

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RAPPORT INTERMÉDIAIRE RELATIF À LA PROBLÉMATIQUE DU TRAFIC D'ÊTRES HUMAINS DANS DES CONTENEURS EN PROVENANCE DES PORTS BELGES ET À DESTINATION DE LA GRANDE-BRETAGNE</b>		<b>1</b>
<b>1. PROBLÉMATIQUE</b>		<b>1</b>
<b>2. ANALYSE</b>		<b>1</b>
2.1. RÉFUGIÉS	-----	1
2.2. TRAJET PARCOURU	-----	1
2.3. CONSTATATIONS	-----	1
2.4. PROBLÉMATIQUE DU CONTRÔLE DES CONTENEURS	-----	2
2.5. PROTECTION MATÉRIELLE DU PORT DE ZEEBRUGGE	-----	3
2.6. ÉVOLUTION DU MODUS OPERANDI DES TRAFIQUANTS D'ÊTRES HUMAINS	-----	3
2.7. CONTRÔLE ET COOPÉRATION AVEC LES AUTORITÉS BRITANNIQUES	-----	4
<b>3. CONCLUSION(S) INTERMÉDIAIRE(S)</b>		<b>5</b>
<b>4. OPTIONS POUR LA SUITE DE L'ENQUÊTE</b>		<b>6</b>

# **RAPPORT INTERMÉDIAIRE RELATIF À LA PROBLÉMATIQUE DU TRAFIC D'ÊTRES HUMAINS DANS DES CONTENEURS EN PROVENANCE DES PORTS BELGES ET À DESTINATION DE LA GRANDE-BRETAGNE**

## **1. PROBLÉMATIQUE**

Treize passagers clandestins ont été découverts le 8 décembre 2001 lors de l'ouverture d'un conteneur rempli de mobilier sur le zoning industriel de la petite ville irlandaise de Wexford. Huit d'entre eux n'avaient pas survécu. Le conteneur en provenance de Zeebrugge avait accosté au port de Waterford le 6 décembre 2001. Outre la problématique globale de la traite et du trafic d'êtres humains, la question a déjà été traitée dans les deux derniers rapports annuels du Comité permanent de contrôle des services de police<sup>1</sup>.

## **2. ANALYSE**

### **2.1. RÉFUGIÉS**

Les huit réfugiés retrouvés morts et les trois survivants étaient en fait des ressortissants turcs. Les deux autres survivants étaient respectivement de nationalité albanaise et algérienne.

### **2.2. TRAJET PARCOURU**

L'enquête a démontré que le conteneur provenait d'Italie, ou plus exactement de la ville de Graffignana près de Milan, où il avait été chargé de mobilier le 30 novembre 2001. Il a ensuite été amené par transport routier à la gare de chemin de fer de Busto Arsizio et de là, il est parti le 1<sup>er</sup> décembre 2001 à 21h30 pour l'Allemagne. Il est arrivé en gare de Cologne le 2 décembre 2001 à 21h00 pour être chargé sur une semi-remorque, qui a quitté Cologne le 3 décembre 2001 pour arriver le 4 décembre 2001 à 00h15 à Bruxelles. Le chauffeur s'est alors arrêté sur un parking le long de l'autoroute E40 à hauteur de Grand-Bigard pour y passer la nuit. Ce même 4 décembre 2001, à 9h40, il s'est remis en route, a fait une halte de 10h20 à 10h35 à la station Shell de Wetteren pour arriver à Zeebrugge à 12h30. Le conteneur a été chargé le même jour, entre 15h10 et 19h35, sur le cargo « *The Dutch Navigator* », qui a quitté le port de Zeebrugge à 20h35. Il a accosté au port irlandais de Waterford le 6 décembre 2001 à 22h55 et, le 7 décembre 2001 à 1h00, les conteneurs ont été déchargés et rechargés à 11h40 sur un camion garé au « *Bellview Port Compound* ». Le 8 décembre 2001 à 8h10, le conteneur était acheminé vers Wexford. Les constatations et informations plus précises et plus ciblées sont toujours couvertes par le secret de l'instruction judiciaire.

### **2.3. CONSTATATIONS**

Si aucun document d'identité n'a été découvert dans le conteneur, des numéros de téléphone retrouvés ont permis de faire le lien avec des individus activement impliqués dans le trafic d'êtres humains, tant en Grande-Bretagne qu'en France et en

---

<sup>1</sup> Cf. extraits en annexe.

Belgique.

L'enquête subséquente, menée en étroite collaboration par les services de police britanniques, français, belges, italiens et turcs, a notamment révélé que les treize passagers clandestins avaient résidé dans un hôtel proche de la Gare du Midi à Bruxelles avant d'embarquer dans le conteneur sur le parking de l'E40 à hauteur de Grand-Bigard. C'est un taxi qui les avait transportés de l'hôtel jusqu'à un endroit à proximité du parking et ils ont parcouru les quelques centaines de mètres restant à pied. Ensuite, deux trafiquants les ont aidés à monter dans le conteneur avant de leur donner des provisions pour trois heures, durée présumée du voyage.

Tout comme pour les soixante réfugiés de l'« affaire de Douvres », l'oxygène est venu à manquer au cours du voyage, ce qui a semé la panique parmi les passagers clandestins, qui ont vainement tenté d'ouvrir le conteneur de l'intérieur.

Lors du contrôle du conteneur en Irlande, il s'est avéré que les scellés avec système de clips avaient été sciés et que la goupille avait été ressoudée au moyen de silicone. Les scellés de *P&O* avaient été apposés en Italie et étaient intacts lors du contrôle à Cologne. On ignore si ceux-ci ont été contrôlés à Zeebrugge.

#### 2.4. PROBLÉMATIQUE DU CONTRÔLE DES CONTENEURS

La police de la navigation (SPN) s'est efforcée à plusieurs reprises mais en vain de sensibiliser les armateurs au phénomène récent du trafic d'êtres humains dans des conteneurs. Les sociétés vérifient la présence de scellés, le cas échéant, le numéro des scellés mais non leur intégrité. En d'autres termes, elles examinent s'il y a bien des scellés ou non sur le conteneur mais pas s'ils ont été trafiqués. Il n'y a aucun scanning des conteneurs au moyen d'appareils de mesure de CO<sub>2</sub> sur ce terminal. Il est techniquement possible de contrôler les conteneurs grâce à un appareil de mesure du CO<sub>2</sub> constitué d'un ensemble d'aiguilles introduites dans les joints de caoutchouc du conteneur. Ce procédé prend non seulement beaucoup de temps mais exige également une grande expérience. Bien qu'il soit techniquement réalisable, ce genre de contrôle ne l'est en pratique pas en raison du manque de temps. En outre, les conteneurs sont superposés par trois, ce qui exclut de les scanner ou de vérifier les scellés sans disposer d'une échelle.

Pendant le laps de temps où le conteneur s'est trouvé sur le quai dans le port de Zeebrugge, cinq membres de la SPN l'ont contrôlé au moyen d'un scanner DKL. Ce scanner est très sensible à l'environnement, en particulier au vent et à la proximité d'êtres humains. Les conteneurs sont enlevés des camions et superposés par deux ou par trois sur le quai. Étant donné que la portée du scanner se limite à un angle de 120°, il faut pouvoir se trouver à une distance suffisante pour scanner les conteneurs du dessus.

Dans le cas d'espèce concret, l'attention des membres de la SPN a été attirée sur le danger qu'il y avait à l'endroit où se trouvait le conteneur. Les grues de chargement roulaient en effet trop rapidement sur les quais et, qui plus est, la procédure de chargement était dirigée par ordinateur, empêchant toute modification du schéma de chargement. Le *loading master* les a dès lors priés, pour des raisons de sécurité, de scanner plus loin sur le quai. C'est ainsi qu'il n'y a pas eu de contrôle par scanner à l'endroit où le conteneur se trouvait.

D'après les renseignements obtenus, les conteneurs auraient été disposés et superposés de manière telle qu'il aurait été impossible d'en ouvrir les portes.

Un dernier contrôle sur place le 30 octobre 2002 a démontré que, comme la plupart des conteneurs avaient été disposés, leurs portes respectives se faisaient face, bien que la distance laissée entre chaque conteneur permettait encore souvent de les entrouvrir. Qui plus est, certains conteneurs avaient été entreposés avec les portes

tournées vers l'extérieur et d'autres étaient relativement isolés de sorte que dans les deux cas, ces conteneurs restaient accessibles (cf. photos 1-3). Enfin, certaines parties du port, dont une gare de triage, n'avaient pas été fermées ; leur accès était donc resté libre (cf. photo 4).

Selon les membres de la SPN, il est impératif de manipuler les scellés afin d'en contrôler l'intégrité. Il en va de même pour les semi-remorques bâchées. Les câbles qui maintiennent les bâches sont eux-mêmes fermés par des scellés, sciés par les trafiquants avant d'être recollés par un système qui rend le bris invisible à l'œil nu. Il est donc nécessaire de « malmener » les câbles ou les scellés pour pouvoir s'assurer de leur intégrité.

## **2.5. PROTECTION MATÉRIELLE DU PORT DE ZEEBRUGGE**

Outre la problématique spécifique de l'accessibilité et du contrôle des conteneurs à la recherche d'éventuels clandestins, se pose également le problème de la protection matérielle générale de la zone portuaire, rendue particulièrement complexe en raison de la structure du port, partagé en deux par une nationale d'une part et un chenal portuaire d'autre part.

Il a en outre été constaté que certaines clôtures ne pouvaient prévenir les intrusions. Au fond du port, le long du Dartterminal, les réfugiés potentiels se glissent régulièrement à l'intérieur en rampant par dessous les clôtures. Nous avons pu constater au cours de notre récente visite au port qu'en deux endroits, les clôtures étaient tellement relâchées qu'il était parfaitement possible de passer par-dessous. (cf. photos 5 et 6).

En outre, la clôture longeant la nationale est masquée par des broussailles – et échappe par là à tout contrôle des services policiers ou sociaux. Selon la SPN, de nombreux illégaux se camoufleraient dans ces broussailles et trouveraient refuge dans certaines constructions abandonnées – et, partant, aisément accessibles – de la zone portuaire. Au cours de notre visite, la clôture le long de la nationale a été réparée en plusieurs endroits et du fil de fer barbelé a été tendu du côté intérieur des clôtures.

## **2.6. ÉVOLUTION DU MODUS OPERANDI DES TRAFIQUANTS D'ÊTRES HUMAINS**

Le glissement du phénomène vers l'utilisation de conteneurs semble être une conséquence inquiétante du contrôle plus efficace des poids lourds bâchés. En effet, l'utilisation d'appareils de mesure de CO<sub>2</sub> a fortement augmenté les chances de découverte d'illégaux. C'est ainsi que l'on se retrouve confronté à un paradoxe : un contrôle plus efficace par les services de police – qui ne s'inscrit pas seulement dans le cadre de la lutte contre la traite des êtres humains mais fait également suite à l'incident de Douvres et est induit par le souci d'augmenter la sécurité des illégaux – semble précisément inciter ces derniers à prendre de plus grands risques. Cette évolution est cependant à relativiser. Ainsi l'« incident de Douvres » a terrifié les « clients » des trafiquants d'êtres humains au point que très peu se sont encore risqués à entreprendre un tel voyage dans les mois qui ont suivi la découverte des corps sans vie des 58 clandestins chinois.

En outre, selon le Service Traite des êtres humains de la police fédérale (DGJ), le nombre de réfugiés constitués en grands groupes a partout diminué, les trafiquants préférant conduire dans la zone portuaire des petits groupes de réfugiés en taxi ou au moyen de voitures de tourisme ou de véhicules utilitaires. Ils utiliseraient également davantage les moyens de transport légaux mais avec des documents d'identité

falsifiés et de fausses cartes visa.

La SPN a pu constater que ce sont principalement les transports des grandes sociétés connues pour faire la traversée jusqu'en Angleterre qui sont la cible des trafiquants d'êtres humains. Il serait par exemple apparu que les conteneurs et semi-remorques de *P&O* et *Merzario* étaient dans le collimateur des trafiquants depuis leur départ d'Italie (Milan et Turin).

## 2.7. CONTRÔLE ET COOPÉRATION AVEC LES AUTORITÉS BRITANNIQUES

Le 26 septembre 2002, un *Memorandum of Understanding* a été conclu à Zeebrugge par les ministres de l'Intérieur belge, français et britannique afin de promouvoir la coopération dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale et le trafic d'êtres humains. Ce protocole prévoit une coopération avec la police et les services de l'immigration britanniques en matière de contrôle des liaisons Eurostar et des ports maritimes. En pratique, le *burden sharing* est organisé sous forme d'interventions financières dans l'achat de matériel et de la mise à disposition d'appareils de contrôle (DKL, appareil de mesure de CO<sub>2</sub> et scanners) par les autorités britanniques. Il reste à déterminer qui sera responsable du maniement du matériel affecté par les autorités britanniques sur le territoire belge.

La coopération a été renforcée également avec les services de douane belges. Les scanners aux rayons X de la douane ont été utilisés entre le 21 et le 23 mai 2002 dans le cadre du plan d'action européen « Pegasus » contre le trafic d'êtres humains.

L'opération « Pegasus » découle de l'opération *High Impact Operation* mise en place sous la présidence belge de l'Union européenne. Celle-ci, coordonnée par Europol, a débouché sur une collaboration accrue entre les États membres et les pays candidats à l'adhésion et a marqué le coup d'envoi d'opérations du même type.

Les objectifs de l'opération Pegasus étaient les suivants : (1) se forger une idée claire de la problématique de l'immigration illégale au sein de l'Union européenne, tant en ce qui concerne les pays « de transit » que les pays de destination ; (2) mieux connaître les voies et les moyens de transport utilisés par les réseaux organisés pour leurs activités d'immigration illégale ; (3) glaner des informations qui pourront servir à une analyse stratégique ; (4) lutter contre l'immigration illégale et le trafic d'êtres humains en mettant au jour les liens existants entre les différents réseaux de *runners* ; (5) établir une évaluation stratégique de la situation actuelle en Europe et formuler des recommandations aux différents États membres ; (6) promouvoir la coopération entre les divers services de police responsables de la lutte contre l'immigration illégale dans les États membres ; (7) étudier la possibilité de créer un *Analytical Work File* au niveau d'Europol ou une *Joint Investigation Team*, selon les résultats obtenus ; (8) produire un effet dissuasif vis-à-vis des organisations criminelles se livrant à des activités d'immigration illégale et de trafic d'êtres humains.

Pour ce faire, cent postes de contrôle ont été créés le long des principales routes, voies de chemin de fer et ports internationaux, soit pour la Belgique les ports de Zeebrugge et Ostende, le Terminal Sea-Ro de Zeebrugge, les parkings sur l'autoroute E40 à hauteur de Jabbeke et sur l'A7 à Hensies ainsi que la gare de chemin de fer de Quevy. Durant les trois jours qu'a duré cette action, les services de police ont contrôlé 30 000 conteneurs au travers des États membres de l'Union européenne : 56 se sont avérés positifs et 10 *runners* et 189 illégaux ont pu être interceptés.

Les services de police belges ont, quant à eux, contrôlé 262 conteneurs, avec 6 contrôles positifs et l'interception de 24 illégaux et de 4 *runners*.

À l'issue de cette opération, on en est également arrivé à la conclusion que le renforcement des mesures de sécurité aux frontières extérieures de l'Union européenne avait poussé les *runners* à avoir recours à des moyens de plus en plus sophistiqués pour éviter que les réfugiés ne soient découverts. Parmi ces moyens, il y avait l'utilisation de conteneurs permettant de dissimuler des illégaux.

La préparation, l'ingéniosité nécessaire pour accéder aux conteneurs et le recours à des techniques toujours plus pointues pour éviter d'être découverts montrent clairement que l'existence de tels réseaux de criminalité organisée facilite l'immigration illégale.

### 3. CONCLUSION(S) INTERMÉDIAIRE(S)

D'après les statistiques de l'année 2000, 895 conteneurs et 1 564 poids lourds en moyenne sont transportés chaque jour à Zeebrugge. Les exigences opérationnelles en matière de rapidité de chargement, l'utilisation de plus en plus intensive de conteneurs, le manque de capacité et la fiabilité réduite des appareils de mesure à fonctionnement rapide ne permettent pas aux services de police d'obtenir un engagement de résultats lorsqu'ils contrôlent des conteneurs à la recherche d'illégaux éventuels. Bien que dans un avenir proche, des moyens financiers seront libérés pour l'acquisition d'appareillages de détection supplémentaires, les contrôles resteront malgré tout sporadiques. Même si l'on disposait d'appareillages sophistiqués (p.ex. scanner RX), leur utilisation est tellement longue qu'ils ne permettraient, d'un point de vue opérationnel, que le contrôle d'un faible échantillon du trafic. Il convient donc que les autorités précisent clairement leurs attentes et en acceptent aussi toutes les conséquences et les critiques.

En tout état de cause, la protection matérielle du port se trouverait considérablement améliorée si l'on prenait des mesures structurelles telles que le débroussaillage des clôtures et l'élaboration de solutions afin d'éviter les constructions abandonnées dans la zone portuaire et dans les environs immédiats.

La problématique de la protection de nos ports et la mise en œuvre de systèmes de contrôle efficaces et efficients ne doit pas uniquement s'inscrire dans le cadre du trafic d'êtres humains mais également dans celui d'autres types de trafics et du terrorisme international. Les États-unis, en réaction par rapport aux attentats du 11 septembre 2001, ont envisagé certaines mesures de sécurité concernant le transport de biens. Il a été fait état dans la presse d'un projet qui ne permettrait l'importation de biens qu'à partir d'une dizaine de ports disséminés dans le monde et répondant à certains critères de sécurité. La législation américaine permet déjà de refouler des navires en provenance de ports qui n'offrent pas suffisamment de garanties de sécurité.

Une telle mesure pourrait s'avérer lourde de conséquences sur le plan économique et en matière d'emploi. Il importe donc de prendre ces aspects en considération ainsi que la capacité en ressources humaines lors du développement d'une politique de sécurité et de la budgétisation des efforts financiers dans ce domaine.

La mise à disposition de savoir-faire et de matériel par les autorités britanniques produira sans aucun doute un effet positif sur les contrôles en matière de trafic d'êtres humains ou de tout autre transport illégal dans la zone portuaire. Les scanners en particulier devraient permettre de soumettre davantage de conteneurs à un contrôle approfondi. Seul un faible nombre de conteneurs peut être scanné, de sorte que tant l'efficacité que l'efficacéité de tels contrôles dépendent particulièrement des profils de transports à risque disponibles ainsi que des attentes et normes définies par les autorités et les différentes parties concernées. L'absence de directives ou de

demandes aura également ses conséquences, qui, elles aussi, devront être pleinement assumées.

Sur le plan de la réglementation, le problème qui se pose est celui des obligations dans le cadre des accords Schengen qui n'ont pas été transposées en directives et mesures de sécurité concrètes. Il ne peut y avoir de contrôle frontalier efficace sans mesure de protection matérielle ou de surveillance aux frontières. Des critères formels et contraignants en matière de sécurité constitueraient le premier pas vers un renforcement de la protection matérielle de la zone portuaire.

Enfin, l'enquête sur l'incident de Wexford a démontré une fois encore qu'il est impératif, afin de lutter contre le trafic d'êtres humains, d'organiser des contrôles sur l'ensemble du territoire belge, c'est-à-dire non seulement sur les parkings d'autoroute mais également sur d'autres voies de communication et, en particulier, sur les voies de chemin de fer.

Le fait qu'on dissimule les réfugiés dans des *safehouses*, des hôtels ou des bâtiments désaffectés montre que le travail peut aussi se faire au niveau de la police locale et de la police de proximité en particulier. En outre, tout renseignement relatif à ces endroits présente un intérêt plus que certain dans le cadre des enquêtes judiciaires sur les bandes organisées de trafiquants d'êtres humains.

Au sein de la Direction générale de la police administrative, le service de l'Immigration de la Direction des voies de communication (DAC) développe un plan d'action « Trafic d'êtres humains » préconisant une approche intégrée du phénomène.

#### **4. OPTIONS POUR LA SUITE DE L'ENQUÊTE**

Certaines matières étudiées n'ont plus qu'une valeur historique depuis la réforme des services de police. Ainsi la morphologie de services tels que les brigades aérienne et portuaire d'Ostende, les brigades portuaires et l'ancien BCR de l'ancienne gendarmerie. Nous nous limiterons dès lors à présenter les services de l'actuelle police intégrée, structurée à deux niveaux, actifs dans la lutte contre la traite des êtres humains ou censés y jouer un rôle à l'avenir. De même, nous nous contenterons d'envisager uniquement les éléments du fonctionnement de ces services qui s'avèrent pertinents dans le cadre de la lutte contre la traite des êtres humains.

À la demande expresse de la Commission « ad hoc » formulée à notre Président le 8 juillet dernier, le Comité examinera aussi certaines questions, de manière incidente ou plus avant aux problèmes suivants : (1) collaboration entre les services de police et l'Administration des douanes ; (2) aspects internationaux de la lutte contre la traite des êtres humains ; (3) lover boys ; (4) certaines visites ou vols dans les camions qui se trouvent sur des parkings d'autoroutes ; (5) etc.

En ce qui nous concerne et compte tenu de nos priorités, de certaines enquêtes urgentes qui nous ont été confiées, des moyens disponibles, etc., nous nous efforcerons de finaliser la présente enquête pour la fin de cette année ou, au plus tard, à la fin de l'année de travail. L'évolution du phénomène pourra – si souhaité – faire l'objet d'un suivi au moyen d'enquêtes de suivi, ce qui nous permettra de présenter le phénomène dans le prochain rapport annuel et de l'inscrire dans le cadre législatif existant. Enfin, il sera possible d'établir un rapport circonstancié des initiatives prises par les différents services compétents.

**ANNEXES**

Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo\_4



Photo\_5



Photo\_6

