants ou *runners* dans un groupe d’Indiens n’est pas chose aisée”, explique le commissaire Christophe Decramer, de la police de la route de Flandre occidentale. “Ils se débarrassent de leurs GSM et de leurs plans et se mêlent aux victimes. La collecte de preuves équivaut alors à chercher une aiguille dans une meule de foin. C’est pourquoi nous procédons à des observations anonymes pour tenter de prendre les trafiquants en flagrant délit. Cela porte ses fruits mais a pour effet pervers que les trafiquants déplacent leur champ d’action vers l’E40 en direction de Bruxelles et vers les parkings de Wetteren et Grand-Bigard. Cela met en évidence l’intérêt de concertations et de collaborations au niveau national.”

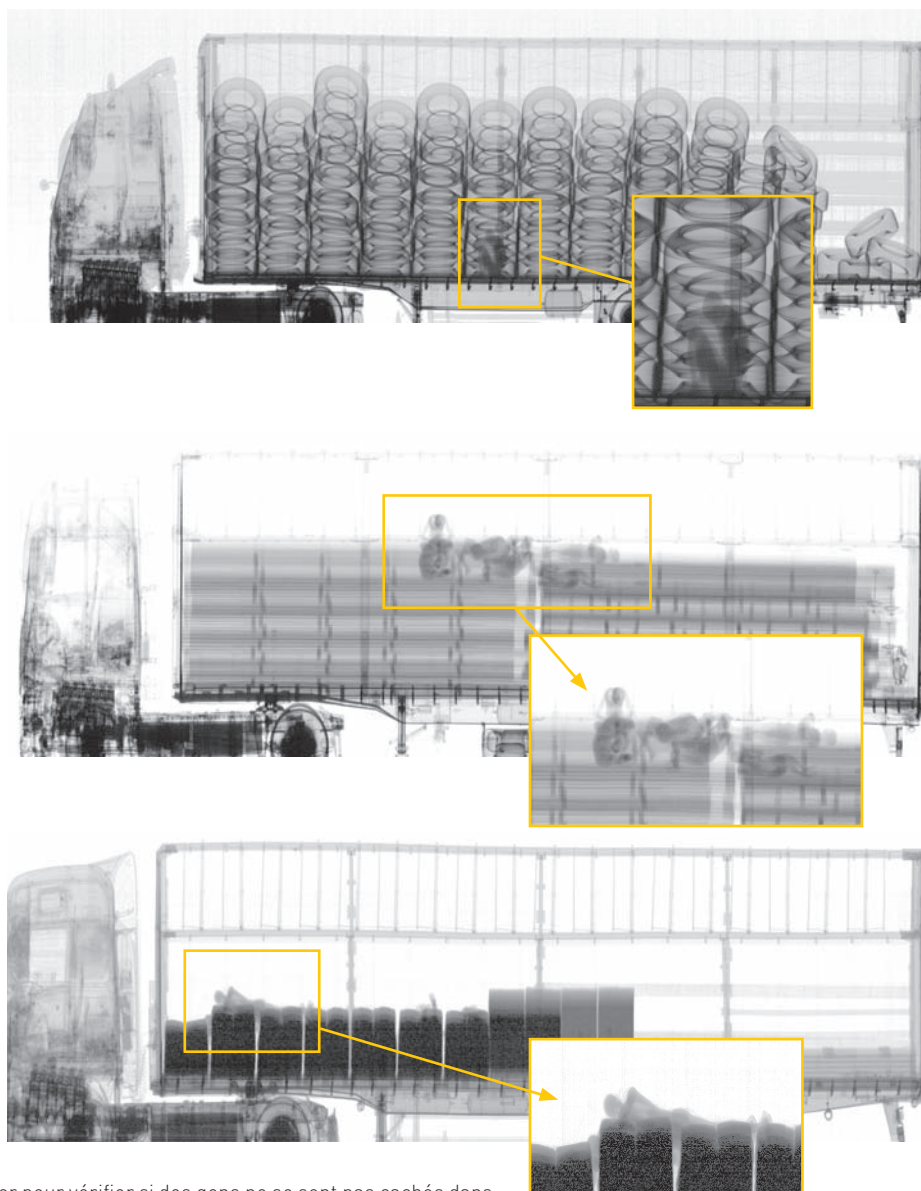
### Collaboration en chaîne

La bonne collaboration entre les polices fédérale et locale dans l’arrondissement de Bruges pour lutter contre le trafic d’êtres humains et l’appui sporadique de partenaires externes comme les sociétés portuaires, la SNCB et les exploitants de conteneurs est un exemple parfait d’‘excellence’ du fonctionnement de la police intégrée. “La force de notre approche repose surtout sur le fait que nous parvenons à faire collaborer des policiers issus de différents services”, ajoute Luc Vanmassenhove. “Nous organisons peu d’actions de grande ampleur, nous préférons travailler avec des petits dispositifs. Il est plus facile, pour chaque service concerné, de ne libérer que quelques personnes dans le cadre d’actions ciblées.” “Ensemble, nous sommes effectivement plus forts”, confirment Annemie Wittesaele et Sharan Becu de la zone de police Kouter. “Nos agents de quartier sont régulièrement prévenus par les citoyens de la présence de personnes rôdant près du parking de Jabbeke. C’est une forme de nuisance qui crée un sentiment d’insécurité auprès des habitants. Le problème dépasse toutefois les frontières de notre zone de police. Il est donc préférable de collaborer de manière concrète avec les services de la police fédérale confrontés à la même problématique.” “Lorsque nos actions portent leurs fruits – ces 3 dernières années, nous avons passé les menottes à près de 90 trafiquants, ce qui n’est pas rien ! –, c’est à la satisfaction de tous. Les résultats tangibles obtenus grâce à notre sérieux travail d’équipe motivent les policiers concernés (et leur direction !) à poursuivre leurs efforts avec enthousiasme”, conclut Luc Vanmassenhove. ■

## PENDANT CE TEMPS, À BRUXELLES...

BRUXELLES – Le Service central traite des êtres humains de la police judiciaire fédérale suit de près l’évolution du phénomène ‘traite et trafic des êtres humains’ : quelles sont les nouvelles techniques et tendances, quelles sont les victimes de ce trafic et de cette exploitation ? Ces experts analysent les méthodes des trafiquants d’êtres humains. “Nous fournissons des indicateurs aux enquêteurs, mais également aux policiers sur le terrain (police de la route, police des chemins de fer, police locale...) pour qu’ils puissent détecter la traite ou le trafic d’êtres humains. Nous fournissons également un appui aux collègues qui souhaitent s’y retrouver dans les méandres des procédures administratives et judiciaires lors de l’interpellation d’une personne en séjour illégal ou au début d’une enquête de trafic d’êtres humains”, souligne le chef de service Wim Bontinck. Le service central coordonne en outre la concertation entre les différentes PJF et d’autres services de police (par exemple quant à l’activité des trafiquants sur l’E40). Enfin, il représente la police fédérale lors des contacts avec les autorités, les partenaires externes et les services de police étrangers.

▣ Des informations pratiques (check-lists avec indicateurs, différentes étapes des procédures...) ainsi que le bulletin d’information ‘traite des êtres humains’ sont disponibles sur *PolDoc* et sur le site de la *police judiciaire fédérale* via Intranet – Portal.



La police de la navigation (SPN) dispose d’un scanner pour vérifier si des gens ne se sont pas cachés dans les chargements de camions en partance pour la Grande-Bretagne.