

Contribution externe

Rôle de la DJSOC dans la lutte contre le trafic et la traite des êtres humains et évolution du phénomène de trafic d'êtres humains

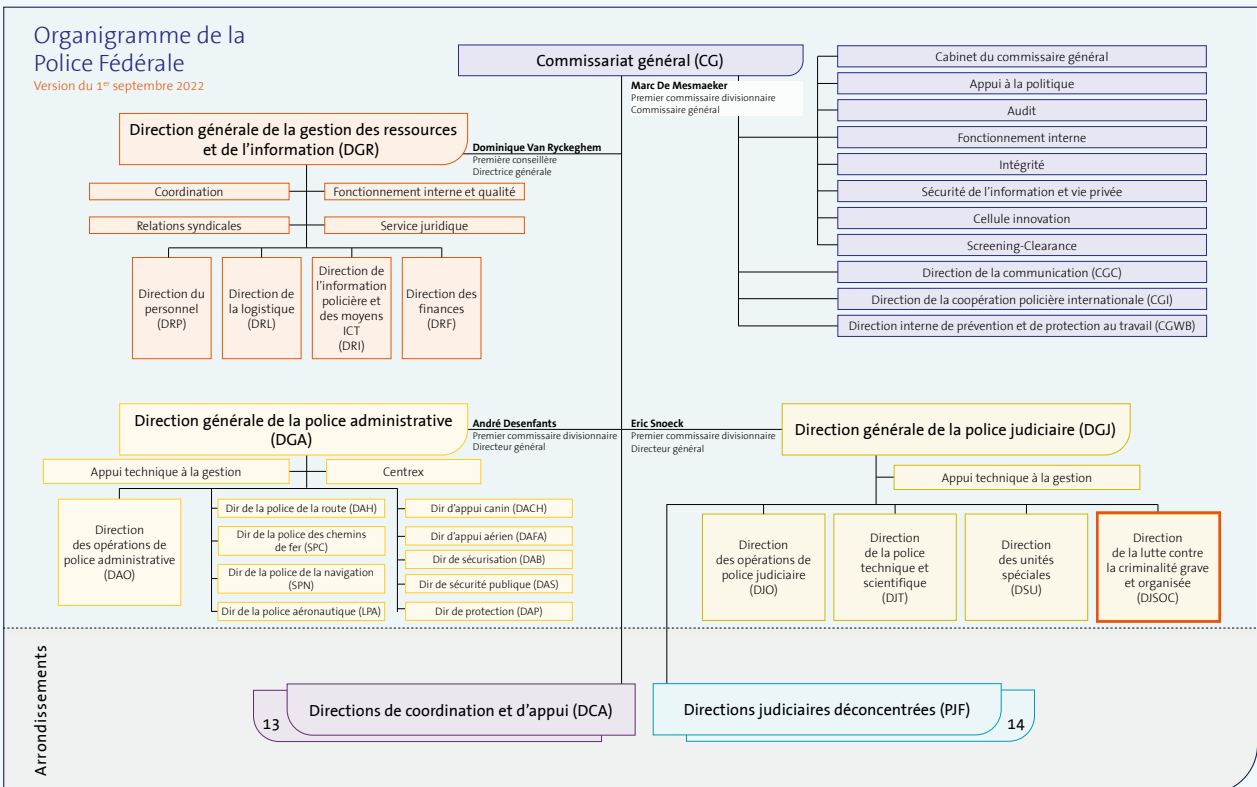
Hilde Sabbe – Analyste stratégique à la DJSOC
 Bruxelles – Juillet 2022

Introduction

La DJSOC – la Direction centrale de la lutte contre la criminalité grave et organisée au sein de la police judiciaire fédérale – joue, avec différents partenaires, un rôle dans la lutte contre le trafic et la traite des êtres humains. La présente contribution vise à expliquer où se situe exactement la DJSOC au sein de la police fédérale et quelles sont les principales tâches des acteurs de la DJSOC en la matière. Elle examine, en outre, l'évolution du phénomène de trafic d'êtres humains au cours de la dernière décennie, sur base des constatations et des enquêtes de la police.

DJSOC – position au sein de la police fédérale et rôle dans la lutte contre le trafic et la traite des êtres humains

Il existe au sein de la police fédérale une section administrative et une section judiciaire. La DJSOC relève de la section judiciaire et fait partie de la DGJ, la Direction générale de la Police judiciaire. Le DJSOC apporte son aide à la PJF, aux directions judiciaires déconcentrées dans les arrondissements, ainsi qu'aux zones de police locales.



La DJSOC se compose de plusieurs sections spécialisées dans les phénomènes criminels comme les stupéfiants, les vols, les armes, la cybercriminalité, le trafic d'êtres humains et la traite des êtres humains (TEH). La section TEH compte actuellement douze membres du personnel. Elle comporte également une section analyse stratégique, qui soutient les sections sur le plan de la visualisation.

La section TEH au sein de la DJSOC effectue diverses missions, qui peuvent être subdivisées selon leur nature stratégique ou opérationnelle.

■ Missions de nature **stratégique** :

- Participation à des réunions où sont définies les politiques, tant au niveau national (par exemple, le bureau de la Cellule interdépartementale de coordination de la lutte contre le trafic et la traite des êtres humains) qu'au niveau international (par exemple, les réunions stratégiques européennes – EMPACT³²⁰);
- Contribution, pour la police belge, à l'élaboration de la stratégie européenne de lutte contre le crime organisé dans le domaine de la traite et du trafic d'êtres humains;
- Participation à des groupes de travail visant à aborder certaines facettes de la problématique (par exemple, la sensibilisation du personnel des aéroports);
- Fourniture d'un aperçu annuel à l'échelle nationale des phénomènes dans leur globalité et d'analyses spécifiques de sous-phénomènes (par exemple, le risque d'exploitation sexuelle de prostituées latino-américaines dans le secteur privé)³²¹;
- Participation à des journées d'étude, des conférences, des congrès en tant qu'expert en la matière, tant au niveau national qu'international;
- Entretien des contacts avec les partenaires pertinents (par exemple, l'OE, l'inspection de l'ONSS);
- Réponse aux questions parlementaires.

■ Missions de nature **opérationnelle/tactique** :

- Recherche, échange et coordination d'informations opérationnelles au niveau national et international. Au niveau national, cela se fait en partie grâce au réseau d'experts en la matière des PJF, qui se réunit périodiquement pour échanger des informations sur les enquêtes et les nouveaux modes opératoires;
- Facilitation de la coopération policière internationale (contacts bilatéraux, réunions de coordination opérationnelle à Europol ou Eurojust, organisation et coordination de journées d'action commune, etc.)
- Facilitation du retour volontaire des victimes de la traite

et du trafic d'êtres humains, en concertation avec les centres d'accueil spécialisés;

- Activités dans le cadre des plans d'action EMPACT, en particulier pour les activités dans lesquelles la Belgique est leader ou co-leader (par exemple, TEH chinoise, TEH nigériane, trafic d'êtres humains par canots);
- Participation aux plates-formes TEH des arrondissements;
- Soutien à la police locale et fédérale (en contribuant à la formation, partageant les connaissances et expertises, apportant un soutien opérationnel lors des actions);
- Centralisation, analyse et diffusion (fonction de signalement) des informations sur les tendances et les meilleures pratiques en concertation avec la DGJ;
- Lancement d'actions spécifiques lorsque de nouveaux phénomènes sont détectés (installation de barrières contre les processus criminels);
- Élaboration et mise en œuvre de tactiques de collecte de renseignements, basées sur les principes ILP³²² dans une approche proactive, pour soutenir les activités opérationnelles au sein des différents arrondissements;
- Initiation d'enquêtes pour des infractions non localisées; rédaction de rapports d'information et de procès-verbaux; exécution d'apostilles et de commissions rogatoires.

Évolution du phénomène de trafic d'êtres humains en Belgique

Entre 2013 et 2018, le nombre de constatations policières de trafic d'êtres humains a plus que doublé. Cela s'explique en grande partie par la **crise** européenne de l'asile et de la **migration** qui, surtout à partir de 2015, a conduit un grand nombre de migrants et de réfugiés à arriver également dans notre pays, que ce soit à titre d'escale sur leur trajet vers le Royaume-Uni ou non. Il s'agissait principalement de migrants originaires du Moyen-Orient (notamment de Syrie, d'Iran et d'Irak), et dans une moindre mesure de migrants originaires de pays africains (Érythrée, Soudan, Éthiopie). Une grande partie (dont nous ne connaissons pas l'ampleur) a utilisé les services de passeurs pour se rendre en Europe et/ou pour traverser l'Europe afin d'atteindre le pays de destination prévu.

Après 2018, le nombre de constatations policières de trafic d'êtres humains a diminué. Cela s'explique en partie par la

320 L'European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats ou Plate-forme multidisciplinaire européenne contre les menaces criminelles est une initiative européenne soutenue par Europol.

321 Cette tâche incombe à la section d'analyse stratégique de la DJSOC. À l'avenir, l'aperçu annuel sera remplacé par un aperçu permanent.

322 Par ILP (Intelligence-led policing ou fonction de police guidée par l'information), on entend le souci permanent du service de police intégré de guider l'organisation sur les plans stratégique, tactique et opérationnel sur base d'informations relatives à l'insécurité, à la qualité de vie, à la criminalité et au fonctionnement policier (expériences et qualités).

pandémie, qui a eu pour effet de limiter considérablement les possibilités de voyage et de réduire la capacité des forces de police à contrôler les faits de trafic d'êtres humains.

Il est nécessaire de faire la distinction entre le trafic vers notre pays, avec la Belgique comme destination finale, et le trafic à travers notre pays, avec la Belgique comme pays de transit, le plus souvent avec le Royaume-Uni comme destination finale. Les profils des migrants et des passeurs impliqués diffèrent, tout comme les modes opératoires. La plupart des enquêtes de la police judiciaire fédérale³²³ portent sur le **trafic de transit**. C'est pour cette raison que l'accent y est mis sur ce qui suit.

Jusqu'en 2015, la problématique de la migration de transit et clandestine concernait principalement les parkings le long de l'E40 et la région côtière. Des mesures administratives (comme la fermeture temporaire de certains parkings ou le déploiement d'agents de sécurité privés) ont fait en sorte que le problème s'étende progressivement à tout le territoire. Dans un premier temps, les parkings le long de l'E17 (Flandre orientale et Anvers) étaient ciblés. Par après, les passeurs ont également déployé leurs activités sur les parkings le long de l'E411 en Wallonie, par exemple. Il ne s'agit pas tant d'une délocalisation des activités – les passeurs ont également continué à opérer dans les parkings le long de l'E40 – que d'une expansion des activités sur d'autres territoires. Une même bande était parfois active sur plusieurs parkings simultanément.

Les réseaux les plus actifs dans le domaine du trafic de transit sont plus ou moins les mêmes depuis quelques années, bien que leur *modus operandi* ait changé au fil du temps. Les réseaux de trafic d'êtres humains sont flexibles et s'adaptent aux changements de contexte ou recherchent de nouvelles opportunités.

Les **réseaux albanais** se livrent au trafic d'êtres humains depuis la nuit des temps. Ils opèrent généralement à partir de plus grandes villes (principalement Bruxelles et Gand), où il existe d'importantes communautés diasporiques qui facilitent les activités. Les organisateurs se trouvent pour la plupart au Royaume-Uni. Notre pays abrite essentiellement le niveau exécutif. Ils utilisent différentes techniques et différents modes de transport pour faire passer clandestinement des personnes :

- transport de migrants en transit vers un parking autoroutier pour les aider à monter dans un camion ou une remorque au petit bonheur la chance ;
- transport de petits groupes de migrants en transit jusqu'à un lieu convenu à l'avance, où le ou les migrants en transit est/sont remis au conducteur – appelé communément

« transport garanti ». Cela passe souvent (mais pas exclusivement) par un recours à des chauffeurs routiers d'Europe de l'Est, qui transportent le migrant dans la cabine, réduisant ainsi le risque de détection ;

- trafic à bord d'un véhicule particulier ou d'une camionnette. C'est moins habituel.
- traversée de la Manche en bateau. Ils préfèrent utiliser des bateaux de pêche ou des voiliers plutôt que des canots pneumatiques, même si cette dernière approche semble être plus couramment choisie en 2022 ;
- passage clandestin par voie aérienne à l'aide de documents d'identité faux ou falsifiés.

Les **réseaux kurdes** (principalement Irak/Iran) sont devenus particulièrement actifs depuis la crise de l'asile et de la migration. Ils opèrent souvent depuis le nord de la France, où ils ont la mainmise sur les camps et peuvent facilement recruter des « clients ». Il s'agit principalement (mais pas exclusivement) de migrants originaires d'Afghanistan, de Syrie, d'Irak et d'Irak – parmi lesquels des familles avec de jeunes enfants et des femmes enceintes. Certains réseaux opèrent depuis le Royaume-Uni ou l'Allemagne (importance de la diaspora). Jusqu'à récemment, ils opéraient principalement sur les parkings autoroutiers. Soit ils conduisaient de grands groupes de migrants dans des camionnettes branlantes jusqu'à des parkings pour les aider à monter dans des remorques au petit bonheur la chance, soit ils assuraient un transport plus coûteux dans des cachettes aménagées ou à bord de la cabine d'un camion. Depuis 2020, certains réseaux de passeurs d'origine kurde ont reconverti leurs activités dans la traversée clandestine de la Manche en canots pneumatiques. Les bateaux (et accessoires) de ce type sont fournis en grand nombre depuis des hubs logistiques en Allemagne et aux Pays-Bas, via notre pays, pour effectuer la traversée depuis la France.

Les **réseaux d'Afrique de l'Est** (passeurs éthiopiens, érythréens et soudanais) sont apparus sur l'échiquier peu après les réseaux précédents. Ils facilitent généralement le transit de migrants de même nationalité/ethnie, qu'ils recrutent à Bruxelles. Les migrants en transit ont pour instruction d'utiliser les transports publics et de marcher jusqu'à des parkings, où des comparses les aident à monter dans des camions. Plusieurs enquêtes ont révélé qu'ils sont très actifs (parfois plus de 100 tentatives de passage en quelques mois) et ce, sur plusieurs parkings répartis sur le territoire. De temps à autre, des confrontations violentes ont lieu entre différents groupes (passeurs et/ou migrants en transit). Par le passé, les migrants en transit retournaient à Bruxelles après une tentative infructueuse. C'est moins le cas ces derniers temps. Les migrants en transit restent dans les alentours des parkings. On a constaté plus d'une fois que le soutien des organisations citoyennes y avait contribué.

³²³ Ce n'est pas le cas de la PJF Hal-Vilvorde, dont les enquêtes sont principalement menées à la suite de constatations faites à l'aéroport.

Dans le cas des **réseaux vietnamiens**, il s'agit parfois d'une combinaison de trafic et de traite des êtres humains : à leur arrivée dans notre pays (ou au Royaume-Uni, souvent le pays de destination), ils sont exploités dans des restaurants, des salons de manucure, des plantations de cannabis, etc. (ce que l'on appelle la « servitude pour dettes »). Les cellules ECOSOC de l'inspection de l'ONSS ont déjà collaboré dans divers dossiers à ce niveau. Dans plusieurs enquêtes, Bruxelles apparaît comme le lieu à partir duquel le trafic est organisé, où les victimes sont temporairement hébergées en attendant un autre transport (notamment en taxi vers la région côtière), ou encore où les victimes sont exploitées. Par ailleurs, certaines organisations opèrent également depuis le Royaume-Uni. Les Vietnamiens voyagent généralement en groupes homogènes. Ce n'est que pour la dernière partie du voyage, la traversée vers le Royaume-Uni, qu'il est parfois fait appel à des Kurdes ou des Albanais.

La résolution des problèmes de sécurité liés à la migration irrégulière et au trafic d'êtres humains reste un point d'attention pour les forces de police dans le plan national de sécurité 2022-2025 intitulé « Une Police intégrée résiliente, au service de la société ». La détection et la poursuite des réseaux criminels actifs dans le trafic d'êtres humains resteront un défi majeur pour la police judiciaire fédérale dans les années à venir.