

Chapitre 2

Exemple de dossier dans le secteur du transport

Introduction

Dans ce dossier de traite des êtres humains, des travailleurs polonais ont été exploités économiquement dans le cadre de carrousels de détachements dans le secteur du transport, avec pour conséquence un homicide involontaire sur deux d'entre eux. La procédure fut particulièrement longue : le dossier avait été ouvert en 2012 et l'arrêt définitif de la cour d'appel de Gand n'est tombé que le 20 janvier 2022¹⁸⁰. Si la pandémie de coronavirus a sa part de responsabilité dans la longueur du temps écoulé entre les deux dates, la défense n'est pas en reste puisqu'elle a épuisé toutes les procédures juridiques possibles. Le pourvoi en cassation introduit a été rejeté en janvier 2023.

Six prévenus, parmi lesquels le prévenu principal belge, son entreprise de transport et des sociétés connexes, étaient poursuivis pour diverses préventions. La majorité d'entre eux ont été condamnés pour traite des êtres humains, mais aussi pour violation de lois sociales, marchand de sommeil, incendie involontaire et homicide involontaire.

1. Structure du réseau

L'entreprise de transport consistait en un réseau de plusieurs sociétés en Belgique et en Pologne, qui avaient en réalité été créées uniquement pour exercer des activités en et à partir de la Belgique et ainsi échapper frauduleusement à l'application de la loi belge. Le principal prévenu belge était responsable de

la gestion quotidienne et dirigeait les opérations et les exploitations de la société depuis le siège en Flandre occidentale.

Les travailleurs polonais occupaient divers emplois de chauffeurs, mécaniciens et réparateurs de palettes. Leur recrutement avait pour seul but de les faire travailler dans des conditions salariales et de travail plus favorables, sans avoir à se soumettre à la législation belge en matière de sécurité sociale et aux obligations de cotisations qui vont de pair. Nombreux étaient les travailleurs à ne pas avoir fait l'objet d'une quelconque déclaration Dimona et/ou à être dans l'impossibilité de produire des documents de détachement.

Les administrations centrales et les sièges sociaux des entreprises polonaises et belges étaient gérés depuis la Belgique. En Pologne, il n'y avait qu'une boîte postale, aucune activité n'était exercée à cette adresse. Ces éléments attestent de la découverte d'un carrousel de détachements délibérément mis en place sous couvert d'un emploi simultané en Belgique et en Pologne. Il s'est avéré que les mêmes travailleurs avaient été employés par des sociétés polonaises successives en Belgique. Cet emploi s'effectuait toujours au même endroit en Flandre occidentale, avec invariablement le même patron, à savoir le sixième prévenu. Les personnes impliquées n'avaient jamais travaillé en Pologne, mais seulement en Belgique. Finalement, le système mis en place était tel que les travailleurs polonais eux-mêmes ne savaient plus pour quelle entreprise ils travaillaient. Le prétendu sous-traitant polonais ne servait donc en réalité qu'à acheminer de la main-d'œuvre bon marché à employer en et à partir de la Belgique. Par conséquent, ce personnel était placé sous l'autorité directe du client belge.

¹⁸⁰ Gand, 20 janvier 2022, 3^{ème} ch. et Corr. Flandre occidentale, division Bruges, 27 novembre 2020, ch. B17. Voir Myria, *Rapport annuel Traite et trafic des êtres humains 2022, Piégés par la dette*, pp. 82-83 et le [site internet de Myria \(jurisprudence\)](#).

2. Début de l'enquête

a. | Début de l'enquête

Le 1^{er} avril 2012, les pompiers locaux sont appelés pour un incendie dans un hangar en Flandre occidentale. Il est à noter que le propriétaire du hangar, le premier prévenu dans ce dossier, n'avait pas appelé directement la police. Il avait d'abord appelé un ami pompier pour lui demander ce qu'il fallait faire. Rapidement, les experts ont établi qu'il n'y avait pas de suspicion d'intention malveillante. L'enquête fut initiée sur base de ces faits.

À la connaissance de la commune, ce hangar servait uniquement d'atelier. Cependant, l'enquête révéla qu'il s'agissait non seulement d'un entrepôt pour les bâches de camions et d'une fromagerie, mais aussi d'un lieu d'hébergement où dormaient 16 personnes. Les personnes logées dans le hangar travaillaient pour l'entreprise de transport polonaise.

Huit travailleurs (chauffeurs, mécaniciens, réparateurs de palettes) et un visiteur se trouvaient au rez-de-chaussée au moment de l'incendie. Deux travailleurs polonais ont péri, deux ont été gravement blessés, deux légèrement et les autres s'en sont sortis indemnes. L'origine précise de l'incendie n'a pas pu être déterminée. Il pouvait être dû à une défaillance de l'installation électrique comme à une cigarette allumée ou un appareil de chauffage mal réglé.

Le délit de marchand de sommeil fut également constaté. La société de transport avait abusé de la situation vulnérable des travailleurs polonais en mettant le hangar à leur disposition pour y dormir, réalisant ainsi un profit anormal. La commune n'avait pas délivré de permis pour la transformation de l'atelier en logement.

Environ trois ans plus tard, un véhicule circulant sur l'A3 en direction de Bruxelles fut intercepté par les forces de police. Le véhicule avait attiré l'attention par sa structure en deux parties et par les couleurs de l'entreprise belge. L'enquête révéla que l'individu se trouvait dans son véhicule depuis sept semaines et qu'il était rémunéré 48 euros par jour. Bien que les faits de ce dossier de dumping social se soient déroulés à Verviers, ils ont pu être reliés à l'entreprise de transport sur base de recherches sur internet. Ces faits confirmèrent les soupçons de dissimulation par l'entreprise d'un carrousel sous-jacent de détachements frauduleux.

b. | Préalablement aux faits

Avant que l'enquête ne commence, des suspicions de réseau frauduleux et de conditions de travail précaires existaient déjà. C'est ce qui ressort des mesures administratives prises avant l'incendie du hangar. En effet, au début de l'année 2012, le secrétaire communal avait chargé un fonctionnaire responsable du logement de mener une enquête de qualité suite à une suspicion de suroccupation du bâtiment par des travailleurs étrangers. Les fonctionnaires présents n'avaient pas obtenu l'autorisation des occupants de pénétrer dans le bâtiment et ne disposaient d'aucune base juridique pour effectuer une perquisition, ce qui les a empêchés de mener à bien leur inspection. L'entreprise de transport a donc pu poursuivre ses activités sans qu'aucune mesure administrative ne lui soit imposée.

La société de transport ne pouvait pas plaider l'erreur dans la mesure où elle avait activement pris des mesures pour obtenir des renseignements avant la survenance des faits. En 2005, l'entreprise s'était renseignée auprès d'un bureau de consultance sur la possibilité de travailler avec des sous-traitants étrangers et sur les modalités de gratuité du logement et de salaire pour les travailleurs polonais. Par conséquent, l'expert juridique du bureau de consultance fut auditionné en tant que témoin plus tard au cours de l'enquête.

Par ailleurs, un audit avait été réalisé par un autre bureau de consultance en 2008 et avait mis en évidence de graves problèmes. Le rapport les décrivait comme suit : « Anomalies graves : aucun contrôle systématique et régulier n'est prévu ni effectué sur les chauffeurs (état du véhicule, complétude de l'équipement, disponibilité des documents personnels et des documents de bord) ». L'audit exigeait des mesures correctives. En réponse, l'entreprise mit en place une liste de contrôle à remplir par les chauffeurs et à vérifier annuellement pour chaque camion. Cette liste de contrôle se compose de quatre volets : entretien, sécurité, documents et cartes. L'aspect documentaire était vérifié par un responsable de l'assurance qualité lors de contrôles aléatoires. Depuis le début de ces contrôles à la mi-novembre, quelque 40 tracteurs avaient déjà été contrôlés sur un total de 104. Tant les camions belges que polonais étaient concernés. Ces faits permettent à Myria d'établir qu'il est effectivement possible de développer certains systèmes de contrôle dans le cadre de l'autorégulation afin que le donneur d'ordre ne puisse plus nier *a posteriori* sa connaissance des abus.

c. | Instruction judiciaire

Un juge d'instruction fut désigné peu après l'incendie. L'instruction reposait sur des recherches sur internet, une enquête de voisinage, une commission rogatoire, des perquisitions et diverses auditions. Tout d'abord, des recherches furent effectuées sur internet afin de faire le lien entre les différentes entreprises frauduleuses.

Au début de l'instruction, une enquête de voisinage fut menée, ce qui permit de recueillir de nombreuses informations sur les conditions de vie à l'intérieur du hangar. Pour les riverains, la présence de plusieurs personnes d'origine étrangère – vraisemblablement des Polonais – dans le hangar avait attiré l'attention. Plusieurs voitures immatriculées en Pologne étaient garées devant le bâtiment. Le matin, l'après-midi et le soir étaient les périodes les plus fréquentées, confirmant ainsi les horaires de travail des travailleurs polonais. Les passages étaient bien plus nombreux au cours des six derniers mois qu'auparavant. Les portes du bâtiment restaient ouvertes en permanence et la lumière était toujours allumée. Fait remarquable : les riverains avaient souligné que les Polonais ne causaient jamais de nuisances.

Plusieurs bases de données furent consultées. Les boîtes mail de tous les ordinateurs appartenant à la société de transport furent analysées. La plupart des travailleurs ont indiqué que leurs contacts avec l'entreprise se faisaient par téléphone, par courrier électronique ou par courrier postal. Les renouvellements ou les ajustements de contrats de travail se faisaient par courrier postal ou même par fax au bureau de l'entreprise de transport. La vérification des fichiers des ordinateurs permit de démontrer que la gestion quotidienne, l'exploitation et les opérations des sociétés étaient assurées par le prévenu principal belge et dirigées depuis le siège en Flandre occidentale.

Une concertation eut lieu entre le juge d'instruction, la police judiciaire fédérale (PJF) et les différents services d'inspection sur la suite de l'instruction et les accords quant à la répartition des rôles. Il s'agissait donc d'une approche intégrée impliquant les différents organes. Des perquisitions furent également effectuées dans le cadre de l'instruction. Des fiches de paie de l'ensemble du personnel travaillant pour la société de transport, ainsi que des certificats d'immatriculation des véhicules polonais furent saisis.

En parallèle, les services d'inspection et de police belges demandèrent plusieurs mesures d'enquête aux autorités polonaises par le biais d'une commission rogatoire en

2012. Plusieurs perquisitions furent menées et les travailleurs polonais furent auditionnés. « C'est une vie de chien. Je ne peux pas me permettre de passer une nuit dans un hôtel ni de manger au restaurant. Je dois subvenir aux besoins de ma famille », expliqua un chauffeur polonais employé par l'entreprise de transport. L'audition des travailleurs polonais confirmait la précarité de leurs conditions de vie.

d. | Enquête financière

L'entreprise de transport cherchait à maximiser ses profits en embauchant des travailleurs polonais à des tarifs minimums. L'enquête financière révèle que l'entreprise a réussi à se soustraire à la législation belge en matière de salaires, de conditions de travail et de sécurité sociale et obtenir ainsi un avantage sur ses concurrents.

Le service Contrôle des lois sociales (CLS) a joué un rôle important dans cette enquête. Le CLS a présenté un rapport d'enquête détaillé, notamment en ce qui concerne les avantages patrimoniaux des prévenus vis-à-vis de tous les travailleurs. Seuls deux contrats de travail de chauffeurs routiers ont par ailleurs été retrouvés. Pourtant, la PJF avait réclamé à plusieurs reprises les contrats de travail de tous les travailleurs. Ces contrats mentionnaient le salaire mensuel minimum polonais avec une éventuelle prime supplémentaire, qui dépendait, entre autres, de la qualité de leur travail. Un chauffeur polonais a déclaré à ce propos : « Personne ne sait comment cette prime est calculée ». Les chauffeurs n'étaient pas payés pour les heures supplémentaires prestées. Ils recevaient donc toujours le salaire minimum, sans aucune indemnité pour les retards. En 2006, ces chauffeurs polonais étaient ainsi payés en moyenne 1,44 euro brut de l'heure. Ils recevaient en outre une allocation journalière de 46 euros versée sur un autre compte.

Les travailleurs polonais étaient soumis à un régime de travail suivant lequel ils travaillaient en moyenne quatre semaines, suivies de deux semaines de repos en Pologne. L'enquête a révélé que ce règlement n'était pas respecté et que tous les travailleurs n'étaient pas rémunérés pendant leurs semaines de repos en Pologne.

Dans le cadre de l'enquête financière, les bilans annuels des différentes entreprises impliquées ont également été demandés et examinés.

En fin de compte, un montant de 924.000 euros a été confisqué en appel.

3. Analyse des victimes

L'auditorat du travail a considéré les cinq travailleurs polonais du hangar comme des victimes de traite des êtres humains en raison des conditions précaires qui ont mené à l'incendie. Plusieurs autres travailleurs polonais employés par l'entreprise ont également subi des dommages.

Les cinq victimes de la traite étaient hébergées de manière indigne dans le hangar. Tout le monde pouvait entrer et sortir à sa guise. Les portes étaient toujours ouvertes. Les lumières étaient allumées en permanence. Les installations sanitaires étaient particulièrement rudimentaires. Il n'y avait qu'un seul bloc sanitaire comprenant une douche, une toilette, un lavabo et deux machines à laver pour 16 personnes. L'infrastructure du hangar n'était pas résistante au feu. Lorsque le feu a pris, les Polonais n'avaient aucune issue. Ils dormaient dans une chambre à trois lits sans accès direct vers l'extérieur. Etant donné l'absence de contrôle effectué par les pompiers et d'octroi de permis par les autorités pour transformer le hangar en logement, il semblait presque inévitable de déplorer des victimes au sein de l'entreprise de transport.

Plusieurs travailleurs polonais percevaient des salaires particulièrement bas. Ainsi, un mécanicien a déclaré gagner 465 euros par mois. L'administration a révélé qu'un des chauffeurs touchait en moyenne 363,17 euros bruts par mois. Certains travailleurs polonais ont également déclaré avoir été payés en liquide. Ces bas salaires devaient être compensés par le gîte et le couvert. Comme indiqué plus haut, les conditions d'hébergement étaient indignes et ne satisfaisaient pas aux normes. Des questions peuvent également se poser au niveau de la nourriture. Si l'entreprise affirme qu'elle en fournissait suffisamment à ses travailleurs, l'enquête révèle que les travailleurs apportaient eux-mêmes leur nourriture de Pologne et que les riverains leur en procuraient parfois.

Par ailleurs, les travailleurs polonais devaient retourner en Pologne s'ils avaient besoin de soins médicaux : « J'ai prévu de partir pour la Pologne demain. J'ai besoin d'urgence de soins pour mes brûlures. Je me fais soigner en Pologne parce que j'y suis assuré et que, sinon, je dois tout payer moi-même ici ». C'est ce qu'a déclaré l'une des victimes polonaises, brûlée lors de l'incendie du hangar, et dont le principal prévenu était responsable en tant qu'employeur.

Enfin, les travailleurs logés dans le hangar devaient se chauffer eux-mêmes. Ils ont indiqué être allés acheter leur propre installation électrique afin de chauffer le hangar en hiver.

Les conditions sociales et de séjour des travailleurs étaient déplorables. Ils devaient effectuer des journées de travail particulièrement longues (plus de 65 heures par semaine, six jours par semaine) sans compensation et pour un salaire de misère.

Finalement, trois protagonistes se sont constitués parties civiles durant le procès : la mère d'un des mécaniciens décédés, Myria et une société intercommunale de gaz et d'électricité.