



## ARCHIVED - Archiving Content

### Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

## ARCHIVÉE - Contenu archivé

### Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.

BÂTIR UN **CANADA SÉCURITAIRE ET RÉSILIENT**  
BUILDING A **SAFE AND RESILIENT CANADA**



**Sécurité publique Canada**

**Secteurs économiques vulnérables face au crime  
organisé :  
Exploitation des ports maritimes**

JANVIER 2012  
SGDDI N° 538909

# **Secteurs économiques vulnérables face au crime organisé : Exploitation des ports maritimes**

par

**Presidia Security Consulting**

préparé pour la

Division de la recherche et de la coordination nationale  
sur le crime organisé

Secteur de la police et de l'application de la loi  
Sécurité publique Canada

*Les points de vue exprimés dans le présent document sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de Sécurité publique Canada.*

Rapport n° 25

© Sa Majesté la reine du chef du Canada, 2012  
N° de cat. : PS4-122/2012F-PDF  
N° ISBN : 978-1-100-99160-3

## Table des matières

1	Sommaire exécutif .....	1
	Introduction.....	7
2.1	Objectifs.....	7
2.2	Questions clés .....	7
2.3	Méthodes de recherche.....	8
3	Discussion et analyse .....	9
3.1	Les raisons motivant l'utilisation par les groupes criminels organisés des ports et les marchandises passées en contrebande dans les ports canadiens .....	9
3.1.1	Crimes motivés par le profit.....	9
3.1.2	Crimes (de soutien) tactiques.....	10
3.2	Méthodes et techniques employées pour faciliter l'exploitation des ports à des fins criminelles	10
3.2.1	Méthodes de passage en contrebande et techniques de dissimulation .....	11
3.2.2	Corruption et collusion interne .....	21
3.2.3	Intimidation.....	22
3.3	Tendances récentes .....	23
3.4	Ports canadiens particulièrement vulnérables au crime organisé.....	23
3.5	Conditions contribuant à la vulnérabilité des ports au crime organisé .....	27
3.6	Mesures efficaces d'application de la loi dans les ports maritimes du Canada .....	36
4	Conclusion .....	45
	Annexe 1 : Aperçu du secteur portuaire.....	48
	Objectifs du rapport .....	48
	Méthodologie .....	48
	Aperçu de la circulation portuaire au Canada.....	49
	Aperçu de la gouvernance des administrations portuaires du Canada et de la réglementation à cet égard .....	53
	Réforme de la structure de gouvernance des ports.....	53
	Profil des ports placés sous la gouvernance des Administrations portuaires canadiennes .....	59
	Profils financiers des ports placés sous la gouvernance des Administrations portuaires canadiennes	60
	Emploi par les Administrations portuaires canadiennes et les opérateurs de terminal .....	61
	Profil des ports locaux et régionaux.....	62

La réglementation de la sécurité portuaire au Canada .....	63
Vérification du programme de contributions pour la sûreté maritime .....	63
Vulnérabilités des terminaux portuaires à conteneurs et de la chaîne d’approvisionnement du Canada	65
Figure 5 : Programmes de sécurité en place.....	67
Annexe 2 : Les 41 ports locaux et régionaux non cédés en date du 31 mars 2011 .....	69
Annexe 3 : Les 26 ports éloignés inscrits au registre de Transports Canada en date du 31 mars 2011 ..	71
Annexe 4 : Analyse documentaire : le crime organisé dans le secteur des ports maritimes .....	72
Introduction.....	72
Vulnérabilité des ports maritimes canadiens au crime organisé : Survol historique.....	73
Activités criminelles organisées générant des profits dans les ports maritimes .....	77
Introduction de marchandises en contrebande dans les ports maritimes canadiens : vue d'ensemble	77
Introduction en contrebande de drogues et de produits chimiques précurseurs.....	79
Introduction en contrebande de produits de consommation contrefaits.....	95
Immigrants clandestins et passage de clandestins.....	98
Sortie illégale de marchandises par les ports maritimes canadiens.....	100
Vol de marchandises dans les ports maritimes canadiens .....	104
Corruption liée au crime organisé et collusions internes dans les ports maritimes et commerciaux canadiens .....	106
États-Unis : corruption et racket de travail dans le port de New York et de New Jersey.....	114
Annexe 5 : Saisies sélectives dans les trois principaux ports commerciaux du Canada .....	118
Annexe 6 : Bibliographie .....	128

## Table des illustrations

Tableau 1 – Expéditions avec plusieurs marchandises de contrebande entrant dans les ports maritimes canadiens.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tableau 2 – Les 10 principaux ports du Canada en 2008 et le pourcentage de trafic intérieur ....	54
Tableau 3 – Ports placés sous la gouvernance des Administrations portuaires canadiennes et volume du trafic géré .....	56
Tableau 4 – Commerce maritime du Canada à l'étranger, par pays .....	57
Tableau 5 – Importations et exportations maritimes par type de marchandise.....	57
Tableau 6 - Allocation des fonctions pour les Administrations portuaires canadiennes .....	61
Tableau 7 - Types de ports au Canada (à compter du 31 mars 2011).....	63
Tableau 8 - Allocation des fonctions pour les ports régionaux et locaux du Canada .....	64
Tableau 9 - Allocation des fonctions pour les ports distants du Canada .....	64
Tableau 10 – État des finances des ports placés sous la gouvernance des Administrations portuaires canadiennes (2008) .....	65
Tableau 11 – Saisies sélectives de hachisch et d'huile de cannabis dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010 .....	86
Tableau 12 – Saisies sélectives de marijuana dans les ports maritimes canadiens, 2002-2009 ...	88
Tableau 13 – Saisies sélectives de cocaïne dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010 .....	90
Tableau 14 – Saisies sélectives d'héroïne dans les ports maritimes canadiens, 1999-2011 .....	93
Tableau 15 – Saisies sélectives d'opium dans les ports maritimes canadiens, 2002-2010.....	94
Tableau 16 – Saisies sélectives de drogues synthétiques dans les ports maritimes canadiens, 2003-2010 .....	96
Tableau 17 – Saisies sélectives de produits chimiques précurseurs dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010 .....	98
Tableau 18 – Saisies de produits de consommation contrefaits dans les ports maritimes canadiens, 2003-2010 .....	102

# 1 Sommaire exécutif

Le présent projet a pour objectif de proposer une description et une analyse complètes des vulnérabilités au crime organisé des ports maritimes de commerce du Canada. Les recherches effectuées pour ce projet mettent notamment l'accent sur les problèmes suivants :

- les différentes raisons qui motivent l'utilisation des ports maritimes par les criminels et les organisations criminelles;
- les marchandises introduites en contrebande par l'intermédiaire des ports maritimes canadiens;
- les méthodes et techniques utilisées pour faciliter l'utilisation criminelle des ports maritimes;
- les dernières tendances pour ce qui est de la vulnérabilité des ports maritimes au crime organisé;
- les ports canadiens particulièrement vulnérables au crime organisé;
- les conditions qui contribuent à la vulnérabilité au crime organisé des ports maritimes;
- les mesures d'application de la loi qui sont les plus efficaces dans les ports maritimes canadiens.

La grande majorité de l'information utilisée pour la présente étude a été recueillie par une lecture de la documentation de source ouverte. De plus, sept représentants de la Gendarmerie royale du Canada, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de Transports Canada et de l'Administration portuaire de Montréal ont également été interrogés sur le sujet.

## **Raisons motivant l'utilisation des ports maritimes canadiens par le crime organisé / Marchandises le plus souvent introduites en contrebande**

On peut diviser les raisons motivant l'utilisation des ports maritimes par des groupes et réseaux criminels en deux grandes catégories : crimes motivés par le profit et crimes (de soutien) tactiques.

La première catégorie comprend les activités criminelles qui génèrent directement des profits. La contrebande, tant à l'entrée qu'à la sortie du pays, constitue la principale activité criminelle organisée, source de profits dans les ports maritimes. La vulnérabilité des ports maritimes du Canada face au crime organisé découle essentiellement de l'introduction en contrebande de drogues illégales (et notamment la cocaïne et le hachisch). Les ports maritimes canadiens sont également vulnérables à l'introduction en contrebande de produits chimiques précurseurs utilisés pour la production nationale de drogues synthétiques (meth en cristaux et ecstasy) et de marchandises de contrefaçon (produit du tabac, produits pharmaceutiques, vêtements et chaussures). De plus, de nombreux immigrants clandestins ont été introduits au Canada par l'intermédiaire des ports, grâce à des conteneurs d'expédition et à des navires de charge. Les drogues synthétiques produites sur le territoire et les véhicules volés semblent compter parmi les marchandises le plus souvent exportées de manière illégale par l'intermédiaire des ports maritimes canadiens. Enfin, une dernière activité criminelle génératrice de profits a été définie : le vol de marchandises en transit.

Les crimes (de soutien) tactiques sont des agissements illégaux visant à faciliter une activité criminelle génératrice de profits. Dans les ports maritimes canadiens, les activités criminelles tactiques sont principalement des collusions internes visant à faciliter l'introduction ou la sortie de marchandises en contrebande et regroupent des membres et associés de groupes criminels employés au port. Le terme désigne également la corruption des professionnels de l'industrie (débardeurs, personnel de bureau, chauffeurs de camion, etc.).

Dans une moindre mesure, l'intimidation de professionnels de l'industrie (respectueux des lois) ainsi que du personnel de sécurité et des personnes chargées de l'application de la loi est également une tactique utilisée pour faciliter la contrebande non détectée dans les ports.

### **Méthodes et techniques utilisées pour faciliter l'utilisation criminelle des ports maritimes**

Aux fins d'analyse, les méthodes et techniques utilisées par le crime organisé pour faciliter la contrebande ainsi que toute autre activité criminelle générant des profits dans les ports maritimes canadiens peuvent être réparties en trois catégories principales : méthodes de passage en contrebande et techniques de dissimulation; corruption et collusions internes; intimidation.

#### **1) Méthodes de passage en contrebande et techniques de dissimulation**

La présente étude a permis de définir plusieurs caractéristiques évidentes du passage de marchandises en contrebande dans les ports maritimes, comme suit : utilisation de conteneurs d'expédition, techniques de dissimulation (dissimulation de marchandises de contrebande parmi des marchandises importées légalement, émission de documents d'expédition trompeurs), utilisation de pays de transit, expéditions illégales multiples effectuées par un même groupe ou réseau criminel, flexibilité et adaptabilité des activités de contrebande et des groupes criminels, collaboration entre les différents groupes criminels et professionnels du crime.

#### **2) Corruption et collusions internes**

Il existe de nombreuses preuves que les trois principaux ports maritimes du Canada sont vulnérables face à la corruption et aux collusions internes, en grande partie du fait des activités de groupes criminels très bien organisés. Bon nombre des collusions internes répertoriées dans la documentation de référence ne peuvent s'effectuer sans l'utilisation d'employés corrompus travaillant dans les terminaux portuaires. Ces employés occupent le plus souvent des postes d'influence essentiels au déchargement, à la manutention et au stockage des conteneurs. Il s'agit notamment des conducteurs de grues, responsables du déplacement physique des conteneurs d'expédition, des vérificateurs et des répartiteurs, responsables de superviser les mouvements et le rangement des conteneurs, des superviseurs des travailleurs et du personnel de bureau, responsable de préparer les documents requis pour le déchargement du conteneur et son expédition intermodale. Les recherches effectuées ont permis de cibler des affaires ou des accusations dans lesquelles 1) les professionnels de l'industrie légitimes ont été corrompus (ont été activement recrutés) par des acteurs (criminels) externes, ou 2) les professionnels sont eux-mêmes à l'origine d'une conspiration visant le passage de marchandise en contrebande (seuls ou de pair avec des acteurs criminels externes) et 3) l'auteur d'une infraction criminelle est employé dans un port ou utilise son influence pour faire embaucher ses associés à des



postes qui peuvent faciliter le processus de passage de marchandises en contrebande dans un port maritime canadien. Les collusions internes dans les ports maritimes permettent non seulement de faire disparaître les conteneurs remplis de marchandises de contrebande, mais aussi de prévenir les groupes criminels d'une saisie par les forces de police, afin de leur éviter d'être capturés et arrêtés.

### 3) Intimidation

L'intimidation des débardeurs et des responsables de l'application de la loi par les membres et associés de groupes criminels a été constatée dans les documents consultés et dans les entrevues comme une tactique permettant de s'assurer que les drogues et autres marchandises de contrebande seront introduites et sorties illégalement et sans entrave par l'intermédiaire des ports maritimes. Parmi les techniques d'intimidation figurent des actes tels que le port par les membres des Hells Angels de leurs « couleurs » lorsqu'ils travaillent sur le quai, les menaces verbales, ainsi que des tactiques coercitives, comme le fait de heurter les conteneurs pour un conducteur de chariot élévateur à fourche ou de faire tomber les conteneurs pour un conducteur de grue, pendant que les agents de sécurité frontalière exécutent une inspection.

## **Tendances récentes**

Depuis 2005, la vulnérabilité au crime organisé des ports maritimes a connu d'importants développements, dont ressortent notamment les trois tendances suivantes : l'expédition de produits chimiques précurseurs, lesquels sont ensuite utilisés pour produire sur le territoire des drogues synthétiques; l'exportation de drogues synthétiques de production canadienne vers d'autres pays et l'importation à grande échelle de produit de consommation contrefaits, et notamment les cigarettes, tous trois s'effectuant par l'intermédiaire des ports. Toutefois, l'importance de ces trois tendances ne serait pas aussi grande si elles n'étaient pas reliées par trois autres facteurs, eux-mêmes interdépendants : les produits chimiques précurseurs et marchandises de contrefaçon proviennent le plus souvent de Chine, la principale porte d'entrée maritime du Canada est le Port de Vancouver et l'introduction en contrebande de produits chimiques précurseurs et la sortie illégale de produits fabriqués au Canada sont largement contrôlés par les réseaux criminels chinois.

## **Vulnérabilité des ports maritimes face au crime organisé**

Les trois principaux ports maritimes du Canada, soit les ports d'Halifax, de Montréal et de Vancouver, sont les plus vulnérables tant face à l'introduction en contrebande que face à la sortie illégale de marchandises. Ils sont très fréquemment utilisés pour l'expédition de marchandises illégales dissimulées le plus souvent parmi des biens de consommation légaux; c'est là également que s'effectue la manutention de la plupart des biens de consommation importés par voie maritime au Canada. Le volume considérable de conteneurs traités dans ces ports est un facteur majeur de leur popularité auprès des contrebandiers. Le volume de ce trafic réduit la probabilité d'une inspection, d'une identification et d'une saisie du chargement illégal. Les trois principaux ports maritimes du Canada constituent également d'excellents points de transit pour la contrebande à l'entrée et à la sortie, du fait que plusieurs groupes criminels sophistiqués se

sont bien ancrés dans les villes en question (dans le cas de Montréal et de Vancouver) et ont rendu ces ports essentiels à leurs activités de contrebande.

### **Conditions contribuant à la vulnérabilité des ports maritimes face au crime organisé**

L'évaluation de la vulnérabilité des ports de Montréal et d'Halifax menée dans le cadre du présent projet (voir l'annexe 4) indique que les facteurs circonstanciels qui accroissent le risque de contrebande et autres activités de criminalité organisée dans ces ports incluent le nombre limité de conteneurs qui peuvent être inspectés par l'ASFC, les protocoles actuels en vigueur dans les terminaux et qui autorisent le rangement des conteneurs canadiens et étrangers (y compris les conteneurs vides) dans une même zone (ce qui a été exploité par les contrebandiers pour transférer des drogues importées aux fins de livraison au Canada), et la corruption possible des professionnels de l'industrie (et notamment les débardeurs, les chauffeurs de camion, les superviseurs, le personnel de bureau et le personnel de sécurité aux terminaux), afin que le personnel ne disposant pas des autorisations de sécurité adéquates puisse accéder aux zones restreintes.

Outre les vulnérabilités susmentionnées, propres aux ports d'Halifax et de Montréal, plusieurs vulnérabilités se retrouvent dans quasiment tous les ports maritimes du Canada conteneurisés.

Les conteneurs d'expédition constituent le dénominateur commun lors de l'introduction (ou la sortie) illégale de drogues ou de marchandises de contrebande par l'intermédiaire des ports maritimes. Les contrebandiers utilisent les conteneurs pour expédier depuis ou vers l'étranger de la drogue ou d'autres marchandises de contrebande, les dissimuler et les transporter d'une ville à l'autre : les conteneurs en effet offrent beaucoup de place pour stocker de la marchandise de contrebande en grande quantité, facilitent la dissimulation des marchandises illégales et une fois à quai et déchargés, peuvent être expédiés par voie terrestre (train ou camion) vers différentes destinations. La nature intermodale des conteneurs d'expédition en tant que moyen de faciliter l'importation et la distribution en grande quantité de drogues illégales au Canada s'avère importante dans la mesure où une grande quantité de la drogue introduite dans le pays par les ports est destinée à d'autres villes et régions du Canada.

Le nombre important de conteneurs maritimes qui passe par les ports du Canada facilite la contrebande. Pourtant, la menace ne vient pas uniquement de ce seul volume; elle est également le résultat de ressources insuffisantes au niveau du personnel chargé de l'application de la loi, qui ne peut donc pas inspecter correctement l'ensemble des conteneurs qui transitent par les ports.

La vulnérabilité des ports maritimes aux collusions internes et à la corruption des débardeurs découle d'une part du grand nombre de personnes qui travaillent ou viennent faire affaire dans les ports (peu d'entre eux étant employés par les autorités portuaires). Les organisations syndicales représentant les débardeurs ont également été utilisées par les groupes criminels afin de faciliter les collusions internes au sein des ports maritimes.

D'autre part, la vulnérabilité des ports aux activités criminelles découle également de la difficulté de garantir une sécurité adéquate au vu de la configuration physique et des caractéristiques spatiales difficiles des ports maritimes.

## **Mesures d'application des lois efficaces dans les ports maritimes du Canada**

*Ciblage et évaluation des risques* – Un certain nombre de conteneurs maritimes dans lesquels des drogues et autres marchandises de contrebande ont été saisies avaient été marqués pour une inspection par les équipes de ciblage de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Celles-ci utilisent une approche fondée sur la gestion des risques afin de cibler les conteneurs qui représentent les risques les plus élevés.

*Inspections* – L'ASFC a à sa disposition deux méthodes de base pour inspecter les conteneurs d'expédition : reproduire une image du contenu par rayons gamma et effectuer une inspection physique. L'ASFC affirme qu'elle dispose des ressources nécessaires pour analyser ou inspecter tous les conteneurs qui ont été jugés comme « à haut risque ». La documentation a répertorié un certain nombre d'affaires dans lesquelles des drogues et autres marchandises de contrebande avaient été détectées grâce à l'imagerie gamma et aux inspections physiques. Chaque technique d'interdiction utilisée par l'ASFC (collecte des renseignements, ciblage en fonction des risques, utilisation de la technologie lors des inspections et recherches manuelles par du personnel formé) vient compléter l'approche intégrée visant à enrayer la contrebande dans les ports maritimes. Dans la majorité des saisies effectuées par l'ASFC indiquées dans le présent rapport, toutes les fonctions tactiques d'application de la loi avaient été intégrées à une approche plus vaste.

En dépit de cette approche intégrée et des saisies qu'elle a permis de réaliser, l'ASFC se voit restreinte dans ses actions par l'insuffisance de ses ressources par rapport à la quantité de conteneurs qui transitent par les ports maritimes. Concrètement, cela signifie qu'un à sept pour cent seulement de tous les conteneurs d'expédition sont inspectés. Bien que la proportion des conteneurs à haut risque inspectés soit bien plus importante, on reconnaît généralement que seule une petite fraction des drogues et autres marchandises de contrebande dissimulées dans les conteneurs peut être découverte dans les ports maritimes du Canada suite aux efforts d'interdiction de l'ASFC.

*Collaboration entre les organismes* – La collaboration officielle et non officielle qui s'est établie entre les différents organismes d'application de la loi dans le cadre de la lutte contre la contrebande dans les ports maritimes commerciaux apparaît comme un facteur important dans bon nombre des cas où les résultats ont été positifs. Les affaires pour lesquelles il y a eu détection des drogues et autres marchandises de contrebande par l'ASFC et suivi des enquêtes criminelles par la GRC ou par tout autre service de police sont des exemples types de la collaboration et de la coordination entre les organismes requises pour garantir l'application de la loi et la lutte contre les activités de contrebande.

## **Conclusion**

Les ports maritimes canadiens sont extrêmement vulnérables face à la contrebande mise en place par des groupes criminels très bien organisés. Les contrebandiers membres de groupes organisés exploitent les failles des chaînes d'approvisionnement commercial par voie maritime légales et des opérations logistiques dans les ports maritimes. Ils exploitent notamment les ouvertures offertes par les conteneurs maritimes et leur infrastructure d'expédition internationale pour

dissimuler des drogues illégales, les expédier vers ou les recevoir de l'étranger et les distribuer dans les différentes villes.

L'introduction et la sortie de marchandises de contrebande par l'intermédiaire des ports maritimes sont également facilitées par le placement de membres et d'associés de groupes criminels à des postes d'influence dans les ports maritimes et commerciaux. Bien que le présent rapport ne puisse fournir une estimation du volume de drogues ou d'autres marchandises de contrebande qui transitent par les ports canadiens du fait de collusions internes, certaines des affaires de contrebande les plus importantes (en terme de quantité de marchandises illégales) ayant fait l'objet d'enquêtes de police faisaient apparaître une corruption du personnel dans les ports maritimes et commerciaux du Canada (voir annexe 3, p. 160 à 162).

En dépit des avancées considérables qui ont été faites dans la lutte contre la contrebande et au niveau de la sécurité dans les ports maritimes commerciaux, les ressources actuelles en matière d'application de la loi restent insuffisantes face au volume de marchandises échangées et de la contrebande organisée dans les trois terminaux portuaires à conteneurs les plus importants du Canada.

# Introduction

## 2.1 Objectifs

La présente étude vise à relever les vulnérabilités possibles des ports canadiens à l'égard des groupes criminels organisés et de leurs activités. Le rapport comporte les éléments suivants : une analyse documentaire, un aperçu du secteur des opérations portuaires, un examen des activités connues ou soupçonnées des groupes criminels organisés dans ce secteur et un aperçu des vulnérabilités.

Le présent rapport répond aux besoins indiqués en offrant un aperçu du secteur des opérations portuaires, une analyse des activités connues ou soupçonnées des groupes criminels organisés dans les ports commerciaux au Canada et une analyse de la nature des vulnérabilités de ces ports par rapport au crime organisé. Une grande partie de l'information provient d'un examen de documents de sources ouvertes.

## 2.2 Questions clés

### **Aperçu des autorités portuaires canadiennes sélectionnées aux fins de l'analyse**

Cet aperçu doit comprendre, entre autres, « une vue d'ensemble du cadre réglementaire en vigueur dans les administrations portuaires choisies, des statistiques descriptives relatives à la taille et à la structure des opérations portuaires des administrations choisies, des données qualitatives et quantitatives sur les intervenants pertinents de l'industrie, ainsi que présenter les caractéristiques générales des administrations portuaires choisies et de l'industrie du transport maritime commercial ». Parmi les sources d'information, mentionnons des documents de sources secondaires sur les administrations portuaires canadiennes, des rapports ainsi que des données opérationnelles et statistiques rassemblées par les administrations portuaires canadiennes, des données provenant d'organismes de réglementation et de l'industrie de même que des données statistiques (Système canadien d'information socio-économique – CANSIM).

### **Aperçu de l'activité des organisations criminelles dans les ports au Canada, aux États-Unis et dans certaines administrations étrangères selon un examen d'ouvrages publiés et non publiés**

Se fondant sur une analyse documentaire, on présente une description et une analyse détaillées des connaissances accumulées au sujet de la nature et de la portée des activités des groupes criminels organisés et des conditions qui facilitent l'exploitation par ces derniers des installations portuaires au Canada et aux États-Unis. Ces questions sont examinées d'un point de vue historique et moderne afin de relever les tendances récentes importantes. Plus particulièrement, les questions clés ci-dessous ont été relevées et font l'objet de discussions dans le cadre de cet aperçu :

- les différentes raisons qui motivent l'utilisation des ports maritimes par les organisations criminelles;

- les marchandises passées en contrebande par l'intermédiaire des ports canadiens;
- les méthodes et techniques employées pour faciliter l'exploitation des ports à des fins criminelles;
- les tendances récentes;
- les ports canadiens particulièrement vulnérables au crime organisé;
- les conditions qui contribuent à la vulnérabilité des ports au crime organisé;
- les mesures d'application de la loi efficaces dans les ports canadiens.

**Aperçu des vulnérabilités** – En ce qui a trait aux vulnérabilités propres des ports aux activités du crime organisé, il est question des vulnérabilités applicables aux ports commerciaux et des évaluations de la vulnérabilité réalisées pour les ports de Montréal et d'Halifax. Les informations nécessaires à ces analyses proviennent d'une analyse documentaire et d'entrevues avec des représentants du gouvernement et de l'industrie.

## 2.3 Méthodes de recherche

Trois méthodes ont servi à recueillir des données pour le projet : une analyse documentaire, un examen des données tirées de la base de données socio-économique du Canada (CANSIM) de Statistique Canada et des entrevues.

**Analyse documentaire** – On a procédé à un examen et à une analyse fouillée des sources documentaires principales et secondaires d'avril à août 2011. Un grand nombre des ouvrages étudiés ont été publiés après 2000. L'analyse documentaire portait surtout sur : 1) la présence du crime organisé dans les ports; 2) la vue d'ensemble du secteur des opérations portuaires; 3) les vulnérabilités des ports au crime organisé, y compris les évaluations du risque et de la menace. Parmi les ouvrages consultés dans le cadre de cette analyse, il y avait des travaux de recherche examinés par des pairs; des reportages des médias; des ouvrages documentaires sur des crimes véritables; des rapports de sources ouvertes produits par des organismes d'application de la loi, des rapports des services de renseignements criminels et des communiqués de presse de ceux-ci; des rapports et autres informations publiques produits par des organismes de réglementation de l'industrie, comme Transports Canada; d'autres rapports pertinents du gouvernement, comme ceux du vérificateur général, de Sécurité publique Canada, du ministère de la Justice ou de comités parlementaires ou sénatoriaux concernés; des rapports des administrations portuaires; ainsi que des rapports et d'autres sources d'information provenant d'associations professionnelles, de groupes de l'industrie ou de syndicats.

**Entrevues** – On a interviewé sept représentants de différents organismes : Gendarmerie royale du Canada (Équipe nationale d'enquêtes portuaires, Division « H », Halifax, et équipe de la sûreté maritime, Division « C », Montréal), Transports Canada (Sécurité des Transports, Opérations de la sûreté maritime, ferroviaire et du transport en commun, Ottawa), Agence des services frontaliers du Canada (Division du renseignement et de l'exécution de la loi, Canada Atlantique, Halifax,) et Administration portuaire de Montréal (Sécurité). Ces entretiens non directifs visaient à obtenir des informations détaillées et des points de vue au sujet des administrations portuaires canadiennes, de la présence du crime organisée dans les ports, des

conditions qui facilitent cette présence ainsi que des vulnérabilités particulières des ports canadiens.

### **3 Discussion et analyse**

La présente section présente un résumé et une analyse des conclusions découlant du présent projet de recherche tout en mettant l'accent sur les questions clés suivantes :

- les différentes raisons qui motivent l'utilisation des ports maritimes par les organisations criminelles;
- les marchandises passées en contrebande dans les ports canadiens;
- les méthodes et techniques employées pour faciliter l'exploitation des ports à des fins criminelles;
- les tendances récentes;
- les ports canadiens particulièrement vulnérables au crime organisé;
- les conditions qui contribuent à accroître la vulnérabilité des ports au crime organisé;
- les mesures d'application de la loi efficaces dans les ports canadiens.

#### **3.1 Les raisons motivant l'utilisation par les groupes criminels organisés des ports et les marchandises passées en contrebande dans les ports canadiens**

Les groupes du crime organisé utilisent les ports à deux fins principales : les crimes motivés par le profit et les crimes (de soutien) tactiques.

##### **3.1.1 CRIMES MOTIVÉS PAR LE PROFIT**

Cette première catégorie comprend les activités criminelles qui génèrent des recettes et sont motivées par le profit. La contrebande, vers le Canada et l'étranger, constitue la principale activité criminelle organisée générant des profits dans les ports maritimes.

La recherche effectuée dans le cadre du projet a révélé les catégories ci-dessous de marchandises introduites par contrebande au Canada par l'intermédiaire des ports maritimes :

- les drogues illicites (cocaïne, haschisch, haschisch liquide, marijuana, héroïne, opium, qat et drogues synthétiques – MDMA, méthamphétamines, kétamine, stéroïdes anabolisants);
- les précurseurs chimiques utilisés pour produire au Canada des drogues synthétiques (méthylènedioxyphényl-2-propanone, éphédrine, phényl-2-propanone);
- les marchandises contrefaites (produits de tabac, produits pharmaceutiques, vêtements et chaussures).

Des immigrants clandestins ont aussi été introduits au Canada par l'intermédiaire des ports, grâce à des conteneurs d'expédition, y compris des individus entrés au Canada par suite d'activités organisées de passage de clandestins.

Les voitures volées et les drogues synthétiques (MDMA et méthamphétamines) semblent les marchandises les plus souvent exportées illégalement à partir des ports canadiens.

Une autre activité criminelle génératrice de profits a été relevée dans les ports canadiens : le vol de marchandises en transit.

De toutes ces activités criminelles motivées par le gain, les ports sont particulièrement vulnérables à la contrebande vers le Canada de drogues illicites (en particulier la cocaïne et le haschisch).

Le racket de travail est l'une des activités criminelles organisées motivées par le profit qui a été relevé dans les ports de New York et du New Jersey, mais dont il n'est pas question dans les documents sur les ports canadiens. Dans les ports de New York et du New Jersey, le racket de travail s'entend de la corruption des syndicats (en particulier l'Association internationale des débardeurs) par les groupes criminels organisés (plus précisément les familles mafieuses de New York), qui font un profit grâce aux pots-de-vin, au détournement des fonds de pension et de secours et à l'extorsion des membres des syndicats et des entreprises qui font des affaires sur les quais. Les ouvrages sur les ports canadiens mentionnent que des membres ou complices de groupes criminels impliqués dans l'importation illicite de drogues ont déjà été membres de syndicats représentant les débardeurs. Toutefois, la corruption dans ces cas semble être employée uniquement à des fins tactiques pour faciliter la contrebande de marchandise dans le port.

### **3.1.2 CRIMES (DE SOUTIEN) TACTIQUES**

Les crimes (de soutien) tactiques sont des agissements illégaux visant à faciliter des activités criminelles génératrices de profits, plus particulièrement l'introduction ou la sortie de marchandises en contrebande. Dans les ports canadiens, les activités criminelles tactiques s'entendent surtout de collusions internes : placer des agents associés aux groupes criminels comme employés dans les ports ou corrompre les débardeurs. Dans les ouvrages, il est également question de l'intimidation des débardeurs qui ne sont pas associés à ces groupes, ainsi que du personnel de sécurité et d'application de la loi.

## **3.2 Méthodes et techniques employées pour faciliter l'exploitation des ports à des fins criminelles**

Pour les besoins de l'analyse, les méthodes et techniques utilisées par les organisations criminelles pour faciliter la contrebande ainsi que toute autre activité criminelle générant des profits dans les ports maritimes canadiens peuvent être réparties en trois catégories principales :



méthodes de passage en contrebande et techniques de dissimulation; corruption et collusion interne<sup>1</sup> et intimidation.

### **3.2.1 MÉTHODES DE PASSAGE EN CONTREBANDE ET TECHNIQUES DE DISSIMULATION**

Il existe de nombreuses méthodes pour passer en contrebande des biens au Canada et à l'étranger en passant par les ports ainsi que pour dissimuler ces biens. On peut toutefois recenser et analyser celles-ci à partir des catégories suivantes : 1) utilisation de conteneurs d'expédition, 2) techniques de dissimulation, 3) utilisation de pays de transit, 4) expéditions illégales multiples effectuées par un même groupe, 5) formes multiples de contrebande dans un seul envoi, 6) flexibilité et adaptabilité, et 7) collaboration entre différents groupes.

#### **Utilisation de conteneurs d'expédition**

À la fin des années 1960, les conteneurs maritimes étaient devenus la norme partout dans le monde pour le transport maritime des produits industriels et des biens de consommation. Bien que la conteneurisation ait eu pour effet de réduire les vols de marchandises dans les ports par les débardeurs et d'autres travailleurs du milieu, il est largement reconnu que ces conteneurs ont grandement facilité la contrebande de marchandises.

Selon les ouvrages, les conteneurs d'expédition sont le principal moyen de transport moderne utilisé pour introduire illégalement des drogues et d'autres marchandises de contrebande dans le pays en passant par les ports. Les contrebandiers qui utilisent le transport maritime n'ont pas grand choix puisque le fret maritime est en grande partie maintenant expédié au Canada au moyen de conteneurs. Par contre, le conteneur d'expédition offre aux contrebandiers de nombreux avantages.

D'abord, il facilite le mouvement d'un volume important de biens de contrebande. Ce qui distingue la contrebande dans les ports maritimes des autres méthodes et points d'entrée (aéroports, points d'entrée terrestre, passages frontaliers non officiels et côtes), c'est que les conteneurs maritimes, en moyenne, servent à transporter un volume beaucoup plus important de contrebande. Certains contrebandiers du crime organisé préfèrent les conteneurs d'expédition parce qu'il est possible de transporter d'importants volumes de produits de contrebande, maximisant ainsi les recettes tout en minimisant la probabilité de détection associée à des envois multiples de quantités moindres de produits. (À l'inverse, la probabilité qu'une grande quantité de contrebande soit détectée peut amener certains contrebandiers à placer dans de multiples conteneurs, parmi des marchandises légitimes, de petites quantités de produits, qui sont alors mieux dissimulés et plus difficiles à détecter.)

---

<sup>1</sup> Aux fins du présent rapport, le terme « collusion interne » désigne toute activité illicite menée sciemment par un employé d'une organisation légitime qui a accès aux ressources ou aux biens ciblés par une organisation criminelle. En ce qui concerne la contrebande dans les ports canadiens, la collusion interne implique souvent des travailleurs qui ont accès aux installations portuaires.

En deuxième lieu, les biens illicites peuvent être dissimulés parmi des biens légitimes ou dans des emballages légitimes dans des conteneurs maritimes.

Troisièmement, le conteneur d'expédition aide aussi à dissimuler les biens illicites (contrairement au vrac, qui est exposé et plus facile à inspecter).

Quatrièmement, en raison du volume considérable de conteneurs qui passe dans les ports, il est excessivement difficile pour les autorités d'inspecter tout le trafic (et encore plus difficile de détecter la contrebande), de sorte qu'il y a plus de chance que les envois illicites ne soient pas détectés.

Cinquièmement, qu'ils transportent ou non des marchandises légitimes, les conteneurs, une fois arrivés et débarqués, peuvent être transportés sur le continent (par train ou camion) vers différentes destinations. Selon le Service canadien de renseignements criminels (SCRC), « parfois, on déplace la cargaison dans l'environnement portuaire sans l'intervention de conspirateurs criminels, elle traverse le Canada, est livrée au moyen d'un système de transport légitime et est détournée par la suite vers le groupe criminel voulu » (SCRC, 2004, p. 11). Un procureur de la Couronne fédérale interviewé pour un article sur la vulnérabilité des ports à la contrebande a déclaré que les conteneurs qui arrivent au port d'Halifax chargés de grandes quantités de drogues illicites sont souvent envoyés à Montréal, à Toronto et dans d'autres villes canadiennes, où les drogues sont divisées en plus petites quantités et remises à des distributeurs de drogues. Il a indiqué qu'au cours des dernières années, les conteneurs sont devenus le mode de transport préféré des trafiquants de drogues (*Chronicle-Herald*, 27 juillet 2005). Le caractère intermodal des conteneurs d'expédition, qui facilite l'importation et la distribution en gros de drogues illicites au Canada, est particulièrement important, puisqu'une partie des drogues qui arrivent dans les ports canadiens sont destinées à d'autres villes et régions du pays.

Les conteneurs maritimes sont également prisés par les passagers clandestins et les passeurs de clandestins. Sur les navires transportant une cargaison en vrac, les endroits où se cacher sont rares. Un conteneur maritime sous scellé offre toutefois une cachette parfaite et peut même être aménagé (couchettes, toilette portable, eau et nourriture) de manière à assurer un voyage relativement sans heurts pour les passagers. De plus, une fois arrivé, le passager clandestin à bord d'un transporteur de vrac doit tenter d'atteindre la rive sans être détecté, tandis que celui à bord d'un conteneur n'a qu'à attendre en toute sécurité que le conteneur soit déchargé et transporté à destination.

Bref, les contrebandiers profitent des avantages qu'offrent les conteneurs maritimes pour dissimuler des drogues et les transporter d'un pays à l'autre, puis vers d'autres villes, ainsi que du faible risque de détection et de détention lié au volume considérable de conteneurs passant tous les jours dans les ports commerciaux.

### **Techniques de dissimulation**

Selon un rapport de renseignements de 2005 de la GRC sur la contrebande et d'autres activités du crime organisé dans les ports canadiens, les contrebandiers n'ont aucune difficulté à

dissimuler leurs marchandises. « Il n'y a presque pas de limites aux méthodes employées par les contrebandiers pour cacher leurs marchandises » (traduction d'une citation parue dans le *CanWest News* du 14 mai 2005).

La principale technique utilisée pour dissimuler la marchandise de contrebande dans un conteneur d'expédition consiste à la cacher parmi des biens légitimes importés (voir annexe 2).

Les saisies de drogues dans les ports mentionnées dans les ouvrages montrent que les contrebandiers font preuve de beaucoup d'ingéniosité et déploient des efforts considérables pour dissimuler les marchandises illicites. En voici des exemples :

- En 1998, les inspecteurs des douanes dans un terminal à conteneurs à Halifax ont découvert 1 748 kilogrammes de marijuana et d'huile de haschisch dans de petits sacs de plastique dissimulés à l'intérieur de boîtes de conserve d'épinards. Ces boîtes se trouvaient dans 1 275 caisses de nourriture à l'intérieur d'un conteneur provenant de la Jamaïque. [Traduction] « C'est une assez bonne méthode, ce n'est pas facile à détecter », a indiqué le représentant des douanes à ce moment (*Chronicle-Herald*, 27 juillet 2005).
- En 2002, des agents des douanes ont découvert plus de 21 kilogrammes d'opium dans un conteneur maritime au port d'Halifax. Ils ont trouvé les drogues alors qu'ils fouillaient un conteneur d'Iran à destination de Toronto rempli de bocaux de cornichons. Les drogues se trouvaient dans des ballons en latex bleus et verts, environ de la même taille et de la même forme que les cornichons. Au total, les inspecteurs ont découvert 183 ballons (*Canadian Press*, 10 septembre 2002).
- En 2005, des agents de l'ASFC au port d'Halifax ont découvert 14,4 kilogrammes de marijuana dans des boîtes de craquelins préemballés. Certains craquelins avaient été vidés, et les drogues, emballées de pellicule plastique et recouvertes de ruban collant, étaient dissimulées à l'intérieur (Agence des services frontaliers du Canada, 9 septembre 2005).
- En 2010, des inspecteurs de l'ASFC au port d'Halifax ont trouvé de la cocaïne dans un conteneur transportant des tuiles en céramique. Lorsque les boîtes ont été passées au rayon X, ils ont découvert des centaines de fausses tuiles parmi les vraies tuiles vertes et blanches. De petits emballages de cocaïne étaient dissimulés dans un espace aménagé entre le dos et la surface des fausses tuiles. Des employés de l'Agence ont ainsi trouvé 343 kilogrammes de drogues dans 76 des 647 boîtes contenant des tuiles. Au total, 1 284 emballages de cocaïne ont été dénichés dans plus de 600 fausses tuiles. [Traduction] « Ces tuiles ont été fabriquées pour ressembler à des tuiles de céramique, a déclaré un représentant de l'ASFC. Je dirais qu'il s'agit d'une méthode de dissimulation assez complexe, il n'y a pas de doute à ce sujet. Ils y ont mis tout un effort. » (*Chronicle-Herald*, 6 février 2010)

En plus de dissimuler la contrebande parmi des biens légitimes, les contrebandiers utilisent couramment une autre méthode, soit représenter faussement le contenu de l'envoi sur le manifeste, habituellement en décrivant la contrebande comme étant des biens légitimes. Ils peuvent par exemple, comme on l'a déjà mentionné, dissimuler des marchandises illicites parmi des biens légitimes ou faire transporter seulement des biens de contrebande et indiquer qu'il s'agit de produits légitimes. Comme le montrent les exemples de saisies, cette deuxième option

est moins utilisée que la première. Dans certains cas, le manifeste est altéré pour présenter de la contrebande comme des biens légitimes. Par exemple, en 2004, un conteneur d'expédition arrivé au port de Vancouver était accompagné d'un manifeste indiquant qu'il s'agissait de 450 boîtes de nouilles de riz et de 400 boîtes de sauce soya. Or, 66 des bouteilles de sauce soya contenaient environ 1 800 kilogrammes de MDP2P, un précurseur chimique servant à fabriquer du MDMA, soit suffisamment, selon les services de police, pour produire 21,2 millions de doses d'ecstasy (*Vancouver Province*, 25 août 2004). Autre exemple : un conteneur maritime provenant de Chine et arrivé au port de Vancouver le 26 juin 2003 qui, selon le manifeste, transportait des « produits de papier », contenait en fait plus de 43 500 cartouches de cigarettes canadiennes contrefaites et 3 000 cartouches de cigarettes chinoises. Le lendemain, des inspecteurs de l'ASFC ont examiné un autre conteneur suspect de Chine qui, selon les papiers officiels, transportait aussi des « produits de papier ». À l'intérieur, ils ont découvert 29 550 cartouches de cigarettes contrefaites. Le mois suivant, les agents de l'ASFC ont trouvé plus de 50 000 cartouches de cigarettes dans un conteneur provenant de Chine dont le contenu était officiellement décrit comme étant des « cadres pour photos » (*CanWest News*, 12 août 2003).

Enfin, la contrebande peut être dissimulée dans les emballages, y compris les palettes sur lesquelles sont placés les biens légitimes ou les portes d'une boîte. Un article publié en 2005 dans le *Chronicle-Herald* décrit comment les autorités du port d'Halifax ont découvert 48 kilogrammes d'opium caché à l'intérieur de deux panneaux de porte en bois d'un conteneur d'Iran à destination de l'Ontario (*Chronicle-Herald*, 27 juillet 2005).

Il arrive que les drogues illicites ne soient pas dissimulées dans un conteneur d'expédition, mais fixées à la coque du navire. C'était le cas, entre autres, d'un envoi de 300 kilogrammes de marijuana de la Jamaïque à destination de Montréal découvert dans sept cylindres métalliques attachés au caisson de prise d'eau sous la ligne de flottaison d'un navire amarré au port de Saguenay (ASFC, 27 août 2009). Selon un article paru le 27 juillet 2005 dans le *Chronicle-Herald* d'Halifax, « des images vidéo numériques prises par des submersibles au port de Sydney [en Nouvelle-Écosse] en juin et à Belledune [au Nouveau-Brunswick] en décembre ont révélé la présence de quantités importantes de cocaïne fixées à la coque des navires » [traduction].

### **Manifestes d'expédition trompeurs**

Les manifestes d'expédition trompeurs sont une autre technique de dissimulation. Selon le SCRC, « dans certains cas, des marchandises de contrebande se trouvent parmi les marchandises commerciales habituelles. De faux documents relatifs à l'importation servent à échapper à l'attention des autorités » (SCRS, 2004, p. 11). Les cas examinés dans le cadre de la présente étude révèlent les deux façons dont les manifestes sont le plus souvent utilisés pour faciliter la contrebande : les documents représentent faussement le contenu de l'envoi ou encore, le pays d'origine, ce qui arrive souvent dans le cas de pays sources de drogues.

La falsification des documents nécessaires, combinée à la dissimulation des drogues dans les conteneurs maritimes, représentent sans aucun doute les deux « scènes » les plus importantes d'un « scénario » de contrebande de drogues à destination du Canada. La plupart des saisies de drogues illicites importées par l'intermédiaire des ports canadiens surviennent parce que l'ASFC

cible et inspecte des navires et des conteneurs maritimes présentant un risque élevé. Par conséquent, si les « documents » nécessaires (y compris les informations électroniques préalables sur les expéditions commerciales) sont falsifiés de manière professionnelle et que les biens illicites sont dissimulés avec beaucoup de soin, le risque que le conteneur soit ciblé pour une inspection est moins élevé, et s'il est ciblé, le risque que les drogues soient découvertes est moindre. En résumé, les scènes jouées à l'étranger ont une incidence particulièrement importante sur la réussite des contrebandiers ou des organismes d'application de la loi au Canada, car la plupart des inspections par l'ASFC dans les ports canadiens découlent des plans et des mesures mises en place avant que la cargaison quitte un port étranger.

### **Utilisation de pays de transit**

Les contrebandiers expédient souvent des biens illicites, en particulier des drogues, via un ou plusieurs pays de transit. Autrement dit, le conteneur arrête dans un ou plusieurs pays, entre le pays qui est source de drogues ou le pays où les marchandises sont originalement chargées, avant d'atteindre sa destination au Canada, ce qui n'est pas inhabituel dans l'industrie du transport. Pour des raisons de logistique ou d'argent, les navires arrêtent souvent pour prendre ou décharger des marchandises dans différents pays avant d'atteindre leur dernière destination. Les contrebandiers profitent du trajet, surtout si cela peut aider à dissimuler un envoi venant d'un pays connu comme un exportateur de drogues, tels que l'Afghanistan, le Pakistan, la Colombie ou la Jamaïque (les conteneurs qui sont expédiés de pays sources de drogues sont plus susceptibles d'être ciblés par l'ASFC).

Dans certains pays, la désignation « en transit » peut également signifier que la marchandise ne sera pas inspectée, ce qui réduit les risques de détection et d'interdiction en cours de route. Par exemple, en 2001, la GRC a indiqué qu'elle avait déjoué un réseau de contrebande de haschisch au Québec qui importait plusieurs tonnes de cette drogue dans l'Est du Canada. D'après un article du *Globe and Mail*, la GRC a indiqué que le haschisch provenait du Pakistan, avait été acheminé en passant par l'Inde pour ensuite être envoyé au Canada en passant par des pays d'Europe comme les Pays-Bas, la Suisse ou la Belgique, ou encore l'Afrique du Sud ou la Jamaïque. Peu importe le trajet, aux dires des policiers, les drogues arrivaient ensuite au Canada par le port de Montréal, l'aéroport de Dorval à Montréal ou l'aéroport Pearson à Toronto, et elles étaient habituellement dissimulées dans des conteneurs transportant d'autres produits, comme des tuiles de céramique et des statuettes en bois (*Globe and Mail*, 17 mai 2001).

### **Marchandises de contrebande réparties dans des envois multiples**

Certains groupes et réseaux criminels importants ont importé, sur plusieurs semaines, mois ou mêmes années, des envois multiples de drogues et d'autres marchandises de contrebande au pays. Lorsque des envois multiples, organisés par le même contrebandier, arrivent à quelques jours ou semaines d'intervalle, on soupçonne qu'une grande quantité de marchandises a été répartie en plus petits envois pour éviter l'interception d'un grand envoi. Dans un cas, rapporté par la Presse canadienne, environ 275 kilogrammes de cocaïne dissimulée dans sept conteneurs en provenance du Mexique arrivés à des dates différentes ont été interceptés au port de Vancouver. Des agents de l'ASFC fouillant deux conteneurs ont découvert pour la première fois la cocaïne en septembre 2010. Quatre jours plus tard, d'autre cocaïne a été

trouvée dans un envoi séparé réparti dans cinq conteneurs maritimes (*Canadian Press*, 5 octobre 2010).

### Formes multiples de contrebande dans un envoi

Bien que moins courante, une autre technique utilisée pour faciliter la contrebande dans les ports consiste à expédier différentes marchandises de contrebande dans un même conteneur, ce qui comprend dans certains cas différentes drogues illicites ou encore des drogues combinées à d'autres marchandises de contrebande (comme des produits contrefaits et des précurseurs chimiques). Si l'on se fie aux saisies étudiées aux fins du présent document, les envois de drogues multiples et les combinaisons de drogues et d'autres objets de contrebande dans les conteneurs maritimes sont assez rares. Ces regroupements sont révélateurs du rôle joué par les groupes et les réseaux criminels organisés – qui sont impliqués dans des formes multiples de contrebande – à l'égard de la contrebande dans les ports. Le port de Vancouver semble particulièrement vulnérable aux envois de différentes marchandises de contrebande, ce qui laisse entendre que le port est exploité par des réseaux criminels chinois complexes, qui ont des bases en Chine continentale, à Hong Kong et dans le Grand Vancouver, sont formés de ressortissants chinois et canadiens et font le trafic de différentes drogues et marchandises contrefaites. Par exemple, en octobre 2010, l'ASFC a ciblé un envoi suspect arrivant de Chine au port de Vancouver et a ordonné l'inspection du conteneur qui, selon les documents l'accompagnant, devait transporter des « chaussures ». Durant l'inspection, les agents de l'ASFC ont découvert 150 boîtes dissimulées parmi les autres marchandises, chacune contenant une cruche de 22 kilogrammes de phényl-2-propanone, un agent chimique précurseur servant à fabriquer de l'ecstasy. Le reste était des espadrilles Nike contrefaites. Le 18 octobre 2010, la GRC a assuré la livraison contrôlée du conteneur à un domicile situé à Richmond. Le 4 novembre, la Sous-direction de la police des drogues a arrêté deux hommes et une femme et a fouillé deux résidences à Richmond, une autre à Vancouver et une quatrième à Burnaby. On y a découvert 129 contenants de cinq gallons de P2P, des appareils de clonage de cartes de crédit, une opération de contrefaçon, une opération de vol d'identité et de petites quantités de méthamphétamine et d'ecstasy (ASFC, 24 novembre 2010).

Le tableau 1 présente d'autres exemples de conteneurs qui sont arrivés dans des ports canadiens et qui contenaient différentes marchandises de contrebande.

<b>Tableau 1 – Envois de plusieurs marchandises de contrebande arrivés dans les ports canadiens</b>						
<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
Févr. 2002	Cocaïne (50 kg), marijuana, haschisch	Chili via Panama	Halifax	Halifax, Toronto, Montréal, Hamilton	Blocs emballés de pellicule plastique dans des polochons placés dans un conteneur rempli de produits de bois	<i>Canada NewsWire</i> , 15 février 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 10 juillet 2002; <i>Canadian Press</i> , 10 juillet 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 11 juillet 2002
Juillet	Marijuana	?	Saint John,	?	Conteneur	SCRC, 2003

**Tableau 1 – Envois de plusieurs marchandises de contrebande arrivés dans les ports canadiens**

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine et pays de transit	Port canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de contrebande et de dissimulation	Sources
2002	(1 433 kg) et haschisch liquide (72 kg)		N.-B.		d'expédition	
Juin et juillet 2003	Comprimés de Viagra contrefaits (74 000 doses) et cigarettes contrefaites de marque canadienne (118 100 cartouches)	Chine	Vancouver	?	Les comprimés de Viagra contrefaits étaient dissimulés dans des cartouches de cigarettes et répartis dans trois conteneurs d'expédition	<i>CanWest News</i> (12 août 2003); SCRC, 2006b, 2
Janvier 2006	haschisch liquide (504 kg), marijuana (362 kg)	Jamaïque	Halifax	?	Conteneur d'expédition	GRC, 2007, 3
Avril 2006	MDP2P (5 tonnes), éphédrine (1 tonne), cigarettes contrefaites (7 200 cartouches)	Chine	Vancouver	Winnipeg	Drogues dissimulées parmi des vêtements dans un conteneur d'expédition	GRC, 2007, 25
Juillet 2006	haschisch liquide (430 kg), haschisch (600 kg) marijuana (196 kg)	Jamaïque	Halifax	Toronto	Drogues emballées dans de la pellicule plastique et cachées sous le faux plancher d'un conteneur d'expédition transportant des citrouilles et des patates et des ignames	<i>Canadian Press</i> , 23 octobre 2006; <i>National Post</i> , 25 octobre 2006; Agence des services frontaliers du Canada, 23 octobre 2006; GRC, 2007, 4
Septembre 2010	Cocaïne et méthamphétamine	Mexique	Vancouver	?	Drogues emballées dans de la pellicule plastique et dissimulées dans des briques pour patio et des ornements de jardin, le tout réparti dans sept conteneurs	<i>CBC News</i> , 5 octobre 2010
Novembre	Phényl-2-	Vietnam	Vancouver	Richmond	Précurseurs	Agence des services

<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
2010	propanone (6 128 kg), chaussures contrefaites				chimiques dissimulés dans un conteneur soupçonné de contenir des chaussures Nike contrefaites	frontaliers du Canada, 24 novembre 2010; <i>Richmond Review</i> , 24 novembre 2010

Des groupes criminels organisés ont aussi passé en contrebande différents types de drogues dans des envois différents par conteneur. Des groupes criminels du Québec, comme les Hells Angels et le gang de l'Ouest, ont importé de la cocaïne et du haschisch, tandis que la famille Rizzuto à Montréal importait régulièrement de la cocaïne, du haschisch et de l'héroïne au Canada par l'intermédiaire de ports situés au Québec, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Au début de novembre 2010 en Colombie-Britannique, un réseau criminel chinois était à l'origine d'un important envoi de précurseurs chimiques servant à la fabrication d'ecstasy, ainsi que de la plus importante saisie de cigarettes contrefaites de l'histoire de la province. Les deux envois sont arrivés au port de Vancouver. Selon l'article paru dans le *Richmond Review* :

[Traduction] Les saisies de cigarettes et de précurseurs chimiques ont eu lieu à quelques jours d'intervalle, dans les deux cas à Richmond. Cependant, la police a révélé seulement mardi matin l'ampleur de la saisie de cigarettes, soit plus de 10 millions de cigarettes évaluées à près de cinq millions de dollars. Un homme de Burnaby et six Chinois font face à des accusations. L'agent Michael McLaughlin de la GRC a déclaré que cette affaire montre que les groupes criminels étendent leurs activités là où ils peuvent faire de l'argent. Au début du mois, le *Richmond Review* a rapporté une saisie importante de milliers de kilogrammes d'un agent précurseur servant à produire de la drogue de rue ecstasy. Tout comme dans le cas de l'agent précurseur, les cigarettes contrefaites (imitations de Marlboro et de Du Maurier) ont été découvertes pour la première fois dans un conteneur au port de Vancouver. Les 51 000 cartouches de cigarettes étaient empilées sur 50 palettes, et l'envoi provenait de Chine (*Richmond Review*, 30 novembre 2010).

### **Flexibilité et adaptabilité**

Un degré élevé de flexibilité et d'adaptabilité distingue les groupes criminels organisés qui font la contrebande, plus particulièrement face aux tactiques et aux priorités changeantes des organismes d'application de la loi. Comme l'écrit Schneider dans une étude de 2000 sur la contrebande et la lutte contre ce crime au Canada :

[Traduction] ... bon nombre des groupes organisés faisant la contrebande savaient que les organismes d'application de la loi avaient redoublé d'efforts à la frontière le long des États-Unis et du Canada. Au lieu d'abandonner, ils ont simplement changé leur *modus operandi*. Selon un représentant de la Sous-direction des douanes et de l'accise de la GRC,



« les groupes criminels apprennent de leurs erreurs. Chaque fois que nous devons aller devant les tribunaux, nous devons divulguer comment nous leur avons mis la main au collet. Ces groupes ne sont pas stupides. Ils apprennent et s'adaptent. Cela montre que nous laissons notre marque, puisque nous les obligeons à faire les choses de manière complètement nouvelle ». Les recherches menées dans le cadre de la présente étude viennent confirmer la résilience des groupes de contrebande organisés. Les représentants des forces de l'ordre affirment que les contrebandiers professionnels qui sont bien organisés s'adaptent en apprenant. Ces groupes sont informés des réussites et des techniques des organismes d'application de la loi de différentes manières : obligation de divulgation, bouche à oreille, contre surveillance par les groupes, reportages des médias sur les enquêtes et les procès et même campagnes de relations publiques des services policiers. Par conséquent, les criminels aux aguets s'adaptent rapidement aux mesures renforcées d'application de la loi. Des agents des douanes partout au pays ont donné des exemples précis montrant comment l'intensification des mesures d'application de la loi n'a nullement freiné les groupes de contrebande, les obligeant plutôt à innover et à employer des techniques plus complexes (Schneider, 2000, p. 28).

Une évaluation du renseignement produite en mai 2004 par la GRC et portant sur la présence des organisations criminelles et peut-être de groupes extrémistes dans les ports de Vancouver, de Montréal et d'Halifax confirme que les contrebandiers peuvent rapidement changer de stratégie si une méthode est découverte par les autorités. [Traduction] « Lorsque les services de police et de douanes détectent une tendance et font plusieurs saisies, les contrebandiers changent habituellement de méthode. » L'évaluation qualifie de « quasi illimitées » les différentes méthodes de contrebande et de dissimulation qui s'offrent aux criminels exploitant les ports au Canada (selon le *Vancouver Sun* du 14 mai 2005). Par exemple, en 2006, la GRC a annoncé qu'elle avait démantelé un important réseau d'importation de cocaïne à Montréal et à Québec. La GRC a indiqué aux journalistes que le réseau importait la cocaïne par bateau, mais que les drogues n'arrivaient pas au port de Montréal en raison du resserrement des mesures de sécurité à cet endroit (*CBC News*, 7 décembre 2006).

La nature des marchandises passées en contrebande dans les ports est également représentative de la flexibilité et de l'adaptabilité des organisations criminelles. Les groupes et réseaux de contrebande bien organisés sont très opportunistes, faisant le trafic de biens qui leur rapportent le plus d'argent, réagissant souvent aux changements de la demande. Par exemple, l'augmentation au cours des dernières années de la contrebande de produits de tabac contrefaits découle de l'augmentation de la demande de cigarettes peu coûteuses sur le marché noir au Canada, tandis que le vol et l'exportation subséquente de voitures en Amérique du Nord est en réponse à la croissance des marchés noirs de voitures de luxe en Europe de l'Est, au Moyen-Orient, en Afrique du Nord et en Asie, où les prix des voitures sur le marché légitime sont très élevés (*Globe and Mail*, 2 juin 1998).

Les méthodes de dissimulation des drogues et des autres marchandises de contrebande ont également évolué en fonction des nouvelles technologies employées par les forces de l'ordre selon les écrits de Schneider (2000) :

[Traduction] Vu les moyens améliorés de détection, les agents des douanes constatent des méthodes de dissimulation plus élaborées. Ils ont mentionné une saisie de cocaïne effectuée récemment à Halifax. Les stupéfiants étaient emballés dans plusieurs couches de ruban à conduits et d'autres pellicules, sur lesquelles on avait appliqué beaucoup de graisse. Un représentant des douanes a indiqué ce qui suit : « Nous sommes convaincus que le but était de tromper les détecteurs ioniques et les chiens. [...] Nous remarquons de nouvelles façons de masquer les stupéfiants visant à échapper à la technologie de détection. » Les agents du service canadien des douanes sont conscients que les tendances récentes en matière de contrebande de drogue révèlent une progression constante du degré d'ingéniosité. Selon un agent, les changements et les progrès touchant les méthodes de dissimulation de 1980 à 1993 « ne sont rien comparativement aux avancées constatées entre 1993 et 1997 », ajoutant que la multiplication sans précédent des activités d'application de la loi n'a pas nécessairement pour effet de réprimer la contrebande, mais plutôt d'en changer les méthodes. « Nous avons remarqué quelques percées dans la période précédant l'Initiative anticontrebande du gouvernement fédéral, lorsque nous avons élargi nos techniques d'inspection, multiplié les examens et amélioré la qualité du ciblage et de la formation. Par contre, les techniques constatées dans les années 1990 étaient les mêmes que celles des années 1980. Les progrès réalisés par les contrebandiers depuis 1990 sont incroyables, et ce dans les dernières années seulement. Et c'est à cause de nos mesures d'application de loi. Quelle autre explication y a-t-il? »

Une étude parrainée par le service des douanes des États-Unis et la garde côtière américaine mentionne aussi le perfectionnement des techniques visant à dissimuler la contrebande des organismes d'application de la loi (McCready et coll., 1998).

### **Collaboration entre différents groupes criminels et des criminels professionnels**

On constate dans le monde du crime organisé un resserrement de la collaboration et du réseautage entre différents groupes criminels. Les groupes criminels organisés modernes au Canada et à l'étranger sont le mieux caractérisés comme un réseau fluide regroupant un grand nombre d'acheteurs, de courtiers, de bailleurs de fonds, d'intermédiaires et de distributeurs autonomes de différents groupes et d'origine ethnique et de nationalité diverses qui font des affaires ensemble en misant sur les spécialités et les forces de chacun. Selon le criminologue James Finckenauer de la Rutgers University, la plupart des organisations criminelles modernes sont formées de réseaux de criminels plus ou moins affiliés qui s'unissent pour profiter de certaines occasions de commettre des crimes. Ces groupes ont une structure flottante plus horizontale et moins organisée, laquelle est par conséquent dépourvue de hiérarchie rigide (Finckenauer, 2005, p. 65). Dans le cadre d'une enquête sur le crime organisé menée par Statistique Canada auprès des services de police, les répondants ont indiqué que 93 % des organisations criminelles sur lesquelles ils enquêtaient au pays entretenaient des liens avec d'autres groupes criminels. Leur but est de combiner l'expertise, de mettre en commun le personnel, les installations et les itinéraires de contrebande, d'échanger des biens et des services ou de percer dans de nouveaux marchés (Sauvé, 1999). Des observations semblables ont été faites au sujet des activités de contrebande. Dans son étude sur la contrebande au Canada, Schneider fait remarquer ce qui suit : [traduction] « Les vastes opérations de contrebande de cigarettes se caractérisaient par la participation de réseaux formels et informels formés de

différents groupes et individus. Les dossiers des services de police et les documents de recherche au Canada montrent que la plupart des opérations de contrebande et de distribution de produits de tabac et d'alcool ne sont pas menées par des groupes monolithiques, hiérarchisés et verticaux. Elles sont plutôt dominées par un réseau informel et opportuniste d'entrepreneurs indépendants, dont bon nombre sont souvent spécialisés dans des aspects précis du processus de contrebande, comme les finances, l'achat des cigarettes aux États-Unis, l'organisation du transport ainsi que le transport, l'entreposage, la vente en gros et la distribution au détail de la marchandise. » (Schneider, 2002, p. 26).

Selon Schneider, la contrebande et le trafic de drogue sont également le parfait exemple de [traduction] « la nouvelle structure en réseau du crime organisé, car peu de groupes criminels s'acquittent de toutes les fonctions essentielles du commerce de la drogue, de la production à la distribution dans les rues. Les organisations de trafic de drogues, que ce soit au pays ou à l'échelle internationale, regroupent généralement un réseau d'individus et de groupes, chacun se spécialisant dans un des aspects du commerce, que ce soit fournir les matières brutes ou le produit fini, trouver les fonds, organiser les achats, le transport ou la distribution ou encore transporter, entreposer, ainsi que vendre en gros et au détail le produit. » (Schneider, 2009, p. 345).

La recherche n'a pas permis de rassembler suffisamment d'information pour faire des commentaires éclairés sur la structure des groupes ou des réseaux impliqués dans la contrebande dans les ports maritimes. Cependant, dans les années 1990 et au début des années 2000, trois des principaux groupes de trafic de drogues au Québec, soit les Hells Angels, le gang de l'Ouest et la famille Rizzuto, ont travaillé ensemble pour importer des drogues en passant par le port de Montréal. Lamothe et Humphreys ont décrit la collaboration entre Maurice (Mom) Boucher, le chef du groupe des Nomad des Hells Angels au Québec, de la mafia de Montréal et du gang de l'Ouest dans les années 1990 :

Les Italiens ont des contacts en Amérique du Sud, ce qui n'est pas le cas des motards à ce moment. Selon Bouchard, les Italiens ont dit aux membres des Hells : « nous allons faire transporter la marchandise dans le port, et c'est à vous de la faire sortir et de la distribuer dans la province ». Il parlait de la première entente ayant établi les principaux rôles de la mafia, du gang de l'Ouest et des Hells Angels. Le gang de l'Ouest, un groupe irlandais, avait accès au port de Montréal et, pour un prix (qui pouvait simplement être une part de l'envoi de drogues), veillait à ce que les drogues soient débarquées du navire et remis aux Hells Angels sans que la mafia ait à y toucher. La mafia s'exposait à au moins un risque d'arrestation si elle manipulait les drogues importées en gros. Les trois groupes criminels en sont venus à une entente pour contrôler l'approvisionnement et le prix des drogues dans le cadre d'un forum appelé le Consortium (Lamothe et Humphreys, 2008, p. 307-308).

### **3.2.2 CORRUPTION ET COLLUSION INTERNE**

Il y a beaucoup d'indications montrant que les trois plus importants ports à conteneurs au Canada sont vulnérables à la corruption et à la collusion interne, le plus souvent aux mains de groupes criminels, comme les Hells Angels, le gang de l'Ouest et la famille Rizzuto de Montréal. Bien des cas de collusion interne mentionnés dans les ouvrages reposent sur l'utilisation de

travailleurs corrompus dans les terminaux portuaires. Ces employés occupent souvent des postes importants qui sont essentiels au déchargement, à l'entreposage et au transport des conteneurs d'expédition à l'extérieur des ports. Il s'agit par exemple des employés qui conduisent les grues et les lève-palettes qui servent à déplacer les conteneurs d'expédition, des pointeurs qui décident du débarquement des conteneurs et de leur emplacement sur le quai, des superviseurs qui surveillent les ouvriers, et du personnel de bureau qui prépare les documents nécessaires au débarquement et au transport intermodal et qui inscrit les informations sur les marchandises et les conteneurs dans des bases de données (*Chronicle-Herald*, 11 juillet 2002; Marsden et Sher, 2003).

La collusion interne dans les ports ne sert pas seulement à rapidement et discrètement escamoter les conteneurs remplis de contrebande. On s'en sert aussi pour informer les groupes criminels d'une saisie pour qu'ils puissent éviter d'être arrêtés, comme dans le cas d'une livraison contrôlée. Souvent, les saisies de drogues dans les ports ne sont pas accompagnées d'arrestations, ce qui fait soupçonner, dans certains cas, que les travailleurs dans les ports avertissent les contrebandiers que la marchandise est sous surveillance ou fait l'objet d'une livraison contrôlée par la police pour qu'ils ne soient pas identifiés et arrêtés. Selon l'ancien chef de la police du port d'Halifax, [traduction] « "Mom" Boucher a reçu un appel un jour lui apprenant qu'il avait gagné la loterie. Autrement dit, il ne valait pas la peine de venir chercher la marchandise, car elle avait été interceptée. Alors, les criminels savent ce qui se passe et ont des gens en place » (*Global News Transcripts*, 8 décembre 2004).

### **3.2.3 INTIMIDATION**

L'intimidation des débardeurs et des agents d'application de la loi par les membres et collaborateurs des groupes criminels est un autre moyen utilisé pour assurer la contrebande de drogues et d'autres marchandises dans les ports. Au cours d'un témoignage devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, des agents des douanes du Canada ont indiqué qu'ils avaient été victimes de tactiques d'intimidation alors qu'ils inspectaient des conteneurs. « Des conteneurs auraient ainsi été suspendus au-dessus de leurs véhicules durant une inspection et ensuite échappés " accidentellement " près d'eux, un avertissement brutal que leur vie est en danger » (rapport du Comité, 2002a). Dans un article paru en 2002 dans le *Globe and Mail*, Serge Charette, le président national du syndicat représentant les agents des douanes a tenu des propos semblables : [traduction]« M. Charette s'inquiète de l'intimidation des agents des douanes. Il a donné plusieurs exemples où des conducteurs de lève-palettes ont foncé sur des conteneurs pendant que les agents effectuaient des inspections à l'intérieur. Il a également dit que l'on avait suspendu à l'aide de grues des conteneurs directement au-dessus de la tête des agents. » (*Globe and Mail*, 31 août 2002). Dans un exposé décrivant l'infiltration du crime organisé dans les ports, un ancien agent de la police du port de Vancouver a indiqué aux personnes qui l'interviewaient que lui et ses collègues faisaient constamment l'objet de menaces et d'actes d'intimidation. [Traduction] « La marchandise peut tomber, les gens peuvent faire une chute dans la cale des navires. On fait passer les incidents sur le quai comme de simples accidents. Il arrive des choses aux personnes qui ne jouent pas le jeu. » (Marsden et Sher, 2003)

Selon une évaluation du renseignement produite en 2005 par la GRC et portant sur la présence des organisations criminelles dans les ports, les membres et collaborateurs des groupes criminels

organisés se sont fermement installés sur les quais au fil des décennies. [Traduction] « Puisque ces éléments contrôlent de manière générale leur lieu de travail, leurs collègues respectueux des lois sont souvent forcés de participer à des actes illégaux ou de fermer l'oeil. À Montréal, toutes les activités criminelles sont liées d'une manière ou d'une autre au crime organisé. Très peu de malfaiteurs envisageraient de mener des activités à titre indépendant dans un milieu où les groupes criminels sont si omniprésents. » (tiré d'un article paru dans *CanWest News*, 14 mai 2005). Les membres des Hells Angels qui travaillent sur les quais à Vancouver ont été accusés de porter leurs couleurs à des fins d'intimidation (*Globe and Mail*, 31 août 2002).

En parlant des accusations d'intimidation dans les ports commerciaux, un article paru en 2002 dans le *Globe and Mail* a repris les propos de Derik Hodgson, l'attaché de presse d'Elinor Caplan, alors ministre responsable de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Sceptique, Hodgson a dit aux journalistes que les incidents d'intimidation étaient « très difficiles à prouver ».

[Traduction] Ce n'est pas dire qu'il n'y a pas d'intimidation. En fait, c'est une source de préoccupation très réelle. On mène enquête sur ces cas et on fait tout ce qu'on peut faire. Il y a certainement des raisons de s'inquiéter. Il y a des membres connus des Hells Angels qui travaillent au port de Vancouver. Des inspecteurs des douanes à Halifax ont dit qu'ils étaient surveillés par des collaborateurs connus des Hells Angels. Est-ce que le fait d'être surveillé constitue de l'intimidation? Il y a aussi des incidents où les conducteurs de grue ont échappé une cargaison près d'inspecteurs qui examinaient un conteneur adjacent. S'agit-il d'intimidation ou de stupidité de la part de ce conducteur? (*Globe and Mail*, 31 août 2002).

### **3.3 Tendances récentes**

Depuis 2005, les trois tendances les plus importantes, selon les ouvrages, pour ce qui est de la vulnérabilité des ports canadiens au crime organisé sont : 1) les envois de précurseurs chimiques, qui servent à produire au pays des drogues synthétiques, plus particulièrement de la MDMA et de la méthamphétamine; 2) l'exportation de drogues synthétiques fabriquées au (MDMA et méthamphétamine) vers d'autres pays, 3) l'importation massive de produits contrefaits, en particulier les cigarettes. Ces tendances sont significatives parce qu'elles sont rattachées à trois autres facteurs interreliés : 1) les précurseurs chimiques et les biens contrefaits sont le plus souvent expédiés de Chine; 2) le port de Vancouver est la principale porte d'entrée maritime au Canada, et 3) la contrebande vers le Canada de précurseurs chimiques et la contrebande vers d'autres pays de drogues synthétiques sont largement contrôlées par des réseaux criminels chinois.

### **3.4 Ports canadiens particulièrement vulnérables au crime organisé**

Dans son rapport 2007 sur la sécurité dans les ports commerciaux, le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense écrit ce qui suit :

Le crime organisé se sert des ports maritimes pour importer au Canada et exporter vers l'extérieur des objets et produits interdits, en particulier des drogues illicites. Les trois grands ports à conteneurs au pays, soit ceux de Vancouver, Montréal et Halifax, ont toujours été ceux qui inspiraient le plus de craintes, tout simplement en raison des quantités colossales de marchandises qui y sont acheminées, mais tous les ports maritimes canadiens qui accueillent des navires venus de l'extérieur peuvent se trouver dans la mire du crime organisé (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2007, p. 4).

Le Comité sénatorial a également déterminé que les trois plus grands ports au Canada étaient les ports commerciaux les plus vulnérables aux activités de contrebande vers le pays et ailleurs. Le volume considérable de conteneurs explique en grande partie de la popularité de ces ports chez les contrebandiers, puisque ce trafic réduit le risque de détection et de saisie. Les contrebandiers cherchent aussi à calquer les routes de transport et relais légitimes, c'est-à-dire qu'ils utilisent des méthodes semblables (conteneurs de marchandises) et les mêmes ports (Halifax, Montréal et Vancouver) que pour les envois légitimes, sans compter qu'ils se servent de ces envois pour dissimuler des drogues et d'autres marchandises de contrebande.

Vancouver et Montréal servent depuis longtemps d'importants conduits pour l'importation d'opium et d'héroïne, en partie en raison du grand nombre de toxicomanes dans chaque ville. La proximité par rapport à New York explique en partie la montée rapide de Montréal comme point d'entrée pour l'héroïne en Amérique du Nord durant l'après-guerre. New York compte depuis longtemps la plus importante population de toxicomanes de toutes les villes nord-américaines, sans compter les liens étroits entre les groupes mafieux new-yorkais et montréalais qui importent cette drogue (après la guerre, la soi-disant mafia italienne à Montréal était en fait une filière de la famille Bonanno de New York). Au début des années 1950, la mafia de Montréal, les familles mafieuses de New York et les gangsters corses français ont formé ce qu'on appelait la filière française (French Connection), se servant de leur réseau pour importer des centaines, voire des milliers de kilogrammes d'héroïne en passant par les ports de Montréal, de New York et du New Jersey. Carmine Galante est l'un des premiers à utiliser le port de Montréal pour passer de l'héroïne d'Europe. Dans les années 1950, il était un capitaine de la famille Bonanno stationné à Montréal pour prendre soin des affaires de la famille dans la ville. Selon Lamothe et Humphreys, [traduction] « Galante a constaté d'emblée les profits importants générés par le commerce d'héroïne entre la France, Montréal et New York. Après la Seconde Guerre mondiale, alors que les ports américains étaient surveillés de près, Galant s'est rendu compte que le port de Montréal offrait une voie simple et sécuritaire pour acheminer l'héroïne sur le marché américain en pleine effervescence. Cette découverte l'obséderait le reste de sa vie. » (Lamothe et Humphreys, 2008, p. 25).

L'évaluation de la vulnérabilité du port de Montréal (voir annexe 4) confirme que des débardeurs sont reliés à différents groupes criminels organisés et sont impliqués dans des collusions internes visant à faciliter le mouvement des conteneurs transportant des marchandises illicites, des matières premières et des drogues. Malgré les mesures de sécurité mises en place par les autorités du port de Montréal dans différents terminaux, certaines vulnérabilités continuent d'être exploitées par les criminels et les débardeurs corrompus pour déjouer la sécurité dans les différents terminaux. La mise en place par Transports Canada des programmes de filtrage des employés ainsi que les procédures visant à contrôler l'accès n'ont pas entravé les efforts

déployés par les débardeurs corrompus qui facilitent le mouvement des marchandises illicites. Les employés sont devenus habiles pour déjouer les nouvelles mesures de sécurité et continuent de mener librement leurs activités dans les installations portuaires. Les débardeurs auraient utilisé des connaissances forgées pour assurer le mouvement des marchandises illicites au nom des organisations criminelles. Un certain nombre d'entreprises de camionnage sont utilisées pour transporter les conteneurs hors du port.

Les procédures de contrôle d'accès ne réussissent pas à freiner les activités illicites et à contrôler les mouvements des camionneurs et de leurs marchandises à des fins illicites<sup>2</sup>.

Durant la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, le port de Vancouver était le principal point utilisé pour importer des substances opiacées illicites. Après la guerre, le port a perdu un peu en importance, mais au début des années 1970, Vancouver est redevenu un point d'entrée important pour l'héroïne provenant de l'Asie du Sud-Est, lorsque la région s'est mise à produire des récoltes exceptionnelles.

Dans le passé, le port d'Halifax n'était pas un important point d'entrée pour les importations de drogues illicites au Canada. La première saisie d'héroïne dans ce port n'a eu lieu qu'en 2008. Pourtant, on constate, pour le port d'Halifax et, dans une moindre mesure d'autres ports à conteneurs du Nouveau-Brunswick, une augmentation constante du nombre de saisies de drogues depuis le début des années 1990, ce qui laisse entendre, d'une part, que la contrebande de drogues dans ces ports a augmenté en raison du resserrement des mesures d'application de la loi au port de Montréal et, d'autre part, que les groupes de trafic de drogues au Québec ont diversifié leurs circuits de contrebande. Si l'on se fie seulement aux saisies de drogues effectuées dans les ports canadiens depuis 2000 et mentionnées dans les ouvrages publics (méthode non scientifique), Halifax semble le port le plus souvent utilisé pour les envois de haschisch et de cocaïne. Selon une évaluation de la vulnérabilité effectuée pour le port d'Halifax, l'importation de drogues (contrebande), l'exportation illicite de voitures et l'importation illicite (contrebande) de marchandises contrefaites sont les principales activités criminelles à cet endroit.

Les trois grands ports canadiens sont devenus des points importants pour la contrebande en provenance et à destination du Canada, car certains groupes criminels sont maintenant bien établis dans chacune des villes hôtes et parce que ces groupes estiment que les ports sont essentiels à leurs opérations de contrebande. À Montréal, la mafia, les Hells Angels et le gang de l'Ouest ont tous établi le port comme un point d'accès important pour faire passer de l'héroïne, du haschisch et de la cocaïne. La mafia de Montréal ainsi que les chapitres des Hells Angels de la Nouvelle-Écosse et du Québec utilisent le port d'Halifax et de plus petits ports du Nouveau-Brunswick à des fins de contrebande. Sur la côte Ouest, les Hells Angels et les réseaux criminels internationaux chinois sont deux des groupes criminels les plus influents faisant en sorte que le port de Vancouver est le premier point d'entrée pour l'héroïne, la cocaïne, les drogues synthétiques, les précurseurs chimiques et les produits de contrebande. En raison du rôle joué par les réseaux criminels chinois à l'égard de la prolifération des laboratoires de drogues

---

<sup>2</sup> Les informations tirées des évaluations de la vulnérabilité proviennent en partie d'entrevues menées en juin et en juillet 2011 auprès du personnel des organismes fédéraux de réglementation et d'application de la loi.

synthétiques dans le Lower Mainland, le port de Vancouver est devenu le principal point d'entrée des précurseurs chimiques provenant de la Chine et de la contrebande d'ecstasy et de méthamphétamine en cristaux vers l'Australie, le Japon et d'autres pays de la côte du Pacifique.

Les Hells Angels sont l'un des groupes criminels qui ont aidé à bien établir les activités de contrebande dans les trois grands ports à conteneurs du Canada. Leur utilisation de ces ports fait ressortir leur présence à l'échelle nationale, puisqu'ils ont des chapitres ou des clubs-écoles dans presque toutes les provinces. Montréal, Halifax et Vancouver ont été choisis délibérément comme sièges des nouveaux chapitres de la bande de motards au Canada, car il s'agissait de villes portuaires sur les côtes Est et Ouest. Schneider fait allusion à cette stratégie lorsqu'il parle de l'expansion des Hells Angels au Canada au début des années 1980 :

[Traduction] Après leur conquête du Québec et frustrés par leur incapacité d'étendre leurs opérations en Ontario, les Hells Angels ont visé d'autres provinces. Deux provinces étaient en tête de liste de leurs plans nationaux ambitieux en raison de leur situation géographique, soit la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse. Tout comme Montréal, Vancouver et Halifax sont des villes portuaires et s'inséraient donc parfaitement dans les projets ambitieux de contrebande du groupe. Vancouver était également à portée de la main du bastion des Hells en Californie. Selon un rapport produit en 1986 par la GRC et la DEA, Vancouver était devenue « une terre fertile » et « un point important de transit pour la contrebande de drogues, d'armes et d'autres biens. Par suite de leurs rencontres avec d'autres bandes de motards canadiennes, les Hells Angels ont réussi à établir un réseau allant des États-Unis à la Colombie-Britannique et traversant le Canada jusqu'au Québec. » Vancouver était également intéressant, car on trouve dans le Lower Mainland la plus importante population de toxicomanes, ce qui représente un nouveau marché lucratif pour les Hells Angels. Le port d'Halifax était considéré comme un point important pour faire passer de la cocaïne provenant de l'Amérique du Sud et de la Floride. La présence du groupe dans les deux provinces a également permis aux Hells de s'établir à chaque bout du pays, en vue de leur mise en place de chapitres d'un océan à l'autre. (Schneider, 2009, p. 398)

La côte où se trouve le port à conteneurs dicte le type de drogues et les autres produits de contrebande couramment passés dans les ports, ainsi que les pays sources. Les ports dans l'Est sont plus susceptibles de servir à la contrebande de drogues comme le haschisch (du Pakistan), l'héroïne et l'opium (de l'Afghanistan et de l'Iran), et la cocaïne (de Colombie). Sur la côte Ouest, le port de Vancouver est plus vulnérable aux envois illicites provenant de Chine, la principale source d'héroïne, de précurseurs chimiques pour les drogues synthétiques et de produits contrefaits. Les pays de destination des activités de contrebande vers l'étranger régissent également la côte où est situé le port. Les voitures volées à destination de l'Europe de l'Est, du Moyen-Orient ou de l'Afrique de l'Ouest sont souvent expédiées à partir des ports de Montréal ou d'Halifax, tandis que celles qui passent par le port de Vancouver sont souvent envoyées en Asie. Enfin, les drogues synthétiques produites dans le Grand Vancouver et expédiées à partir d'un de ses ports à conteneurs ont pour destination des pays de la côte du Pacifique, en particulier l'Australie.



Bref, la vulnérabilité des trois principaux ports canadiens par rapport au crime organisé dépend de sa situation géographique, des organisations ou des réseaux criminels actifs dans la région, des liens entretenus par ces groupes ou réseaux avec d'autres pays (en tant que pays sources ou destinataires des biens illicites) ainsi que des pays qui sont les principales sources des biens licites et illicites passant par ces ports.

### **3.5 Conditions contribuant à la vulnérabilité des ports au crime organisé**

On doit examiner les conditions contribuant à la vulnérabilité des ports à la contrebande dans un contexte élargi : la possibilité que le Canada soit aux prises avec le phénomène de la contrebande. Comme Schneider l'affirme dans *Iced: The Story of Organized Crime in Canada*, un ouvrage publié en 2009, « Peut-être qu'aucun autre pays au monde ne réunit autant de conditions favorables à la conduite de nombreuses activités de contrebande. Le Canada possède des milliers de kilomètres de littoral peu surveillé, sa frontière avec les États-Unis (le plus grand consommateur de drogues et de produits de contrebande au monde) n'est pas surveillée sur des milliers de kilomètres et, caractéristique encore plus distincte, un grand nombre de ses habitants vit à proximité de cette frontière, ce qui crée un marché pratique pour les produits de contrebande et un bassin de personnes compétentes et prêtes à participer à la contrebande et à la distribution » [traduction] (2009). Schneider soutient que la contrebande a toujours été la forme de crime organisé la plus persistante et la plus répandue au Canada, et que cela est toujours vrai dans le contexte actuel.

On doit aussi tenir compte de la possibilité que d'autres secteurs économiques et d'autres institutions du Canada soient victimes du crime organisé lorsqu'on examine la vulnérabilité des ports aux groupes et aux réseaux criminels. Selon les conclusions d'une étude, seulement pour ce qui est du blanchiment d'argent, les groupes criminels présents au Canada menaient des activités dans des domaines comme les opérations bancaires, l'immobilier, les assurances, l'échange de devises, les titres, la construction, le divertissement, le jeu légal, les restaurants et les bars, les hôtels, l'élimination des déchets, l'importation et l'exportation, les supermarchés ainsi que la production alimentaire et la vente en gros (Schneider, 2003). Comme un agent de la GRC l'a dit simplement lors d'une entrevue, « Le crime organisé a étendu ses tentacules partout dans la société canadienne, et les ports ne font pas exception » [traduction] (*Vancouver Sun*, 14 mai 2005).

Évidemment, les ports commerciaux ne sont qu'une voie par laquelle les drogues, les produits de contrebande et les immigrants clandestins entrent au Canada. Les points d'entrée terrestres et les aéroports sont aussi utilisés constamment pour des activités de contrebande, alors que les camions gros porteurs et le fret aérien sont presque aussi utilisés que les conteneurs maritimes aux fins du trafic de drogues. Même dans le contexte de la contrebande dans le mode maritime, les ports ne représentent qu'une seule façon dont la drogue entre au pays. Par exemple, depuis 1994, d'importantes quantités de cocaïne et de haschisch ont été saisies, non seulement au port d'Halifax, mais aussi dans des sacs imperméables cachés sous une jetée de Ragged Harbour, dans le comté de Queens, dans deux bateaux et quelques camions de location à Baleine, près de Louisbourg au cap Breton, à bord du cargo *Pacifico* au large de Shelburne, sur un yacht au large du cap Breton, sur la coque d'un navire vénézuélien à Aulds Cove, dans le comté d'Antigonish,

et sur un voilier au large de Tangier, à l'ouest de Sheet Harbour (*Chronicle-Herald*, 15 juillet 2002; *Daily News*, 23 janvier 2003; Schneider, 2009). Selon le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (2002a), « environ 50 p. 100 de la drogue entre au Canada à bord de petites embarcations qui viennent déverser leur contenu sur des plages isolées. » Un navire-mère, ancré dans les eaux internationales, approvisionne souvent ces petites embarcations.

La Nouvelle-Écosse est aussi un microcosme pour les immenses défis auxquels font face les organismes d'application de la loi dans la lutte contre la contrebande dans le mode maritime, comme le résume un article paru en 1993 dans le *Globe and Mail* au sujet de la contrebande dans le mode maritime qui touche la Nouvelle-Écosse :

Les organismes d'application de la loi arrivent à peine à suivre le rythme. N'ayant à leur disposition que quelques embarcations et quelques avions, moins de cinquante agents de la GRC de la Nouvelle-Écosse (il y en a environ 1 000 en poste dans cette province) travaillent à plein temps à la lutte contre le trafic de drogues. Cinq autres agents travaillent dans ce domaine depuis l'an dernier. À l'extérieur d'Halifax, le long d'une ligne de côte qui s'étend sur environ 8 000 km, la plupart des petits détachements ferment pendant la fin de semaine. Pour compenser cette lacune, les autorités ont mis sur pied, au début des années 1980, un programme de surveillance côtière, un type de programme maritime d'échec au crime grâce auquel des informations étaient transmises à la police. La nécessité d'un tel programme est prouvée de maintes façons [traduction] (*Globe and Mail*, 12 avril 1993).

Peu de choses ont changé dans le domaine de la lutte contre la contrebande à l'extérieur d'Halifax depuis la publication de cet article. Ni la GRC ni la Garde côtière canadienne ne disposent de ressources adéquates pour patrouiller suffisamment la côte, et le programme de surveillance côtière, un programme de surveillance faisant appel aux citoyens et inspiré du programme Surveillance de quartier, représente toujours le principal moyen de détection des activités suspectes menées sur le littoral de la Nouvelle-Écosse.

En dehors de ces contextes élargis, les ports commerciaux du Canada sont vulnérables au crime organisé et à la contrebande pour des raisons propres aux ports à conteneurs. Selon le SCRC, cette vulnérabilité naît de la variété des embarcations qui passent par les ports : « Plusieurs éléments relatifs au transport par voie maritime risquent d'être exploités par les groupes de criminels, dont le transport de conteneurs à usage commercial, les marchandises commerciales diverses et le transport en vrac, les transporteurs rouliers, les paquebots de croisière des bâtiments de pêche et des bateaux personnels et les membres d'équipage de bâtiments » (SCRC, 2004, 11). En 2005, lors d'une entrevue accordée aux médias, Doug Kiloh, inspecteur de la GRC qui était alors responsable de l'application de la loi dans le port de Vancouver, a expliqué les nombreuses vulnérabilités des ports et les difficultés que pose la prestation de services de police dans ceux-ci en des termes semblables : « Nous devons faire face à de nombreuses difficultés : le facteur humain, la capacité à examiner et à vérifier la marchandise, la taille et le volume ». [traduction] (*Vancouver Sun*, 14 mai 2005).

Les évaluations de vulnérabilité pour les ports de Montréal et d'Halifax menées dans le cadre de ce projet (voir l'annexe 4) indiquent que les facteurs conjoncturels qui accroissent le risque que

des activités criminelles comme de la contrebande soient menées dans ces ports comprennent le nombre limité de conteneurs que peut inspecter l'ASFC, les protocoles actuels utilisés dans les terminaux à conteneurs qui permettent l'arrimage des conteneurs provenant du Canada et de l'étranger (y compris des conteneurs vides) dans la même installation (des contrebandiers ont utilisé des conteneurs vides pour transférer de la drogue provenant de l'étranger destinée au trafic au Canada), et la corruption potentielle des employés de l'industrie (débardeurs, camionneurs, superviseurs, personnel administratif, agents de sécurité dans les terminaux, etc.) afin que des employés aient accès à des zones réglementées sans avoir l'habilitation de sécurité appropriée.

### **Conteneurs maritimes, débit de la circulation des conteneurs et ressources limitées en matière d'inspection**

La venue des conteneurs maritimes a énormément facilité la contrebande en raison de la possibilité qu'ils offrent de dissimuler de la marchandise illégale, mais c'est le nombre de conteneurs qui sont traités quotidiennement dans les ports canadiens qui facilite réellement la contrebande. Mais le nombre de conteneurs maritimes n'est pas le seul facteur qui crée cette vulnérabilité. Les ressources limitées auxquelles les organismes d'application de la loi, par rapport au grand nombre de conteneurs qui transitent dans les ports, accroissent la vulnérabilité des ports face à la contrebande. En d'autres mots, le ratio de conteneurs traités dans un port à conteneurs canadien par rapport aux ressources disponibles en matière d'application de la loi et consacrées à l'inspection des conteneurs est extrêmement élevé, ce qui signifie qu'il est presque impossible d'inspecter tous les conteneurs.<sup>3</sup> Citant le témoignage d'Ian Atkins, surintendant principal de la GRC en Nouvelle-Écosse, un rapport de 2002 du Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité indique : « les terminaux à conteneurs sont les cibles favorites du crime organisé... les conteneurs sont une excellente façon de faire passer des produits de contrebande, car ils transitent souvent par les ports sans être vérifiés par les douaniers. » Le nombre de conteneurs d'expédition qui transportent dans les ports entrave non seulement l'inspection des conteneurs qui entrent au pays, mais aussi de ceux qui en sortent. Les voitures volées au Canada et exportées en passant par les ports peuvent quitter le pays « avec une certaine facilité, pour la même raison qui explique qu'environ 95 p. cent des drogues entrées illégalement ne sont pas détectées : l'énorme volume de biens qui entrent au pays et qui en sortent fait obstacle à toute inspection systématique » [traduction] (*Globe and Mail*, 2 juin 1998).

Traditionnellement, 3 p. cent des conteneurs qui arrivent dans les trois principaux ports canadiens sont inspectés, en moyenne (*Postmedia News*, 27 novembre 1998; *CanWest News*, 14 mai 2005). Cette statistique est en fait la norme nationale d'inspection de l'ASFC. Selon un article publié en 2004 par la *Canadian Press*, environ 500 000 conteneurs transitent par le port d'Halifax chaque année et même si « par le passé, environ 3 p. cent des conteneurs étaient

---

<sup>3</sup> Des représentants de l'Administration portuaire de Vancouver ont affirmé devant un comité sénatorial que l'acquisition de balayeurs mobiles qui peuvent générer une image du contenu d'un conteneur d'environ 12 mètres en environ 40 secondes rend possible, en théorie, l'inspection de tous les conteneurs qui transitent par le port (Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2002a). Aux États-Unis, les autorités ont adopté des lois rendant obligatoire l'inspection de tous les conteneurs d'expédition qui entrent dans les ports américains (Alix, Carluet et Slack, 2010).

inspectés » [traduction]. En raison de l'ajout de machines à rayons X, « environ 7 p. cent des conteneurs sont actuellement inspectés » [traduction] (*Canadian Press*, 8 décembre 2004). En février 2004, des représentants de l'ASFC ont affirmé à un comité sénatorial permanent que les taux d'inspection nationaux se rapprochaient davantage de 4 p. cent (Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2004). Selon un rapport de la vérificatrice générale du Canada sur l'application de la loi aux frontières au Canada, rédigé en 2007, « les bureaux aux points d'entrée par voie maritime ont la capacité d'examiner intégralement moins d'un pour cent des conteneurs qui entrent au pays. » (vérificatrice générale, 2007).

Comme il en est question plus loin dans le présent rapport, les représentants des organismes d'application de la loi soutiennent que la vulnérabilité des ports à la contrebande organisée est réduite grâce au ciblage et à l'inspection des conteneurs et des navires qui représentent un risque élevé. Toutefois, en raison notamment des ressources limitées dont disposent les organismes d'application de la loi, comparativement au nombre de conteneurs qui arrivent au pays, on estime que moins que 5 p. cent des drogues importées illégalement qui transitent par les ports sont détectées [traduction] (*Global News Transcripts* 8 décembre 2004).

L'expansion des installations portuaires a fait en sorte qu'un plus grand nombre de conteneurs transitent par les ports, ce qui a accru la vulnérabilité de ces derniers face à la contrebande. Comme l'indique un rapport du ministre du Procureur général de la Colombie-Britannique, daté de 2001, « En juin 1997, le port de Vancouver a ouvert DeltaPort, la plus récente installation destinée à des conteneurs. Cela a doublé le nombre de conteneurs pouvant être inspectés au port de Vancouver, qui est maintenant en mesure de traiter plus d'un million de conteneurs chaque année. Les contrebandiers qui font entrer de l'héroïne en vrac au pays se sont rapidement rendu compte qu'ils pouvaient désormais faire entrer continuellement de l'héroïne directement à Vancouver » (Ministère du Procureur général de la Colombie-Britannique, 2001).

La vulnérabilité que crée un ratio élevé de conteneurs par rapport aux ressources dont disposent les organismes d'application de la loi doit aussi être examinée dans un contexte plus large – la nécessité de traiter et d'expédier efficacement les conteneurs dans les ports maritimes. L'inspection des conteneurs d'expédition peut avoir des répercussions négatives sur la rapidité du mouvement des biens importés au Canada et exportés à l'étranger. Malgré les préoccupations soulevées dans les ports commerciaux en matière de sécurité en raison de la contrebande organisée, des complots internes et de la menace terroriste, une préoccupation importante du gouvernement fédéral (et du secteur privé) a été de s'assurer que le commerce international soit entravé le moins possible par les mesures de sécurité à la frontière ou la bureaucratie. La très grande importance accordée au mouvement sans encombre des biens à la frontière canadienne et le fait que l'économie canadienne dépende autant du commerce international aident sans doute à accroître la vulnérabilité des ports à la contrebande organisée. Le rapport annuel du SCRC sur le crime organisé 2003 souligne que la « majorité des échanges commerciaux ne provenant pas des États-Unis entrent au Canada par un port maritime », ce qui met en évidence la façon dont la nature de la dépendance du Canada au commerce international rend les ports susceptibles d'être le théâtre d'opérations de contrebande menées par le biais de transporteurs commerciaux légitimes et dans des points d'entrée officiels. « De nombreux ports maritimes canadiens reçoivent une forme quelconque d'expéditions internationales, que ce soit des conteneurs ou des cargaisons diverses. De ce fait, ils sont tous susceptibles de devenir des points d'entrée pour la

contrebande et de faire ainsi l'objet d'une infiltration et d'une exploitation criminelles » (Renseignements criminels, SCRC, 2003).

### **Débardeurs et autres personnes menant des affaires dans les ports**

Le nombre de conteneurs d'expédition qui arrivent chaque jour dans les ports rend ceux-ci vulnérables à la contrebande, mais ils sont aussi vulnérables aux complots internes et à des initiés corrompus de l'industrie, en partie en raison du nombre important de personnes qui travaillent dans les ports ou qui y mènent des affaires. Dans un rapport d'un comité sénatorial daté de 2002, les représentants de l'Administration portuaire de Vancouver estimaient que 27 000 personnes travaillaient dans les installations portuaires (Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2002a). La présence d'un grand nombre d'initiés de l'industrie accroît les risques de corruption (en raison de la probabilité et d'un grand bassin de personnes pouvant être ciblées par les groupes criminels), mais il est aussi très difficile de filtrer et de surveiller un si grand nombre de travailleurs. Pour compliquer cette situation, la majorité des personnes qui mènent des affaires dans les ports travaillent pour un large éventail d'entreprises provenant surtout du secteur privé et ne sont pas sous le contrôle direct des autorités portuaires ou gouvernementales. De plus, les travailleurs chargés de la manutention sont pour la plupart embauchés par l'intermédiaire de bureaux d'embauche syndicaux. Certaines sources ont souligné qu'il y a depuis longtemps du favoritisme dans les pratiques du travail organisé liées à l'embauche des débardeurs, et que les groupes associés au crime organisé, surtout dans les États de New York et du New Jersey, ont infiltré les syndicats qui représentent les débardeurs. Ircha (2011) soutient que dans le monde, la majorité des ports embauchent toujours des travailleurs qui possèdent peu d'éducation, souvent sur une base occasionnelle et irrégulière, et leur versent des salaires peu élevés. Ces conditions rendent les travailleurs vulnérables à la corruption. Les sources rencontrées en entrevue ont aussi indiqué que les débardeurs hésitent à collaborer avec les responsables de la sécurité ou la police et respectent un code du silence non officiel, mais strict.<sup>4</sup>

Depuis quelques années, tous ceux qui travaillent dans des zones réglementées des ports canadiens doivent obtenir une habilitation de sécurité dans le cadre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM). Ces mesures ont été adoptées pour contrer les complots internes dans les ports commerciaux et les aéroports canadiens qui pourraient faciliter les actes de terrorisme ou les activités menées par des groupes associés au crime organisé (contrebande). Les zones réglementées qui nécessitent une habilitation de sécurité comprennent les zones des installations portuaires qui abritent les contrôles centraux des équipements de sécurité et de surveillance; les zones dans lesquelles se trouvent les systèmes de contrôle de l'éclairage central; celles qui sont désignées pour le chargement et le déchargement des marchandises et les zones d'approvisionnement des navires dans les terminaux destinés aux navires de croisière; ainsi que les zones terrestres adjacentes aux navires de croisière accostés aux terminaux. Plus particulièrement, Transports Canada a imposé des politiques selon lesquelles « Les employés qui doivent avoir accès à une zone réglementée d'un aéroport ou d'un port maritime, ou qui exécutent certaines fonctions désignées, doivent posséder une habilitation de sécurité en matière de transport valide. » Pour obtenir une habilitation « il faut produire des

---

<sup>4</sup> Communication personnelle, juillet 2011

renseignements biographiques et biométriques de base, comme la date de naissance, les noms et prénoms, le nom de famille à la naissance, le numéro de certificat de naissance et la province de délivrance, et la municipalité et la province à la naissance, les empreintes digitales, une photographie du visage, et des renseignements fiables et vérifiables sur cinq années consécutives d'études, de travail et de résidence. » Le demandeur doit aussi consentir à une vérification de ses antécédents.

Transports Canada vérifie le caractère acceptable de chaque demandeur d'habilitation de sécurité en matière de transport auprès de la GRC, du Service canadien du renseignement de sécurité et, au besoin, de Citoyenneté et Immigration Canada... Dans l'évaluation du risque, Transports Canada tient compte d'un large éventail de renseignements, y compris de l'information de multiples bases de données criminelles à la disposition de la GRC. Une personne peut être désignée comme présentant un niveau de risque inacceptable à cause d'une activité criminelle ou de liens avec le crime organisé, et son habilitation de sécurité en matière de transport peut être refusée, suspendue ou révoquée. Le Programme sert ainsi également de mesure de prévention de l'activité criminelle dans les aéroports et les ports maritimes. (Transports Canada, 2010).

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a critiqué le système d'habilitation de sécurité de Transports Canada pour les ports, soutenant que le plan contient « des failles évidentes ». Plus important encore, ce ne sont pas tous les travailleurs dans les ports qui doivent obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport, mais seulement ceux qui doivent avoir accès à certaines zones réglementées. Le PHSTM a d'abord été conçu pour être appliqué à tout le personnel des installations portuaires, mais comme l'indique le site Web de Transports Canada : « En réponse aux préoccupations des intervenants sur la possibilité d'exiger une habilitation de sécurité de tous les travailleurs comme on l'envisageait à l'origine, Transports Canada a plutôt établi des critères fondés sur le risque pour que le PHSTM porte surtout sur certaines tâches désignées et sur des zones réglementées de moindre étendue, qui exigeront une habilitation de sécurité. » Le sous-ministre adjoint de la Sécurité et de la Sûreté de Transports Canada a donc informé le Comité que moins de la moitié des travailleurs dans les ports auront besoin d'une habilitation de sécurité (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2007). La plus grande responsabilité peut donc être la moitié des travailleurs qui n'a pas besoin de faire l'objet d'une vérification de leurs antécédents pour obtenir un emploi. Certaines informations fournies pendant les entrevues menées dans le cadre de l'évaluation de la vulnérabilité ont révélé que le PHSTM ne s'applique pas à toutes les personnes qui ont accès à des zones réglementées ou sensibles. Par exemple, les conducteurs de camions qui ont accès aux terminaux à conteneurs n'ont pas reçu d'habilitation de sécurité dans le cadre du PHSTM.<sup>5</sup>

### **Sécurité des sites**

La vulnérabilité des ports face aux activités criminelles peut aussi provenir des difficultés à assurer une sécurité adéquate des sites, surtout en raison de la disposition particulière et des caractéristiques spatiales des ports ainsi que du nombre élevé de véhicules et de travailleurs qui

---

<sup>5</sup> Communication personnelle, juillet 2011

entrent dans les ports et qui en sortent. L'élaboration et la mise en place d'un niveau de sécurité adéquat est particulièrement difficile puisque « les ports sont conçus spécialement pour faciliter l'entrée et la sortie et les rendre efficaces » [traduction] (*Security*, 2007).

Dans l'édition 2005 de son *Manuel de sécurité du Canada*, le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (2004) caractérise les abords des ports comme étant « mal protégés », ce qui « ouvre la voie à la contrebande et à l'infiltration de terroristes ». Dans l'édition 2007 de son *Manuel de sécurité*, le Comité réitère sa critique, affirmant que « les abords des ports sont mal protégés » (p. 14). « À notre connaissance, aucun des ports du Canada n'est équipé de clôtures côté eau ni ne bénéficie de patrouilles policières du côté eau 24 heures sur 24, sept jours sur sept, ce qui les rend extrêmement vulnérables » (p. 15).

Les mesures permettant d'assurer la sécurité des sites – comme le renforcement des cibles, le contrôle des entrées et des sorties, et la surveillance – sont surtout utilisées pour prévenir le vol, même si le vol de marchandises est peu fréquent dans les ports. De plus, comme l'a indiqué le *Globe and Mail*, la sécurité des abords des ports n'est pas très utile pour combattre les complots internes. « Les experts en sécurité affirment que les mesures adoptées par les autorités portuaires pour améliorer la sécurité aux abords des ports sont insignifiantes si les méchants sont déjà à l'intérieur. » Bref, le fait de contrôler ce qui se passe à l'extérieur du terminal représente toujours un défi, puisque le PHSTM a, en grande partie, réglé le problème à l'intérieur du terminal. Les mesures de sécurité seront toujours insuffisantes pour prévoir tout ce que les groupes associés au crime organisé peuvent réussir à faire.

Cependant, les mesures de sécurité sont aussi très pertinentes en matière de lutte contre la contrebande, particulièrement en ce qui a trait aux entreprises de transport et à leurs conducteurs qui recueillent des drogues et d'autres marchandises illégales dans les terminaux des ports. Une évaluation de la vulnérabilité du port de Montréal menée dans le cadre de la présente recherche a indiqué que le contrôle de l'accès des camionneurs n'est pas strict et qu'il est inefficace pour contrôler les déplacements des camionneurs et de leurs marchandises illégales. Les responsables de la sécurité chargés de contrôler les déplacements des personnes et des véhicules qui entrent dans les quatre terminaux à conteneurs accordent l'accès sur présentation d'une pièce d'identité. Les responsables de la sécurité consignent certains renseignements de base sur le camionneur et le véhicule, mais il n'existe aucune mesure ni aucun contrôle efficace pour vérifier l'identité du conducteur, l'immatriculation du véhicule ou à quelle entreprise il appartient. De plus, il n'existe pas de lignes directrices réglementées en matière de sécurité qui permettent de vérifier si une entreprise ou un camionneur sont légitimes. Bref, il existe des lacunes importantes en ce qui a trait aux procédures de sécurité associées au transport intermodal (par camion) dans les ports, y compris à celles relatives au filtrage et à la vérification des entreprises de transport et des camionneurs ainsi qu'au contrôle des entrées et des sorties.

Une autre vulnérabilité potentielle est le fait que la sécurité n'est pas toujours la responsabilité de l'Administration portuaire. Par exemple, le port de Montréal exerce son autorité sur l'ensemble de ses installations portuaires, qui lui appartiennent toutes. Les responsables de certaines entreprises maritimes et de certains terminaux louent l'espace auprès de l'Administration portuaire du port de Montréal afin d'y mener des affaires (terminaux à grains ou à conteneurs).

L'entreprise qui loue l'espace doit alors nommer un agent de sûreté d'installation portuaire et élaborer ses propres mesures de sécurité.

L'Administration portuaire du port de Montréal demande à ces entreprises de signaler tous les incidents au directeur de la sécurité, mais une évaluation de la vulnérabilité menée dans le cadre de la présente recherche a permis de constater que ces rapports ne sont pas toujours rédigés.<sup>6</sup>

Les mesures de sécurité, comme la surveillance par télévision en circuit fermé, peuvent être d'une certaine utilité pour déceler les complots internes, surtout si elles peuvent permettre d'identifier les travailleurs qui déchargent les conteneurs qui contiennent de la drogue ou d'autres produits de contrebande. Par contre, en raison du nombre élevé de conteneurs qui sont déchargés d'un navire dans un chantier maritime et dans des camions, il est extrêmement difficile pour quiconque, à l'exception des travailleurs eux-mêmes, de suivre le mouvement des conteneurs dans le chantier maritime. Des débardeurs corrompus déchargent en priorité les conteneurs contenant de la drogue et les déplacent dans le chantier maritime pour éviter la détection par les responsables de la sécurité ou les représentants des services frontaliers. Les conteneurs remplis de drogues illégales et d'autres produits de contrebande peuvent être déplacés à plusieurs reprises pendant qu'ils se trouvent dans un port, expressément pour éviter la détection et l'interdiction par les organismes d'application de la loi. Les travailleurs font aussi tout en leur possible pour sortir les drogues des terminaux le plus rapidement possible.

Depuis 2004, les ports canadiens qui accueillent des navires de jauge brute de 500 ou plus qui effectuent un déplacement international doivent s'assurer que les mesures de sécurité des ports (et le filtrage des travailleurs) respectent le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). L'ISPS oblige les ports à adopter des mesures fondées sur le risque pour surveiller et contrôler l'accès aux navires, aux marchandises et aux personnes. En 2004, le gouvernement fédéral a consacré 115 millions de dollars à un Programme de contributions pour la sûreté maritime pour aider les autorités portuaires et les propriétaires d'installations portuaires à améliorer la sécurité. La création de zones de contrôle des douanes – dans lesquelles les douaniers peuvent examiner les marchandises ainsi qu'interroger et fouiller les personnes – peuvent aussi contribuer à la sécurité des sites dans les ports. Dans le cadre d'initiatives de sécurité, y compris celle-ci, les administrations portuaires, les organismes de réglementation et les représentants des organismes d'application de la loi ont rejeté les critiques selon lesquelles la sécurité était déficiente dans les ports. Dans un article daté de 2007, Lynch loue les mesures de sécurité adoptées au port de Vancouver :

Avec un investissement de 12,8 millions de dollars, l'Administration portuaire de Vancouver est déterminée à dépasser les exigences qu'elle doit respecter dans le cadre de l'ISPS afin d'assurer un maximum de sécurité aux abords du territoire dont la responsabilité lui incombe. L'Administration portuaire atteint cet objectif en assurant le contrôle absolu de ses barrières et de ses entrées. Tous les points d'entrée font l'objet d'une surveillance continue effectuée à l'aide de caméras numériques, et des agents de sécurité sont déployés dès qu'une tentative de manipuler ces caméras est détectée. Les abords du

---

<sup>6</sup> Communication personnelle, juillet 2011



port sont surveillés à l'aide de caméras numériques télescopiques et d'un logiciel à la fine pointe de la technologie qui peuvent analyser les détails concernant les véhicules et les personnes qui se comportent de façon étrange. Les caméras permettent de suivre les mouvements de ces personnes et de ces véhicules partout dans le port. Les marchandises et les passagers doivent suivre de rigoureuses procédures liées à la sécurité avant de monter à bord d'un navire au port. L'Administration portuaire de Vancouver est capable d'établir le profil de tous les navires accostés, et elle échange de l'information et des renseignements avec ses partenaires du domaine de la sécurité. Il est évident que la vision de l'Administration portuaire de Vancouver est de faire de ce port l'installation portuaire la plus sécuritaire au monde [traduction] (Lynch, 2007).

### **Services de police dans les ports**

Depuis la dissolution de la Police nationale des ports en 1996, certains ont critiqué l'étendue et l'organisation des services de police dans les ports et, plus précisément, l'absence d'un service de police fédéral spécialisé qui possède les pouvoirs nécessaires pour mettre en application le *Code criminel* et les autres lois fédérales pertinentes. Selon le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (2007) :

Le transfert aux autorités locales de la responsabilité pour la sûreté des ports et des aéroports a été un échec. Les services de sécurité à ces endroits manquent de personnel et sont mal préparés à faire face à la double menace que représentent le crime organisé et le terrorisme. Dans des endroits aussi particuliers, il est nécessaire de recourir à des services de police spécialisés. Aux Pays-Bas, par exemple, quelque 420 policiers sont affectés en permanence juste au port de Rotterdam. Les ressources policières affectées aux 19 ports canadiens se limitent à 24 agents de la GRC concentrés à Halifax, Montréal et Vancouver. Huit autres sont censés entrer en fonction à Hamilton d'ici la fin de l'année... La situation dans les ports du Canada est devenue insoutenable. La GRC n'a même pas les ressources financières nécessaires pour entretenir des effectifs suffisants aux ports d'Halifax, Montréal et Vancouver, et encore moins pour doter en personnel et coordonner un système de défense du périmètre du Canada (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2007, p. 19 et 22).

En plus d'affecter plus d'agents de la paix dans les ports, le Comité soutient que la GRC, et non les services de police locaux, doit être ultimement responsable des services de police sur les quais et autour de ceux-ci. « La sécurité du périmètre du Canada ne devrait pas être fonction de la qualité des forces de police locales situées à n'importe quel endroit le long de ce périmètre, ni de la rigueur des mesures prises par les autorités responsables d'un port ou d'un aéroport donné pour faire échec aux menaces à la sécurité. La GRC est la mieux placée pour coordonner le système de défense sur tout le pourtour du Canada et c'est donc à elle que devrait être confiée la protection du périmètre du Canada (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2007, 20).

Comme on l'explique en détail dans les sections suivantes, les services de police visant à lutter contre les activités criminelles liées aux ports (y compris l'interdiction et les enquêtes) ont été

améliorés depuis le rapport du Comité sénatorial de 2007, mais même ces améliorations n'ont pas fait taire les critiques et n'ont pas éliminé toutes les faiblesses.

### **3.6 Mesures efficaces d'application de la loi dans les ports maritimes du Canada**

La présente section vise à déterminer et à examiner les récents efforts et techniques efficaces d'application de la loi relatifs au passage de clandestins et à d'autres machinations criminelles (organisées) dans les ports maritimes du Canada. De nombreuses initiatives de sécurité et d'application de la loi dans les ports – concernant les politiques et les programmes ainsi qu'à l'échelle nationale et locale – ont été mises en œuvre depuis le début du millénaire et plus particulièrement depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001.

Le présent rapport ne constitue pas une évaluation exhaustive de la sécurité et de l'application de la loi dans les ports maritimes. Il est plutôt fondé sur un examen de la littérature et s'intéresse principalement aux méthodes et aux techniques d'application de la loi (les techniques d'interdiction et, dans une moindre mesure, les techniques d'enquête) qui *semblent donner des résultats positifs directs et concrets en matière d'application de la loi* tel qu'il est déterminé dans la littérature de source ouverte. Dans le cadre du présent rapport, les résultats positifs en matière d'application de la loi sont mesurés grâce 1) aux saisies de drogues et d'autres marchandises de contrebande, 2) à l'identification, à l'arrestation et à la poursuite des délinquants impliqués, et 3) au démantèlement des activités de passage de clandestins et d'autres machineries criminelles organisées.

Même en restreignant la recherche, il n'y a pas suffisamment de détails dans la littérature accessible au public pour déterminer et examiner minutieusement les méthodes et techniques efficaces d'application de la loi. Les communiqués publiés par les organismes d'application de la loi sont la principale source d'information de la présente section, parce qu'ils abordent fréquemment les techniques d'interdiction et d'enquête qui contribuent à un résultat précis en matière d'application de la loi. Néanmoins, l'information publiée par les organismes d'application de la loi sur les techniques d'interdiction et d'enquête est souvent vague (pour une bonne raison).

#### **Ciblage et évaluation des risques**

Un certain nombre de conteneurs maritimes dans lesquels des drogues et d'autres marchandises de contrebande ont été saisies ont été marqués aux fins d'inspection par les unités de ciblage de l'ASFC. Les unités de ciblage des navires adoptent une approche fondée sur les risques pour marquer les conteneurs qui posent un risque élevé, c'est-à-dire les conteneurs qui sont suspects et qui devraient être renvoyés aux fins d'inspection. En utilisant le renseignement, les renvois des policiers ou des ports, ou les manifestes d'expédition, les unités de ciblage analysent bon nombre de facteurs, séparément et l'un par rapport à l'autre, pour déceler les circonstances suspectes. Parmi les variables les plus communes utilisées par les unités de ciblage pour détecter les navires et les expéditions qui devraient faire l'objet d'une inspection secondaire figurent le point d'origine de l'expédition (p. ex. s'il s'agit d'un pays source de drogue ou d'un pays de transit

communément utilisé) ainsi que les inexactitudes ou autres détails suspects dans le manifeste d'expédition.

Les unités de ciblage de l'ASFC sont responsables de l'examen des manifestes de tous les conteneurs qui arrivent à un port maritime, ce qui est souvent le point de départ d'une évaluation des risques. Ces dernières années, cet examen est effectué grâce à une technique de ciblage avancée automatisée des navires et des aéronefs qui permet de recevoir de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), c'est-à-dire de l'information transmise à l'ASFC par voie électronique par des transporteurs aériens et des transitaires. Une unité de ciblage entre ensuite cette information dans le système automatisé d'évaluation des risques TITAN (mode maritime), qui a été lancé en 2004. Selon le vérificateur général du Canada, l'ASFC :

[...] est l'un de trois organismes de services frontaliers au monde qui utilisent des outils de ciblage automatisé pour coter les risques que présentent les expéditions qui entrent au pays. Le système permet d'analyser les manifestes électroniques des expéditions commerciales à destination du Canada et d'attribuer une cote de risque à chaque expédition. Un risque plus élevé devrait se traduire par une cote plus élevée. Le TITAN permet aux agents des services frontaliers d'avoir accès, sur support électronique, aux données sur les expéditions arrivant au pays et de consulter des bases de données renfermant l'information utilisée dans le processus d'évaluation des risques (Vérificateur général du Canada, 2007, 23).

Depuis la publication du rapport du vérificateur général en 2007, l'ASFC a pris des mesures pour renforcer ses systèmes de ciblage fondés sur les risques, y compris le projet du plan de chargement, grâce auquel « les transporteurs maritimes enverront un message électronique à l'ASFC, avant l'arrivée d'un navire, pour indiquer la position et les caractéristiques de tous les conteneurs se trouvant à bord du navire. Grâce aux données préalables, les agents de l'ASFC peuvent cibler les expéditions et analyser les anomalies afin de déterminer avec plus d'exactitude le risque posé par chaque conteneur » (ASFC, 2011).

Voici des résumés de certaines saisies qui ont été effectuées grâce au travail des unités de ciblage :

- Le 22 juin 2004, les inspecteurs de l'ASFC ont passé un conteneur dans l'appareil de radioscopie au Port d'Halifax. Celui-ci transportait du poivre noir, de la poudre de cari et des nouilles. Ils ont trouvé 60 ballots de cocaïne, chacun d'eux contenant environ un kilogramme de drogue. Le conteneur provenait de la Grenade et était en transit en Ontario. Un porte-parole de l'ASFC n'a que vaguement déclaré aux médias ce qui a mené les agents à considérer ce conteneur comme suspect. [traduction] « Nous avons obtenu cette information 24 heures avant que les marchandises soient chargées dans le conteneur du navire, dans un port étranger. Nous effectuons les vérifications d'antécédents nécessaires, nous examinons les documents pertinents, nous effectuons nos vérifications des données du renseignement » (*Daily News*, 17 septembre 2004).
- En janvier 2003, l'unité de ciblage au Port d'Halifax a déterminé qu'un conteneur devait faire l'objet d'une inspection. Celui-ci provenait du Pakistan et arrivait de Hong Kong et de l'Italie. Un détecteur mobile a permis de découvrir 11,5 tonnes métriques de haschich

dans le fret. Un agent des douanes a déclaré aux médias que le conteneur avait été marqué en raison de son point d'origine et d'inexactitudes dans les documents d'expédition. [traduction] « Il semblait y avoir des renseignements qui, sans être nécessairement faux, étaient manquants ou incomplets [...] En se fondant sur l'évaluation, ils ont eu l'impression qu'il fallait l'examiner » (*Presse canadienne*, 22 janvier 2003; *Daily News*, 23 janvier 2003).

- En mars 2003, les inspecteurs de l'ASFC au Port d'Halifax ont trouvé 172 kilogrammes de cocaïne dans un conteneur maritime rempli de meubles et de vêtements. Le conteneur avait été chargé en Haïti, à destination de Montréal. Selon l'article publié dans la *Presse canadienne*, un porte-parole de l'ASFC a précisé que la saisie était due à du bon renseignement et à une ancienne technique d'inspection. Les agents de l'ASFC ont eu des soupçons au sujet du conteneur en raison d'incohérences dans les documents d'expédition (*Presse canadienne*, 7 avril 2003).

Le Centre national d'évaluation du risque (CNER) de l'ASFC, établi en 2004, appuie les unités de ciblage locales. Lynch (2007) estime que le CNER, qui fonctionne en tout temps, est utilisé en tant qu'interface entre les différents organismes d'application de la loi à l'échelle internationale, nationale et locale. Le CNER utilise des techniques et une technologie de collecte de renseignements sophistiqués et échange le renseignement avec les partenaires d'application de la loi et les agents locaux dans tout le Canada. Le renseignement est utilisé pour mettre un frein à l'entrée d'armes au Canada. En ce qui concerne plus particulièrement les ports maritimes, le CNER a la responsabilité d'évaluer les risques associés aux conteneurs maritimes concernant les préoccupations liées à la sécurité nationale avant leur arrivée au Canada. Si l'ASFC reçoit du renseignement qui porte à croire qu'un conteneur maritime pose une menace possible à la sécurité nationale, elle le renvoie pour examen au port étranger d'origine avant le chargement (Vérificateur général du Canada, 2007, 21).

Le Centre national d'évaluation du risque (CNER) et les unités de ciblage des navires ont la responsabilité partagée d'appliquer les critères d'évaluation des risques à tous les frets commerciaux arrivant par navire. Les analystes du CNER examinent l'IPEC fournie par les transporteurs pour chaque expédition et mènent ensuite une évaluation des risques (avant le départ d'un port étranger). S'ils évaluent qu'une expédition pose un risque élevé, les analystes peuvent diffuser une interdiction de procéder au chargement ou au déchargement. Le fret est alors examiné soit au port étranger, soit à son arrivée à un port canadien (ASFC, 2008).

Une autre initiative qui pourrait contribuer à la communication d'information utile au CNER et aux unités de ciblage de l'ASFC est l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (IRSC). Grâce à cette initiative, les agents de l'ASFC sont installés dans des ports maritimes étrangers pour collaborer avec les autorités locales afin de mener des évaluations des risques associés aux navires et aux conteneurs à destination du Canada (*Canada NewsWire*, 20 octobre 2005; *Presse canadienne*, 20 octobre 2005). Toutefois, l'ASFC estime que « bien [qu'elle] se soit engagée à signer deux autres ententes de partenariat internationales afin d'accroître le déploiement d'agents de l'ASFC à l'étranger, cette initiative sera interrompue en 2011-2012 [...] L'Agence tirera parti des partenariats internationaux solides établis dans le cadre de l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs pour demander des examens préalables au départ des bâtiments pour les cargaisons à haut risque » (ASFC, s.o., 21).

Malgré ces initiatives récentes, et le rôle joué par les unités de ciblage relativement à la détection des drogues et d'autres marchandises de contrebande dans les conteneurs d'expédition, il y a eu des critiques par rapport aux activités d'évaluation des risques et de ciblage des conteneurs de l'ASFC. Plus particulièrement, dans une vérification de 2007 de l'ASFC, le vérificateur général a écrit : « les expéditions de fret aérien et de fret maritime ne sont pas toutes évaluées avant l'arrivée » au Canada :

L'Agence ne peut pas donner l'assurance qu'elle effectue des évaluations des risques pour toutes les expéditions de fret aérien et de fret maritime avant leur arrivée. Pour les expéditions par voie maritime, nous avons constaté que l'Agence avait effectué une analyse préliminaire des différences observées entre les expéditions qui arrivent au Canada et l'information préalable fournie à leur sujet. Pour combler certaines lacunes possibles de l'information préalable, l'Agence a rencontré des autorités de transport maritime. Toutefois, l'Agence n'évalue pas systématiquement l'importance de l'écart entre l'information qu'elle reçoit sur les expéditions devant arriver et les expéditions qui arrivent en réalité. Elle ne surveille pas le caractère opportun de son processus d'évaluation des risques pour les conteneurs maritimes, car elle ne compare pas la date et l'heure d'arrivée avec la date d'évaluation des risques (Vérificateur général du Canada, 2007, 21).

Plus précisément, le rapport du vérificateur général explique que certains conteneurs d'expédition à risque élevé chargés et expédiés au Canada en provenance de ports étrangers « semblent être arrivés au Canada avant d'avoir fait l'objet d'une évaluation des risques pour la sécurité nationale » et que « ces conteneurs sont entrés au Canada sans avoir fait l'objet du ciblage préalable requis ni d'un examen plus poussé » (Vérificateur général du Canada, 2007, 22). En outre, le vérificateur général a critiqué l'utilisation du système de gestion des risques TITAN, puisque sa vérification a permis de constater que l'ASFC n'avait « pas déterminé le niveau d'examen qui convient pour chaque cote établie dans TITAN. Par conséquent, l'examen n'est pas obligatoire pour les conteneurs maritimes et le fret aérien qui reçoivent des cotes élevées. » Dans l'analyse des cotes de risque et des résultats d'examen du vérificateur général pour environ deux millions de conteneurs d'expédition qui sont arrivés au Canada en 2006, il est écrit :

Nous avons constaté peu de corrélation entre une cote élevée et la décision d'inspecter un conteneur. Les agents locaux nous ont dit ne pas avoir confiance dans la cote de risque établie de façon automatisée pour choisir les conteneurs à inspecter. Ils se fient plutôt à leur propre analyse des diverses bases de données et à leur connaissance de l'endroit. Les agents de ciblage avant l'arrivée ne documentaient pas de manière uniforme les motifs les poussant à renvoyer certaines expéditions plutôt que d'autres à une inspection. Par conséquent, il est difficile pour l'Agence de déterminer les facteurs clés dans la prise de décision des agents de ciblage avant l'arrivée. Si elle disposait de cette information, l'Agence pourrait améliorer des aspects importants des pratiques de ciblage avant l'arrivée (Vérificateur général du Canada, 2007, 24).

Selon le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, il y a deux failles « dans la stratégie du gouvernement relative à l'inspection des conteneurs dans les ports

canadiens. Ainsi, le gouvernement : 1. s'en remet largement aux comportements et tendances observées dans le passé et n'a guère les moyens de déceler les menaces à caractère imprévu; 2. laisse sa capacité d'inspection, et non pas seulement l'analyse des risques, dicter la tolérance aux risques » (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2007, 30).

## Inspections

L'ASFC a à sa disposition deux méthodes de base pour inspecter les conteneurs d'expédition : 1) reproduire une image du contenu par rayons gamma et 2) effectuer une inspection physique (qui comprend des examens partiels selon lesquels le conteneur est ouvert sans être déchargé complètement et des examens complets selon lesquels le conteneur est complètement déchargé). L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) fait appel à une démarche axée sur la gestion des risques pour déterminer les conteneurs à « haut risque » (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2004).

La vérification de l'ASFC de 2007 effectuée par le vérificateur général résume les récents investissements faits dans la technologie d'inspection des conteneurs :

Pour renforcer ses capacités en matière d'inspection, l'Agence a investi plus de 70 millions de dollars au cours des cinq dernières années dans de l'équipement spécialisé pour détecter les marchandises dangereuses et de contrebande [...] L'Agence a utilisé avec succès cet équipement pour faire d'importantes saisies de marchandises de contrebande. Elle reçoit un financement annuel de 11,8 millions de dollars pour exploiter, entretenir et remplacer cet équipement qu'elle a déployé dans les points d'entrée terrestres et maritimes à risque plus élevé. L'investissement le plus important est dans le Système d'inspection des véhicules et du fret (VACIS<sup>MD</sup>), qui utilise une imagerie à rayons gamma pour inspecter le contenu des véhicules et des conteneurs. L'Agence a déployé 12 unités mobiles du VACIS<sup>MD</sup> à un coût de 24 millions de dollars et trois appareils du VACIS<sup>MD</sup> pour palettes à un coût de 5 millions de dollars (Vérificateur général du Canada, 2007, 30).

L'appareil VACIS acheté par le gouvernement fédéral est composé de scanners installés sur des camions mobiles dotés d'un bras amovible qui utilise des rayons gamma pour examiner l'intérieur des conteneurs, ce qui permet aux opérateurs de visionner des images radiographiques des marchandises conteneurisées sur un ordinateur afin de déceler rapidement les compartiments cachés qui visent à transporter des biens volés ou des marchandises de contrebande. Conçue pour compléter les inspections manuelles supplémentaires, la technologie à rayons gamma permet d'inspecter de manière non intrusive les conteneurs à raison d'un conteneur par minute (*Materials Management and Distribution*, 2002, 7).

Les images produites par les appareils à rayons gamma permettent aux inspecteurs de déterminer le contenu des conteneurs sans avoir à les ouvrir (efficacité accrue) et de déceler les marchandises qui ne sont pas conformes aux descriptions contenues dans les manifestes d'expédition. Selon un agent de l'ASFC, les inspecteurs ont une bonne idée de ce à quoi le fret devrait ressembler lorsqu'ils prennent une radiographie des conteneurs (*Chronicle Herald*, 12 février 2010). Les représentants fédéraux affirment que cette technologie les aide non seulement à accroître leur capacité à détecter les drogues et autres marchandises de contrebande, mais aussi

à augmenter considérablement le nombre de conteneurs pouvant être inspectés (Communiqué de presse de Transports Canada, 22 janvier 2003).

Voici des résumés de différents cas donnés dans la littérature dans lesquels des drogues ou d'autres marchandises de contrebande ont été détectées grâce à cette technologie :

- Au Port d'Halifax, les agents de l'ASFC ont trouvé 200 kilogrammes de cocaïne dissimulés à l'intérieur de six sacs transportant 22 emballages cylindriques cachés entre des mouleurs résidentielles qui avaient été expédiées du Chili. Un porte-parole de l'ASFC a déclaré que les agents avaient d'abord vérifié le manifeste d'expédition pour savoir ce qui se trouvait dans le conteneur et qu'ils l'ont ensuite balayé à l'aide de l'appareil VACIS pour voir si le manifeste contenait des renseignements exacts. [traduction] « [...] les agents ont vu six formes qui ne semblaient pas correspondre à ce qui devait se trouver dans le fret selon le manifeste. » Les agents ont alors inspecté le conteneur et ont trouvé la drogue (*Chronicle Herald*, 12 février 2010).
- En juin 2006, les agents de l'ASFC au Port d'Halifax ont découvert plus de 4 000 kilogrammes de hachisch en inspectant un conteneur maritime en provenance du Pakistan et à destination de l'Ontario. Le conteneur a été coté comme posant un risque élevé par l'unité de ciblage après qu'elle eut examiné les manifestes d'expédition, qui précisaient que le contenu était du coton brut. L'appareil VACIS a détecté des images sombres dans le centre de 100 balles de coton et, lorsque les balles ont été ouvertes, les inspecteurs de l'ASFC ont trouvé 40 paquets, chacun d'eux contenant environ un kilogramme de hachisch (Agence des services frontaliers du Canada, 21 juillet 2006).
- Plus de 600 kilogrammes de hachisch, d'huile de cannabis et de marijuana ont été trouvés au Port d'Halifax dans une expédition de citrouilles, d'ignames et de patates douces en provenance de la Jamaïque. La drogue était emballée dans un plastique et dissimulée sous un faux plancher dans le fond d'un conteneur d'expédition. Les agents de l'ASFC ont déclaré que la drogue avait été trouvée après que le conteneur eut été balayé au moyen de l'appareil VACIS, qui a décelé des anomalies dans le plancher. Les agents ont vidé le conteneur et ont ensuite percé un trou dans le plancher, qui contenait des traces d'huile de cannabis (*National Post*, 25 octobre 2006).
- En janvier 2011, plus de 1 000 kilogrammes de kétamine ont été saisis par l'ASFC au Port de Vancouver. La poudre blanche était emballée dans des sacs sous vide et dissimulée dans des boîtes contenant des tasses qui arrivaient dans un conteneur de Hong Kong. Les agents de l'ASFC ont balayé le conteneur et ont remarqué des divergences entre l'image radiologique et ce qui était inscrit dans le manifeste d'expédition. Ils ont donc procédé à un examen complet du conteneur, et la fouille manuelle a permis de trouver la kétamine cachée sous les tasses dans 84 des 402 boîtes (*Vancouver Sun*, 26 janvier 2011).

En plus de la technologie VACIS, l'ASFC a acquis en 2004 deux nouveaux types d'équipement pour renforcer ses capacités d'inspection dans les ports maritimes. Il s'agit des engins télécommandés, qui donnent aux inspecteurs la possibilité d'examiner directement toute la partie extérieure de la coque d'un navire sous le niveau de l'eau (*Canada NewsWire*, 15 juin 2005). En 2009, un engin télécommandé a permis aux inspecteurs de découvrir 300 kilogrammes de

marihuana cachés sous la coque d'un navire accosté au Port de Saguenay. Selon l'un des rapports des médias, « la drogue était contenue dans sept cylindres de métal accrochés dans un caisson de prise d'eau situé sous la ligne de flottaison du navire. Il s'agit de la plus importante quantité de drogue fixée sous la coque d'un navire saisie au Québec. Les agents de l'équipe d'intervention mobile (EIM) de l'ASFC ont découvert la contrebande grâce à un engin télécommandé utilisé pour examiner la coque des navires. L'appareil a révélé une anomalie au niveau de la coque qui nécessitait des vérifications supplémentaires » (Agence des services frontaliers du Canada, 27 août 2009).

### ***Fouilles manuelles effectuées par le personnel de l'ASFC***

Comme il est précisé dans bon nombre des cas cités précédemment, l'une des manières de compléter l'utilisation des technologies pour aider à détecter la présence de drogues et d'autres marchandises de contrebande est l'inspection physique des navires et des conteneurs maritimes par le personnel de l'ASFC, qui joue un rôle essentiel dans la détection des drogues et des autres marchandises de contrebande. Les unités spécialisées, comme l'équipe d'intervention mobile (EIM) de l'ASFC, se sont également avérées efficaces dans la détection des drogues qui sont assez bien cachées.

### **Résumé : Mesures d'interdiction de l'ASFC dans les ports maritimes**

Il est clair que dans tous les cas étudiés précédemment, chacune des unités et des techniques d'interdiction de l'ASFC (collecte du renseignement, ciblage fondé sur les risques, inspections effectuées au moyen des technologies et fouilles manuelles effectuées par un personnel compétent) vient compléter l'approche intégrée visant à enrayer la contrebande dans les ports maritimes. Par le passé, les unités de ciblage renvoyaient un navire ou une expédition à une inspection secondaire en fonction du résultat d'une procédure d'évaluation des risques normalisée. Les ressources de détection, comme l'appareil VACIS ou les chiens détecteurs, étaient ensuite utilisées comme moyen efficace et efficient d'effectuer un balayage extérieur du conteneur. Le personnel de l'ASFC effectuait par la suite une fouille physique plus intensive du conteneur. Après la phase de détection, une enquête criminelle était habituellement menée pour recueillir du renseignement, pour effectuer un contrôle de la livraison ou aux fins de surveillance.

En dépit de cette approche intégrée et des saisies qu'elle a permis de mener à terme, l'ASFC se voit restreinte dans ses actions par l'insuffisance de ses ressources par rapport à la quantité de conteneurs qui transitent par les ports maritimes. Concrètement, cela signifie qu'un à sept pour cent seulement de tous les conteneurs d'expédition sont inspectés. Bien que la proportion des conteneurs à haut risque inspectés soit bien plus importante, on reconnaît généralement que seule une petite fraction des drogues et autres marchandises de contrebande dissimulées dans les conteneurs peut être découverte dans les ports maritimes du Canada grâce aux mesures d'interdiction de l'ASFC.

### **Collaboration entre les organismes**



Les affaires pour lesquelles il y a eu détection de drogues et d'autres marchandises de contrebande par l'ASFC, qui ont été suivies par des enquêtes criminelles menées par la GRC ou par tout autre service de police sont des exemples types de la collaboration et de la coordination interorganismes requises pour garantir l'application de la loi et la lutte contre les activités de contrebande. La collaboration officielle et non officielle qui s'est établie entre les différents organismes d'application de la loi dans le cadre de la lutte contre la contrebande dans les ports maritimes commerciaux apparaît comme un facteur important dans bon nombre des cas où les résultats ont été positifs.

En ce qui concerne les techniques d'interdiction et d'application de la loi dans les ports maritimes commerciaux, les partenariats les plus communs sont établis entre l'ASFC et la GRC. Cette coordination entre les organismes a été officialisée par l'entremise des équipes nationales d'enquêtes portuaires (ENEP), qui sont composées de l'ASFC, de la GRC et des autorités policières locales. Selon la GRC :

Les équipes nationales d'enquêtes portuaires (ENEP) enquêtent sur les infractions aux lois fédérales sans empêcher la libre circulation des marchandises, des personnes et des services. Elles ont pour objectif de perturber considérablement les activités des groupes du crime organisé et d'éliminer la capacité de ces derniers à utiliser les ports maritimes du Canada pour l'entrée de marchandises et de personnes qui pourraient poser une menace à la sécurité nationale. Ces équipes, dont le travail repose sur le renseignement, font appel à la collaboration d'organismes d'application de la loi fédéraux, provinciaux et municipaux (Gendarmerie royale du Canada, 2009b).

Les rôles des deux principaux organismes qui font partie des ENEP sont assez complémentaires. L'ASFC a la responsabilité de détecter les drogues et autres marchandises de contrebande dans les ports maritimes, tout en fournissant du renseignement à l'appui des saisies et des enquêtes criminelles connexes. Le rôle de la GRC est de recueillir et de fournir du renseignement qui pourrait aider à détecter des drogues et d'autres marchandises de contrebande arrivant dans les ports, tout en menant des enquêtes criminelles.

Un cas typique donné dans la littérature qui a nécessité des mesures tactiques d'application de la loi conjointes entre l'ASFC et la GRC commence par une saisie de drogues ou d'autres marchandises de contrebande dans un port maritime par l'ASFC, suivie d'une livraison contrôlée de la cache illégale par la GRC. Voici des résumés de certains cas typiques :

- En octobre 2008, à Halifax, des agents de l'ASFC ont intercepté une cargaison maritime de serviettes qui contenait plus de 27,8 kilogrammes d'héroïne « dissimulés dans l'interstice creusé entre les couches de carton ondulé des boîtes. Après avoir retiré la drogue des boîtes, l'Équipe nationale de la police des ports de Halifax a laissé la cargaison en provenance du Pakistan se rendre jusqu'à destination, à Toronto (Ontario), où une livraison contrôlée a eu lieu » (Gendarmerie royale du Canada, 2009a, 25). Quatre individus ont été arrêtés après avoir tenté de réclamer la cargaison commerciale. La Section antidrogue de la GRC dans la région du grand Toronto a ensuite exécuté un mandat de perquisition dans une résidence à Ajax, en Ontario, qui a permis de saisir des documents relatifs à l'expédition et à l'importation des serviettes, ainsi qu'une grenade à

main active et des munitions (Gendarmerie royale du Canada, 2009a, 25; Gendarmerie royale du Canada, 2009b; *Presse canadienne*, 4 novembre 2008).

- Au Port d'Halifax, après que les agents de l'ASFC eurent découvert 625 kilogrammes de hachisch et d'huile de cannabis dans un conteneur d'expédition rempli de citrouilles, d'ignames et de patates douces provenant de la Jamaïque et en route vers Toronto, l'Agence a communiqué avec la GRC, qui a communiqué avec le service de police du Grand Toronto. La drogue a été retirée du conteneur, les produits ont été remplacés, et les policiers ont effectué une livraison contrôlée dans un entrepôt de l'Ouest de Toronto qui était inscrit sur le manifeste d'expédition. Les policiers ont surveillé deux hommes qui ont attaché le conteneur à un camion de transport et l'ont transporté à Lynden, en Ontario, dans un garage privé. Les policiers ont ensuite arrêté les deux hommes, qui ont été accusés de vol et de délits relatifs aux drogues (*National Post*, 25 octobre 2006).
- En octobre 2010, l'ASFC a découvert, au Port de Vancouver, dans un conteneur maritime qui arrivait du Vietnam, une expédition de chaussures Nike contrefaites. Il y avait également 150 boîtes de chaussures Nike, chacune d'elles contenant une cruche de 22 kilogrammes de phenyl-2-propanone, un précurseur de la MDMA. Le cas a été renvoyé à la GRC, qui a effectué une livraison contrôlée de l'expédition dans une maison de Richmond. Les policiers ont ensuite procédé à une perquisition dans cette maison et dans deux autres maisons de Richmond, ainsi que dans deux maisons de Burnaby et de Vancouver (*Richmond Review*, 24 novembre 2010).
- Un certain nombre de groupes de travail interorganismes ont été formés pour lutter contre l'exportation de véhicules volés. Entre les mois de mars et d'août 2008, le projet SIENNA a été mis en œuvre dans les ports de Montréal et d'Halifax. Le groupe de travail, qui s'intéresse principalement à l'exportation de véhicules volés, est composé de membres de la GRC, de l'ASFC et du Bureau d'assurance du Canada. Pendant cette période, le projet SIENNA a permis de récupérer 258 véhicules volés, dont 62 à Halifax et 196 à Montréal (GRC, 2009b). D'autres groupes de travail au Canada se sont penchés sur le vol et l'exportation de voitures, y compris le projet CEASE (Controlled Enforcement of Automobiles Stolen for Export) en Colombie-Britannique et le projet CERVO (Control of the Exportation and Receiving of Stolen Vehicles Overseas) au Québec (Wallace, 2004, 16).

L'une des critiques persistantes du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense concernant l'application de la loi et la sécurité aux frontières dans les ports maritimes commerciaux est le « nombre de municipalités » qui prennent part au travail de police sur les terrains du port, « sans parler des détachements de la GRC ainsi que des organismes et ministères fédéraux ou provinciaux et des sociétés contractuelles de sécurité. Cela étant, la répartition des responsabilités est assez mal comprise. »

Les policiers qui ont témoigné devant le Comité ont précisé que les problèmes relatifs au nombre d'organismes d'application de la loi différents au sein du gouvernement qui ont compétence sur un même port maritime ont été résolus grâce à la mise en place de mesures de collaboration entre les organismes « en combinant les différentes forces et organisations policières, chacune apportant sa contribution en matière de renseignements » (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002a).

Malgré la valeur ajoutée de la collaboration et de la coordination entre les organismes dans le cadre des vulnérabilités des ports maritimes au crime organisé, il est clair qu'en raison de la quantité de drogues et d'autres marchandises de contrebande qui passent par les ports maritimes ainsi que du nombre d'organisations criminelles qui se cachent derrière de telles expéditions, et de leur portée, les organismes d'application de la loi manquent de ressources et sont submergées par l'ampleur du problème. Cet enjeu a été documenté succinctement dans le rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense de 2007, conformément aux témoignages des membres de la GRC en Colombie-Britannique chargés du groupe conjoint d'application de la loi responsable des services de police au Port de Vancouver :

En janvier 2007, la GRC a révélé au Comité que les groupes de criminels organisés indo-canadiens, asiatiques et traditionnels – notamment les Hells Angels – sont encore très actifs dans le port de Vancouver. Elle a aussi admis qu'avec le peu de ressources dont elle dispose, elle peut réprimer à peine 30 pour cent des activités de ces groupes qui sont toujours présents et qui continuent de menacer la sécurité du port (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002a, 4).

## **4 Conclusion**

La littérature examinée montre clairement que les ports maritimes du Canada sont très vulnérables aux machineries criminelles organisées. D'un point de vue historique, le problème semble s'être amplifié; avant les années 1970, la criminalité organisée dans les ports maritimes du Canada se limitait principalement à la contrebande d'opiacés (héroïne et morphine) arrivant au pays. De nos jours, les ports maritimes du Canada sont des vecteurs pour l'importation au pays d'un grand nombre de drogues illégales (opiacés, cocaïne, cannabis, drogues synthétiques), de produits chimiques précurseurs pour la production canadienne de drogues synthétiques et de produits contrefaits. Ils sont également utilisés pour la contrebande de véhicules volés et l'exportation de drogues synthétiques produites au pays. L'activité criminelle à laquelle les ports maritimes commerciaux sont le plus vulnérables est l'introduction de drogues au pays.

Les contrebandiers exploitent les failles des chaînes d'approvisionnement commercial par voie maritime légales et des opérations logistiques dans les ports maritimes. Ils exploitent notamment les ouvertures offertes par les conteneurs maritimes et leur infrastructure d'expédition internationale pour dissimuler des drogues illégales, les expédier vers ou les recevoir de l'étranger et les distribuer dans les différentes villes. Du point de vue conceptuel, la contrebande dans les ports maritimes est représentative de la façon dont le crime organisé utilise et exploite le commerce légal à son avantage. (La contrebande est l'une des quelques activités illégales qui dépendent grandement des transactions commerciales légales du marché international, de leurs acteurs et de leurs processus, et qui en sont indissociables; le blanchiment d'argent, les crimes en col blanc et les crimes financiers en sont d'autres exemples.) Les contrebandiers qui exploitent les ports d'entrée officiels tirent profit des impératifs de l'économie canadienne qui dépend lourdement du commerce international, ce qui crée également de la résistance relativement aux mesures de sécurité qui ralentissent le traitement des biens qui sont importés ou exportés.

L'introduction et la sortie de marchandises de contrebande par l'intermédiaire des ports maritimes sont également facilitées par le placement de membres et d'associés de groupes criminels à des postes d'influence dans les ports maritimes commerciaux. Bien que le présent rapport ne puisse fournir une estimation du volume de drogues ou d'autres marchandises de contrebande qui transitent par les ports canadiens du fait de collusions internes, certaines des affaires de contrebande les plus importantes (en terme de quantité de marchandises illégales) ayant fait l'objet d'enquêtes de police faisaient apparaître une corruption du personnel dans les ports maritimes commerciaux du Canada. Cela dit, contrairement à des affirmations voulant que les organisations criminelles « contrôlent » certains ports maritimes, la littérature semble plutôt appuyer la conclusion du projet SALVE, une évaluation du renseignement effectuée en 2007 par la GRC, qui rejette de telles affirmations, mais qui reconnaît que des membres et des associés de groupes criminels sont bien implantés et sont ancrés solidement aux quais depuis des décennies (*CanWest News*, 14 mai 2005).

Les recherches effectuées dans le cadre du présent projet n'ont pas révélé, comme ce fut le cas aux États-Unis, des exemples dans lesquels des directeurs ou des agents de syndicats représentant des débardeurs au Canada ont été corrompus ou directement influencés par des groupes criminels afin de faciliter la contrebande ou d'autres entreprises à but lucratif de rackets de travail (comme le pillage des fonds de pension ou l'extorsion d'entreprises qui font affaire dans les ports maritimes). En effet, la présente recherche n'a apporté aucune preuve de racket de travail parmi les syndicats représentant des débardeurs au Canada. Il faudrait effectuer des recherches supplémentaires afin de déterminer s'il y a bel et bien présence de rackets de travail dans les ports maritimes commerciaux du Canada.

Selon une analyse qualitative des cas de saisies dans les ports maritimes tirés de sources publiques, les trois principaux ports maritimes du Canada (Halifax, Montréal et Vancouver) sont les plus vulnérables à la contrebande. Cette vulnérabilité est en partie attribuable au fait que la majorité des biens importés qui transitent par les ports maritimes commerciaux du pays passent par l'un de ces trois ports. Par conséquent, le volume considérable de conteneurs qui transitent par ces ports rend la détection de la contrebande illégale inabordable. Montréal et Vancouver ont de vastes marchés de consommation pour les drogues importées, ce qui augmente le caractère attrayant des ports de ces deux villes. Les groupes criminels, comme la mafia italienne et les Hells Angels, semblent avoir initialement établi une présence dans des villes expressément dans le but d'utiliser les ports commerciaux pour l'importation de drogues.

Parmi les vulnérabilités particulières aux ports maritimes figurent les possibilités idéales de dissimulation dans les expéditions de conteneurs, le volume considérable de conteneurs maritimes qui y transitent chaque jour (ce qui rend le ciblage et les inspections difficiles), la susceptibilité du personnel des ports maritimes à la corruption et aux machinations internes et les problèmes relatifs à la vérification et à la surveillance du nombre élevé de personnes qui travaillent ou font affaire sur les quais.

En dépit des avancées considérables qui ont été faites relativement à la lutte contre la contrebande et à la sécurité dans les ports maritimes commerciaux, les ressources actuelles en matière d'application de la loi (collecte du renseignement sophistiquée, ciblage et évaluation des risques, technologies efficaces, personnel spécialisé et compétent, groupes de travail

interorganismes en matière d'application de la loi et renforcement des mesures de sécurité physiques et du personnel) restent insuffisantes face au volume de marchandises échangées et de la contrebande organisée dans les trois terminaux portuaires à conteneurs les plus importants du Canada. On reconnaît généralement que seule une petite fraction des drogues et autres marchandises de contrebande est découverte aux quais, alors que la majorité des groupes et des réseaux criminels qui utilisent les ports maritimes à des fins criminelles ne sont pas démantelés, mais seulement ciblés par des mesures d'application de la loi. En effet, comme le montrent les recherches, les cas d'application de la loi et le renseignement criminel, pour chacune des nouvelles mesures de sécurité mises en œuvre, les contrebandiers se sont adaptés et ont trouvé des manières novatrices de défier les procédures de sécurité.

# Annexe 1 : Aperçu du secteur portuaire

## Objectifs du rapport

La présente section vise à fournir un aperçu des Administrations portuaires canadiennes (APC), ce qui comprend « une vue d'ensemble du cadre réglementaire en vigueur dans les administrations portuaires choisies, des statistiques descriptives relatives à la taille et à la structure des opérations portuaires des administrations choisies, des données qualitatives et quantitatives sur les intervenants pertinents de l'industrie, ainsi que présenter les caractéristiques générales des administrations portuaires choisies et de l'industrie du transport maritime commercial. » Les sources d'information utilisées pour rédiger la présente section comprennent un examen de la documentation secondaire sur les Administrations portuaires canadiennes, des rapports, des données opérationnelles et statistiques des APC, des données des organismes de réglementation et des sources de l'industrie, des données statistiques (CANSIM) ainsi que des entrevues avec des représentants des administrations portuaires, de l'industrie et des organismes de réglementation. La portée et l'objet particulier de cet aperçu sont orientés par les vulnérabilités potentielles face aux activités du crime organisé. Dans ce contexte, les vulnérabilités de sécurité découlent souvent, entre autres, de la localisation et de la désignation du gouvernement.

Lorsqu'il est possible de le faire, les administrations portuaires suivantes serviront d'étude de cas : Halifax, Montréal, Thunder Bay, Vancouver et Grande région de Victoria. Toutefois, le présent rapport traitera également des cinq à dix ports les plus importants et inclura les cinq ports susmentionnés dans les tableaux de données et les discussions.

## Méthodologie

Le présent rapport est fondé sur une revue de littérature des articles universitaires pertinents sur les administrations portuaires, une recherche dans la base de données Brooks et Pallis sur la gestion portuaire, une recherche dans la base de données PortEconomics et un examen des documents pertinents du gouvernement du Canada. Il examine également la recherche sur la sécurité portuaire face au terrorisme en ce qui a trait à des questions comme l'identité des travailleurs portuaires, la vérification des conteneurs, les programmes de sécurité des navires et les règlements généraux de sécurité visant à resserrer les régimes de sécurité dans les ports d'Amérique du Nord.

Une recherche des termes *crime organisé* et *ports* (en anglais) dans la bibliothèque électronique de l'Université Dalhousie à l'aide de Prowler n'a permis de trouver que des nouvelles publiées lorsque la police portuaire de la Société canadienne des ports a été remplacée dans le cadre de la réforme de la gouvernance des ports, ainsi que des annonces plus spécifiques d'événements particuliers. Une autre revue de la littérature a été entreprise dans le cadre des étapes subséquentes de la présente étude.

Bien que la recherche a été réalisée à l'aide des données de Statistique Canada, il est important de noter que les données de la série 406-0001 (statistiques du transport maritime international et du cabotage), en tonnes, ont été abandonnées en 1999.

## Aperçu de la circulation portuaire au Canada

Il y a 323 ports au Canada, regroupés en trois catégories, selon la structure de gouvernance (voir la section suivante). La présente section fournit de l'information (selon les disponibilités) sur la circulation dans les ports les plus importants du Canada, qu'ils fassent partie des APC ou non.

Les importations légales du Canada représentaient 403,7 milliards de dollars en 2010, tandis que les exportations légitimes représentaient 399,4 milliards de dollars (Commerce international Canada, 2011). Les cargaisons solides en vrac constituent la majorité de ces échanges (pour ce qui est du tonnage). Les cargaisons les plus importantes (volume) qui passent par le Canada sont le pétrole brut et les céréales. Un pourcentage important de cargaison solide en vrac au Canada est transféré vers des installations privées qui ne relèvent pas des administrations portuaires (APC ou autres). Le deuxième et le neuvième ports en importance au Canada (Come-By-Chance et les plates-formes de forage en mer de Terre-Neuve, respectivement) constituent un bon exemple de cette situation (tableau 1). Environ la moitié de la circulation internationale du Canada transite par des ports gérés par les APC.

**Tableau 2 – Dix ports les plus importants au Canada en 2008 et pourcentage de la circulation nationale**

Port	Tonnage de marchandise (milliers de tonnes)	Pourcentage de la circulation nationale	Catégorie <sup>1</sup>
Région métropolitaine de Vancouver	96 750	13,4	Administration portuaire canadienne
Come-by-Chance	30 469	43,7	Port local ou régional <sup>2</sup>
Saint John	25 400	14,6	Administration portuaire canadienne
Port Hawkesbury	29 841	12,1	Port local ou régional <sup>2</sup>
Sept-Îles/Pointe-Noire	22 235	9,1	Administration portuaire canadienne
Québec/Lévis	26 799	18,0	Administration portuaire canadienne
Montréal/Contrecoeur	26 807	21,4	Administration portuaire canadienne
Port-Cartier	15 920	26,9	Administration portuaire canadienne
Plates-formes au large de Terre-Neuve <sup>3</sup>	17 203	88,8	Privé
Nanticoke	14 147	14,7	Déclassé
Autres ports	157 010	44,0	
Circulation totale	462 581	29,6	

Remarques : 1. Le type de port est tiré de l'inventaire des transferts trouvé sur le site Web de Transports Canada, en date du 31 mars 2011.

2. Transports Canada n'a plus d'intérêt à cet égard, à l'exception du lit portuaire, qui relève toujours de TC; des droits de ports sont donc exigés.

3. Selon Statistique Canada, car la plupart des cargaisons des plates-formes pétrolières et gazières Terra Nova et Hibernia sont directement destinées aux marchés étrangers.

Source : Calculs effectués à partir des données de 2008 fournies par Statistique Canada (2010), tableau 6. Le commerce de conteneurs (précisé dans le tableau 2) correspond à une valeur relativement élevée malgré une densité faible; il s'agit d'un facteur mineur en matière de jauge, mais important sur le plan de la valeur. Son importance économique provient tant de la création d'emplois dans les ports que de la contribution aux revenus des ports.



**Tableau 3 – Ports de l’Administration portuaire canadienne et volume de circulation traitée**

Administration portuaire canadienne	Tonnes manutentionnées en 2008 (en millions)	Part des tonnes manutentionnées par le port (%)	EVP en 2008 (en milliers) <sup>2</sup>
Région métropolitaine de Vancouver	88,3	19,3	2 492
Québec/Lévis	27,0	5,9	
Montréal/Contrecoeur	27,0	5,9	1 474
Saint John	25,6	5,6	49
Sept-Îles/Pointe-Noire	22,6	4,9	
Hamilton	11,1	2,4	
Prince-Rupert	10,6	2,3	
Halifax	10,3	2,2	387
Thunder Bay	8,1	1,8	
Windsor	5,2	1,1	
Trois-Rivières	2,6	0,6	
Belledune	2	0,4	
Toronto	1,3	0,3	18
St. John’s	1,4	0,3	118
Nanaimo	1,4	0,3	
Port Alberni	1,1	0,2	
Chicoutimi (Port Saguenay)	0,3	0,1	
<b>Total des APC</b>	<b>246</b>	<b>53,8</b>	<b>4 721</b>
Autres ports <sup>1</sup>	211,4	46,2	
<b>Total (tous les ports)</b>	<b>547,4</b>	<b>100</b>	

Remarques :

1. La présente estimation est fondée sur une approximation de la circulation totale à partir des données historiques et des parts de marché. Elle comprend les données sur la circulation nationale et internationale.

2. EVP signifie *équivalent vingt pieds* et représente les marchandises dans un conteneur de 20’ par 8’ par 8’. Un conteneur standard de 40’ correspond à deux EVP. Les données sur les EVP sont incluses dans les données sur les tonnes manutentionnées.

Source : Les données des deuxième et troisième colonnes proviennent du tableau M23 de TPSGC (2008, p. A108). Les données de la dernière colonne proviennent des statistiques sur l’industrie portuaire de l’American Association of Port Authorities ([www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)). Le commerce maritime du Canada avec les États-Unis totalisait 120,4 millions de tonnes en 2008, soit un peu plus de la moitié du commerce total avec les autres pays (205 millions de tonnes), comme le montre le tableau 3 (TPSGC, 2010, tableaux M25 et M26, p. A108). Compte tenu de la place importante qu’occupent les produits de base dans le commerce du Canada et de la variance annuelle en matière de volume et de partenaire commercial, il ne serait pas indiqué de s’appuyer de façon importante sur les données relatives à l’origine et à la destination qui sont précisées dans le tableau 3 ou sur les données sur les produits de base du tableau 4. Elles servent uniquement à donner une vue d’ensemble.

**Tableau 4 – Commerce maritime du Canada à l'étranger (par pays)**

Destination	Exportations (2008)	Origine	Importations (2008)
États-Unis	25 875	République populaire de Chine	20 207
Japon	10 099	Japon	8 490
République populaire de Chine	9 325	États-Unis	9 344
Royaume-Uni	4 047	Allemagne	6 322
Corée du Sud	3 288	Algérie	5 316
Pays-Bas	2 733	Norvège	4 689
Allemagne	2 703	Royaume-Uni	3 069
Norvège	2 570	Italie	2 481
Brésil	1 952	Corée du Sud	2 391
Inde	1 890	France	2 297
Belgique	1 818	Arabie saoudite	2 182
Italie	1 674	Angola	2 075
France	1 674	Iraq	1 857
Autres	26 599	Autres	29 273
<b>Total (exportations)</b>	<b>96 245</b>	<b>Total (importations)</b>	<b>98 994</b>

Source : Information fondée sur les données du tableau M27 de TPSGC (2010, p. A109).

**Tableau 5 – Importations et exportations par voie maritime (par produit)**

Bien exporté	Valeur (millions de dollars)	Bien importé	Valeur (millions de dollars)
Céréales	10 873,1	Pétrole brut	20 048,7
Produits et alliages non ferreux	8 320,9	Produits résiduels	12 074,5
Autres produits alimentaires	6 253,6	Voitures de tourisme	8 706,6
Charbon	5 978,7	Machinerie et équipement connexe	7 657,1
Produits résiduels	4 180,3	Machinerie électrique et équipement électronique	4 460,9
Machinerie et équipement connexe	3 803,3	Essence et mazout	4 216,9
Pâte de bois	3 648,5	Autres produits alimentaires	4 142
Essence et mazout	3 244,7	Meubles, gros électroménagers et appareils ménagers	3 790
Potasse	2 921,7	Produits sidérurgiques fabriqués	3 674,7
Minerai de fer	2 374,1	Produits chimiques inorganiques	2 496,1
Métaux non ferreux	2 310,4	Autres produits chimiques	2 466,2
Produits chimiques inorganiques	1 952	Plastiques et produits de caoutchouc	2 419,8
Bois d'œuvre	1 603,5	Produits et alliages non ferreux	2 264,8
Papier journal	1 594,5	Produits de fer et d'acier de première fusion	2 081,1
Autres produits	11 310,9	Autres produits	10 151,1
<b>Total (tous les produits)</b>	<b>70 370,3</b>	<b>Total (tous les produits)</b>	<b>90 650,7</b>

Source : Tableau M29 de TPSGC (2010, p. A110).

## **Aperçu de la gouvernance des administrations portuaires du Canada et de la réglementation à cet égard**

La dernière réforme de la réglementation des administrations portuaires du Canada date du milieu des années 1990, sous le gouvernement libéral. Auparavant, le système de gouvernance avait été réformé à plusieurs reprises; un contexte historique est nécessaire à la compréhension de la structure de gouvernance et des règlements relatifs aux administrations portuaires qui sont en vigueur au Canada.

La première politique portuaire du Canada a été mise en œuvre en 1936, lorsque le Conseil des ports nationaux (CPN) a été créé; il s'agissait d'une société d'État qui relevait du gouvernement fédéral. Au début des années 1980, la société gérait quinze ports. Le système de gestion était bureaucratique et centralisé, et le Conseil rendait des comptes au ministre des Transports. La gestion portuaire au Canada était si importante qu'Ottawa a défini une série normalisée de droits portuaires qui s'appliquaient partout au pays; elle était mise en œuvre par les employés des ports. Dans les années 1980, les 15 ports du CPN comptaient pour environ la moitié des échanges au Canada.

Neuf ports ne relevant pas du CPN étaient également en activités (Hamilton, Oshawa, Port Hope, Thunder Bay, Toronto et Windsor, sur les Grands Lacs, ainsi que Nanaimo et Port Albertni, sur la côte Ouest). Ils étaient régis par la *Loi sur les commissions portuaires* de 1964. Chaque commission portuaire était incorporée et exploitée en vertu de sa propre loi. Les activités des commissions portuaires étaient gérées par un conseil de représentants nommés des administrations fédérales et municipales disposant d'une grande indépendance locale. Elles offraient aux intérêts commerciaux locaux plus de pouvoirs en matière de gestion des ressources portuaires et un processus d'approbation plus facile pour le financement des infrastructures que ce que permettait le CPN (Gratwick et Elliott, 1992). Bien que les ports du CPN profitaient d'un meilleur accès aux capitaux en cas de projets d'immobilisation d'envergure (par l'intermédiaire du ministre des Transports), les commissions portuaires étaient davantage en mesure de réagir à l'échelle locale; on considérait qu'elles offraient les avantages et la souplesse d'une gestion locale.

Le troisième et dernier groupe était composé de plus de 500 petits ports et quais gérés par le gouvernement (directement par Transports Canada); la responsabilité des réparations et des investissements majeurs incombait au ministre des Travaux publics. En outre, plus de 2 000 ports et quais gouvernementaux ont été transférés au ministère de l'Environnement en 1973.

## **RÉFORME DE LA STRUCTURE DE GOUVERNANCE DES PORTS**

Vers la fin des années 1970, les ports gérés par le CPN essayaient de nombreuses critiques en raison de leur incapacité à s'adapter à un environnement compétitif en plein changement. C'est à ce moment que la conteneurisation a été adoptée à grande échelle et est devenue la norme pour le transport de produits manufacturés et de biens de consommation. Les ports du monde entier ont

dû relever le défi d'investir dans les infrastructures pour permettre la mise en place d'un nouveau système de transport; la structure de gouvernance du Canada a été vertement critiquée pour n'avoir pas emboîté le pas suffisamment rapidement.

La conteneurisation a également entraîné une diminution de la capacité du personnel de manutention à voler des produits dans les ports. En conséquence, les frais d'assurance des cargaisons ont diminué lorsque celles-ci étaient conteneurisées. Les propriétaires et les transporteurs étaient enchantés de pouvoir faire des affaires de façon plus sécuritaire à l'aide de conteneurs scellés, qui pouvaient faire l'objet d'une surveillance régulière destinée à garantir l'intégrité du contenu. Le choix des personnes payant le transport par fret a entraîné une adoption à grande échelle du concept, et les ports du Canada devaient investir pour participer aux échanges. Les pressions étaient telles que les ports gérés par le CPN enviaient les pouvoirs plus importants que possédaient les commissions portuaires locales; ils souhaitaient ardemment réformer la structure de gouvernance des ports, car ils espéraient que la décentralisation du contrôle de gestion hors d'Ottawa permettrait à chaque port d'obtenir les avantages économiques qu'il désirait dans sa région et de procéder au développement économique comme bon lui semblait.

En 1981, des mesures législatives ont été déposées sous la forme de la *Loi sur la Société canadienne des ports* de 1982 en vue de réformer la structure de gouvernance portuaire au Canada. En vertu de cette loi, un comité de direction parent de la Société canadienne des ports à Ottawa relevait du ministère des Transports, et chaque port du CPN devenait une société portuaire locale. Le ministre des Transports demeurait responsable de chaque société portuaire locale en nommant son comité de direction, lequel devait nommer le premier dirigeant. Malgré tout, les sociétés portuaires locales n'avaient pas le contrôle de leurs finances et devaient soumettre leur budget à l'approbation d'Ottawa. Les fonds requis étaient obtenus grâce au pouvoir d'emprunt du gouvernement fédéral.

Pendant environ les quinze années suivantes, les ports étaient toujours soutenus financièrement par le gouvernement fédéral et pouvaient emprunter auprès d'institutions financières privées (p. ex. une banque). Néanmoins, les dépenses d'immobilisations importantes découlant de l'investissement dans un terminal à conteneurs, du renouvellement des postes d'amarrage, du dragage, etc. faisaient en sorte que les sociétés portuaires locales dépendaient toujours de leurs liens avec Ottawa, et les investissements approuvés étaient ceux que le ministre jugeait d'un intérêt national, et non ceux que le milieu des affaires estimait les plus importants. En outre, ce petit effort législatif visant à réduire le contrôle du gouvernement sur les ports importants du Canada n'a pas offert la capacité d'intervention et la souplesse du développement économique que désiraient les provinces.

Alors que le milieu réglementaire mondial est en plein changement, dans les années 1980 et au début des années 1990, il est devenu évident que la communauté internationale penchait vers de nouveaux principes de gestion publique. L'administration Reagan (États-Unis) et le gouvernement Thatcher (Royaume-Uni) ont révisé de nombreux secteurs d'activités contrôlés par l'État. La façon de gérer les ports différait pour chaque pays. En effet, au Royaume-Uni, les ports étaient réellement privés, vendus ou échangés publiquement dans le cadre d'un premier appel public, alors qu'aux États-Unis, ils demeuraient des organisations publiques contrôlées

principalement par les États ou les administrations locales. Dans beaucoup d'autres pays, on assistait à une tendance vers la transformation en société ou la privatisation des ports. C'est à cette époque que le gouvernement du Canada a privatisé, dans le cadre d'un premier appel public, deux sociétés de la Couronne : Air Canada et le Canadien National (CN).

Au printemps 1994, le gouvernement s'est aperçu de la situation financière désastreuse du pays, et s'est donné pour mission de rendre le système de transport abordable tout en s'assurant qu'il demeurait sécuritaire, fiable et efficient. Le gouvernement a pavé la voie à sa réforme portuaire en diffusant la Politique maritime nationale en 1994, qui proposait d'avoir recours à la commercialisation des ports les plus importants pour les échanges commerciaux au Canada. Cette façon de faire permettait au gouvernement de se retirer de l'exploitation des infrastructures de transport tout en conservant la propriété. L'entité commerciale ainsi créée était gérée et exploitée par un organisme indépendant non affilié au gouvernement, qui versait un paiement de location au gouvernement pour l'utilisation des infrastructures.

En 1995, des changements ont été apportés à la *Loi sur les transports au Canada* pour permettre au gouvernement d'atteindre ses objectifs relativement au système de transport. Toutefois, la *Loi* ne s'appliquait pas aux ports, même si elle régissait les chemins de fer les desservant. Des mesures législatives particulières aux ports étaient donc nécessaires, pour assurer leur autosuffisance financière et empêcher qu'ils aient accès aux capitaux du gouvernement. Le gouvernement du Canada, conscient de la situation fiscale déficitaire et intenable du pays, a décidé de faire passer le fardeau financier des contribuables aux utilisateurs et a déposé la *Loi maritime du Canada* de 1998, qui ne permettait pas aux ports gérés par le CPN d'être des mandataires de l'État en matière financière. Transports Canada a également mis en branle le processus visant à retirer tous les ports de l'inventaire des ports non gérés par le CPN au pays, à l'exception des ports éloignés, ce qui a mené au déclassement des quais et des ports qui n'étaient pas jugés suffisamment importants pour être conservés comme actifs du Canada. Dans de nombreux cas, Transports Canada a conservé la propriété du lit portuaire, ce qui lui permet de continuer à recueillir les droits de port de la part des navires qui mouillent dans les ports qu'il n'a pas conservés. (Brooks [2004, 2007] et Gratwick et Elliott [1992] fournissent de plus amples détails à ce sujet et permettent de mieux comprendre l'historique de ce changement de structure de gouvernement et ses conséquences sur l'environnement réglementaire actuel en matière de ports au Canada.)

En conséquence de cette vague de réformes portuaires, il existe maintenant trois catégories de ports au Canada.

### **Groupe 1 : Ports gérés par les Administrations portuaires canadiennes**

Aux termes de la *Loi maritime du Canada* de 1998, les ports qui étaient sous le contrôle du CPN demeuraient la propriété du gouvernement, mais chaque administration portuaire locale était transformée en une administration portuaire canadienne. Il est important de noter que la partie 2 de la *Loi maritime du Canada* définit les lignes directrices relatives à la sécurité, à la navigation, au dragage et aux autres activités réalisées dans les ports publics qui demeurent la propriété du gouvernement fédéral (en outre, tous les ports qui ne sont pas gérés par une APC sont assujettis à la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, qui définit les règles de sécurité, de

navigation, etc.). Le tableau 2 recense les 17 ports gérés par une APC qui sont actuellement exploités au Canada. Au moment de l'adoption de la *Loi maritime du Canada*, en 1998, 19 ports étaient gérés par une APC, mais les trois ports de Vancouver (Vancouver, Fraser et North Fraser) ont été fusionnés sous l'égide de l'administration portuaire Vancouver Fraser, communément appelée le port de la région métropolitaine de Vancouver; il s'agit du plus important port au Canada.

Les ports doivent exercer trois rôles fonctionnels. Certaines activités sont réglementaires, comme la surveillance des pratiques environnementales ou la sécurité maritime, alors que d'autres sont fournies dans les cadres des opérations portuaires. Quelques-unes de ces opérations peuvent être réalisées par l'administration portuaire à titre de propriétaire, tandis que d'autres doivent être accomplies par les locataires portuaires (le propriétaire ne peut qu'utiliser la persuasion ou s'appuyer sur des dispositions dans l'entente de location pour imposer des conditions de rendement ou, plus important encore, pour obtenir de l'information sur les activités réalisées sur la propriété du locataire). Parfois, la prestation de services est réalisée à la fois dans les installations du propriétaire et dans celles du locataire, lorsque le propriétaire est également un exploitant. Ainsi, dans chaque port, certaines activités sont réalisées par les employés portuaires et d'autres, par le secteur privé. Chaque port géré par une APC peut assumer un, deux ou trois de ces rôles (ou une partie de ceux-ci), selon les ententes et obligations contractuelles. La figure 1 illustre la répartition des responsabilités la plus fréquente pour les APC. Elle fournit également un point de départ pour l'évaluation des vulnérabilités.

Le futur des commissions portuaires constituait une question importante à l'époque de la réforme; elles pouvaient rester en place jusqu'à deux ans après l'adoption des dispositions législatives sous-tendant la réforme. Au cours de cette période, elles devaient décider si elles deviendraient une APC ou si elles seraient traitées comme un port local ou régional (catégorie 2)

**Tableau 6 – Répartition des fonctions des Autorités portuaires canadiennes**

Gouvernance	Fonctions réglementaires	Fonctions portuaires	
		Propriétaire	Opérateur
Publique	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Émission de permis et de licences</li> <li>•Sécurité de la circulation maritime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Entretien des rives (p. ex., dragage)</li> <li>•Promotion de l'endroit, stratégies de développement, planification</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Gestion des cargaisons et des passagers</b></li> <li>•Pilotage et <b>remorquage</b></li> <li>•Manœuvre des amarres</li> </ul>
<i>Mixte publique/privée</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Douanes et immigration</li> <li>•Surveillance du port</li> <li>•Services d'urgence</li> <li>•Protection de l'intérêt du public pour le compte de la collectivité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Entretien de l'accès au port</li> <li>•Sécurité portuaire</li> <li>•Acquisition, aliénation de terrains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Réparation, entretien et sécurité des installations</b></li> <li>•<b>Promotion des opérations</b></li> <li>•<b>Élimination des déchets</b></li> </ul>
<b>Privée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Détermination de la politique du port et des politiques environnementales applicables</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Investissements immobiliers dans les aires d'accueil et de mouillage</b></li> </ul>

Remarque : La fonte des caractères indique la répartition. Le **gras** indique que le secteur privé est propriétaire et fournit les services alors que *l'italique* indique une propriété et des services mixtes (assurés par les secteurs public et

privé). Si le gouvernement est propriétaire par l'intermédiaire d'une société d'État, la fonte de la fonction reste normale.

Source : Brooks (2004), Tableau 4. Il faudra obtenir la permission d'utiliser les tableaux auprès de *Review of Network Economics*.

## **Groupe 2 : Ports locaux et régionaux**

Les ports jugés moins importants pour l'économie du pays en raison de leur nature locale ou régionale constituent la deuxième catégorie. Le gouvernement a déterminé que ces ports seraient transférés à des intérêts locaux ou régionaux, c'est-à-dire qu'ils suivraient un processus de « privatisation ». Le gouvernement fédéral a établi une hiérarchie des groupes qui pouvaient « acquérir » un port privatisé. D'abord, le port pouvait être transféré à un ministère fédéral. Si aucun ministère fédéral ne désirait obtenir la responsabilité du port, les provinces pouvaient acquérir celui-ci. Venaient ensuite les administrations municipales et les autres organes publics. Si aucun des groupes susmentionnés ne montrait d'intérêt, le port pouvait être transféré à un groupe privé. En raison de cette hiérarchie, la plupart des ports locaux et régionaux ont été transférés à d'autres ministères fédéraux, aux provinces ou aux municipalités (tableau 5).

**Tableau 7 – Types de ports au Canada (au 31 mars 2011)**

Type de port	Nombre
Administrations portuaires canadiennes <sup>1</sup>	17
Ports locaux ou régionaux <sup>2</sup>	280
Ports transférés à un gouvernement provincial	42
Ports transférés à un ministère fédéral (sauf Transports Canada)	66
Ports cédés à des intérêts locaux	131
Ports locaux ou régionaux demeurant sous la responsabilité de Transports Canada (à transférer)	41
Ports éloignés	26
Total	323

**Remarques :**

1. Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, trois APC ont été fusionnées (Vancouver, Fraser et North Fraser); c'est pourquoi il y a 17 APC.

2. En comptant les 19 APC, il y avait 568 ports au Canada avant l'adoption de la Politique maritime nationale en 1994. Parmi les 549 ports non gérés par une APC, 211 ont été déclassés avant mars 1999, 8 ont été détruits et, dans 24 cas, les intérêts de Transports Canada ont été terminés. La liste ci-dessus contient les 306 autres ports non gérés par une APC.

Source : Renseignements fondés sur les données de Transports Canada (inventaire des transferts), en date du 3 mai 2011.

La figure 2 illustre la répartition la plus fréquente des responsabilités relatives aux activités portuaires pour les ports locaux ou régionaux.

L'appendice 1 contient une liste des ports qui sont actuellement classés comme locaux ou régionaux et qui demeurent sous la responsabilité de Transports Canada. Une liste des 131 ports transférés à des intérêts locaux ou régionaux est en ligne à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/ports-sitescedesinteretslocaux-777.htm>.

Il est particulièrement intéressant de noter que certains ports ont été jugés comme étant seulement d'importance locale (et qu'ils ont donc été classés dans la catégorie des ports locaux et régionaux), mais dont la contribution économique a augmenté avec le temps. Certains ports d'importance qui ne sont pas gérés par une APC fournissent un excellent exemple de cet état de fait et sont inscrits dans le tableau 1 : Come-by-Chance (Terre-Neuve), Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse) et Nanticoke (Ontario). Les deux premiers ont été retirés de l'inventaire des ports du gouvernement, même si le gouvernement du Canada continue d'être responsable du lit portuaire et de percevoir des revenus sous la forme de droits de port. Le troisième a été déclassé, mais demeure le 10<sup>e</sup> port en importance au pays; des volumes considérables de charbon, de minerai de fer, de carburant et de déchets et débris métalliques sont envoyés depuis ce port. Les trois ports ne permettent que le chargement et le déchargement de biens de marchandises en vrac.

**Groupe 3 : Ports éloignés**

Le troisième groupe de ports au Canada est constitué des ports qui sont jugés éloignés, mais dont on estime que la gestion par le gouvernement fédéral est dans l'intérêt public. La majorité de ces ports sont situés dans des collectivités qui dépendent des services maritimes pour l'approvisionnement. Le village de Bella Bella, sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique, constitue un bon exemple de port éloigné, car les installations portuaires sont essentielles pour



offrir des services à une collectivité qui dépend en très grande partie de son port pour maintenir ses liens avec le reste du Canada. L'appendice 2 contient une liste des ports éloignés qui sont toujours sous le contrôle du gouvernement fédéral. La figure 5.3 illustre la répartition typique des responsabilités relativement aux activités portuaires dans les ports éloignés.

Enfin, comme il a été mentionné ci-dessus, il existe des ports qui ont été déclassés, mais qui sont toujours actifs, comme celui de Nanticoke, le dixième en importance au Canada.

#### Profil des ports placés sous la gouvernance des Administrations portuaires canadiennes

L'objectif de cette section est de présenter le profil des ports placés sous la gouvernance des APC afin d'évaluer leurs vulnérabilités aux activités liées au crime organisé. Pour ajouter à la présentation générale des ports placés sous la gouvernance des APC ci-dessus, l'annexe 3 présente un profil plus détaillé des installations, des locataires et des types de cargaisons de quatre ports placés sous la gouvernance d'APC : Halifax, Montréal, Thunder Bay et Vancouver. Lorsque c'est possible, ce profil comprend des données sur les employés et les finances du port dans cette section plutôt que dans les annexes, pour les raisons énoncées dans les prochains paragraphes.

**Tableau 8 – Répartition des fonctions des ports locaux et régionaux au Canada**

Gouvernance	Fonctions réglementaires	Fonctions portuaires	
		Propriétaire	Opérateur
Publique	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Émission de permis et de licences</li> <li>•Sécurité de la circulation maritime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Entretien des rives (p. ex., dragage)</li> <li>•Promotion de l'endroit, stratégies de développement, planification</li> <li>•Entretien de l'accès au port</li> <li>•Sécurité portuaire</li> <li>•Acquisition, aliénation de terrains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Gestion des cargaisons et des passagers</li> <li>•Pilotage et remorquage</li> <li>•Manœuvre des amarres</li> <li>•Réparation, entretien et <u>sécurité des installations</u></li> <li>•Promotion des opérations</li> <li>•Élimination des déchets</li> <li>•Investissements immobiliers dans les aires d'accueil et de mouillage</li> </ul>
Mixte Publique/ privée	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Douanes et immigration</li> <li>•Surveillance du port</li> <li>•Services d'urgence</li> <li>•Protection de l'intérêt du public pour le compte de la collectivité</li> <li>•Détermination de la politique du port et des <i>politiques environnementales</i> applicables</li> </ul>		
Privée			

Remarque : La fonte des caractères indique la répartition. Le **gras** indique que le secteur privé est propriétaire et fournit les services alors que l'*italique* indique une propriété et des services mixtes selon l'emplacement. Si le gouvernement est propriétaire par l'intermédiaire d'une société d'État, la fonte de la fonction reste normale. Les services soulignés peuvent ne pas être fournis.

Source : Brooks (2004).

**Tableau 9 – Répartition des fonctions des ports éloignés au Canada**

Gouvernance	Fonctions réglementaires	Fonctions portuaires	
		Propriétaire	Opérateur
Publique	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Émission de permis et de licences</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Entretien des rives (p. ex., dragage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<u>Gestion des cargaisons et des passagers</u></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Sécurité de la circulation maritime</li> <li>•Douanes et immigration</li> <li>•Surveillance du port</li> <li>•Services d'urgence</li> <li>•Protection de l'intérêt du public pour le compte de la collectivité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Promotion de l'endroit, stratégies de développement, planification</li> <li>•Entretien de l'accès au port</li> <li>•Sécurité portuaire</li> <li>•Acquisition, aliénation de terrains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<u>Pilotage et remorquage</u></li> <li>•<u>Manœuvre des amarres</u></li> <li>•Réparation, entretien et <u>sécurité des installations</u></li> <li>•Promotion des opérations</li> <li>•<u>Élimination des déchets</u></li> <li>•<i>Investissements immobiliers dans les aires d'accueil et de mouillage</i></li> </ul>
<i>Mixte Publique/privée</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Détermination de la politique du port et des politiques environnementales applicables</li> </ul>		
<b>Privée</b>			

Remarque : La fonte des caractères indique la répartition. Le **gras** indique que le secteur privé est propriétaire et fournit les services alors que l'*italique* indique une propriété et des services mixtes selon l'emplacement. Si le gouvernement est propriétaire par l'intermédiaire d'une société d'État, la fonte de la fonction reste normale. Les services soulignés peuvent ne pas être fournis.

Source : Brooks (2004), Tableau 6. Il faudra obtenir la permission d'utiliser les tableaux à *Review of Network Economics*.

## PROFILS FINANCIERS DES PORTS PLACÉS SOUS LA GOUVERNANCE DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

Concernant la situation financière des ports placés sous la gouvernance des APC au Canada, le Port Metro Vancouver engendre plus de la moitié des revenus de tous ces ports (voir le tableau 6). Plusieurs ports perdent de l'argent chaque année, même s'ils devraient être autonomes sur le plan financier; le port de Toronto accuse les pertes les plus importantes. Étant donné que le port de Toronto accueille moins de 1 % du fret maritime du Canada et que les ports sous la gouvernance des APC ne sont pas autorisés à vendre des terrains (qui demeurent des biens fédéraux), sa capacité à améliorer sa situation financière est limitée. Sa situation est tout de même meilleure que celle du port de Windsor, qui est le seul port placé sous la gouvernance d'une APC ayant un ratio d'exploitation négatif (c.-à-d. que ses dépenses d'exploitation dépassent ses revenus d'exploitation). En outre, les ports de Toronto et de Nanaimo ont connu une importante baisse du trafic maritime de 2007 à 2008 (TPSGC, 2010, Tableau M23).

**Tableau 10 – Situation financière des ports placés sous la gouvernance des Administrations portuaires canadiennes (2008)**

Ports APC	Revenus d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Autres revenus/(dépenses)	Revenu net/(déficit)
Port Metro Vancouver	139 877	64 053	(35 456)	40 368
Montréal	88 887	59 758	(18 297)	10 832
Halifax	28 447	14 167	(9 175)	5 105
Québec	24 244	15 454	(5 185)	3 605
Toronto	19 859	17 446	(1 550)	863

Hamilton	16 550	10 007	(5 069)	1 474
Saint John	12 291	10 452	(2 916)	(1 077)
Sept-Îles	11 470	5 545	(3 214)	2 711
Prince Rupert	11 381	8 177	(3 323)	119
Nanaimo	7 846	6 276	(1 227)	343
Belledune	7 719	2 872	(2 392)	2 455
St. John's	5 104	3 335	(1 266)	503
Trois-Rivières	4 554	2 705	(59)	1 790
Port Alberni	2 436	2 420	(379)	(363)
Thunder Bay	2 389	1 931	295	753
Saguenay	1 626	1 217	364	773
Windsor	1 088	1 110	167	145
<b>Total des ports APC</b>	<b>385 768</b>	<b>226 925</b>	<b>(88 682)</b>	<b>70 161</b>

Remarque : Les ports sont présentés en ordre décroissant de revenu. Tous les montants sont en milliers de dollars canadiens.

Source : TPSGC (2010) Tableau M9, page A98.

## **EMPLOI PAR LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES ET LES OPÉRATEURS DE TERMINAL**

Les données disponibles concernant l'emploi par les APC (TPSGC, 2010, Tableau EC39, p. A24) ne sont pas très pertinentes pour la présente étude, car les employés sont principalement des gestionnaires et des administrateurs. Transports Canada et Statistique Canada ne consignent pas les données sur le personnel chargé de la manutention des cargaisons, car les ports agissent à titre de propriétaires et ce sont les locataires qui exploitent les terminaux qui concluent directement des marchés avec les entreprises de manutention et de main-d'œuvre portuaire. Par conséquent, on peut seulement obtenir ces renseignements en faisant la demande à l'opérateur de terminal.

La plupart des articles universitaires portant sur la main-d'œuvre portuaire se concentrent sur des questions de productivité, par exemple, comment augmenter la productivité en réduisant le nombre d'employés ou de travailleurs. On trouve beaucoup d'articles de ce genre au Royaume-Uni, en Europe et en Asie.

Cela dit, le personnel de manutention des ports est principalement engagé par des bureaux d'embauchage syndical. Comme l'a mentionné Ircha (2011), les questions liées aux relations patronales-syndicales sont souvent controversées, parfois même contradictoires. Il reste, partout dans le monde, une majorité de ports qui continuent d'embaucher des employés qui ne sont pas suffisamment instruits, souvent sur une base temporaire et irrégulière, ce qui entraîne la vulnérabilité des ports face au crime organisé, qui a la capacité d'exploiter la main-d'œuvre. Dans bien des ports, le personnel de manutention est plus fidèle au syndicat qu'à l'administration portuaire ou à l'entreprise privée, car c'est le syndicat qui détermine si l'employé travaille ou non. Ircha mentionne qu'on observe toutefois une tendance en Europe vers l'embauche, par les terminaux, de travailleurs permanents pour n'avoir recours aux bureaux d'embauchage que lorsque d'autres travailleurs sont requis. Il indique que Westshore Terminals, dans le Port Metro Vancouver, et Ridley Terminals, à Prince Rupert, ont adopté cette approche.

Tous ceux qui travaillent dans les aires sécuritaires de ports canadiens doivent obtenir une habilitation de sécurité dans le cadre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime. Selon ce programme, doivent être titulaires d'une habilitation de sécurité toutes les personnes ayant des responsabilités en matière de sûreté, notamment le contrôle et les fonctions d'agent de sécurité; la réception de demandes d'habilitation de sécurité; l'accès à des renseignements de sûreté à l'installation maritime ou au port; la supervision des opérations de l'installation maritime; l'établissement, la tenue à jour, le contrôle ou la modification de documents relatifs aux cargaisons ou de listes de passagers ou de membres d'équipage; et la planification ou la direction des mouvements des cargaisons ou des conteneurs (Transports Canada, 2008).

Parmi les zones réglementées qui nécessitent une habilitation de sécurité, on compte les zones des installations maritimes où se trouvent les commandes centrales pour le matériel de surveillance et de sûreté; les zones où se trouvent les commandes du système central d'éclairage; les zones désignées pour le chargement ou le déchargement des cargaisons et des provisions de bord dans les terminaux pour navires de croisière; et les zones côté terre adjacentes aux bâtiments qui sont en interface avec ces terminaux. Cela signifie que les personnes travaillant dans ces zones réglementées doivent avoir une habilitation de sécurité en matière de transport maritime. Les zones des terminaux pour navires de croisière où les bagages et les provisions de bord sont chargés et déchargés nécessitent également une habilitation de sécurité. Avant d'accorder celle-ci, il faut vérifier que le demandeur n'a pas de casier judiciaire, qu'il ne fait pas l'objet de dossiers pertinents d'organismes responsables de l'application de la loi ou du Service canadien du renseignement de sécurité et il faut examiner son statut d'immigrant ou de citoyen. La GRC utilise les empreintes digitales et les images du visage du demandeur pour confirmer les détails de sa demande.

En somme, les problèmes de vulnérabilité des ports qui sont liés au crime organisé sont traités de la même façon que ceux liés au terrorisme. Comme il est indiqué plus loin, les personnes ayant de mauvaises intentions cherchent toujours des moyens de parvenir à leurs fins, et les employés portuaires sont aussi vulnérables que ceux des autres industries où les employés ne sont pas permanents et peuvent être la cible d'organisations criminelles.

## **Profil des ports locaux et régionaux**

L'appendice 4 de la présente annexe comporte un profil détaillé des installations, des locataires et des types de cargaison de deux ports locaux et régionaux qui ne relèvent pas des APC, soit les ports de Victoria et de Canso. Ce dernier a d'ailleurs été inclus (pour le port de Hawkesbury) puisqu'il compte parmi les plus importants ports de ce type au Canada. En ce qui concerne la situation financière des ports ne relevant pas des APC, Transports Canada transmet des données cumulatives uniquement pour les ports qu'il administre (TPSGC, 2010, tableau M10); les ministères fédéraux responsables des 66 autres ports ne colligent pas de données à cet égard. Par conséquent, ces renseignements ne sont pas très utiles si l'on veut broser un tableau de ces ports. De tous les ports locaux et régionaux cédés, aucune information financière n'est disponible, à l'exception peut-être lorsque les responsables du port la fournissent sous le coup d'une demande (si l'information existe, ce qui n'est pas certain). En ce qui a trait aux ports qui

relèvent d'une province ou d'une municipalité, l'entité gouvernementale qui en est responsable aura peut-être les informations financières pertinentes à son budget, mais cette information pourrait ne pas être accessible aisément. De même, les données sur l'emploi ne sont pas disponibles. Dans un même ordre d'idées, les données sur les ports éloignés sont comprises dans les données cumulatives mentionnées plus haut, et elles ne sont pas distinctes des données sur les ports locaux et régionaux qu'administre Transports Canada. Enfin, comme nous l'avons déjà mentionné plus tôt, certains ports appartiennent à des intérêts privés. Par exemple, le profil du port de Come-by-Chance, qui figure parmi les 10 ports les plus importants du Canada, est donné à l'appendice 5.

## **La réglementation de la sécurité portuaire au Canada**

Le régime mondial actuel de réglementation des ports et de sécurité portuaire est attribuable aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 (et aux attaques précédentes lancées contre les navires USS COLE et ACHILLE LAURO). Les règlements modernes en matière de sécurité portuaire sont fondés sur le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté le 12 décembre 2002 par l'Organisation maritime internationale (OMI) et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Le Code ISPS prévoit des mesures qui doivent être prises sur les navires et dans les ports, et adoptées par les exploitants de terminaux portuaires afin d'en accroître considérablement la sécurité. Puisque le Canada est signataire du Code, Transports Canada a dû attester que les ports canadiens respectent les mesures prévues au Code au moment où celui-ci est entré en vigueur. Pour ce faire, le gouvernement du Canada a offert des contributions pour la sécurité afin d'aider chaque port à accroître la sécurité de ses installations et à améliorer les exigences de sécurité s'appliquant au personnel. (Une vérification du programme de contributions a été effectuée en janvier 2010; les conclusions sommaires obtenues sont énoncées dans l'encadré ci-dessous.)

### **VÉRIFICATION DU PROGRAMME DE CONTRIBUTIONS POUR LA SÛRETÉ MARITIME**

« Déposée en avril 2004, la Politique de sécurité nationale (PSN) définissait une stratégie pour renforcer les mesures de sûreté maritime aux ports et aux autres installations maritimes du pays grâce à un programme de contributions permettant de rembourser jusqu'à 75 % des coûts admissibles du renforcement de la sûreté engagés après le 1<sup>er</sup> avril 2004. En août 2004, le Conseil du Trésor (CT) a approuvé l'affectation de 115 M\$ au Programme de contributions pour la sûreté maritime (PCSM) sur trois ans, dont 3 M\$ pour l'administration. Les conditions d'admissibilité de ce programme ont été modifiées en juin 2006 pour englober les exploitants de traversier canadiens, et le programme a été prolongé de deux ans, jusqu'au 30 novembre 2009, pour toutes les entités admissibles, sauf les administrations portuaires canadiennes (APC). Aucuns fonds supplémentaires n'étaient prévus.

Quatre tours de contributions ont été complétés pendant la période de vérification. Une contribution de 108,6 M\$ a été approuvée pour la mise en œuvre de 1 112 projets par 293 bénéficiaires. »

Source : Transports Canada (2010).

Conformément au Code ISPS, tous les navires et les ports doivent être dotés d'un plan de sécurité fondé sur une évaluation de la sécurité. Transports Canada est l'organisme responsable de l'application des obligations du Canada en vertu du Code ISPS. La partie suivante énonce les principaux employés devant s'acquitter de ce mandat.

En ce qui concerne les expéditions par conteneur, conformément à l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (IRSC), tous les navires faisant escale aux États-Unis doivent déclarer au département américain de la Sécurité intérieure la cargaison complète entreposée dans chacun des conteneurs qui sont inscrits au manifeste du navire 24 heures avant le chargement (il s'agit de l'Advanced Notification Rules, ou des règles concernant la communication préalable d'information), et ce, à l'aide du Automated Targeting System. Étant donné qu'ils participent à l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs, les ports de Halifax, de Montréal et de Vancouver comptent parmi les employés des agents américains des douanes et de la protection des frontières qui doivent s'assurer que les conteneurs à destination des États-Unis sont sécuritaires. La communication des renseignements entre les agents américains et les employés de l'Agence des services frontaliers du Canada est un facteur clé des interventions canadiennes mises en place en cas d'incident terroriste, mais aussi des activités de lutte contre le passage de clandestins et du crime organisé.

L'efficacité du Code ISPS a été accrue dans la foulée de la mise en place, par d'autres organisations internationales, de nouvelles mesures visant les déplacements transfrontaliers, comme l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO) (Hossain *et coll.*, 2009). Par exemple, l'OMD a mis sur pied de nombreuses initiatives afin de veiller à ce que les expéditions de biens commerciaux puissent passer aux frontières de façon plus efficace et sécuritaire. Parmi ces initiatives figurent un système d'indicateur d'expédition unique, des normes de sécurité applicables à la gestion de chaînes d'approvisionnement internationales et un processus selon lequel certains expéditeurs et transporteurs et leurs agents peuvent se voir accorder une autorisation à titre d'« opérateurs économiques » de la chaîne d'approvisionnement internationale lorsqu'ils respectent certaines normes de sécurité. La mise en place de ces mesures a fait en sorte de réduire les occasions dont peuvent profiter les organisations du crime organisé pour nuire aux expéditions de biens à l'échelle internationale sans avoir l'aide de quelqu'un à l'intérieur, et elle a permis d'accroître les capacités de ciblage des agents responsables de la sécurité à l'aide de la TI.

L'ISO a introduit des normes ayant trait à des scellés mécaniques haute sécurité, et il prévoit, pour l'avenir, l'application de scellés électroniques sur les conteneurs. De plus, en 2003, l'OIT a revu puis mis à jour la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (Convention révisée C185 sur les pièces d'identité des gens de mer, entrée en vigueur le 9 février 2005), ou marins, et qui énonce les normes à respecter en ce qui a trait aux pièces d'identité des marins, notamment les données biométriques. Une fois de plus, ces mesures ont permis de resserrer les contrôles des responsables de la sécurité et de compliquer l'accès à ces éléments pour les membres du crime organisé. La partie suivante examine les vulnérabilités du domaine de façon plus détaillée.

## **Vulnérabilités des terminaux portuaires à conteneurs et de la chaîne d'approvisionnement du Canada**

Le facteur principal dont on tient compte pour évaluer la vulnérabilité d'un port est le type de cargaison qui y est traitée. En ce qui concerne les marins, la situation reste la même, sans égard au type de cargaison dont est chargé le navire. En fait, selon les échelles réglementées des effectifs, l'équipage d'un navire moderne sera composé de moins de 20 officiers et marins, parfois même de moins de 10 personnes. La présence d'un passager clandestin sera alors facilement détectable puisque, une fois cette personne trouvée, l'équipage saura si elle a des motifs raisonnables d'être à bord. Les mesures de sécurité de l'équipage se sont resserrées au cours de la dernière décennie, et les marins sont désormais tenus d'avoir une pièce d'identité de gens de mer. La gestion des marins dans les ports a d'ailleurs été passée au peigne fin par des autorités désireuses de résoudre les problèmes liés aux activités de terroristes.

Là où il y a une différence, du point de vue d'un navire et de la cargaison, ce sont les cas de passage de clandestins. Dans un vraquier, par exemple, les clandestins auront beaucoup moins d'endroits pour se dissimuler confortablement, et il est probable que les marins les retrouvent si les clandestins manquent de nourriture ou d'eau, ou encore s'ils ne réussissent pas à se cacher adéquatement. Par contre, un conteneur peut être aménagé de façon à permettre, d'une certaine façon, le transport d'un grand nombre de clandestins en y installant des toilettes portatives et des lits de fortune et en prévoyant des réserves d'eau et d'aliments, entre autres. De plus, à l'arrivée du navire au port, un clandestin ayant fait le voyage à bord d'un vraquier devra tenter d'atteindre la côte sans être repéré, alors que des clandestins à bord d'un porte-conteneurs (qui ont fait le voyage dans le conteneur aménagé pour l'occasion) n'auront qu'à attendre que la personne à qui ils ont payé leur passage les laisse sortir. Par conséquent, les passeurs de clandestins ont une préférence prévisible pour les portes-conteneurs, puisque ceux-ci leur permettent de contrôler le risque et de transporter davantage de passagers « payants ». Les navires qui ne transportent que des personnes sont une troisième solution, comme on l'a récemment vu sur la côte ouest canadienne, et qui suivent le modèle déjà éprouvé de ce type de passage de clandestin utilisé pour immigrer en Australie.

Les propriétaires de cargaisons transportées par conteneur ont avantage à s'assurer que l'intégrité du conteneur soit maintenue. La valeur de la cargaison peut facilement dépasser un million de dollars par conteneur, et une intrusion imprévue dans ce dernier pourrait endommager la précieuse cargaison. De plus, le propriétaire de la cargaison voudra empêcher les vols en route. Selon les auteurs Brooks et Button (2006), l'intérêt accumulé des coûts de sécurité des conteneurs compte pour moins de un pour cent du total des coûts de transport d'un conteneur. Pour donner une idée, le coût de transport d'une bouteille de vin est d'environ 10 cents. Étant donné la valeur de la cargaison et les coûts relativement minimes de sécurité, les propriétaires de cargaisons sont bien placés pour avaliser la mise en place de mesures de sécurité des conteneurs qui leur seront avantageuses. Un certain nombre d'associations industrielles en Amérique du Nord et en Europe ont travaillé en étroite collaboration avec le département américain de la Sécurité intérieure, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Organisation mondiale des douanes à la mise en place de régimes visant à assurer la sécurité de la cargaison.

Dans l'industrie de la sécurité des conteneurs, deux approches sont privilégiées pour surmonter ces difficultés, soit empêcher les criminels d'utiliser les conteneurs à des fins opportunistes, et détecter les conteneurs qui sont utilisés à des fins de passage de clandestins ou de trafic de drogues. La première approche compte sur la vigilance des partenaires de la chaîne d'approvisionnement lorsqu'ils vérifient les sceaux des conteneurs afin de déterminer que ceux-ci n'ont pas subi d'intrusion par des personnes souhaitant les utiliser à leurs fins une fois que le navire a quitté les installations de l'expéditeur. La deuxième compte non seulement sur la vigilance des partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour découvrir les anomalies, mais aussi sur la vigilance des autorités lorsqu'elles évaluent les informations obtenues, comme le manifeste du navire ou les informations communiquées préalablement afin de détecter les conteneurs qui pourraient avoir été « remplis » d'humains ou de drogues au point de départ.

Ces approches sont semblables à celles de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (2004). Celle-ci divise les menaces en « conteneurs détournés », dont le connaissance semblera normal alors qu'il y a eu intrusion, et qui sont découverts soit parce que le sceau a été brisé et remplacé (les numéros ne correspondent plus), soit parce que les portes du conteneur ont été enlevées puis réinstallées de façon à ce que le sceau demeure intact (ce qui est extrêmement difficile à réaliser), et en « chevaux de Troie », qui désigne des conteneurs dont la documentation est frauduleuse et qui contiennent des humains, des drogues ou d'autres marchandises indésirables. En d'autres mots, les conteneurs sont une méthode de contrebande moins risquée, et c'est pourquoi les terminaux portuaires à conteneurs sont plus susceptibles d'être la cible du crime organisé.

Par conséquent, au moment de l'évaluation des vulnérabilités des ports, il importe d'examiner particulièrement les terminaux portuaires à conteneur du Canada dans cette section. Ils ne sont certainement pas aussi nombreux que les 300 ports et plus qu'on retrouve dans l'inventaire des ports de Transports Canada. Les trois terminaux portuaires à conteneur les plus importants au Canada sont ceux de Vancouver, de Montréal et d'Halifax. Il y a également des conteneurs qui sont envoyés à Saint John, à Toronto, à St. John's et à Prince Rupert, mais en plus petits nombres. Le tableau 2, donné précédemment, énonce la quantité de conteneurs maritimes chargés ou déchargés à ces ports en EVP<sup>7</sup>, qui est la mesure habituelle utilisée pour les déplacements de conteneurs. Cependant, tous les ports disposent de grues à terre pouvant servir à charger et à décharger les conteneurs du pont d'un navire.

L'Organisation mondiale des douanes a adopté un certain nombre de mesures dans le but d'assurer la sécurité des conteneurs tout en veillant à ne pas perturber le commerce international (OMD, 2002, 2005). Par exemple, elle a établi des lignes directrices concernant l'information préalable sur les conteneurs pour faciliter la transmission électronique de données des douanes avant l'arrivée, un élément important des initiatives de sécurité publique et utile lorsqu'il s'agit

---

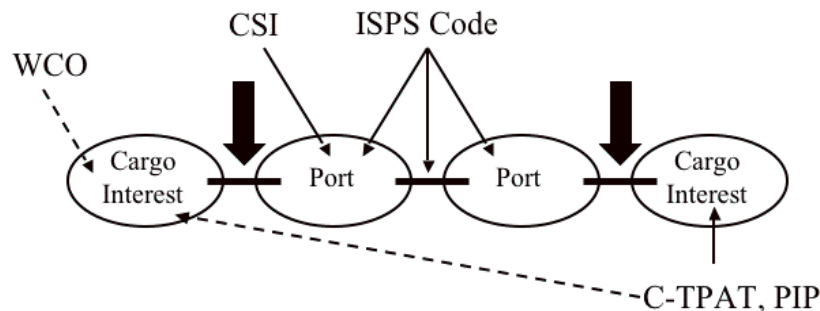
<sup>7</sup> L'équivalent vingt pieds (EVP) est une unité inexacte de mesure de la capacité de cargaison qui est souvent utilisée pour donner la capacité des portes-conteneurs et des terminaux portuaires à conteneur. Cette unité est fondée sur le volume d'un conteneur multimodal de vingt pieds (6,1 m), une boîte de métal de dimensions normales qui peut facilement être transférée d'un moyen de transport à l'autre, comme des navires, des trains et des camions.



de détecter les documents faux ou frauduleux et, par conséquent, de découvrir des conteneurs utilisés comme des chevaux de Troie.

En fait, la véritable question à poser pour départager toutes ces idées de type de cargaison et de vulnérabilités est la suivante : quel est le chaînon le plus faible de la chaîne d’approvisionnement? La figure 5 illustre la chaîne d’approvisionnement habituelle, où les cercles représentent des points de transfert (étapes) et où les lignes pleines représentent les liens ou fournisseurs de services de transport. Les liens sont habituellement contrôlés par une personne morale par moyen de transport, qu’il s’agisse de transport maritime, ferroviaire et terrestre. La vulnérabilité semble être accrue aux étapes, ou dans les ports pour le cas qui nous intéresse. Selon Brooks et Button (2007), les conteneurs sont à leur plus vulnérable lorsqu’ils ne sont pas en transit. Dans la chaîne d’approvisionnement, les conteneurs sont le plus à l’abri en pleine mer, où ils ne sont accessibles que par l’équipage du navire et, comme nous l’avons appris récemment, par des pirates somaliens. Les retards sur terre, peu importe la raison, exacerbent la vulnérabilité des véhicules et de l’équipement qui se trouve immobilisés. Par conséquent, dans l’ensemble, les navires sont considérés comme plus sûrs que les chemins de fer qui, eux, sont considérés comme étant plus sûrs que les camions. C’est donc vers ces éléments que la flèche en gras pointe dans la figure 5, puisqu’elle représente ces chaînons faibles.

**FIGURE 5 : PROGRAMMES DE SÉCURITÉ EN PLACE**



Source : Brooks et Button (2007 : Figure 1). Les droits appartiennent à Mary R. Brooks. Reproduit avec sa permission.

WCO : OMD

Cargo Interest : Cargaison

CSI : IRSC

ISPS Code : Code ISPS

Port : Port

Cargo Internet : Cargaison

C-TPAT, PIP : C-TPAT, PEP

D’ailleurs, certaines vastes multinationales (des détaillants comme Wal-Mart et Home Depot ou des fabricants en sous-traitance comme Nike et Dell) ont décidé de participer de façon active à leurs chaînes d’approvisionnement en assurant une surveillance minutieuse partout au monde, et en surveillant activement leurs fournisseurs, alors que des petites entreprises ont plutôt choisi de donner la gestion de la chaîne d’approvisionnement en sous-traitance à une tierce partie. Par conséquent, la participation aux mesures de sécurité peut varier considérablement. Brooks et Button (2007) ont également remarqué que les fournisseurs de services au départ et à l’arrivée,

soit la collecte et la distribution, sont souvent de petits entrepreneurs qui peuvent facilement se faufiler dans les divers marchés et dont les antécédents sont inconnus, ce qui peut accroître la vulnérabilité au passage de clandestins ou au trafic de drogues, ou encore à d'autres activités du crime organisé.

Malgré toute la vigilance possible, il reste impossible d'envisager toutes les façons dont le crime organisé pourra réussir ses entreprises. Comme l'ont signalé Brooks et Pelot (2008), il faudra déployer des efforts considérables pour éviter des incidents probables aux conséquences très graves et pour en atténuer les conséquences dans les cas où les mesures de prévention n'auront pas été suffisantes. Inversement, les incidents improbables aux conséquences mineures ne nécessitent pas la même attention en ce qui a trait à la préparation de plans de prévention. En fait, l'important est de tenir compte des trois éléments suivants en ce qui concerne les risques : la probabilité, les conséquences et les vulnérabilités. Les agents de sécurité doivent donc commencer par aborder les incidents dont les conséquences pourraient être graves, en prévoyant des mesures de prévention et d'atténuation. Les points de départ et d'arrivée des chaînes d'approvisionnement internationales sont réellement les endroits les plus faibles du point de vue de la vulnérabilité. Parce qu'ils sont les plus importants fournisseurs de services de transport, les camions sont la prochaine étape à examiner pour la sécurité publique dans le domaine des services de transport international de marchandises. Ils peuvent aussi être considérés comme des chaînons faibles des éléments touchant la sécurité des marchandises et des personnes.

## **Annexe 2 : Les 41 ports locaux et régionaux non cédés en date du 31 mars 2011**

Terre-Neuve-et-Labrador (8)  
Botwood  
Charlottetown  
Fortune  
Long Pond/Manuels  
Main Brook  
Marystown  
Roddickton  
Terrenceville  
Nouvelle-Écosse (2)  
Liverpool  
(Brise-lame Brooklyn)  
Lunenburg  
(Brise-lame Battery Point)  
Île-du-Prince-Édouard (1)  
Georgetown  
Ontario (8)  
Burlington  
Cornwall  
Owen Sound  
L'Île Pelee  
Sarnia  
South Baymouth  
Tobermory  
Walpole Island  
Alberta (1)  
Fort Chipewyan  
Québec (21)  
Baie-Comeau  
Cap-à-l'Aigle  
Carleton  
Chandler  
Gaspé (Sandy Beach)  
Gros-Cacouna  
Les Méchins  
Matane  
Miguasha-Ouest  
Mont-Louis  
Notre-Dame-du-Lac  
Paspébiac  
Pointe-au-Père  
Pointe-au-Pic  
Portneuf

Rimouski  
Saint-François  
Saint-Juste-du-Lac  
Sorel  
Tadoussac  
Vieux-Fort

### **Annexe 3 : Les 26 ports éloignés inscrits au registre de Transports Canada en date du 31 mars 2011**

Québec (10)  
Baie-Johan-Beetz  
Blanc-Sablon  
Cap-aux-Meules  
Harrington Harbour  
Kegaska  
La Tabatière  
Natashquan  
Romaine  
Saint-Augustin  
(Pointe-à-la-Truite)  
Tête-à-la-Baleine  
Colombie-Britannique (15)  
Bamfield<sup>8</sup>  
Bella Bella  
Fair Harbour  
False Bay  
Hartley Bay  
Kingcome Inlet  
Klemtu  
Kyuquot  
New Brighton  
Owen Bay  
Colombie-Britannique (suite)  
Port Neville  
Quatsino  
Rivers Inlet  
Sandspit  
Surge Narrows  
Autre (1)  
Berens River, Manitoba

---

<sup>8</sup> Remarque : Le port de Bamfield East a été cédé en mars 2011. Le port de Bamfield West demeure inscrit au registre.

## **Annexe 4 : Analyse documentaire : le crime organisé dans le secteur des ports maritimes**

### **Introduction**

L'objectif de cette analyse documentaire, tel qu'il est expliqué dans la proposition de projet, consiste à présenter « une description et une analyse approfondies de ce que nous avons appris jusqu'à maintenant au sujet de la nature et de l'ampleur de l'usage des ports maritimes au Canada et à l'étranger par les membres du crime organisé [...] et des conditions propices à cet usage ». Cette bibliographie dresse la liste de sources « permettant une analyse historique de la manière dont les ports maritimes au Canada et à l'étranger ont été et sont encore aujourd'hui utilisés par le crime organisé, en mettant l'accent sur les usages contemporains, les changements dans les usages, s'il y a lieu, d'un point de vue historique ainsi que les tendances récentes ».

Cette analyse documentaire s'attarde plus particulièrement sur les points d'importance suivants :

- les différents desseins sous-jacents à l'usage des ports maritimes par le crime organisé;
- une description détaillée de la nature de la contrebande qui s'effectue par les ports maritimes;
- les techniques utilisées par les membres du crime organisé pour faciliter l'usage des ports maritimes (tout en minimisant les risques);
- les ports maritimes les plus vulnérables au crime organisé au Canada et à l'étranger;
- les conditions qui contribuent à la vulnérabilité des ports maritimes au crime organisé;
- les techniques d'application de la loi les plus efficaces.

Les sources consultées dans le cadre de la présente analyse peuvent être réparties dans les catégories suivantes :

- *les ouvrages spécialisés révisés par les pairs*, qui seront passés en revue pour chacun des trois secteurs d'intérêt susmentionnés (bases de données consultées : EBSCO Academic Search Premier; Google Books; Google Scholar; Ingenta; JSTOR; Lexis-Nexis; Oxford University Press - Oxford Journals; PAIS International; Project MUSE; Sage Journals Online; Sociological Abstracts; SpringerLink; Wiley InterScience);
- *les sources médiatiques*, avec une attention particulière accordée à la recherche d'articles historiques et contemporains relatant les activités du crime organisé dans les ports maritimes, tant à l'échelle nationale qu'internationale (bases de données consultées : ABI/INFORM Global; CBCA: Canadian Business and Current Events; CPI.Q: Canadian Periodicals Index Quarterly; Eureka: Newspaper and News media; *Globe and Mail* – Canada's Heritage from 1844; Newscan.com; *The New York Times*; *Toronto Star*: Pages of the Past; Wall Street Journal);
- *les ouvrages généraux portant sur de véritables crimes*, en accordant une attention particulière aux récits historiques et contemporains relatant les activités du crime organisé dans les ports maritimes, tant à l'échelle nationale qu'internationale;

- *l'application du droit pénal, le renseignement criminel, ainsi que les rapports de renseignements des douanes et de l'immigration (s'il y a lieu), qui seront consultés afin de relever des statistiques relatives aux activités criminelles et à l'application de la loi, des études de cas, une description de l'activité criminelle (organisée) dans les ports, ainsi que les rapports d'évaluation de la menace et des risques, qui exposent les vulnérabilités;*
- *les rapports et communiqués de presse produits par les organismes de réglementation de l'industrie concernés, comme Transports Canada;*
- *d'autres rapports gouvernementaux pertinents, comme ceux produits par le vérificateur général, Sécurité publique Canada, Justice Canada, ou des comités pertinents du Parlement ou du Sénat;*
- *des rapports d'associations professionnelles, de groupes de l'industrie et de syndicats concernés.*

## **Vulnérabilité des ports maritimes canadiens au crime organisé : Survol historique<sup>9</sup>**

La vulnérabilité des ports maritimes au crime organisé peut s'expliquer plus facilement si l'on fait un retour en arrière. Historiquement, la contrebande par les ports maritimes dans ce qui est le Canada d'aujourd'hui a commencé à prendre beaucoup d'ampleur au début du 18<sup>e</sup> siècle, lorsque la Grande-Bretagne a exigé de ses colonies de plus en plus de taxes et de droits de douane. À la fin de ce siècle, le marché de la contrebande dans les Maritimes était si important que les importations illégales ont commencé à surpasser les débarquements légaux de produits essentiels, comme le thé, le vin, les spiritueux, le savon, les chandelles, le tabac, le coton et la toile à voile. (54)

En février 1865, on a imposé un tarif douanier de 50 p. cent sur l'opium importé dans la colonie de Colombie-Britannique, ce qui dépassait de loin le tarif habituel de 12,5 p. cent auquel était assujettie la majorité des autres produits importés. Ce tarif élevé a été le catalyseur de la flambée de la contrebande d'opium au Canada. Moins de quelques mois après l'imposition de ce tarif, les agents des douanes coloniaux dans les ports de la C.-B. ont commencé à saisir de l'opium de contrebande, qui était en grande partie introduite clandestinement au pays grâce à des navires de passagers à vapeur en provenance de Hong Kong ou de San Francisco. (96)

Dans la foulée des lois nationales de prohibition adoptées en 1920 par les États-Unis, l'alcool illégal entrainait dans le pays et provenait de différents pays, mais principalement du Canada, qui, à lui seul, représentait une source plus importante que tous les autres pays réunis. Les trafiquants et contrebandiers d'alcool se servaient également du marché d'exportation d'alcool légal pour contourner les lois d'interdiction provinciales en employant la méthode de « court-circuit », une pratique grâce à laquelle les exportations d'alcool revenaient en sol canadien. Selon cette pratique, les navires qui quittaient Vancouver avec un chargement de whisky consigné devant être livré au Mexique se dirigeaient vers une portion peu fréquentée de la côte de la C.-B., où ils

---

<sup>9</sup> Cette section est tirée de l'ouvrage de Stephen Schneider, (2009). *Iced: The Story of Organized Crime in Canada*. Toronto: John Wiley and Sons.

déchargeaient leur cargaison. Afin d'éviter tout soupçon, ces navires ne revenaient au port qu'après avoir laissé s'écouler le temps qu'il leur aurait véritablement fallu pour se rendre au Mexique. Dans les Maritimes, les cargaisons qui devaient être exportées étaient déchargées sur les côtes du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse ou de l'Île-du-Prince-Édouard quelques heures à peine après avoir quitté le port. (183)

Au milieu des années 1920, la contrebande d'alcool avait pris une telle ampleur qu'elle constituait une industrie nationale au Canada. À partir de la Colombie-Britannique, l'alcool était régulièrement passé clandestinement dans l'État de Washington et vers le sud, aussi loin que la Californie. La plupart des navires chargés d'alcool consigné en direction du Mexique dépassaient rarement le port de Puget Sound, dans l'État de Washington. La compagnie d'exportation d'alcool Manitoba Refineries, basée en Colombie-Britannique, était vue par la Commission royale des douanes et de l'accise comme un « exemple typique de ce qui est et a été la pratique dans les ports de Vancouver et de Victoria relativement à tout ce qui entoure la soi-disant exportation d'alcool en transit ». En guise d'exemple, prenons le navire *Chris Moeller*, qui avait quitté le port de Vancouver avec un chargement de 17 779 caisses d'alcool appartenant à la Manitoba Refineries. Sa destination officielle était San Blas, au Mexique. Peu après son départ de Vancouver, il a accosté au port de Victoria pour y charger 3 700 caisses additionnelles. Les agents des douanes, qui auraient des soupçons à la vue de cette importante cargaison, ont refusé que le navire quitte le port de Victoria tant qu'une enquête ne serait pas menée. (191)

Aussi nombreux que puissent avoir été les itinéraires de contrebande entre les États-Unis et le Canada, aucun n'était aussi poreux que celui de la rivière Detroit. S'étendant sur 70 km, mais large de moins d'un kilomètre et demi à certains endroits, les contrebandiers pouvaient traverser d'une rive à l'autre en quelques minutes seulement. Le long d'un tronçon de 25 km sur la rive nord de la rivière Detroit, on comptait pas moins d'une vingtaine de quais d'exportation autorisés par le gouvernement qui servaient de rampe de lancement à l'alcool canadien. Bien d'autres ports maritimes ont cependant tenu le même rôle dans la contrebande d'alcool vers les États-Unis. (193)

Ce marché illicite des plus profitables a entraîné une corruption à grande échelle parmi les agents canadiens des douanes et de l'accise stationnés dans les ports maritimes, qui étaient payés pour signer les documents d'exportation vers des ports étrangers, tout en sachant pertinemment que la cargaison était, en réalité, destinée aux États-Unis. Certains agents des douanes ont même eu l'amabilité de signer un certain nombre de permis d'exportation d'alcool vierges, laissant le soin aux contrebandiers de remplir les champs requis, comme la destination, la taille de la cargaison et la date de départ. Un rapport des douanes sur la corruption dans les ports canadiens indique que l'alcool en provenance d'Europe arrivait à Vancouver et était « conservé dans des entrepôts d'attente jusqu'à ce que l'on puisse le transborder dans différents navires utilisés pour la contrebande d'alcool ». Une portion de l'alcool importé était même consommée alors que la cargaison se trouvait toujours dans le port de Vancouver, « au vu et au su de l'agent des douanes en service, lequel était invité dans les différentes salles pour profiter de l'hospitalité de ceux en possession de l'alcool ». (217)



À l'époque, l'ampleur démesurée et le caractère flagrant de la corruption avaient choqué le ministre du Revenu national, William D. Euler, en visite à Windsor en 1928 pour observer personnellement les activités de contrebande. Lors d'une entrevue dans les médias, M. Euler avait affirmé ceci : « Je pouvais voir le bureau des douanes des États-Unis sur l'autre rive. J'ai aussi pu constater à quel point il était facile de voir les navires quitter la rive canadienne pour aller accoster du côté américain ». Le ministre avait cherché à savoir auprès d'un contrebandier de Detroit où se trouvent les agents des douanes devant le flot continu d'alcool illégal qui traverse la rivière. « C'est simple, ils ne sont pas là lorsque nous traversons », avait répliqué cet homme. (218)

C'est également dans les années 1920 que Montréal et Vancouver sont devenues des plaques tournantes pour l'opium et la morphine (et, plus tard, l'héroïne) en provenance de l'Europe et de l'Asie du Sud-Est qui entraînent clandestinement sur le continent. Montréal est devenue un itinéraire prisé par les contrebandiers parce qu'elle est un terminus où transitent virtuellement toutes les voies de chemin de fer au Canada et celles en provenance des États-Unis, qu'elle est située près de la frontière américaine, et qu'elle était connectée à New York et à d'autres grandes villes américaines le long du littoral de l'Est des États-Unis par des autoroutes asphaltées nouvellement construites. Par ailleurs, le quartier chaud de Montréal et le nombre élevé d'héroïnomanes qui y vivait ont contribué à assurer un marché local profitable pour l'héroïne importée. (161)

À compter des années 1920, les navires de passagers à vapeur sont le mode de transport privilégié pour la contrebande d'opium et autres drogues par le port de Vancouver. Dans un rapport datant de 1922, la GRC estime que les navires de passagers *Empress* du Canadien Pacifique avaient transporté « quelque 800 lb de narcotiques » à destination de Vancouver au cours de l'année précédente, tandis que « 1 200 lb de narcotiques en provenance de l'Orient avaient été distribués entre quatre autres itinéraires de contrebande ». L'équipage de ces navires était les bêtes de somme de cette contrebande, certains travaillant seuls, tandis que d'autres complotaient avec d'autres membres de l'équipage et des officiers ou étaient recrutés par des réseaux de trafiquants de drogues ou des marchands chinois. Dans un rapport de la GRC datant de 1921, on constate que « l'opium, la morphine et la cocaïne arrivent sur chaque navire provenant de l'Orient », pour être ensuite transportés en douce en sol canadien grâce à une collusion interne entre les agents des douanes, la police ferroviaire et les débardeurs.

Un autre rapport de la GRC, daté du 7 avril 1921, atteste la contrebande de drogues et une collusion interne entre les agents des douanes, la police ferroviaire et les débardeurs. Sur la foi du témoignage de Frank Yip, qui travaillait sur les navires de passagers qui accostaient à Vancouver, un inspecteur de la GRC a écrit ce qui suit :

L'opium, la morphine et la cocaïne arrivent sur chaque navire provenant de l'Orient. Ces drogues sont transportées par des marins chinois et japonais qui sont à bord et déchargées par des Chinois portant des vestes spécialement conçues et dotées de trente poches, chacune d'elles pouvant contenir une boîte d'opium. Des citoyens chinois locaux embarquent également sur les navires, prétextant aller voir des amis, mais débarquent la drogue de façon similaire. M. Yip soutient que les Chinois payent les agents des douanes et du chemin de fer 3 \$ par boîte d'opium débarquée. Le gardien en poste sur la passerelle

« divise » l'argent avec ces agents et est responsable des personnes qui embarquent et débarquent à leur gré des navires. En cas de pluie, les débardeurs portent de lourds imperméables, qu'ils remplissent de drogue. M. Yip affirme que tous les agents qui participent à la manutention des marchandises débarquées des navires sont impliqués dans la contrebande. Si les Chinois craignent d'être surveillés, ils demandent à la police ferroviaire de débarquer la drogue. (157-158)

Les membres d'équipage asiatiques ne sont pas les seuls à avoir été accusés de contrebande d'opium. Dans un rapport de la GRC daté du 18 octobre 1921, des sources confidentielles accusaient le capitaine Hopcraft, en poste sur le navire *Empress of Japan*, d'être à la tête d'une « bande de contrebandiers de drogues » qui impliquait également le capitaine d'armes, un chef bagagiste et un commissaire de bord du navire. L'information reçue par la GRC faisait état de « quatre différents Chinois » qui visitaient régulièrement la résidence du capitaine à Shaughnessy Heights et transportaient de grandes quantités d'opium et autres narcotiques. « Le capitaine avait également pris des dispositions pour que deux jeunes garçons chinois se rendent chez lui chaque jour lorsque le navire était au port. Ces deux garçons devaient passer pour des domestiques. Ils débarquaient de la marchandise du navire sans être fouillés et emballaient probablement ces drogues. L'agent des douanes en service dans l'allée était généreusement approvisionné en cigares et en whisky s'il les laissait passer sans se préoccuper d'eux. » (158)

Au nombre des débardeurs accusés de complot pour faire entrer clandestinement de l'opium au pays, il y avait le secrétaire du syndicat des débardeurs à Victoria. Selon une note de service de la GRC, « il y avait constamment des rumeurs » dans le secteur riverain de Victoria selon lesquelles cet homme « débarquait fréquemment des drogues des navires au port ». Les agents des douanes étaient également accusés de collusion avec les contrebandiers. L'un de ceux qui avaient porté de telles accusations était Frank Eccles, et, entre 1921 et 1923, au moins six agents des douanes ont été congédiés ou ont démissionné dans la foulée de ces allégations (il n'y a cependant aucune information indiquant que des accusations criminelles ont été déposées contre eux). (158)

En août 1923, l'accusateur est devenu l'accusé lorsque l'agent de police Eccles, de même que l'agent de police William (Doc) Smith, un collègue de l'escouade antidrogue, le sergent Robert Mundy, responsable des opérations d'infiltration de la GRC, et Frank Fernandez, un informateur de la police, ont été arrêtés à Victoria et accusés de possession illégale d'opium. Cette année-là, un rapport classifié de la GRC révélait que « le numéro 23, l'agent spécial Eccles, avait acheté un bateau rapide de couleur verte dans lequel lui et l'ancien agent des douanes, James Sperring, transportaient de la drogue provenant des navires *Empress* ». (158)

Durant les années 1950 et 1960, le Canada était un corridor important pour la contrebande d'héroïne venant d'Europe en Amérique du Nord, dont la grande partie passait par le port de Montréal. Jusque dans le milieu des années 1970, la capitale mondiale de la production et de la distribution d'héroïne était le port français de la ville de Marseille. Située à moins d'une heure d'avion de la Corse et connecté directement par voie maritime aux sources d'opium en Asie du Sud-Est et aux marchés d'héroïne en Amérique du Nord, Marseille est devenue la plaque tournante de la conversion de l'opium de la Turquie et de la morphine du Liban en héroïne. Les liens culturels, commerciaux et linguistiques du Québec avec la France, la servilité de la mafia

de la province à la « Cosa Nostra » américaine, ainsi que les ports de mer invitants de Montréal et sa proximité avec New York, ont fait de Montréal un point d'entrée incontournable pour l'héroïne à destination de l'Amérique du Nord. Selon un rapport de 1963 d'un comité du sénat américain sur le crime organisé, « au début des années 1950, le traitement clandestin de l'héroïne à partir de la morphine-base est passé sous le contrôle des contrebandiers corses français, de même qu'une portion importante du commerce d'importation vers les États-Unis. L'arrivée des Corses parmi les contrebandiers de premier plan a entraîné des changements dans les activités de contrebande; pendant des années, le principal port d'entrée avait été New York, mais désormais, les Corses français fournissent les drogues aux confédérés canadiens de langue française, qui les font ensuite entrer clandestinement aux États-Unis ». (230-231)

Dans les années 1970, le port de Vancouver est devenu l'un des principaux points d'entrée de l'héroïne provenant d'Asie.

## **Activités criminelles organisées générant des profits dans les ports maritimes**

La présente section examine les intérêts criminels qui motivent l'utilisation des ports maritimes par le crime organisé. Elle traite principalement de l'importation de produits de contrebande, particulièrement de drogue, qui constitue la principale menace que fait peser le crime organisé sur les ports maritimes, non seulement en raison de ce que représente la contrebande en soi, mais aussi parce qu'il s'agit de la cause première de la corruption et des conspirations internes dans les ports maritimes. Cette section se penche également sur d'autres formes de contrebande à l'entrée (marchandise de contrefaçon, produits chimiques précurseurs utilisés pour la production nationale de drogues synthétiques, immigrants clandestins) et sur des formes d'exportation de marchandise de contrebande (véhicules volés, drogues illicites fabriquées au Canada), et le vol de marchandises.

## **INTRODUCTION DE MARCHANDISES EN CONTREBANDE DANS LES PORTS MARITIMES CANADIENS : VUE D'ENSEMBLE**

La vulnérabilité des ports maritimes du Canada au crime organisé découle substantiellement de l'introduction en contrebande de drogues illégales. Dans une moindre mesure, elle est due à l'introduction en contrebande de produits chimiques précurseurs utilisés pour la production nationale de drogues synthétiques et l'importation illégale de biens de consommation contrefaits (en particulier, des produits du tabac), deux tendances qui semblent récentes. La documentation désigne également les ports maritimes comme des points de débarquement d'immigrants illégaux, notamment, des clandestins, mais aussi des personnes qui entrent illégalement au pays de façon mieux organisée.

Les ports maritimes canadiens sont aussi de plus en plus vulnérables à la sortie en contrebande de certaines marchandises. Les automobiles volées au Canada par des réseaux du crime organisé

sont souvent exportées vers des destinations étrangères pour y être vendues et les ports maritimes constituent la première - sinon la seule - porte de sortie par laquelle ces autos sont expédiées hors du Canada. L'exportation de drogues synthétiques illégales est une tendance plus récente (qui accompagne une autre tendance récente : l'émergence du Canada en tant que producteur et exportateur d'ecstasy et de méthamphétamines).

Relativement aux postes frontaliers terrestres, qui constituent la principale voie d'introduction en contrebande de marchandises au Canada par les États-Unis et vice-versa, les *ports maritimes* canadiens, sont plus vulnérables à la marchandise de contrebande provenant d'outre-mer. Une évaluation des menaces réalisée en 1998 par l'Agence des douanes et du revenu du Canada constate que les conteneurs d'expédition qui transportent des produits importés au Canada entraînent le risque le plus élevé qui soit de contrebande de drogues et d'autres marchandises dangereuses au pays. Selon le rapport, bien que les drogues constituent la principale menace, d'autres produits illicites, comme du matériel de pornographie juvénile, des armes à feu et de l'alcool, entraînent illégalement au Canada dans des conteneurs maritimes durant les années 1990 (selon *The Gazette* de Montréal, 27 novembre 1998). Parce que les ports maritimes canadiens sont situés sur la côte Est, tout comme sur la côte Ouest, ils sont vulnérables à l'introduction en contrebande de marchandises illégales par l'océan Atlantique (héroïne et drogues synthétiques provenant de l'Europe, cocaïne de l'Amérique du Sud et des Caraïbes, hachisch du Pakistan et de l'Afrique du Nord, huile de cannabis de la Jamaïque, opium et héroïne de l'Afghanistan) et par le Pacifique (en particulier, héroïne de l'Asie du Sud-Est, marchandises de contrefaçon et produits chimiques précurseurs de Chine ainsi que de cocaïne d'Amérique du Sud).

L'émergence de la Chine en tant que plus grande source mondiale de marchandises contrefaites signifie que le port de Vancouver est devenu de plus en plus vulnérable à l'importation illégale de ce genre de marchandises, ce qui est évident dans les récentes saisies de cigarettes contrefaites arrivées de Chine au port de Vancouver (*Vancouver Province*, 25 août 2004; *CanWest News*, 14 mai 2005; Gendarmerie royale du Canada, 2007a, 23, 25; Agence des services frontaliers du Canada 10 nov. 2010). De plus, le rôle important que les organisations criminelles chinoises ont joué dans la récente escalade de production d'ecstasy dans le Grand Vancouver est corroboré par les saisies à grande échelle de chargements de produits chimiques précurseurs dans le port de Vancouver venant de la Chine (Gendarmerie royale du Canada 2007a, 23, 25; *Canadian Press*, 8 mai 2008; *Richmond Review*, 24 nov. 2010), tout comme la sortie en contrebande de drogues synthétiques destinées à d'autres pays du littoral du Pacifique, comme l'Australie et le Japon (Gendarmerie royale du Canada, 2006; 2007; 2008; *Vancouver Sun*, 7 fév. 2006; *Postmedia News*, 20 nov. 2009).

La demande de véhicules de luxe du Moyen-Orient et de la Russie a aussi rendu les ports maritimes de la côte Est, en particulier celui de Montréal, hautement susceptibles d'être utilisés pour le transport d'autos et d'autres véhicules volés au Canada (Mogck & Therrien, 1998; *Globe and Mail*, 2 juin 1998; Wallace, 2004; *CanWest News*, 17 avril 2008), tandis qu'un marché pour la drogue synthétique en Australie a contribué au rôle du port de Vancouver en tant que point de transit d'exportation de grandes quantités d'ecstasy (*Vancouver Sun*, 7 février 2006; *Postmedia News [Vancouver Province]*, 20 nov. 2009).

Les conteneurs d'expédition constituent le plus important moyen de transport utilisé pour l'introduction illégale de drogues ou de marchandises de contrebande par les ports maritimes.

## **INTRODUCTION EN CONTREBANDE DE DROGUES ET DE PRODUITS CHIMIQUES PRÉCURSEURS**

Comme cela a été souligné ci-dessus, les ports maritimes canadiens sont hautement vulnérables à l'introduction en contrebande de drogues illicites; selon les données des saisies et d'autres renseignements publics dont la présente analyse documentaire fait état, la majorité des marchandises illégales introduites en contrebande par les ports canadiens — selon la fréquence des expéditions et le volume cumulatif — s'avère constituée de drogues illicites.

### **Drogues illicites introduites en contrebande dans les ports maritimes du Canada**

Toutes les sortes de drogues illicites ont été saisies dans les ports maritimes du Canada : cocaïne, hachisch, huile de cannabis, héroïne, khât, marijuana, opium et drogues synthétiques (ecstasy, méthamphétamines, kétamine, stéroïdes anabolisants). Selon une analyse des rapports publics de saisies fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada et la GRC, les drogues qui seraient le plus fréquemment, et en plus grand volume, introduites au pays par les ports maritimes sont le hachisch (y compris l'huile de cannabis), la cocaïne et les drogues synthétiques.<sup>10</sup>

#### ***Haschisch et huile de cannabis***

Selon le *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2005*, de la GRC, « On a continué de saisir des cargaisons de plusieurs tonnes de hashish [*sic*] au Canada en 2005. Le trafic par navire-mère et par conteneur maritime demeurent les méthodes privilégiées de contrebande du hashish [*sic*] au Canada » (Gendarmerie royale du Canada, 2006, 9). En 2006, « le haschisch en quantité de plusieurs tonnes et destiné au Canada était généralement dissimulé dans des conteneurs de fret commercial à bord de navires en route vers les ports de Montréal et de Halifax. Dans une moindre mesure, certaines cargaisons de haschisch, dont la destination finale était Toronto ou Montréal, sont arrivées au port de Vancouver » (Gendarmerie royale du Canada, 2007a, 3, 4). D'après la GRC, en 2007, « les livraisons de haschich et d'huile de cannabis sont arrivées au Canada par différents moyens : véhicules privés, avions commerciaux, bateaux et compagnies de messagerie. Le haschich était surtout importé par voie aérienne, dissimulé parmi le fret sur des vols commerciaux et dans des colis expédiés par messagerie. Le haschich liquide arrivait principalement par voie maritime » (Gendarmerie royale du Canada, 2008, 7). La majorité du haschich saisi en 2008 « a été importée au Canada par bateau, ce qui montre que la voie maritime est encore le premier choix des contrebandiers de haschich »

---

<sup>10</sup> La prudence est de rigueur pour ce qui est de déterminer la fréquence et le volume d'importation de drogues illégales; il ne s'agit que d'estimations fondées sur les saisies effectuées en vertu de la loi et de renseignements, qui ne sont peut-être pas des mesures représentatives. En outre, cette analyse documentaire ne prétend pas représenter un compte exhaustif de toutes les saisies de drogues aux ports maritimes.

(Gendarmerie royale du Canada, 2009a, 17). Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2009*, la GRC signale que « le haschich et l'huile de haschich introduits illégalement au Canada provenaient principalement de l'Asie du Sud (p. ex. Afghanistan et Pakistan), du Moyen-Orient (p. ex. Liban), de l'Afrique (p. ex. Maroc, Afrique du Sud, Mozambique et Kenya) et des Caraïbes (p. ex. Jamaïque) ». Entre-temps, « Les pays africains demeurent des points de transit importants pour les produits de haschich destinés au Canada, comme ils le sont depuis environ le milieu des années 1990. En 2009, 53 % du haschich saisi au Canada avait transité par divers pays d'Afrique. Bien que les transporteurs aériens commerciaux ont été utilisés pour transporter illégalement de plus petites quantités de haschich, soit dans le fret aérien, soit par des passeurs de drogues, en général, plusieurs tonnes de haschich étaient traditionnellement transportées au Canada à bord de navires-mères ou dissimulées dans des conteneurs maritimes » (Gendarmerie royale du Canada, 2010, 22).

Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2009*, la GRC souligne les rôles centraux joués par, 1) le Pakistan en tant que pays source du haschisch exporté au Canada et 2) les ports maritimes commerciaux — de Halifax et de Montréal en particulier — en tant que principaux ports d'entrée de *grandes quantités* de haschich introduites en contrebande au pays :

« Comme c'était le cas les années précédentes, le Pakistan était l'un des principaux pays sources et de transit pour le haschich destiné au Canada en 2009. Des 9 907 kg saisis, environ 40 % provenaient du Pakistan (la majorité pouvant être attribuée à une saisie de 4 000 kg à bord d'un navire maritime). Dans une autre saisie, plusieurs tonnes de haschich (4 035 kg) expédiées du Mozambique et ayant transité par le Kenya par la voie maritime ont été saisies au port de Montréal. Ces deux saisies représentaient plus de 80 % du haschich saisi au Canada, ce qui donne du poids à l'hypothèse que le transport maritime est la voie de choix pour envoyer de grandes quantités de haschich au Canada. En fait, la majorité des produits de haschich saisis en 2009 sont arrivés au Canada par la voie maritime, aux ports de Montréal et de Halifax, mais c'est à l'Aéroport international Pearson de Toronto qu'a été signalé le plus grand nombre de saisies. À part les saisies susmentionnées, la plupart des produits de haschich saisis en 2009 au Canada provenaient de l'Afghanistan ou avaient transité par l'Afrique du Sud » (GRC, 2010, 22).

Le tableau 6.1, ci-dessous, présente un résumé des saisies de haschisch et d'huile de haschisch dans les ports maritimes canadiens entre 2000 et 2010, tel que l'indique l'analyse documentaire. Les caractéristiques qui ressortent de ces chargements illégaux correspondent généralement aux évaluations des renseignements de la GRC : les drogues sont souvent introduites par les ports maritimes en grandes quantités (ce qui est propice à l'utilisation de conteneurs d'expédition) et le haschisch est souvent caché parmi des biens importés légitimes. Les origines des expéditions par voie maritime sont variées (le Pakistan n'est qu'un point d'origine parmi tant d'autres), bien que dans tous les cas, les drogues traversent l'Atlantique et les principaux ports maritimes qui constituent des ports d'entrée sont ceux de Halifax et de Montréal, tandis que la destination finale des drogues au Canada est souvent Montréal ou Toronto. Contrairement à ce qu'a constaté la GRC, l'utilisation des pays d'Afrique en tant que transit pour l'importation au Canada de haschisch et d'huile de haschisch par les ports maritimes ne constitue qu'une minorité de cas selon les données des documents publics.

**Tableau 2 — Saisies sélectives de hachisch et d'huile de cannabis dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010**

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine et pays de transit	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
Août 2000	Haschisch (200 kg)	Pays-Bas	Montréal	London, Ontario	Dissimulé dans un conteneur d'expédition parmi de la machinerie	<i>Canada NewsWire</i> , 11 août 2000
Octobre 2000	Haschisch (5 tonnes)	?	Montréal	?	Conteneur d'expédition	<i>Montreal Gazette</i> , 21 octobre 2000
Février 2002	Cocaïne (50 kg), marijuana, haschisch	Chili par le Panama	Halifax	Halifax, Toronto, Montréal, Hamilton	Blocs enroulés dans un film plastique, insérés dans un polochon et placés dans un conteneur rempli de produits du bois	<i>Canada NewsWire</i> , 15 février 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 10 juillet 2002; <i>Canadian Press</i> , 10 juillet 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 11 juillet 2002
Juillet 2002	Marijuana (1 433 kg) huile de cannabis (72 kg)	?	Saint John, N.-B.	?	Conteneur d'expédition	Services canadiens de renseignements criminels, 2003
Janvier 2003	Haschisch (11,5 t)	Pakistan par Hong Kong, Malaisie Singapour et Italie	Halifax	Montréal	Conteneur dans lequel il y avait de la cotonnade et de la nourriture pour chats	<i>The Canadian Press</i> , 22 janvier 2003; <i>Chronicle-Herald</i> , 27 juillet 2005
Janvier 2006	Huile de cannabis (504 kg); marijuana (362 kg)	Jamaïque	?	?	?	GRC 2007, 3
Juin 2006	Haschisch (107 kg)	Maroc	Halifax	Montréal	Placé dans des enveloppes en plastique et collé à des planches assemblées dans des meubles en bois	<i>Montreal Gazette</i> , 29 juin 2006; <i>Canada NewsWire</i> , 28 juin 2006; GRC, 2007, 3
Juin 2006	Haschisch (4 000 kg)	Pakistan	Halifax	Toronto	4 000 paquets d'un kilo enveloppés dans une pellicule plastique sur lesquels était écrit mélange de noix,	<i>The Daily News</i> , 2 juillet 2006; <i>Canadian Press</i> , 21 juillet 2006; Agence des services frontaliers du Canada 21 juillet 2006

**Tableau 2 — Saisies sélectives de haschisch et d'huile de cannabis dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010**

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine et pays de transit	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
					cachés dans 100 balles de coton	
Juillet 2006	Huile de cannabis (430 kg), haschisch (600 kg), marijuana (196 kg)	Jamaïque	Halifax	Toronto	Drogues enveloppées dans du plastique et dissimulées sous un faux plancher au fond d'un conteneur où il y avait des citrouilles, des ignames et des patates douces	<i>Canadian Press</i> , 23 octobre 2006; <i>National Post</i> , 25 octobre 2006; Agence des services frontaliers du Canada, 23 octobre 2006; Gendarmerie royale du Canada, 2007, 4
Avril 2009	Haschisch (212 kg)	Moyen-Orient	Halifax	Toronto	Conteneur d'expédition	<i>Canada NewsWire</i> , 11 juillet 2009
Sept. 2009	Haschisch	Pakistan	Montréal	?	Conteneur d'expédition	GRC 2010, 20
2009	Haschisch (4 035 kg)	Mozambique/Kenya	Montréal	?	Conteneur d'expédition	GRC 2010, 20
Février 2010	Haschisch (1 700 kg)	Afrique du Sud	Montréal	?	864 paquets trouvés dans le faux plancher de caisses en bois contenant des masques et des statues	Agence des services frontaliers du Canada, 18 février 2010, <i>Canadian Press</i> , 18 février 2010

### ***Marijuana***

En comparaison du haschisch dérivé du cannabis, il semble y avoir beaucoup moins de marijuana introduite en contrebande au Canada par les ports maritimes et d'autres façons. Cela peut être dû à l'autosuffisance du Canada en marijuana en raison de l'essor de la production nationale. Selon le *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2009*, de la GRC, « la marihuana saisie avait surtout été produite au Canada, mais elle est encore importée de la Jamaïque, des États-Unis, des Pays-Bas et de la Thaïlande » (GRC, 2010, 18).

Les renseignements publics sur les saisies aux ports maritimes indiquent que la plus grande partie de la marijuana importée provient directement de la Jamaïque en chargements individuels, comparables en taille aux importations de haschisch (des centaines de kilos). Le port de Halifax est le principal point de transit pour les expéditions maritimes de haschisch, mais la cargaison illicite est souvent destinée à d'autres villes canadiennes (Montréal et Toronto en particulier). Alors que des contenants d'expédition ont été utilisés dans la plupart des cas répertoriés aux ports maritimes, dans une saisie, effectuée au port de Saguenay, au Québec, la marijuana était fixée à la coque d'un navire. Les saisies révèlent que la marijuana est souvent importée dans des cargaisons de drogues multiples; dans la plupart de ces cas, elle est accompagnée de haschisch



(ou d'huile de cannabis). Le tableau 6 résume les saisies de marijuana dans les ports maritimes du Canada, telles qu'elles sont décrites dans des documents publiés.

<b>Tableau 3 — Saisies sélectives de marijuana dans les ports maritimes canadiens, 2002-2009</b>						
<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port maritime canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
Février 2002	Cocaïne (50 kg), marijuana, haschisch	Chili par le Panama	Halifax	Halifax, Toronto, Montréal, Hamilton	?	<i>Canada NewsWire</i> , 15 février 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 10 juillet 2002; <i>Canadian Press</i> , 10 juillet 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 11 juillet 2002
Juillet 2002	Marijuana (1 433 kg), huile de cannabis (72 kg)	?	Saint John, N.-B.	?	Conteneur d'expédition	Services canadiens de renseignements criminels, 2003
Sept. 2005	Marijuana (14,4 kg)	Jamaïque	Halifax	?	139 paquets de drogue dans des boîtes de biscuits préemballés; la drogue avait été enveloppée dans du plastique et du ruban adhésif et cachée à l'intérieur des biscuits dont le centre avait été vidé.	Agence des services frontaliers du Canada, 9 septembre 2005
Janvier 2006	Huile de cannabis (504 kg); marijuana (362 kg)	Jamaïque	Halifax	?	Conteneur d'expédition	GRC 2007, 3
Juillet 2006	Haschisch (600 kg), huile de cannabis (430 kg), marijuana (196 kg)	Jamaïque	Halifax	Toronto	Droque enveloppée dans du plastique et dissimulée sous un faux plancher au fond d'un conteneur où il y avait des citrouilles, des ignames et des patates douces	<i>Canadian Press</i> , 23 octobre 2006; <i>National Post</i> , Oct 25 octobre 2006; Gendarmerie royale du Canada, 2007, 4; Agence des services frontaliers du Canada, 23 octobre 2006
Août 2009	Marijuana (300 kg)	Jamaïque	Montréal	?	Dissimulée dans sept cylindres	Agence des services frontaliers du Canada,

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine et pays de transit	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
					en métal accrochés dans un caisson de prise d'eau situé sous la ligne de flottaison d'un navire au port de Saguenay	27 août 2009

### Cocaïne

La Colombie continue d'être le plus grand producteur et exportateur de chlorhydrate de cocaïne (Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, 2010, 65-66) et la plupart des chargements qui arrivent au Canada — par les ports et les aéroports — transitent d'abord par les pays d'Amérique du Sud et les Caraïbes.<sup>11</sup> Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2006*, la GRC a décrit le Venezuela comme une source de cocaïne qui « continue de préoccuper le Canada » (GRC, 2007, 5). Comme il est indiqué au tableau 3 ci-dessous, parmi les autres pays d'Amérique du Sud servant de points d'origine d'expédition de cocaïne au Canada depuis 2002, mentionnons le Panama, le Chili et le Mexique. Pour l'année 2009, la GRC fait remarquer que « les Caraïbes ont été et demeurent une région de transbordement pour les cargaisons de cocaïne destinées au Canada, surtout par la voie maritime ». Grenade, Haïti et les Bahamas comptent parmi les pays des Caraïbes qui ont été signalés comme lieu d'origine de chargements de cocaïne dans des conteneurs maritimes à destination du Canada dans diverses saisies aux ports maritimes canadiens. Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2009*, la GRC écrit, « Les organisations de narcotraffic dans la région des Andes modifient continuellement leurs tactiques de contrebande, en partie en raison des activités des organismes d'application de la loi, ce qui fait en sorte que les pays de transit et les modes de transport utilisés varient d'une année à l'autre. Les groupes du crime organisé ont appliqué cette stratégie aux expéditions par la voie maritime et par les services aériens commerciaux; ils font transiter la cocaïne par plusieurs pays de l'Amérique du Sud, de l'Amérique centrale et des Caraïbes avant qu'elle arrive à destination dans le but d'éviter la détection par les organismes d'application de la loi » (GRC, 2010, 24).

Comme le montre le tableau 6.3, Halifax et Montréal sont les principaux ports maritimes servant de points de transit pour la cocaïne qui entre au Canada, mais les ports du Nouveau-Brunswick ont aussi réalisé d'importantes saisies depuis 2000. Le rôle central que les ports maritimes de la côte Est jouent dans l'importation de cocaïne s'explique par plusieurs raisons : la source de la

<sup>11</sup> Les États-Unis sont, en fait, le principal pays de transit des envois de cocaïne au Canada, mais ces envois sont surtout introduits par les ports d'entrée terrestres dans des camions utilitaires (GRC, 2010, 22).

cocaïne destinée au Canada est la Colombie; les pays des Caraïbes servent souvent de transit; les principaux groupes importateurs de cocaïne sont au Québec et les lieux de destination de la plus grande partie de la cocaïne importée au Canada par les ports maritimes et les autres ports d'entrée sont le Québec et l'Ontario.

<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port maritime canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
Octobre 2000	Cocaïne (20 kilos)	?	Montréal	Montréal	Conteneur d'expédition	<i>Montreal Gazette</i> , 21 octobre 2000
Décembre 2001	Cocaïne (73 kilos)	Panama	Halifax	?	Dissimulée dans un conteneur d'expédition avec des caisses de brandy	<i>Canada NewsWire</i> , 13 décembre 2001
Février 2002	Cocaïne (50 kg), marijuana, haschisch	Chili par le Panama	Halifax	Halifax, Toronto, Montréal, Hamilton	Blocs enroulés dans un film plastique, insérés dans un polochon et placés dans un conteneur d'expédition rempli de produits du bois	<i>Canada NewsWire</i> , 15 février 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 10 juillet 2002; <i>Canadian Press</i> , 10 juillet 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 11 juillet 2002
Juillet 2002	Cocaïne (21 kilos)	Chili	Halifax	?	Polochons dans des conteneurs d'expédition avec du vin	<i>Canadian Press</i> , 8 juillet 2002
Mars 2003	Cocaïne (172 kilos)	Haïti	Halifax	Montréal	Conteneurs d'expédition remplis de meubles et de vêtements	<i>Canadian Press</i> , 7 avril 2003
Juin 2004	Cocaïne (68 kilos)	Grenade	Halifax	?	Conteneur d'expédition dans lequel il y avait du poivre noir, de la poudre de cari et des nouilles	<i>The Daily News</i> , 17 septembre 2004; <i>Canadian Press</i> , 16 septembre 2004
Décembre 2004	Cocaïne (53 kilos)	Colombie par le Venezuela	Port de Belledune, N.-B.	Sept-Îles, Québec	Attachée au « ventre » d'un navire	<i>New Brunswick Telegraph Journal</i> , 4 décembre 2004
2005	Cocaïne (400 kilos)	Venezuela	Halifax	Québec	Conteneur d'expédition	Gendarmerie royale du Canada, 2006, 3
Mai 2007	Cocaïne (160 kilos)	Mexique par les Bahamas	Montréal	?	Dissimulée dans des sacs en plastique de	<i>CanWest News</i> , 9 février 2010; GRC, 2008, 9

Tableau 4 — Saisies sélectives de cocaïne dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010						
Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine et pays de transit	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
					quatre kilos enfouis dans de la purée de mangue congelée (conteneur d'expédition)	
Décembre 2008	Cocaïne (276 kilos)	Guyana	Saint John, N.-B.	?	1 653 paquets de cocaïne dans 551 boîtes de carton dans un conteneur	<i>Canada NewsWire</i> , 23 décembre 2008; GRC, 2008, 19
Sept. 2009	Cocaïne (142 kilos)	Pérou par la Californie	Californie	Vancouver	Dissimulée dans un chargement de bois dans un conteneur maritime	GRC, 2009, 24
Novembre 2009	Cocaïne (343 kilos)	Venezuela	Halifax	Montréal	Dissimulée dans des centaines de fausses tuiles en céramique mêlées à de vraies tuiles	<i>Metro Halifax</i> , 2 juin 2010; GRC, 2010, 24; Agence des services frontaliers du Canada 1 <sup>er</sup> juin 2010
Janvier 2010	Cocaïne (27 kilos)	?	Montréal	Toronto	Conteneur d'expédition	<i>CanWest News</i> , 9 février 2010
Février 2010	Cocaïne (200 kilos)	Chili	Halifax	?	Conteneurs dans lesquels six sacs abritaient 22 paquets cylindriques rangés parmi des moulures de bois utilisées comme garnitures de maison	<i>Chronicle Herald</i> , 12 février 2010; Agence des services frontaliers du Canada, 11 février 2010; <i>CBC News</i> , 11 février 2010
Sept. 2010	Cocaïne et méthamphétamines	Mexique	Vancouver	?	Enveloppées dans une pellicule plastique et cachées dans	<i>CBC News</i> , 5 octobre 2010

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine et pays de transit	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
					des briques de patio et des décorations de pelouse dans sept conteneurs d'expédition différents	

### *Héroïne*

Montréal et Vancouver sont depuis longtemps les canaux maritimes majeurs de l'héroïne au Canada, cependant, le tableau 6.4 montre qu'il y a eu au moins une saisie d'héroïne à chacun des trois principaux ports canadiens entre les années 2000 et 2010. Pour Halifax et Montréal, les points d'origine prédominants du transport d'héroïne par voie maritime sont le Pakistan et l'Inde. D'après le *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2009*, de la GRC, somme toute, « Le Pakistan est demeuré le principal point de passage pour l'héroïne destinée au Canada, suivi de l'Inde, du Royaume-Uni et des Émirats arabes unis » (GRC, 2010, 30).

Sur la côte Ouest, la Chine est une porte d'entrée maritime importante pour l'expédition d'héroïne au Canada. Cela montre le rôle dominant que les réseaux criminels chinois, présents en Chine et en Colombie-Britannique, jouent dans l'importation et le trafic d'héroïne dans l'Ouest canadien. L'Inde émerge elle aussi comme point d'origine d'expédition d'héroïne par voie maritime vers la Colombie-Britannique, ce qui est révélateur de la place croissante que les pays d'Asie du Sud et du Sud-Ouest (p. ex., Afghanistan, Pakistan, Iran, Inde et Turquie) se sont appropriée en tant que fournisseurs du marché nord-américain de l'héroïne détrônant ainsi ceux de l'Asie du Sud-Est (Myanmar, Thaïlande et Laos) en tant que principaux pays sources de l'Asie (GRC, 2010, 27).

Selon la GRC (2009, 25-26), l'héroïne est le plus souvent introduite au Canada par « voie postale ou au moyen de services de messagerie, d'où la taille modeste de ce type de cargaisons. En revanche, le volume des cargaisons transportées par voie aérienne et maritime était généralement plus considérable ». Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2006*, la GRC affirme, « la majorité des saisies ont été effectuées dans les effets de passagers aériens ainsi que dans les colis postaux. Cependant, la plus importante saisie d'héroïne a été effectuée par voie maritime ». Il s'agissait de 27 kilos en provenance de l'Inde, saisis au port de Vancouver (GRC, 2007, 17). En 2009, 213 kilos d'héroïne ont été saisis au Canada. Cette saisie représentait une hausse importante en quantité comparée à l'année précédente — un accroissement attribué à un seul chargement maritime de 108 kilos en 2009, qui à lui seul surpassait les 102 kilos saisis pendant toute l'année 2008 (GRC, 2010, 28). Pour la GRC : « La saisie de quantités de plus en plus grandes d'héroïne porte à croire en une augmentation correspondante dans la portée des activités des organisations de narcotrafic impliquées dans ce marché. Des envois de cette taille requièrent non seulement un soutien financier important, mais aussi un réseau de fournisseurs bien développé » (GRC, 2010, 30).

En 2008, près de 28 kilogrammes d'héroïne, destinés à Toronto ont été saisis d'un contenant d'expédition maritime au port de Halifax. C'était la première fois que de l'héroïne était saisie dans un port maritime de la région de l'Atlantique (*CanWest News*, 4 novembre 2008). Pendant la majeure partie de la période d'après-guerre, Montréal était la principale porte d'entrée de l'héroïne de l'Asie du Sud-Ouest au Canada.

<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port maritime canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
Février 1999	Héroïne (43 kilos)	Chine	Vancouver	?	Six paquets d'héroïne étaient dissimulés parmi 733 boîtes de sucre et de haricots dans un conteneur d'expédition	<i>Vancouver Province</i> , (25 août 2004)
Septembre 2000	Héroïne (150 kg)	Chine	Vancouver	?	?	<i>Canadian Press</i> , 31 juillet 2003
Juillet 2006	Héroïne (27 kg)	Inde	Vancouver	?	Dissimulée parmi des sacs de riz dans un conteneur d'expédition	Gendarmerie royale du Canada, 2007a, 17
Octobre 2008	Héroïne (28 kg)	Pakistan	Halifax	Toronto	Cachée dans les parties alvéolées entre les couches de carton ondulé constituant l'intérieur des côtés de 430 boîtes de serviettes dans un conteneur	<i>CanWest News</i> , 4 novembre 2008; <i>Canadian Press</i> , 4 novembre 2008; <i>Halifax News Net</i> , 31 octobre 2008, GRC, 2009, 25
2009	Héroïne (108)	Afghanistan par le Pakistan et les Émirats arabes unis	?	Toronto	?	GRC 2010, 28
Avril 2011:	Héroïne (35 kg)	Pakistan	Montréal	?	Cachée dans des palettes à l'intérieur d'un conteneur d'expédition	<i>Montreal Gazette</i> , 23 avril 2011; <i>Toronto Star</i> , 22 avril 2011

## Opium

Environ 108 kilogrammes d'opium ont été saisis au Canada en 2008. La majorité de l'opium saisi a été introduite au pays par fret aérien, tandis que le plus gros envoi unique saisi (30 kilos) est arrivé par chargement maritime de Turquie au port de Vancouver (GRC 2009, 26). En 2009, les autorités canadiennes ont saisi « une quantité record » de 339 kilogrammes d'opium, selon la GRC, « soit plus de trois fois la quantité saisie en 2008 ». Cet accroissement marquant peut être en grande partie attribué à la saisie d'importants chargements transportés par voie aérienne et maritime. « L'Aéroport international Pearson de Toronto est le point d'entrée au Canada où la plus grande quantité d'opium a été saisie, suivi du centre de traitement du courrier international de Montréal et le port de Montréal, où des agents ont saisi 29 kg d'opium qui se trouvaient dans une cargaison maritime de dalles de marbre » (GRC, 2010, 32).

La majorité de l'opium saisi au Canada en 2009 provenait de l'Asie du Sud ou du Sud-Ouest. Comme pour l'héroïne, l'Asie du Sud ou du Sud-Ouest a surpassé et remplacé l'Asie du Sud-Est en tant que principal fournisseur d'opium du marché canadien (GRC, 2010, 31). Cela étant dit, alors qu'une grande partie de l'opium introduit en contrebande au Canada est cultivé en Afghanistan, l'opium transite souvent vers d'autres pays d'Asie du Sud-Ouest avant d'arriver ici. Comme il est indiqué ci-dessous dans le tableau 6.5, selon les renseignements sur les saisies rendus publics, l'Iran serait le point principal d'expéditions maritimes d'opium au Canada. En tant que point de transit de produits opiacés, Halifax semble avoir rejoint Montréal et Vancouver, qui, historiquement, ont été les deux principaux ports d'entrée maritimes de l'opium. Toronto s'avère la principale destination d'importation d'opium; du moins pour les importations qui arrivent par les ports maritimes de l'Est.

<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port maritime canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
Août 2002	Opium (21 kilos)	Iran	Halifax	Toronto	Emballée dans des ballons en latex bleus et verts parmi des marinades en conserve dans un conteneur	<i>Canadian Press</i> , 10 septembre 2002
Novembre 2004	Opium (48 kilos)	Iran	Halifax	Ontario	Drogue cachée à l'intérieur de deux panneaux de porte en bois d'un conteneur	<i>Chronicle-Herald</i> , 27 juillet 2005; <i>Canadian Press</i> , 8 décembre 2004
Septembre 2008	Opium (30 kilos)	Turquie	Vancouver	Surrey	Cachée dans 104 (sur un total de 3 900) pots en plastique contenant chacun une quantité estimée	GRC 2009, 26

					à 1,6 kg de marinades et d'olives noires.	
Janvier 2010	Opium (97 kilos)	Iran	Montréal	Toronto	Conteneur d'expédition abritant des meubles et des appareils ménagers; l'opium était caché dans les panneaux d'un réfrigérateur	<i>Montreal Gazette</i> , 23 janvier 2010; <i>Globe and Mail</i> , 28 janvier 2011
Janvier 2010	Opium (17, 6 kg)	Iran	Montréal	?	Façonnée sous forme de concombres marinés dans un conteneur d'expédition	<i>Globe and Mail</i> , 8 janv. 2011

### ***Khât***

Selon la GRC, le Kenya est « le principal pays producteur de khât destiné au Canada, suivi de l'Éthiopie et de l'Ouganda » (GRC, 2010, 27). Le khât est rarement directement importé de pays sources, il est plutôt généralement introduit en contrebande au Canada à bord de vols commerciaux provenant de pays d'Europe, en particulier, la Grande-Bretagne (où il n'est pas une substance illégale), mais aussi les Pays-Bas, les États-Unis, l'Allemagne, la Belgique et, dans une moindre mesure, la France, la Suisse, l'Afghanistan, l'Italie, Hong Kong, la Chine et l'Inde (GRC, 2009, 23). Bien que, traditionnellement, le khât soit introduit au Canada par fret aérien et par la poste internationale, 639 kilogrammes ont été découverts cachés dans des bongos au port de Montréal dans un chargement venant du Kenya. Il s'agissait du plus grand chargement unique de khât lyophilisé saisi en 2009 et « était le premier cas signalé de contrebande de khât au Canada au moyen du transport maritime. Cette méthode sera sans doute encore utilisée pour transporter illégalement du khât séché, contrairement au khât frais qui est normalement transporté par les airs », selon la GRC (2010, 27, 28).

### ***Drogues synthétiques***

#### ***Ecstasy***

Avant 2004, la plus grande partie de l'ecstasy offerte au Canada était fabriquée aux Pays-Bas et, dans une moindre mesure, en Belgique (GRC, 2010, 34). Comme pour bien d'autres drogues importées au Canada, alors que les comprimés d'ecstasy étaient introduits au pays par des vols commerciaux et par fret aérien, de larges volumes ont été envoyés en chargements uniques dans des conteneurs d'expédition. Par exemple, en août 2003, 260 kilogrammes d'ecstasy (2,6 millions de doses individuelles) ont été découverts au port de Montréal dans un conteneur d'expédition en provenance de la Belgique. À l'époque, il s'agissait de la plus importante saisie d'ecstasy de l'histoire au Canada (*Chronicle-Herald*, 12 décembre 2003). En février 2004, 110 kilos ont été saisis au port de Halifax dans un conteneur qui transportait des bouchons de liège pour bouteilles



de vin (*Canadian Press*, 10 février 2004). Depuis, les importations d'ecstasy au Canada ont diminué de façon significative en raison de l'augmentation de la production domestique.

### ***Kétamine***

La kétamine hallucinogène est fournie au marché illégal canadien soit par détournement de sources nationales légales ou par introduction en contrebande au pays. Selon la GRC : « En 2005, on a noté une augmentation marquée du détournement international. L'Inde a émergé comme pays source de la kétamine importée au Canada. Le système postal a été utilisé pour introduire des cargaisons de quantités moyennes de kétamine tandis qu'un groupe du crime organisé a tenté d'introduire une très grande quantité de kétamine par fret maritime » (GRC, 2006, 19). Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada - 2008*, la GRC signale que : « La contrebande internationale de kétamine s'est intensifiée cette année, l'Asie du Sud-Ouest (Pakistan et Inde en particulier) constituant la principale région source qui a alimenté le marché canadien » (GRC, 2009 36). Alors que la plupart des saisies de kétamine au Canada ont été réalisées dans des frets aériens, de grandes cargaisons maritimes ont aussi été saisies, notamment, 530 kilos au port de Halifax en 2005 et environ 1000 kilos au port de Vancouver en 2010 (voir aussi le tableau 6.6). Cette dernière saisie est révélatrice de l'augmentation générale de l'approvisionnement et du trafic de kétamine au Canada, « surtout dans les régions du Pacifique et du Nord-Ouest et en Ontario » qui répondent à une demande croissante pour cette drogue en remplacement ou en complément de l'ecstasy (GRC, 2010, 39).

**Tableau 7— Saisies sélectives de drogues synthétiques dans les ports maritimes canadiens, 2003-2010**

<b>Date de la saisie</b>	<b>Drogues et quantité</b>	<b>Point d'origine et pays de transit</b>	<b>Port maritime canadien utilisé</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation</b>	<b>Sources</b>
Août 2003	Ecstasy (260 kg)	Belgique	Montréal	Vancouver	Conteneur d'expédition	<i>Chronicle-Herald</i> , 12 déc. 2003
Février 2004	Ecstasy (110 kg)	?	Halifax	Toronto	Conteneur contenant des bouchons de bouteille de vin	<i>Canadian Press</i> , 10 fév. 2004; <i>Chronicle-Herald</i> , 27 juil. 2005
Octobre 2005	Kétamine (530 kilos)	Inde	Halifax	Toronto (et possiblement les États-Unis)	Cachée dans des bouteilles isolantes en plastique dans un conteneur d'expédition	<i>Daily News</i> , 10 décembre 2005; <i>Canada NewsWire</i> , 8 décembre 2005; GRC, 2006, 20;
Septembre 2009	GBL (1 995 litres)	?	Montréal	?	Dans neuf fûts de 45 gallons dans un conteneur d'expédition	GRC 2010, 41
Mai 2010	Kétamine (32 kg)	?	Vancouver	Toronto	?	<i>CanWest News</i> , 28 mai 2010
Septembre 2010	Cocaïne et méthamphétamine	Mexique	Vancouver	?	Enveloppée dans une pellicule plastique et	<i>CBC News</i> , 5 octobre 2010

					cachée dans des briques de patio et des décorations de pelouse dans sept conteneurs d'expédition différents	
Décembre 2010	Kétamine (environ 1 000 kg)	Hong Kong	Vancouver	Grand Vancouver	Scellée sous vide dans des sacs et cachées dans des boîtes contenant des chopes	<i>Vancouver Sun</i> 26 janvier 2011

### ***Produits chimiques précurseurs***

Une analyse des saisies dans les ports maritimes depuis 2000 laisse entendre que l'accroissement régulier en fréquence et en volume des importations illégales de produits chimiques précurseurs, comme l'éphédrine, le méthylènedioxyphényl-3,4 propanone-2 (MDP-2-P) et la noréphédrine, qui sont utilisés pour produire des drogues synthétiques, dont l'ecstasy, les méthamphétamines et les amphétamines au Canada. Le nombre croissant de saisies et le volume toujours grandissant d'envois individuels (illégaux) de produits chimiques précurseurs au Canada accompagne une autre tendance récente : l'émergence du Canada en tant que producteur et exportateur de drogues synthétiques, en particulier, d'ecstasy et de méthamphétamines.

Selon des données publiques sur les saisies dans les ports maritimes indiquées dans la présente analyse documentaire, le produit chimique précurseur le plus fréquemment importé est le MDP2P, qui est un ingrédient de l'ecstasy. La Chine est le point d'origine le plus important pour ces importations et par conséquent Vancouver en est la porte d'entrée principale au Canada. La GRC souligne que « Les importations de MDP-2-P vers le Canada en provenance de Chine par fret maritime ont débuté vers la fin de 2004 » (GRC, 2007, 26). À la fin de 2005, les autorités canadiennes ont saisi plus de 7 100 kilogrammes de MDP2P arrivant de Chine dans des conteneurs maritimes destinés à des laboratoires de fabrication de drogues synthétiques en Ontario et en Colombie-Britannique (GRC, 2006, 13). Toujours selon la GRC, « les groupes de criminels de souche asiatique ont été très actifs dans l'importation de grandes quantités de produits chimiques de la Chine au Canada par fret maritime » (GRC, 2006, 17). Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada — 2008*, elle écrit : « L'interception de grosses cargaisons maritimes contenant de la noréphédrine (précurseur primaire de l'amphétamine) sur le territoire et à destination du Canada porte à croire que l'amphétamine serait réapparue sur le marché canadien des stupéfiants » (GRC, 2009, 36). Comme pour les autres drogues illicites introduites au Canada, les conteneurs d'expédition facilitent l'entrée de larges volumes de produits chimiques précurseurs; en 2006 seulement, les autorités ont saisi deux chargements de 5 tonnes métriques et de 2,5 tonnes métriques au port de Vancouver, respectivement, en avril et en mai (GRC, 2007, 25).

**Tableau 8 — Saisies sélectives de produits chimiques précurseurs dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010**

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
Juillet 2004	MDP2P (1 800 kg)	Chine	Vancouver	Vancouver Toronto	Caché dans 66 bouteilles de sauce soya mêlées à un chargement plus grand de sauce soya dans un conteneur.	<i>Vancouver Province</i> , (25 août 2004)
Septembre 2005	MDP2P (2 000 litres)	Chine	Vancouver	?	Conteneur d'expédition dans lequel il y avait des châtaignes d'eau en conserve	GRC 2006, 18
Novembre 2005	MDP2P	Chine	Vancouver	?	?	GRC 2006, 18
Avril 2006	MDP2P (5 t), éphédrine (1 t), cigarettes contrefaites (7 200 cartouches)	Chine	Vancouver	Winnipeg	Dissimulées dans un lot de vêtements dans un conteneur d'expédition	GRC 2007, 25
Mai 2006	MDP2P (2,5 t)	Chine	Vancouver	Toronto	Dissimulé parmi un envoi de pichets en plastique, de tasses, d'éléments de rayonnage et de seaux	GRC 2007, 25
Mai 2008	MDP2P (3,7 t)	Chine	Vancouver	?	Le manifeste décrivait les contenus comme 78 barils d'hydroxyde de sodium	<i>Canadian Press</i> , 8 mai 2008, GRC, 2009, 37
Octobre 2008	Éphédrine	?	Montréal	?	?	GRC 2009, 37
2010	Éphédrine (44 kg)	Inde	Montréal	?	Cachée parmi des boîtes de serviettes de bain dans un conteneur d'expédition	<i>Globe and Mail</i> , 8 janvier 2011
Novembre 2010	Phényl-2 propanone (6 128 kg)	Vietnam	Vancouver	Richmond	Caché dans un conteneur de chaussures Nike	<i>Richmond Review</i> , 24 novembre 2010

**Tableau 8 — Saisies sélectives de produits chimiques précurseurs dans les ports maritimes canadiens, 2000-2010**

Date de la saisie	Drogues et quantité	Point d'origine	Port maritime canadien utilisé	Destination finale des drogues	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
					contrefaites	

### **Résumé : L'introduction en contrebande de drogues et de produits chimiques précurseurs dans les ports maritimes canadiens**

Les trois ports maritimes principaux du Canada sont tous hautement susceptibles d'être utilisés pour l'introduction en contrebande de drogue. En termes historique et contemporain, c'est la côte sur laquelle le port maritime est situé qui dicte largement les pays sources de drogues illégales : ceux qui sont sur la côte Est sont plus vulnérables à l'importation venant du Pakistan, de la Jamaïque ou du Maroc (haschisch), de l'Afghanistan et de l'Iran (héroïne et opium), et de la Colombie (cocaïne) par d'autres pays d'Amérique du Sud et des Caraïbes. Sur la côte Ouest, le port de Vancouver a historiquement été vulnérable aux envois d'opium et d'héroïne d'Asie du Sud-Est, mais aujourd'hui, cette vulnérabilité vient des importations illégales de Chine, une importante source de produits chimiques précurseurs utilisés dans la fabrication de drogues synthétiques. La vulnérabilité du port de Vancouver aux envois de produits chimiques précurseurs est due à un certain nombre de facteurs : la prévalence des groupes criminels chinois en Colombie-Britannique, qui sont des joueurs dominants de la production, de la distribution et de l'exportation d'ecstasy et de méthamphétamine en cristaux, la présence d'un certain nombre de laboratoires de drogues synthétiques dans le Lower Mainland et la proximité du port de Vancouver avec la Chine, source de la plus grande partie des produits chimiques précurseurs importés au pays.

Les ports maritimes canadiens constituent des points de transit importants pour la distribution en gros de drogues dans les villes et les régions partout au Canada. Dans beaucoup de cas décrits dans la présente recherche, la destination finale des drogues introduites en contrebande à un port maritime était une autre ville que celle où était situé le port. Cela est particulièrement vrai des ports de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, que les organisations criminelles du Québec utilisent pour passer de la drogue dans cette province. Les principaux groupes criminels du Québec, comme les Hells Angels et la famille Rizzuto de la mafia montréalaise, ont utilisé les ports de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick à titre de porte d'entrée d'importation de cocaïne et de haschisch. En fait, l'une des raisons pour lesquelles les Hells Angels ont établi un chapitre à Halifax était de faciliter la circulation de la drogue par le port. Après le démantèlement du chapitre des Hells Angels de Halifax par la police en 2003, on estimait que certains envois de cocaïne et de haschisch importés au port de Halifax étaient dirigés par des chapitres du Québec (Sher et Marsden, 2003; Lamothe et Humphreys, 2006; Schneider, 2009).

Les drogues illégales sont essentiellement introduites dans les ports maritimes par conteneurs. Ce n'est pas étonnant, car les trois principaux ports servent principalement au flux de conteneurs. Les contrebandiers préfèrent les conteneurs d'expédition parce qu'ils peuvent y dissimuler de grandes quantités de drogue. Ces conteneurs sont aussi très propices à la contrebande en raison

des possibilités qu'ils offrent de cacher la drogue, du volume de conteneurs traités dans les trois principaux ports commerciaux, ce qui rend les inspections difficiles, et également, en raison de leur nature intermodale qui facilite le transport (par train ou par camion) vers d'autres villes et d'autres régions du pays par-delà le port. Dans une minorité d'autres saisies, l'Agence des services frontaliers du Canada a découvert de la drogue attachée à la coque de navires (*New Brunswick Telegraph Journal*, 4 décembre 2004; *Chronicle-Herald*, 27 juillet 2005; Agences des services frontaliers du Canada, 27 août 2009).

## **INTRODUCTION EN CONTREBANDE DE PRODUITS DE CONSOMMATION CONTREFAITS**

Les ports maritimes canadiens sont devenus de plus en plus vulnérables à l'introduction de produits de consommation contrefaits. Cela reflète une tendance générale forte : l'escalade endémique dans les domaines de la fabrication, de l'importation et de la distribution de produits de consommation contrefaits au Canada et à l'étranger ces dernières années.

Les renseignements accessibles au public sur les saisies dans les ports maritimes canadiens (voir le tableau 6.8 ci-dessous) révèlent un certain nombre de points saillants touchant la contrebande de produits contrefaits au Canada dans les ports maritimes.

Premièrement, le port maritime qui semble le plus vulnérable à la contrebande de produits de consommation contrefaits est celui de Vancouver, ce qui n'est pas étonnant compte tenu du fait que la Chine est maintenant la plus importante source mondiale de produits contrefaits.

Deuxièmement, le port de Vancouver semble particulièrement vulnérable aux expéditions de cigarettes contrefaites. Les nombreuses saisies effectuées au port de Vancouver ne sont que la pointe de l'iceberg de la contrebande de cigarettes contrefaites au Canada, dont la plus grande partie vient de Chine. Dans son rapport de 2007, qui analyse le commerce illicite du tabac au Canada, la GRC (2007b, 4, 1) écrit :

« Les cigarettes fabriquées du côté américain d'Akwesasne (réserve autochtone) et les cigarettes de contrefaçon provenant de la Chine constituent les principales sources d'importation de tabac illicite au Canada... Des conteneurs de cigarettes de contrefaçon en provenance de la Chine continuent d'arriver au pays... Ces cigarettes de contrefaçon entrent essentiellement au pays par des ports de mer à Vancouver et sont expédiées par train ou par transport terrestre vers des destinations en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick... Au cours de la période visée par le présent rapport, on a signalé des cigarettes de contrefaçon en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick. »

Troisièmement, comme pour les drogues illégales et les produits chimiques précurseurs, des conteneurs sont utilisés pour introduire en contrebande de grandes quantités d'articles contrefaits. Voici quelques exemples de grandes quantités de cigarettes de contrebande saisies au port de Vancouver : 118 100 cartouches en 2003 (dans trois envois séparés); 38 000 cartouches en 2008 et 51 000 cartouches en 2010 (*CanWest News*, 12 août 2003; *CanWest News*, 9 sept. 2008; Agence des services frontaliers du Canada, 10 novembre 2011). Les 51 000 cartouches saisies

en 2010 ont été trouvées dans un conteneur et constituent la plus grande saisie de tabac contrefait à ce jour en Colombie-Britannique. Selon l'estimation de la police, la valeur au détail s'élevait à 3,4 millions de dollars (*Vancouver Sun*, 6 mai 2010).

Quatrièmement : des chargements de marchandises contrefaites contiennent divers produits de consommation ou sont expédiés avec des drogues illégales ou des produits chimiques précurseurs. Par exemple, en juin et en juillet 2003, les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada ont trouvé 74 000 doses de pilules de Viagra contrefaites ainsi que 118 100 cartouches de cigarettes de marque canadienne contrefaites dans trois conteneurs au port de Vancouver (*CanWest News*, 12 août 2003; Service canadien de renseignements criminels, 2006b, 2). En 2006, 7 200 cartouches de cigarettes ont été trouvées avec des quantités importantes de MDP2P et d'éphédrine (GRC, 2007a, 28).

Cinquièmement, derrière ces envois illégaux se cache un réseau élaboré de criminels chinois qui ont du personnel travaillant en Chine, au Canada et dans d'autres pays intermédiaires. La GRC (2007b, 4) fait allusion à ces réseaux sans les nommer lorsqu'elle écrit : « Les groupes de criminels d'origine asiatique à Vancouver et à Toronto utilisent des conteneurs maritimes pour passer en contrebande des cigarettes de contrefaçon, ainsi que d'autres marchandises en provenance de la Chine ». Un certain nombre de facteurs révèlent l'implication des réseaux de criminels chinois dans la contrebande de produits contrefaits : ils sont reconnus comme étant derrière la plus grande partie de la production, du transport et de la distribution en gros des produits de contrefaçon au Canada; divers produits de consommation (p. ex. produits pharmaceutiques et cigarettes) ont été trouvés dans de mêmes chargements; la nature des produits de contrefaçon introduits au Canada (cigarettes, appareils, médicament sur ordonnance) est souvent associée aux réseaux criminels chinois; les produits contrefaits ont été expédiés de la Chine (et très vraisemblablement produit dans ce pays); ils ont été expédiés avec de la drogue ou des produits chimiques précurseurs destinés aux fabricants de drogues synthétiques en Colombie-Britannique (les réseaux criminels chinois sont les plus grands producteurs de drogues synthétiques en C.-B.). Citant un inspecteur des douanes principal, un article de 1998 du *B.C. Report Magazine* affirme que le port de Vancouver est vulnérable à d'autres produits contrefaits communément fabriqués par les réseaux criminels chinois : [traduction] « Sous bien des aspects, Vancouver pourrait être la capitale mondiale de la carte de crédit contrefaite. Le nombre de contrefaçons de cartes de crédit qui sont passées par le port de Vancouver est supérieur à ce qui l'a été dans tout autre port d'entrée où que ce soit au monde, déclare l'inspecteur principal, Colin McDouall. C'est ainsi qu'assurément, les Big Circle Boys<sup>12</sup> rendent hommage au laxisme des lois canadiennes » (Hall, 1998). Après la saisie du plus grand envoi de cigarettes contrefaites survenu en Colombie-Britannique, en 2010, la GRC a arrêté « un homme de Burnaby et six Chinois », selon un communiqué de presse de l'Agence des services frontaliers du Canada qui se lit comme suit : « L'expédition en grand nombre de cigarettes contrefaites illégales ne peut se

---

<sup>12</sup> Le terme « Big Circle Boys » fait référence à une association de criminels professionnels chinois ayant vaguement partie liée, qui, à partir des années 1980 ont été responsables d'une montée considérable en envergure et en complexité du crime organisé en Colombie-Britannique et dans d'autres parties du pays. Leurs activités criminelles comprennent le vol commercial, le trafic d'héroïne, la production de marijuana, le passage de clandestins, la contrefaçon et la fraude de chèques et de cartes de crédit.

faire que grâce à un réseau sophistiqué de fabricants de cigarettes, d'expéditeurs, de distributeurs et de revendeurs. Il est probable que seuls des membres du crime organisé possèdent les ressources et les finances nécessaires à l'exécution d'un tel projet » (Agence des services frontaliers du Canada, 10 nov. 2010).

**Tableau 9 – Saisies de produits de consommation contrefaits dans les ports maritimes canadiens, 2003-2010**

Date de la saisie	Contrebande et quantité	Point d'origine	Port maritime canadien utilisé	Méthodes de passage en contrebande et de dissimulation	Sources
Juin et juillet 2003	Pilules de Viagra contrefaites (14,8 kg, 74 000 doses); cigarettes contrefaites de marque canadienne (118 100 cartouches)	Chine	Vancouver	Des comprimés de Viagra de contrefaçon étaient cachés dans des cartouches de cigarettes et ont été saisis dans trois conteneurs différents	<i>CanWest News</i> , 12 août 2003; Services canadiens de renseignements criminels, 2006b, 2
Avril 2006	MDP2P (5 t), éphédrine (1 t), cigarettes contrefaites (7 200 cartouches)	Chine	Vancouver	Dissimulés dans un lot de vêtements	GRC 2007a, 25
Novembre 2006	Vêtements de haute couture contrefaits	Hong Kong	Vancouver	?	<i>CBC News</i> , 17 nov. 2010
Août 2008	Cigarettes contrefaites (38 000 cartouches)	Chine	Vancouver	Dissimulées dans cinq conteneurs maritimes différents à destination de l'Ontario	GRC, 2007b, 5; <i>CanWest News</i> , 9 septembre 2008
Avril 2010:	Cigarettes contrefaites	Chine	Vancouver	Dans un conteneur d'expédition, inscrites au manifeste en tant qu'évier de cuisine	Agence des services frontaliers du Canada, 5 mai 2010, <i>Canadian Press</i> , 6 mai 2010
Novembre 2010	Phényl-2-propanone (6,128 kg); chaussures contrefaites	Vietnam	Vancouver	Produits chimiques précurseurs cachés dans un conteneur de chaussures Nike suspectées d'être contrefaites	Agence des services frontaliers du Canada, 24 novembre 2010, <i>Richmond Review</i> , 24 nov. 2010

Novembre 2010	Cigarettes contrefaites (51 000 cartouches)	Chine	Vancouver	Les cartouches étaient empilées sur 50 palettes	Agence des services frontaliers du Canada, 10 novembre 2010, <i>Richmond Review</i> , 30 novembre 2010
---------------	---	-------	-----------	---	--

## IMMIGRANTS CLANDESTINS ET PASSAGE DE CLANDESTINS

En plus de la marchandise légale et illégale, les personnes constituent une « marchandise » hautement profitable introduite illégalement aux frontières nationales, ce qui fait du passage de clandestins l'une des entreprises du crime organisé dont la croissance est la plus rapide, classée parmi les plus profitables au monde. Depuis nombre d'années, le Canada est perçu comme un sanctuaire pour les immigrants illégaux, en partie parce que pratiquement toutes les personnes qui arrivent ici peuvent faire une demande de statut de réfugié et avoir accès aux services sociaux canadiens. Bien que le Canada soit le pays de destination de certains immigrants qui y entrent illégalement, il est principalement utilisé comme point de transit pour ceux qui visent les États-Unis.

Parmi les immigrants illégaux entrés au Canada par conteneur dans un port maritime commercial, certains sont des clandestins agissant de leur propre chef et d'autres font partie de grands groupes que des passeurs font entrer au Canada de façon organisée. Cependant, relativement aux autres ports d'entrée (aéroports, passages frontaliers terrestres, ports maritimes d'entrée non officiels), les ports maritimes canadiens ne semblent pas avoir été utilisés fréquemment pour le passage de clandestins; et ces dernières années, le nombre d'immigrants illégaux découverts aux ports commerciaux ou arrivés par conteneur est minime. Il n'en a pas toujours été ainsi. Un article de 2010 du *Globe and Mail* confirme qu'au tournant du siècle [traduction] « Montréal et Halifax étaient considérés comme les principales destinations mondiales des migrants clandestins. En 1999 seulement, plus de 100 clandestins ont été pris à bord de 36 navires entrant dans des ports de l'Est du Canada. Trois Roumains ont été découverts sans vie dans un conteneur avec quatre survivants lors d'un incident horrible au port de Montréal » (*Globe and Mail*, 8 oct. 2010). Un article, paru en 2005 dans le *Ottawa Citizen*, qui se penchait sur la contrebande dans les ports maritimes, a révélé que de l'année 2000 aux six premiers mois de 2003, 82 immigrants illégaux ont été découverts cachés dans des navires amarrés au port de Montréal alors que 91 autres ont été découverts au port de Vancouver (*CanWest News [Ottawa Citizen]*, 14 mai 2005).

Parmi ces 91 clandestins, 25 personnes étaient venues de Chine, cachées dans un conteneur industriel d'une longueur de 12 mètres qui avait accosté au port de Vancouver en janvier 2000. Le navire devait être déchargé à Seattle avant de terminer sa route en C.-B., mais il a été dévié prématurément à Vancouver en raison d'un engorgement au port de Seattle. Selon le rapport du *Globe and Mail*, les clandestins ont été trouvés dans un conteneur où [traduction] « ils dormaient et mangeaient à une extrémité et à l'autre, disposaient de leurs détritiques et de leurs déchets anatomiques. Ils ne semblaient pas être en trop mauvais état après leur voyage de Hong Kong à



Vancouver dans ce conteneur qui bénéficiait d'une ventilation fournie par de petits ventilateurs fonctionnant avec de piles de 12 volts; le conteneur était enfoui sous des milliers de tonnes d'autres marchandises à bord du California Jupiter, un navire appartenant à une entreprise japonaise et enregistré au Libéria. L'article ajoute que par suite de ce récent cas à Vancouver, les autorités des États-Unis et du Canada ont trouvé en une semaine 85 clandestins dans des conteneurs d'expédition. Trente migrants de Chine ont été trouvés dans des conteneurs sur deux navires arrivés à Los Angeles et à Long Beach, Californie, le 28 décembre. En outre, le dimanche, 18 autres personnes ont été découvertes dans un conteneur de marchandises à Long Beach. Le même jour, une douzaine de migrants de Chine ont été maintenus sous garde après leur arrivée au port de Harbour Island, à Seattle » (*Globe and Mail*, 5 janvier 2 000).

Cette découverte de migrants illégaux en janvier 2000 était une première pour le port de Vancouver. Le *Globe and Mail*, citant des représentants de la GRC, a rapporté que l'arrivée de clandestins [traduction] « était de toute évidence le travail de passeurs, un réseau mondial de criminels qui emploient de nouvelles méthodes pour faire passer des cargaisons humaines dans les pays de l'Ouest ». L'un des représentants de la GRC aurait dit, « compte tenu de la complexité et de l'organisation en cause, il est évident qu'il s'agissait du travail d'un groupe organisé... Tous se rendent maintenant compte qu'il est possible que la fréquence d'arrivées de ce genre de conteneurs augmente » (*Globe and Mail*, 5 janvier 2 000). Comme le membre de la GRC y a fait allusion, au moment de la découverte de ces clandestins, l'utilisation de conteneurs semblait être une nouvelle tactique des passeurs organisés; auparavant, la plupart des migrants illégaux étaient introduits au pays à bord de navires de charge, mais avaient pour destination des ports d'entrée non officiels le long de la côte.

Le passage de migrants illégaux au Canada par conteneurs est devenu une question de sécurité nationale en 2002 lorsqu'un homme suspecté de travailler pour al-Qaïda a été découvert au port de Gioia Tauro, dans le Sud de l'Italie, dans un conteneur maritime destiné à Halifax. [Traduction] « Le Canadien d'origine égyptienne aurait été équipé d'un téléphone satellite, d'un ordinateur portatif et de plans d'aéroports, d'un diplôme de mécanicien d'aéronef et de laissez-passer de sécurité pour les aéroports d'Égypte, de Thaïlande et du Canada » (*Globe and Mail*, 31 août 2002).

Le problème de passage de clandestins et d'étrangers au port de Halifax a fait l'objet d'un câblogramme envoyé par le consulat des États-Unis à Halifax (et a été récemment publié dans le site Web Wikileaks). Des portions de ce câblogramme sont reproduites ci-dessous :

[Traduction] Au cours des quelques dernières années, les autorités canadiennes à Halifax ont découvert un nombre croissant de personnes voulant immigrer qui entraient clandestinement au pays à bord de conteneurs dans des navires commerciaux provenant de ports du Sud de l'Europe. Des personnes-ressources de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) ont dit à l'avocat général qu'en 2000, ils ont arrêté au moins 25 personnes qui ont essayé d'entrer au Canada de cette façon. En 2002, ce nombre était passé à 42... Les clandestins arrivant par conteneur maritime à Halifax sont, de façon prédominante, Roumains (au moins 90 %), mais un petit nombre de Moldaviens, de Bulgares ou de gens d'autres pays d'Europe de l'Est ont aussi emprunté cette route... Environ 90 % d'entre eux disent avoir été aidés par un passeur, qui

les amène au terminal portuaire et les place dans un conteneur avant le chargement. Les immigrants potentiels ont la responsabilité d'apporter leur propre nourriture, eau, installations hygiéniques et outillage de coupe. Les frais pour ce genre de service sont généralement de 500 à 1 500 euros. Les représentants de CIC et de la GRC suspectent fortement ces passeurs d'avoir des liens avec le crime organisé, mais n'ont fait aucun progrès quant à savoir quelles organisations criminelles seraient impliquées... Les passeurs installent généralement les immigrants potentiels dans des conteneurs d'expédition de 40 pieds chargés de marchandise lourde, comme des tuiles de céramique, du papier, du vin ou du cognac. Il y a assez d'espace libre dans ces conteneurs pour que des passagers y prennent place. Les passeurs conseillent à leurs clients de sortir de leurs conteneurs lorsqu'ils sont en mer depuis environ deux jours et que le navire est assez éloigné pour que le capitaine ne décide pas de retourner au port d'origine afin d'y débarquer les clandestins. Les agents de Halifax sont convaincus que ces cercles de passeurs ont des complices parmi les dockers responsables du chargement des navires, puisque les conteneurs dans lesquels les clandestins sont cachés sont invariablement placés du côté extérieur d'un empilage afin de permettre à leurs occupants d'en sortir facilement... Par les années passées, selon les agents de Halifax, la plupart des clandestins arrivant par conteneur venaient des ports italiens de Livorno et de Genova.... Mais puisque les ports italiens deviennent moins accessibles, selon nos personnes-ressources, les passeurs étrangers déplacent leurs activités en Espagne, faisant de Barcelone leur port de prédilection pour le départ de conteneurs maritimes abritant des clandestins (consulat des États-Unis à Halifax, 3 avril 2003).

Durant les années qui ont suivi ce câblogramme, des cas isolés de clandestins qui voyageaient dans des conteneurs à destination de ports canadiens ont été rendus publics. Un article du *Canadian Press* du 17 mars 2008 parlait de « quatre clandestins à bord d'un navire de marchandises » qui avaient réussi à échapper aux gardes à la porte du terminal plus tôt cette semaine-là, et avaient pris un taxi pour Truro, à environ une heure de Halifax, avant d'être capturés. Les quatre hommes algériens « étaient dans un autobus de fret vide transporté à bord de l'Atlantic Cartier, un vaisseau de l'Atlantic Container Lines, parti du Nord de l'Europe pour Halifax.

Selon une source, « ils avaient réussi à sortir du navire, à se rendre à la porte de sécurité du port et à échapper aux gardes après que ces derniers leur eurent demandé leurs papiers d'identité » (*Canadian Press*, 17 mars 2008).

Un article du *Globe and Mail* daté du 8 octobre 2010 raconte l'histoire de neuf clandestins qui, plus tôt pendant la semaine, étaient sortis d'un conteneur déchargé du MSC *Lugano* venant du Maroc au port de Montréal. L'Italie était peut-être la destination visée par les migrants, car le bateau devait quitter Montréal pour se rendre en Italie. Selon le quotidien [traduction] : « Il y a longtemps que de telles scènes ne se jouent plus au port de Montréal... Les découvertes de clandestins à bord de vaisseaux légitimes sont devenues rares au Canada depuis que les lois internationales en matière d'expédition ont été resserrées en 2000 et que les immigrants en désarroi ont trouvé des cibles plus faciles ». (*Globe and Mail*, 8 octobre 2010).

## **SORTIE ILLÉGALE DE MARCHANDISES PAR LES PORTS MARITIMES CANADIENS**

Les ports maritimes canadiens sont aussi des portes de sortie pour l'exportation illégale de drogues synthétiques produites au Canada ainsi que d'automobiles et d'autres véhicules volés au pays.

### **Exportation de drogues illégales**

Le Canada, qui, historiquement, a été un importateur de drogues illégales, s'est maintenant aussi positionné comme exportateur, en particulier, de marijuana, d'ecstasy et de méthamphétamines. Il s'agit d'une évolution importante pour les ports maritimes (ainsi que les aéroports et les postes frontaliers terrestres officiels) et les organismes qui veillent à la sécurité frontalière ainsi que les autres organismes d'application de la loi, qui doivent maintenant traiter l'exportation de drogues illégales en plus de la traditionnelle importation. En outre, l'exportation illégale de drogues synthétiques contribue à alimenter les problèmes de production de drogues au pays, ce qui en retour favorise la contrebande de produits chimiques précurseurs dans les ports maritimes canadiens. Il s'ensuit que la production et l'exportation de drogues illégales ont contribué à changer radicalement le rôle du Canada sur la scène mondiale du crime transnational organisé. L'émergence du Canada en tant que source internationale de marijuana et de certaines drogues synthétiques a été documentée de façon peu flatteuse dans de nombreux rapports par les autorités américaines, qui ont mis le Canada dans le même panier que des pays sources de drogues, comme le Mexique, la Colombie, l'Afghanistan et la Jamaïque. Dans son rapport de 2005 sur la stratégie internationale de contrôle des stupéfiants (*International Narcotics Control Strategy Report*), le département d'État des États-Unis a déclaré que l'augmentation marquée de production d'ecstasy au nord de la frontière a créé les conditions [traduction] « pour que le Canada devienne un fournisseur majeur de cette drogue dangereuse aux États-Unis » (Département d'État des États-Unis, 2005). De plus, la production de drogue au Canada a attiré et aidé à consolider la présence d'organisations criminelles transnationales au pays. Selon le département d'État, les groupes criminels préfèrent installer leurs laboratoires au Canada parce qu'il n'est pas obligatoire d'enregistrer les machines servant à la fabrication de comprimés, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis; et les machines sont importées légalement de Chine et des États-Unis au Canada. Par ailleurs, les sanctions fédérales pour des infractions liées à l'ecstasy aux États-Unis sont beaucoup plus sévères qu'au Canada (Département d'État des États-Unis).

Les États-Unis constituent le plus grand marché d'exportation de drogues illégales pour le Canada, et la plus grande partie, tant de la marijuana que des drogues synthétiques produites au Canada, est expédiée aux États-Unis par des postes frontaliers terrestres dans des véhicules commerciaux et privés (GRC, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010). Toutefois, d'autres marchés étrangers pour l'ecstasy (MDMA) et la méthamphétamine en cristaux produites au Canada, par exemple, l'Australie et le Japon comptent davantage sur des envois clandestins transportés par conteneurs.

Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada -2005*, la GRC déclare, « La méthamphétamine synthétisée au Canada est envoyée vers d'autres marchés internationaux par le système postal par des passagers aériens servant de mule et par fret maritime » (GRC, 2006, 14). Dans son rapport de 2007, elle affirmait que « de grands chargements d'ecstasy expédiés du Canada en Australie ont été exportés par fret maritime » (GRC, 2008, 10). Un an plus tard, la GRC affirmait : « Comme en 2007, la MDMA produite au Canada a aussi alimenté les

marchés de l'Asie-Pacifique. La principale destination a été l'Australie, sur le territoire ou à destination de laquelle plusieurs grosses cargaisons ont été saisies par l'ASFC et d'autres autorités. De même qu'en 2007, les grosses cargaisons d'ecstasy expédiées dans cette région du monde ont été le plus souvent transportées par fret maritime ou aérien » (GRC, 2009, 30).

Dans ses rapports sur la situation des drogues illicites couvrant les années 2005 à 2007, la GRC a consigné les saisies suivantes par les autorités australiennes et japonaises de drogues synthétiques et de marijuana produites au Canada et exportées dans des conteneurs provenant de ports maritimes canadiens :

- Décembre 2005, 46 kilos de méthamphétamine provenant d'Ontario ont été saisis à Sydney, en Australie. La drogue était cachée dans un canot automobile expédié outremer par fret maritime (GRC, 206, 16).
- Juin 2006, 1,2 million de comprimés d'ecstasy ont été saisis à Melbourne, en Australie dans un conteneur parti de la Colombie-Britannique (GRC, 2007, 12).
- Septembre 2006 : 120 000 comprimés d'ecstasy et 135 kilos de cocaïne ont été saisis à Brisbane, en Australie d'un fret maritime parti de la Colombie-Britannique (GRC, 2007, 12).
- Juillet 2007 : « une série d'importantes saisies de méthamphétamine réalisées dans la région d'Asie-Pacifique, notamment en Australie et au Japon, a révélé une contrebande en hausse du Canada vers les marchés internationaux. Le fret aérien et maritime a servi à transporter des livraisons de méthamphétamine allant de 16 kg à 155 kg; dans ce dernier cas, il s'agissait d'une expédition de drogues multiples » (GRC, 2008, 20).
- En août 2007, les agents des douanes d'Osaka, au Japon, ont saisi 280 kilos de marijuana cachés dans un chargement maritime contenant des planchers de bois provenant de Vancouver. Le chargement de drogues multiples contenait aussi 688 000 comprimés de MDMA et 155 kilogrammes de méthamphétamine (GRC, 2008, 5, 16).

Dans son *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada - 2008*, la GRC, parle du projet OSPA, une enquête conjointe qui, menée « par les autorités australiennes et la GRC, ciblait une organisation criminelle basée au Canada et responsable de l'expédition d'importantes cargaisons multidrogués à destination de l'Australie. C'est ainsi qu'entre mai et juin 2008 ont été saisies en Australie et en route vers l'Australie (sur le territoire des États-Unis) des cargaisons de drogues dissimulées dans des bains pour les pieds et des fauteuils massant transportés dans des conteneurs maritimes. Au cours de l'enquête, quatre cargaisons distinctes ont été interceptées, pour un total d'environ 211 kg de cocaïne destinée au marché australien et de 346,5 kg de drogues synthétiques » (GRC, 2009, 21).

Dans le même rapport, la GRC souligne qu'une tendance continue de la contrebande internationale « suivant laquelle le transport outre-mer de grandes quantités de méthamphétamine est effectué par voie maritime s'est maintenue en 2008. Le projet OSPA a permis d'établir que le regroupement de cargaisons de méthamphétamine, de MDMA et de cocaïne était l'une des diverses méthodes employées par les groupes criminalisés transnationaux pour faire circuler des stupéfiants d'un point à l'autre du globe » (GRC, 2009, 33).

### **Sorties illégales de véhicules volés**

Depuis le milieu des années 1980, le vol d'automobiles au Canada a commencé à s'accroître régulièrement, ce qui, selon un bulletin de renseignements de la GRC publié en 2008 intitulé projet SPARKPLUG [traduction] « est grandement attribuable au fait que des groupes criminels organisés de plus en plus complexes ont envahi le marché des véhicules volés » (Mogck et Therrien, 1998, i). Comme l'indique une publication de 2004 de Statistique Canada ayant pour titre, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* : « Même si la recherche de sensations fortes continue d'être un important motif de vol de véhicules, le vol en vue d'un profit représente un grave problème dans certaines parties du pays » (Wallace, 2004, 5).

Le vol d'auto en vue d'un profit en Amérique du Nord est devenu le domaine des groupes et des réseaux de criminels bien organisés, et le profit maximal qui peut être tiré de ce commerce est réalisé par la vente de ces véhicules outremer. « La mesure dans laquelle le crime organisé est impliqué dans le vol de véhicules peut plus ou moins être estimée d'après la proportion de véhicules volés non récupérés », écrit M. Wallace, puisque ces véhicules sont exportés. Ceux qui génèrent le plus de profit sont les véhicules de luxe qui, par conséquent, sont souvent la cible des voleurs qui exercent leurs activités dans les grandes villes canadiennes et de leurs conspirations en vue de l'exportation (Wallace, 2004, 5, 19, 14). Ainsi, en 1998, la police de la capitale bulgare, Sofia, a annoncé la détention d'une douzaine de suspects qui étaient en possession d'une Mercedes-Benz 600 SEL, d'une Cadillac Fleetwood, d'une Volvo G70, d'une Nissan Infinity et d'un Dodge Durango à quatre roues motrices. Tous ces véhicules étaient neufs et leur valeur était étiquetée à environ 60 000 \$; ils avaient tous été volés au Québec et transportés dans un conteneur en direction de l'Europe de l'Est par le port d'Halifax (*Globe and Mail*, 2 juin 1998).

[Traduction] « Un fil de trame de l'industrie du vol en vue de l'exportation, selon le *Globe and Mail*, est qu'il génère énormément de profit. En raison de la faible accessibilité de ces produits dans ces pays et de leurs prix élevés, ils peuvent souvent être vendus outre-mer deux ou même trois fois le montant affiché en Amérique du Nord » (*Globe and Mail*, 2 juin 1998). Les véhicules volés chargés dans des conteneurs pour être exportés outre-mer « sont souvent [...] accompagnés de faux documents indiquant que le conteneur renferme un différent type de fret » (Wallace, 2004, 15). Ceux qui ont été confisqués à Sofia, par exemple, sont arrivés de Halifax au port grec de Pirée dans des conteneurs dont la documentation indiquait que le contenu scellé était du fibre de verre (*Globe and Mail*, 2 juin, 1998). Dans certains cas, « les groupes du crime organisé peuvent établir un lien avec un employé portuaire, comme une personne occupant un poste clé qui a de l'influence sur le déchargement du fret commercial d'un vaisseau et sur son déplacement dans les environs du port » (Wallace, 2004, 15).

Selon un bulletin du renseignement intitulé projet SALVE, les ports maritimes utilisés pour expédier des véhicules illégalement à l'extérieur du Canada sont souvent choisis en fonction de leur destination finale. Les véhicules volés destinés à l'Europe de l'Est ou à l'Afrique de l'Ouest sont souvent transportés par le port de Montréal. Ceux qui sont expédiés du port de Halifax sont plutôt susceptibles de se rendre en Europe de l'Est ou aux Antilles. Et ceux qui sont expédiés du port de Vancouver s'en iront vraisemblablement en Asie (selon le *CanWest News* du 14 mai 2005). Selon un rapport produit en 2001 par le Ministry of Attorney General de la Colombie-Britannique [traduction] : « Des groupes criminels et des réseaux de vols de voitures

tirent des profits du vol et de la contrebande d'autos dans la province. Les organisations criminelles d'Europe de l'Est et les Big Circle Boys sont soupçonnés d'être mêlés au commerce d'autos volées. Il appert que le Lotus Gang, une organisation criminelle de souche vietnamienne, et la triade 14K de Hong Kong sont mêlés à l'expédition de véhicules de luxe volés aux États-Unis et à l'étranger » (Ministry of Attorney General, 2001, 74).

Des enquêtes policières ont permis de découvrir des véhicules volés dans des conteneurs placés sur un quai juste avant qu'ils soient expédiés en Europe ou au Moyen-Orient (*Canadian Press*, August 13, 2001). Dans un exemple récent, la police du Québec a mené une importante opération de démantèlement d'un réseau de vol et d'exportation de véhicules volés. « Deux perquisitions ont été effectuées à Montréal et six individus ont été arrêtés dans la région de Montréal et en Montérégie, selon un communiqué de presse émis en 2011 par la GRC. Au cours de l'enquête, 23 véhicules volés ont pu être récupérés dont plusieurs voitures de luxe, des motomarines, une remorque et de la machinerie lourde, d'une valeur totale de plus d'un million de dollars. Selon les données de l'enquête, les véhicules volés étaient envoyés à partir du port de Montréal, à destination des Émirats arabes unis et du Congo » (GRC, Communiqué de presse, 23 mars 2011).

Montréal est devenue la capitale canadienne non officielle du vol d'auto en partie en raison de la présence de nombreux groupes criminels qui tirent avantage des ports de la ville pour expédier les véhicules volés à l'étranger (*Report Newsmagazine*, 10 sept. 2001; Wallace, 2004, 5; *CanWest News*, 17 avril 2008). Selon M. Wallace, si Montréal « semble avoir le plus grand problème de vols de véhicules par des groupes organisés au pays » les grands centres urbains en Ontario et Halifax présentent aussi des taux élevés de vols de véhicules organisés (Wallace, 2004, 5).

Des données probantes montrent qu'en plus des automobiles de luxe, de la machinerie lourde de construction est aussi volée au Canada pour être exportée par conteneurs. En 2010, *CBC News* a rapporté que [traduction] « des voleurs se sont emparés de plus de 3 300 pièces de machinerie de construction en 2009, dont des chargeuses et des pelles rétrocaveuses dispendieuses. Les véhicules, qu'il est souvent possible de démarrer avec une seule clé, parce que c'est ce que veulent les propriétaires, sont placés dans des conteneurs et expédiés en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique... Une chargeuse volée a été retrouvée au port de Montréal » (CBC News, 18 octobre 2010).

## **Vol de marchandises dans les ports maritimes canadiens**

Le vol de marchandises dans les ports canadiens est une autre zone de vulnérabilité qui peut être reliée au crime organisé, bien que le nombre de cas rapportés dans les médias soit restreint et qu'il s'écrive relativement peu de choses sur l'existence de ce problème au Canada (malgré la prévalence des vols de marchandises dans les ports maritimes des États-Unis). À en juger par le manque de cas rendus publics, nous pouvons conclure que le vol de marchandises dans les ports maritimes canadiens n'est pas un problème répandu.

Cela étant dit, les médias ont tout de même ces dernières années levé le voile sur quelques vols de marchandises dans les ports maritimes. En novembre 2002, la police de Montréal a arrêté sept personnes impliquées dans le vol à un terminal maritime d'un conteneur d'expédition renfermant

de la vodka suédoise pour une valeur de 500 000 \$. L'enquête a mené les policiers à un entrepôt de la ville où ils ont saisi les spiritueux qui étaient destinés à la Régie des alcools de l'Ontario. Les médias ont noté que ce vol s'était produit pendant une vague de vols de cargaisons de spiritueux dans la ville (*Canadian Press*, 25 novembre 2002).

Entre le 10 et le 20 avril 2004, un conteneur long de 13 mètres a disparu du terminal Fairview, exploité par Ceres, dans le port de Halifax (*Canadian Press*, 27 mai 2004; *Daily News*, Halifax, 29 mai 2004). Les autorités portuaires et Ceres n'ont pas révélé ce qui était dans le conteneur. En juin de la même année, les médias ont rapporté que la police avait retrouvé un conteneur disparu d'un terminal de commerce maritime de New Westminster en Colombie-Britannique trois semaines auparavant. Le grand public n'a reçu que peu d'information sur les circonstances entourant les mystérieuses disparition et récupération de ce conteneur (*Chronicle-Herald*, 2 juin 2004).

Le public ne reçoit que peu d'information sur l'implication des organisations criminelles dans les vols mentionnés plus haut ou sur les vols de marchandises dans les ports maritimes canadiens. Certains, cependant, sont d'avis que les obstacles à surmonter pour dérober subrepticement des conteneurs lourds et volumineux d'un terminal portuaire maritime sécurisé supposent un certain degré d'organisation, notamment une collusion, à l'intérieur du port, pour faciliter les vols. Le *Halifax Daily News* rapportait ceci dans son article sur le vol de marchandises perpétré dans le port en 2004 : [traduction] « Une grue est utilisée pour décharger et charger les conteneurs des navires sur les camions. Voler un gros conteneur n'est pas une tâche facile et de toute évidence, elle ne peut être exécutée sans aide » (*Daily News*, 29 mai 2004). Dans son article sur le même vol, le *Chronicle-Herald* cite des « experts » qui [traduction] « ont dit que les vols étaient des opérations compliquées nécessitant la collaboration de voleurs qui connaissaient les cibles visées. “Un conteneur de cette grosseur ne sort pas tout seul du port, affirme Julian Sher, qui a rédigé plusieurs livres sur le crime organisé au Canada. Il est impossible de s'emparer d'une telle chose sans avoir mis sur pied une opération complexe.” » Après la récupération de la vodka dérobée dans le Port de Montréal en 2002, le *Canadian Press* écrivait : [traduction] « Une enquête de la police de Montréal a mené au crime organisé, a déclaré Mario Plante, Service des enquêtes spécialisées, Crime organisé, de la police de Montréal (...). M. Plante a souligné que ce n'est pas la première fois que se commet un crime relié au port ou aux conteneurs dans le port. Se refusant de commenter précisément la sécurité du port, M. Plante a toutefois mentionné qu'il est possible que le crime organisé entretienne des “contacts” dans le port. »

Mis à part les cas mentionnés plus haut, peu de choses ont été publiées sur la participation du crime organisé au vol de marchandises dans les ports maritimes canadiens. Dans un article sur le West End Gang publié dans la revue *Saturday Night* en 1984, l'auteur Dan Burke décrit comment, au début des années 1970, Gerald Matticks et ses trois frères travaillaient « à forfait » pour cette organisation criminelle afin de s'emparer de tracteurs semi-remorque à l'intérieur et autour des terminaux du port de Montréal. Grâce à des renseignements obtenus de personnes travaillant sur les quais, ils filaient avec des tracteurs semi-remorque remplis de marchandises importées en s'aidant de dépanneuses de gros tonnage (Burke, 1987, 27). Avec le temps, Gerald Matticks est devenu l'un des chefs du West End Gang et, à ce titre, il a importé en passant par le Port de Montréal, de la drogue valant des centaines de millions de dollars.

## **Corruption liée au crime organisé et collusions internes dans les ports maritimes et commerciaux canadiens**

Dans son livre sur le crime organisé au Canada, Stephen Schneider (2009, 366) explique comment, en certaines occasions, des employés corrompus travaillant aux points d'entrée officiels du Canada ont aidé ceux qui voulaient importer ou exporter illégalement de la drogue, des cigarettes, de l'alcool et d'autres marchandises passées en contrebande. [Traduction] « Des agents des services frontaliers et des dockers corrompus s'activaient dans les ports au plus fort de la contrebande de l'opium et de l'alcool durant les années 1920; ils ont aussi prêté main-forte à la contrebande de l'héroïne et de la morphine qui passaient par les ports de Montréal et de Vancouver à partir des années 1940. »

Peu de choses ont été dites ou écrites dans les médias ou dans les rapports policiers officiels sur la corruption liée au crime organisé et les collusions internes dans les ports maritimes canadiens durant la période d'après-guerre (en dépit du phénomène contraire aux États-Unis). Toutefois, les choses ont changé au milieu des années 1990 lorsqu'un certain nombre de cas de contrebande de drogue a révélé l'ampleur de la vulnérabilité des ports maritimes au crime organisé. Cette vulnérabilité a été confirmée par les services policiers, les renseignements criminels et les rapports gouvernementaux sur l'infiltration de groupes criminels dans les ports maritimes commerciaux – en particulier ceux de Halifax, de Montréal et de Vancouver.

En 1995, les médias de Vancouver ont exposé le contenu d'un rapport confidentiel rédigé par la Coordinated Law Enforcement Unit de la Colombie-Britannique, qui soutenait, selon les termes utilisés dans un article du *Canadian Press*, que [traduction] « le crime organisé est parvenu à s'infiltrer sur les quais de Vancouver et se livre au trafic la drogue, des armes et des véhicules volés. » La station de radio CKNW a indiqué que le rapport « contient la liste de 40 personnes associées aux Hells Angels et membres de syndicats des ports. L'évaluation du renseignement a mentionné que certains sont des contremaîtres ayant accès aux navires, aux conteneurs et à leurs propres entreprises de camionnage pour charger et décharger des produits. » Selon le *Canadian Press*, Ujjal Dosanjh, le procureur général de la Colombie-Britannique en fonction à cette époque, avait reconnu que l'infiltration grandissante du crime organisé dans les ports maritimes de Vancouver est préoccupante. Le rapport recommandait une surveillance plus stricte des quais commerciaux; une fuite s'étant produite, il a été divulgué par les médias au moment où le gouvernement planifiait le démantèlement de la Police de Ports Canada (*Canadian Press*, 12 décembre 1995).

Dans son rapport annuel de 1998 sur le crime organisé, le Service canadien de renseignements criminels écrit que les organisations criminelles sont « solidement enracinées dans tous les grands ports maritimes canadiens et sont à l'origine de la quantité massive de produits de contrebande qui entrent au Canada par ces ports » :

Elles y parviennent habituellement en plaçant des membres, des associés, des parents et des amis dans des postes légitimes au port. Cette présence permet aux organisations criminelles d'acquérir une connaissance précieuse des méthodes d'importation et des procédures portuaires et de surveiller les activités d'application de loi au port. Les associés occupant des postes clés facilitent le mouvement de la contrebande aux ports et s'assurent qu'elle



reste dissimulée jusqu'à ce qu'on puisse la ramasser et la distribuer sur le marché. Ils facilitent aussi le vol et le détournement de biens importés légitimes ainsi que l'exportation de biens illégaux, tels que des véhicules volés, du Canada vers d'autres pays (Service canadien de renseignements criminels, 1998, 37).

La même année, le *Vancouver Sun* a publié un article sur des documents internes de la GRC indiquant que des membres des Hells Angels s'étaient infiltrés dans le port de Vancouver, allégations que les autorités portuaires, le syndicat des dockers et les entreprises travaillant au port ont niées (*Vancouver Sun*, 28 janvier 1998).

Dans son rapport annuel de 2001, le Service canadien de renseignements criminel écrit : « Des groupes criminels importants comme les bandes de motards hors-la-loi, les groupes du crime organisé de souche asiatique, les groupes du crime organisé de souche est européenne et les groupes du crime organisé traditionnel ont [...] développé des alliances à long terme ou conclu des marchés temporaires afin d'utiliser conjointement leurs relations dans n'importe quel port maritime nord-américain dans le but d'acheminer au départ les marchandises de contrebande dans un pays et ensuite de les expédier d'un côté ou de l'autre de la frontière canado-américaine » (Service canadien de renseignements criminels, 2001, 51). Cette même année, nous pouvions lire dans un rapport sur le crime organisé en Colombie-Britannique publié par le Ministry of Attorney General de la province : [traduction] « Il existe une collusion présumée avec les membres des Hells Angels et leurs associés pratiquant leurs activités criminelles sur les quais, principalement par l'organisation des ressources nécessaires à l'exportation des véhicules volés vers des destinations étrangères lucratives » (Ministry of Attorney General, 2001, 74).

Un rapport public du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, datant de 2002 et intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, décrit les témoignages sur les groupes du crime organisé qui sont « généralement actifs » dans les ports (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002b). Le Comité a publié le témoignage des autorités policières qui ont reconnu que les groupes criminels se sont infiltrés dans les trois principaux ports maritimes commerciaux du Canada. Le rapport résumait le témoignage d'un analyste du renseignement de « l'unité du crime organisé de la Colombie-Britannique » qui avait remarqué qu'en ce qui concerne le port de Vancouver :

(...) tous les éléments du crime organisé traditionnel ont infiltré le port et qu'on est même en présence des formes de menace les plus modernes comme les triades asiatiques, les gangsters russes et les narco-terroristes. D'après nos interlocuteurs, la gamme des activités criminelles serait à peu près la même que dans le port de Montréal. Les bandes de motards, qui y sont actives et très visibles, établissent un lien entre les activités criminelles dans les ports de l'Est et dans les ports de l'Ouest (Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002a).

Des représentants de l'administration du port de Vancouver ont déclaré qu'ils n'étaient au courant d'aucune activité du crime organisé dans leurs terminaux maritimes commerciaux; cependant, des agents des douanes ont révélé au Comité sénatorial que les Hells Angels ont la mainmise sur la criminalité à l'intérieur du port et que les agents des douanes qui y travaillent font souvent l'objet d'intimidation dans l'exécution de leurs tâches. Le rapport du Sénat

signale : « Des conteneurs auraient ainsi été suspendus au-dessus de leurs véhicules durant une inspection et ensuite échappés "accidentellement" près d'eux, un avertissement brutal que leur vie est en danger » (Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002a).

Le surintendant principal Ian Atkins, chef de la police criminelle de la GRC en Nouvelle-Écosse, à l'époque, a témoigné devant le Comité sénatorial que sur un échantillon de 500 dockers travaillant au port d'Halifax, 187 (37 %) avaient un casier judiciaire et qu'au port de Charlottetown, 28 dockers sur 51 (55 %) en avaient aussi un (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002a). En se fondant sur ces estimations, le Comité sénatorial en a conclu qu'un :

(...) pourcentage extraordinairement élevé des employés des ports ont un casier judiciaire. Des policiers et d'autres intervenants se sont inquiétés que ces gens aient choisi de travailler dans les ports parce qu'un tel emploi leur permet de poursuivre leurs activités criminelles (...). Les conséquences de cette absence de contrôle des activités criminelles menées dans les ports canadiens sont claires. Le Comité en conclut que le crime organisé est florissant dans certains ports parce que ces activités ne sont pas surveillées par les autorités portuaires. Cette absence de surveillance crée certainement un terrain fertile pour les activités terroristes, notamment l'immigration clandestine et peut-être aussi l'importation et l'expédition secrètes d'armes et d'autres outils de destruction massive (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2002b).

En réponse à ces enquêtes sur les antécédents criminels des dockers, le chef de l'Association internationale des débardeurs a accusé la GRC de tomber dans le sensationnalisme avec ces données. Un article du *Canadian Press* cite en ces termes Gerald Murphy, président du local 269 du syndicat : [traduction] « J'aimerais voir une ventilation de ces casiers judiciaires ». L'article poursuit ainsi : [traduction] « M. Murphy a dit qu'il se demandait si cette ventilation ne révélerait pas que plusieurs de ces déclarations de culpabilité ont été prononcées il y a longtemps et qu'elles ont trait à des délits comme la conduite avec facultés affaiblies, des voies de fait et des conflits familiaux n'ayant rien à voir avec les ports » (*Canadian Press*, 23 janvier 2002). La GRC a elle aussi fait remarquer qu'un casier judiciaire ne signifie pas qu'une personne est actuellement impliquée dans des activités criminelles sur son lieu de travail, et encore moins qu'elle soit associée à une organisation criminelle (*CanWest News*, 14 mai 2005).

Un article du *Globe and Mail* publié en 2002 rapporte des statistiques semblables compilées par un groupe de travail mixte sur le crime organisé, créé pour le Port de Montréal, et composé de la police de la Ville de Montréal, de la police provinciale du Québec et de la GRC; le groupe de travail estimait qu'environ [traduction] « 15 % des dockers et 36 % des pointeurs qui travaillent au Port de Montréal ont des casiers judiciaires, de même que 54 % des employés d'une entreprise externe ayant le contrat de cueillette des ordures et d'entretien des navires sur les quais » (*Globe and Mail*, 31 août 2002).

Le même article cite un rapport du renseignement confidentiel du Bureau de lutte contre le crime organisé de la Colombie-Britannique :

Les trois principaux ports canadiens – Halifax, Montréal et Vancouver – sont infestés de criminels. Le rapport précise qu’il y a 5 membres à part entière et 43 associés des Hells Angels qui occupent différentes postes sur les quais de Vancouver. [Traduction] « Certains portent leurs couleurs dans le but d’intimider les autres (...). L’un des formateurs principaux des dockers du port Delta, la plus grosse installation de conteneurs de la côte Ouest et une cible très vulnérable du crime organisé et des groupes terroristes, est membre des Hells Angels. Nous avons aussi identifié des membres des associations du crime organisé de l’Europe de l’Est, des Indo-Canadiens, de la Colombie, du Mexique ainsi que des membres de triades. Un tel « voisinage » est devenu mutuellement acceptable parce qu’il y a [beaucoup] d’argent à récolter et qu’il n’y a aucun avantage à se battre les uns avec les autres. Les bandes ont des contacts à Halifax, à Montréal et dans de nombreux ports américains » (*Globe and Mail*, 31 août 2002).

En 2002, la police a levé le voile sur un cas de corruption dans le port d’Halifax relié à l’importation continue depuis 1999 de plus de 3 100 kilos de haschich et de cocaïne et à leur distribution dans les provinces pour en faire le trafic. En juillet de la même année, plusieurs individus de l’Ontario, du Québec et de la Nouvelle-Écosse ont été arrêtés. Il se trouvait parmi eux un ancien docker du port d’Halifax dont la tâche consistait à indiquer aux conducteurs de grue à quel endroit placer les conteneurs d’expédition après les avoir déchargés des navires. Un cadre supérieur de la GRC a soutenu que cet individu était le pivot de l’opération de contrebande de drogue et qu’il avait établi des liens avec des fournisseurs à l’étranger et des groupes du crime organisé au Canada. Deux autres hommes de Halifax arrêtés travaillaient aussi au port. L’un d’eux était un employé non syndiqué travaillant dans les bureaux administratifs de Ceres, l’entreprise qui exploite le terminal de conteneurs Fairview Cove dans le port de Halifax; l’employé avait la responsabilité du chargement et du déchargement des navires ainsi que de l’entrée de renseignements sur les marchandises dans une base de données informatisée. Le troisième employé du port était un contremaître qui coordonnait le travail d’une équipe de huit hommes conduisant des grues.

Dans les documents de procédure, la police affirme que le superviseur de grues, de connivence avec deux autres employés du port, a conspiré avec au moins sept autres personnes du Québec pour importer de la cocaïne dans des conteneurs expédiés vers le port d’Halifax. Parmi les hommes impliqués dans cette conspiration, il y avait Steven (Bull) Bertrand, qui avait prétendument des liens avec le chapitre Nomade des Hells Angels à Montréal et avec son chef, Maurice (Mom) Boucher. Steven Bertrand a été accusé de conspiration en vue de l’importation de 45 kilos de cocaïne dans le port d’Halifax; il a plaidé coupable en 2003 (*Montreal Gazette*, 21 janvier 2003). Les trois employés du port de Halifax ont aussi été reconnus coupables. La preuve présentée au procès a démontré qu’ils avaient informé leurs associés dans cette conspiration de l’endroit et de l’heure où les navires à destination de Montréal devaient arriver au Port d’Halifax, et qu’ils avaient permis à ces individus de déposer les conteneurs sur les quais et de les emporter sans entraves (*Chronicle-Herald*, 10 juillet 2002; *Canadian Press*, 10 juillet 2002; *Chronicle-Herald*, 11 juillet 2002; *Daily News*, 12 juillet 2002; *Daily News*, 20 décembre 2002; *Canadian Press*, 19 mai 2004; *Canadian Press*, 27 mai 2004). Une enquête policière a révélé qu’Arthur était devenu la « porte » permettant à la drogue d’entrer à Halifax sans encombre. Des groupes criminels et des revendeurs de drogue communiquaient avec le superviseur du conducteur de grue, l’informaient de l’heure à laquelle les chargements arrivaient

et lui donnaient les numéros de code inscrits sur les conteneurs. Celui-ci transmettait alors cette information à des contacts corrompus travaillant pour les compagnies de navigation. Lorsque les conteneurs renfermant la drogue arrivaient, ils étaient mis à part sur les quais; ils étaient éventuellement ouverts, la drogue était transférée dans des fourgonnettes et ensuite transportée à Montréal ou dans d'autres villes (O'Connor et O'Connor, 2011, 189-190; CBC, 2006).

Citant un membre de la GRC travaillant dans la Section de la lutte antidrogue à Montréal, la *Montreal Gazette* écrivait en novembre 2000 que de récentes [traduction] « saisies de drogue dans le port de Montréal indiquent clairement qu'un consortium de syndicats du crime organisé comprenant les Hells Angels s'est infiltré dans le port (...) ». Le membre de la GRC se référait aux enquêtes de sa section sur six grandes saisies de haschich – totalisant 21 000 kilos - au cours de l'année. Tout le haschich était arrivé au port de Montréal dans des conteneurs d'expédition. De plus, deux autres cargaisons à destination de Montréal – l'une de 10 000 kilos et l'autre de 11 500 kilos – ont été saisies dans des ports étrangers. D'après le sergent-chef Jean-Pierre Boucher, [traduction] « la drogue entre et sort du port très facilement, ce qui veut dire qu'il y a une organisation très puissante [qui a la main-mise dans le port]. Les membres de l'organisation sont capables de faire sortir la drogue plus rapidement que les marchandises importées légalement » (*The Gazette*, 7 novembre 2000).

L'« organisation puissante » à laquelle il se référait était celle connue sous le nom de West End Gang :

[Traduction]

(...) un nom donné par la police à un réseau de professionnels du crime, dont la plupart sont de descendance irlandaise et ont grandi dans les taudis de l'Ouest de Montréal. Malgré la succession de chefs et les genres variés de personnages qu'il a connus depuis 40 ans, le West End Gang est devenu l'un des plus gros importateurs de haschich et de cocaïne au pays, travaillant étroitement avec d'autres professionnels du crime — des fournisseurs de drogue aux États-Unis, en Colombie, au Pakistan et au Moyen-Orient, aux grossistes et détaillants du Canada, en passant par les bandes de motards criminalisés et la mafia italienne (Schneider, 2009, 345).

Au début du nouveau millénaire, Gerald Matticks, le chef reconnu de la bande, importait au Québec des cargaisons de plusieurs tonnes de cocaïne et de haschich par le port de Montréal. Matticks pouvait déplacer de grandes quantités de drogues dans le port à cause de son influence dans le milieu. [Traduction] « Il avait virtuellement la main-mise sur l'embauche des pointeurs, dont le travail s'effectue sur les quais et consiste à surveiller les déplacements de conteneurs hors des navires, une position essentielle au passage sécuritaire de la drogue dans le port. Le fils de G. Matticks, Donald, a même travaillé comme pointeur sur les quais pendant 15 ans avant d'être pris dans les mailles du filet que lui avait tendu la police en 2002. Il dira plus tard devant une commission des libérations qu'il avait commencé à travailler au port à l'âge de 24 ans et qu'il avait utilisé sa position pour faire passer furtivement et sans inspection par les portes du port des conteneurs remplis de drogue » (Schneider, 2009, 348-349). Ce travail consistant à diriger les conteneurs dans le port a aidé son père et ses associés à orchestrer l'importation — par le port de Montréal de 1999 à 2001 — de 44 tonnes de haschich et de 265 kilogrammes de cocaïne d'une valeur de revente estimée à 2,1 milliards de dollars. La police a soutenu que la drogue arrivait au

port dans des conteneurs d'expédition, qu'elle était chargée sur des camions et ensuite détournée, par les stratagèmes de Donald Matticks et d'autres employés du port également corrompus, vers un entrepôt à l'extérieur du port (*Globe and Mail*, 5 décembre 2002). « Les autorités ont longtemps affirmé que les Matticks pratiquaient impunément la contrebande parce qu'ils avaient de l'influence sur les employés du port. En 1996, lors d'un procès, un ancien cadre du Canadien Pacifique a révélé qu'il s'est vu offrir la somme de 50 000 \$ pour aider M. Matticks à passer de la drogue en contrebande par le port de Montréal » (*Globe and Mail*, 7 août 2002). Gerald Matticks a été arrêté le 6 août 2001. Il a par la suite plaidé coupable à des accusations reliées à la drogue et s'est vu infliger une peine de 12 ans de prison.

Mis à part Donald Matticks, de nombreux autres pointeurs du Port de Montréal seraient prétendument redevables pour leur poste à Gerald Matticks. Kevin McGarr, un ancien détective de Montréal ayant travaillé à des enquêtes sur le West End Gang, a déclaré : « Je connais beaucoup de gens qui travaillent sur les quais. La plupart d'entre eux ont eu leur job à cause de Matticks. C'est lui qui contrôle les pointeurs » (Marsden et Sher, 2003). Marsden et Sher poursuivent :

Un petit groupe d'hommes suffisait à assurer le bon fonctionnement des opérations. Il fallait tout d'abord que quelqu'un ait accès aux instructions d'expédition ; puis, un pointeur devait être informé du numéro du conteneur. Même sans numéro de conteneur, il était possible de se débrouiller. Kevin McGarr explique la procédure: «Supposons que vous attendez une cargaison de drogue en provenance du Pakistan via l'Asie et les Pays-Bas. Votre bateau quitte Peshawar et, à Singapour, quelqu'un prend un polaroid de votre conteneur. On vous expédie la photo, vous la donnez à Matticks et lui, il dit à ses hommes : "Il n'y a pas de papiers pour celui-là. Quand vous le débarquerez, mettez-le de côté. C'est aussi simple que ça." Même les grèves n'empêchaient pas Matticks de brasser des affaires. À l'automne 2000, durant la grève des camionneurs, les piqueteurs ont laissé passer un camion qui, apparemment, transportait du chocolat belge. En fouillant le véhicule, la police découvrit une tonne de haschisch (Marsden et Sher, 2003).

Marsden et Sher décrivent aussi l'implication des Hells Angels dans les activités criminelles du port de Vancouver :

[Agents de police des ports du Canada] Travaillant de concert avec diverses forces policières, Fotia et Toddington ont recueilli et compilé une véritable montagne de dossiers relatifs aux activités criminelles du port. En août 1994, un premier rapport révèle l'existence d'une « industrie d'importation de drogue de plus de un milliard de dollars ». Et au coeur même de cette industrie, il y avait les Hells. « Les Hells Angels ont infiltré les opérations du port à tous les niveaux, affirmait le rapport. Dès qu'un navire accoste, ils sont parmi les premiers à monter à bord. Ce sont eux qui déchargent la marchandise, l'entreposent et la chargent sur les camions. Ce sont également eux qui remplissent tous les documents nécessaires à la livraison de cette marchandise ». Les rangs du plus important syndicat de dockers et d'employés d'entrepôt de Vancouver, la ILWU (International Longshore and Warehouse Union), « sont infestés de membres et de sympathisants des Hells Angels. Ils occupent des postes clés qui leur permettent de commettre des crimes », de préciser le rapport.

Parmi les membres accrédités de la ILWU, la police a trouvé 10 membres à part entière des Hells Angels ainsi qu'une trentaine d'associés. Le chapitre de l'Est de Vancouver comptait le plus grand nombre de travailleurs portuaires, ce qui n'avait rien d'étonnant compte tenu qu'il avait toujours trempé dans la contrebande de drogue et que son territoire se trouvait à proximité du port (...).

« Les postes qu'occupent les Hells et leurs associés leur permettent de transporter n'importe quoi, n'importe où » d'affirmer Gary Fotia. Les rapports de la police indiquent que certains Hells occupaient même des postes administratifs, ce qui leur donnait accès aux instructions et consignes d'embarquement et de débarquement. Ceux qui travaillaient comme conducteurs de pelle-chargeuse ou répartiteurs contrôlaient le mouvement du fret, tandis que ceux qui [...] avaient la charge d'une équipe, contrôlaient le mouvement des effectifs. « Ils utilisent les gars qui travaillent pour eux pour placer les conteneurs qui contiennent de la drogue à des endroits stratégiques », dit Toddington. Normalement, les autorités portuaires ne vérifient que 3 % des conteneurs arrivant aux pays. Contrebandiers et trafiquants ont donc la tâche facile. Libres d'agir à leur guise, les motards ont mis sur pied dans les ports du Canada une opération sophistiquée qui leur permet de superviser et d'orchestrer avec précision les déplacements de leur marchandise, de son arrivée au port à son chargement dans le véhicule de leur choix.

Voici comment cela fonctionne. Tout d'abord, les motards qui travaillent sur les quais sont informés de l'emplacement de la drogue; ils savent donc à l'avance dans quel navire et dans quel conteneur elle se trouve. Une fois que le navire en question a accosté, le chef de main - qui est soit un Hells, soit un associé - rassemble une équipe de complices pour assurer le déchargement. Cette équipe comprendra un grutier, un conducteur de pelle-chargeuse et un conducteur de camion-plateau. Le conteneur renfermant la drogue est placé à l'écart des autres - dans un coin isolé d'un entrepôt, par exemple - et lorsqu'il est prêt à être chargé, les motards l'amènent à hauteur du panneau arrière du camion de livraison. Le conteneur est ensuite ouvert et la drogue retirée. À l'intérieur d'un des sacs de drogue se trouvent des sceaux pour remplacer ceux qui ont été brisés à l'ouverture du conteneur. Les contrebandiers n'ont plus qu'à refermer la porte, à apposer les sceaux de rechange, et voilà : ni vu ni connu! « Cela se passe très rapidement et, pour l'observateur, tout semble normal » de dire Gary Fotia (Marsden et Sher, 2003).

Dans son rapport de 2003 sur le crime organisé, le Service canadien de renseignements criminels a consacré une section à l'infiltration du crime organisé dans les ports maritimes canadiens. Nous y lisons : « La présence criminelle dans un port maritime est rarement remarquée par la majorité des employés du port. Cette présence n'est pas nécessairement massive et peut se limiter à un petit nombre de personnes occupant des postes clés leur permettant de jouer un rôle dans le déchargement d'une cargaison commerciale d'un bâtiment et son transport dans l'environnement portuaire. Dans certains cas, les éléments criminels présents dans le port intimideront les employés légitimes pour obtenir leur collaboration ou s'assurer leur silence ». Le rapport discute brièvement du fait que les deux « mesures fructueuses d'application de la loi prises aux ports de Halifax et de Montréal ont perturbé les activités illégales d'un important groupe criminel actif dans chacun de ces ports » en 2002. (...) « Cependant, malgré le succès remporté par la police, il

reste encore une présence criminelle dans chaque port qui dans l'avenir serait susceptible de continuer à faciliter l'entrée des produits de contrebande, et surtout des stupéfiants, au Canada. Par exemple, des organisations de trafic ont continué d'exploiter le port de Halifax comme point de transit pour les stupéfiants, comme l'ont montré ultérieurement deux saisies effectuées par la police : 11,5 tonnes de haschich en janvier 2003 et 172 kilos de cocaïne en mars 2003 ».

Dans son rapport annuel de 2004 sur le crime organisé, le Service canadien de renseignements criminels rapporte :

Un important élément de la menace dans les ports maritimes est la stratégie criminelle qui vise soit la mise en place d'associés criminels dans l'environnement portuaire, soit la corruption des membres actuels du personnel des ports. La présence criminelle au sein de l'effectif d'un port peut ne comprendre que quelques individus qui tentent de cacher leurs activités criminelles de leurs collègues. Ces conspirateurs de crime occupent souvent des postes qui leur donnent accès aux renseignements et leur permettent de jouer un rôle dans le déchargement d'une cargaison commerciale d'un bâtiment et le déplacement dans l'environnement portuaire. Dans certains cas, les conspirateurs extraient des marchandises de contrebande des conteneurs maritimes avant l'inspection des agences de l'application de la loi et, dans d'autres cas, on fait disparaître les conteneurs (SCRC, 2004, 13-14).

Tous les ports maritimes qui reçoivent de la marchandise internationale sont potentiellement vulnérables à l'exploitation criminelle. Par contre, on a surtout remarqué cette situation dans les trois principaux terminaux portuaires à conteneurs, à savoir Vancouver, Montréal et Halifax. Les influences criminelles les plus importantes dans les ports maritimes sont liées aux Hells Angels, aux groupes du crime organisé traditionnel (de souche italienne) et aux groupes criminels canadiens indépendants. Les groupes de criminels indépendants ne sont pas nécessairement associés à d'autres groupes de criminels bien établis, et ils agissent souvent en tant que facilitateurs lors du transport des marchandises de contrebande. Les membres de ces groupes ont très souvent le sens des affaires et offriront leurs services à tout client criminel, contre rémunération (SCRC, 2004, 14).

Au port de Vancouver, certains secteurs du personnel ont été infiltrés par un petit nombre d'éléments criminels, notamment des membres et des associés des Hells Angels ainsi que d'autres groupes de criminels indépendants. Les criminels exploitent ce port dans le but de transporter des produits illicites vers le Canada. En effet, les agences de l'application de la loi ont procédé à des saisies en 2003, dont plusieurs incidents de transport de produits de contrefaçon, en particulier des cigarettes de marque canadienne, et la saisie de drogues illicites, telles les 18 kilogrammes d'opium au mois de décembre. En Ontario, on compte plusieurs ports maritimes situés dans le système des Grands Lacs qui risquent de faire l'objet d'une exploitation criminelle, parce qu'ils sont situés près du territoire d'importants groupes du crime organisé, tels que le crime organisé traditionnel (de souche italienne), le crime organisé de souche asiatique et les Hells Angels (SCRC, 2004, 14).

En 2005, les médias ont parlé d'une évaluation du renseignement de la GRC intitulée projet SALVE qui explique en détail comment les ports de Montréal, de Vancouver et de Halifax sont

vulnérables au crime organisé. D'après un article du *Canwest News*, l'évaluation du renseignement soutient que les membres et les associés des groupes criminels organisés sont [traduction] « solidement établis » dans ces ports et « se sont fermement enracinés aux quais au cours des décennies ». Le document décrit de quelle façon des dockers ayant des liens avec le crime se voient attribué des postes d'importance « cruciale » et intimident ceux qui sont respectueux des lois ainsi que, dans une moindre mesure, les policiers et les agents des services frontaliers. [Traduction] « Comme ces éléments ont une emprise sur leur milieu de travail, les travailleurs respectueux des lois se voient souvent contraints de collaborer à des actes illégaux ou de fermer les yeux. » À Montréal, « toutes les activités criminelles sont reliées d'une façon ou d'une autre au crime organisé. Bien peu de petits délinquants oseraient exercer leurs activités en tant "qu'indépendants" dans un environnement où les groupes criminels sont aussi omniprésents » (*CanWest News*, 14 mai 2005).

En 2007, le Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense a publié un rapport sur la sécurité et la surveillance dans les ports maritimes. S'appuyant sur le témoignage de la GRC, le rapport du Comité déclare « que les groupes de criminels organisés indo-canadiens, asiatiques et traditionnels — notamment les Hells Angels — sont encore très actifs dans le port de Vancouver ». La GRC reconnaît aussi qu'en dépit des renseignements de sécurité sur la présence du crime organisé et de la menace qu'il fait planer sur la sécurité des ports, « avec le peu de ressources dont elle dispose, elle peut réprimer à peine 30 % des activités de ces groupes » (Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 2007, 4). Toutefois, comme l'ont rapporté les médias, l'inspecteur de la GRC Doug Kiloh, qui était responsable à l'époque d'une force policière chargée de la surveillance du port à Vancouver, a assuré le Comité sénatorial que le port de Vancouver n'était pas sous la domination d'éléments criminels tels que les Hells Angels. Il n'a pas nié que des membres et des associés de ce groupe criminel travaillaient sur les quais, mais il a affirmé, dans les termes suivants, que les gestionnaires et les dockers ne subissaient pas d'influence importante de leur part. [Traduction] « Il n'y a aucun doute que les Hells Angels sont présents dans le port. Il s'agit d'une présence réduite, mais ils y sont bel et bien et en connaissent les rouages; ils étaient dans le port en tant qu'employés bien avant de faire partie des Hells Angels » (*Canadian Press*, 2 mars 2005).

## **États-Unis : corruption et racket de travail dans le port de New York et de New Jersey**

Même au lendemain des attaques terroristes du 9 septembre, la Maritime Administration des États-Unis a admis que les activités du crime organisé représentaient la plus importante menace pesant sur les ports maritimes. [Traduction] « La menace la plus courante à la sécurité portuaire dans l'hémisphère occidental demeure la contrebande de drogue, suivie des menaces posées aux chargements, du passage illégal de clandestins et d'étrangers et des vols commis en mer dans les limites du port » (United States Maritime Administration, 2002, 7). Il est permis de croire qu'il n'existe aucun port maritime commercial aux États-Unis qui soit plus vulnérable au crime organisé que le port de New York et de New Jersey. En plus d'être vulnérable aux activités criminelles mentionnées ci-dessus, le port s'est révélé hautement vulnérable au racket de travail. Pour être plus précis, l'Association internationale des débardeurs (AID) est depuis longtemps accusée d'être corrompue par les familles mafieuses de New York.



Les écrits faisant état d'accusations de corruption pesant sur l'AID dans le port de New York et de New Jersey remontent à la fin des années 1940. Ils ont été publiés dans un contexte de criminalité et de corruption répandues dans le port. Une série d'articles rédigés en 1948 par Malcolm Johnson pour le *New York Sun* décrivait de manière saisissante la criminalité sur les quais de New York. [Traduction] « La série décrivait ce qu'il appelait une "frontière hors la loi", à l'intérieur de laquelle les groupes du crime organisé exerçaient leur emprise sur les quais. Ces groupes imposaient leur règne de terreur par le vol, le trafic des stupéfiants, la contrebande, le racket, les pots-de-vin, la corruption, l'extorsion et le meurtre. Ils s'étaient alliés à un cartel du crime que M. Johnson appelait le syndicat – maintenant reconnu comme étant la mafia – et qui avait la main-mise sur le crime organisé aux États-Unis, et notamment sur la puissante Association internationale des débardeurs » (Cohen, 2005, 1329). En décembre 1952, le *U.S. News & World Report* a publié un article intitulé *Union shake down* (extorsion syndicale), qui se penchait sur la façon dont la mafia et d'autres criminels rackettaient les sociétés de transport maritime afin de leur éviter des grèves (*United States News and World Report*, 1952, 65-66). Au début des années 1960, Bud Schulberg décrivait dans sa chronique du *Saturday Evening Post* les problèmes qui affectaient continuellement le port, notamment le vol généralisé, la corruption des syndicats, l'utilisation déloyale du processus d'embauche et la participation de la mafia et d'autres criminels au racket continu des sociétés de transport maritime (Schulberg, 1963, 28-45).

Dans l'essai qu'il a rédigé en 1982 intitulé *On the waterfront revisited: The criminology of waterfront organized crime* (Retour sur les quais : la criminologie du crime organisé sur les quais), le criminologiste Alan Block se livre à un examen critique de la structure et du développement du crime organisé qui se pratiquait sur les quais de New York à partir du début des années 1950. Il se concentre sur les relations entre les familles mafieuses de New York, l'AID, les sociétés du secteur privé faisant des affaires sur les quais et la Waterfront Commission of the New York Harbor. Alan Block relie l'infiltration de l'AID par le crime organisé à cinq familles mafieuses dans les années 1940. Alors que, par suite des interventions policières, leur influence s'estompait dans les années 1950, des groupes mafieux encore plus puissants, en particulier les familles Gambino et Genovese, faisaient leur entrée et exerçaient leur pouvoir sur l'AID et sur les sociétés faisant légalement des affaires sur les quais. Alan Block conclut en écrivant que [traduction] « les répercussions de l'organisation et de la réglementation sur les sociétés privées ainsi que les relations entre les criminels de carrière et les politiciens sont des facteurs importants qui ont façonné le crime organisé sur les quais » (Block, 1982).

Un certain nombre de poursuites intentées contre des personnalités du crime organisé et des représentants syndicaux corrompus, du milieu des années 1970 au début des années 1980, ont été un succès; mais elles n'ont pas suffi à réduire de façon significative l'influence corruptrice de la mafia sur l'AID et les sociétés commerciales présentes sur les quais (President's Commission on Organized Crime, 1986, 36-43; Abadinsky, 1990, 357-63). L'extorsion s'est poursuivie au ports de New York et de New Jersey tout au long des années 1980, comme l'a résumé un article du *New York Times* datant de 1986 :

Les enquêteurs fédéraux disent qu'ils ont découvert les preuves d'un racket étendu sur les quais de New York et de New Jersey, comprenant pots-de-vin, détournement de fonds et conflits d'intérêts dans l'administration de 40 millions de dollars de caisse de retraite et de

caisse de secours pour les dockers. Une enquête d'un an a établi la preuve, d'après les enquêteurs et les documents de procédure, que le quai est toujours gangrené par les pots-de-vin pour l'obtention de contrats, l'extorsion des hommes d'affaires et l'infiltration des grands noms du crime organisé – en dépit de nombreuses enquêtes fédérales et locales menées au cours des 30 dernières années. L'enquête en cours sur le racket présumé exercé par des hommes d'affaires et les représentants de l'Association internationale des débardeurs, le syndicat représentant les dockers, s'est également concentrée sur les accusations suivantes : les enquêteurs en chef ont affirmé détenir la preuve que plusieurs syndicats et représentants de l'industrie qui gèrent les caisses de retraite, les fonds de services de santé et d'autres avantages sociaux ont obtenu des milliers de dollars en pots-de-vin des vendeurs fournissant des services tels que des conseils en placement de fonds. D'après les documents de procédure, dix entreprises qui réparent les navires et les conteneurs ont versé des paiements totalisant 958 000 \$ à une entreprise de consultation qui s'est retirée des affaires. Les enquêteurs disent, dans les documents de procédure, qu'ils soupçonnent que les paiements ont été détournés vers l'entreprise de consultants pour dissimuler des pots-de-vin à des représentants syndicaux et à d'autres personnes en échange de la paix syndicale et d'aide pour obtenir des contrats. Les enquêteurs ont aussi affirmé que les paiements auraient pu être conçus pour contrecarrer les enquêtes et si possible, à des fins d'évasion fiscale (*New York Times*, 21 mars 1986).

En février 1990, le gouvernement fédéral a intenté une poursuite, en vertu des dispositions civiles de la loi dite RICO (*Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act* [loi sur les organisations motivées par le racket et la corruption]), contre 6 locaux et 44 représentants syndicaux de l'AID et contre des membres réputés de la mafia new-yorkaise, notamment le patron de la famille Gambino, John Gotti, dans une tentative pour mettre fin à l'influence de la mafia sur l'AID. La poursuite alléguait la présence d'un plan de racket comprenant le détournement de fonds syndicaux, l'extorsion et le meurtre. Sous la pression des procureurs fédéraux, les représentants les plus haut placés des locaux de l'AID de New York et du New Jersey acceptèrent de démissionner, tandis que 11 individus nommés dans la poursuite (dont John Gotti) ont été forcés de rendre 313 853 \$ obtenus illégalement en pots-de-vin. D'autres individus ayant des liens avec le crime organisé se sont vus interdire de garder ou de rechercher un emploi sur les quais de New York et de New Jersey (*New York Times*, 15 février 1990; *New York Times*, 19 décembre 1991; *Wall Street Journal*, 24 août 1993).

En dépit de ces interventions policières, l'AID a continué d'être accusée d'entretenir des liens avec la famille Gambino. En 2002, des accusations fédérales de racket ayant des liens avec l'AID ont été portées contre deux frères de John Gotti, son neveu et six autres individus. Au cours du procès, un ancien président de l'AID a reconnu que la famille Gambino exerçait une emprise sur les dockers par l'entremise de représentants syndicaux qui acceptaient des paiements en espèces de la famille mafieuse. En mars 2003, Peter Gotti, le frère de John, a été reconnu coupable de racket, de conspiration et de blanchiment d'argent en raison, partiellement, de ses liens avec l'AID (*New York Times*, 5 juin 2002; *New York Times*, 29 janvier 2003; *New York Times*, 18 mars 2003). En 2002, Frank Scollo, un ancien vice-président de l'AID et chef du local 1814 de Brooklyn, a plaidé coupable à des accusations de racket après avoir témoigné qu'il avait versé des pots-de-vin à des personnages importants de la pègre pour influencer l'attribution d'un contrat d'avantages pharmaceutiques de l'AID. À la même époque, l'AID était menacée

d'une autre poursuite civile, en vertu de la RICO, qui pourrait potentiellement évincer de leurs postes les représentants syndicaux ou placer l'AID sous tutelle (Bonney, 2003).

En 2004, des représentants fédéraux ont déposé des accusations d'extorsion contre deux représentants de l'AID présumément associés de la famille mafieuse des Genovese. L'extorsion visait à confier aux associés de la famille Genovese les postes de représentants de l'AID, à attribuer des contrats syndicalement avantageux et lucratifs à des entreprises qui payaient des pots-de-vin à la famille Genovese et à diriger les activités de sociétés faisant affaire avec les autorités du port, au profit du clan mafieux des Genovese (United States Attorney's Office Press Release, 27 juillet 2004; *Star Ledger*, 1<sup>er</sup> mai 2005). En ce qui concerne la dernière accusation, [traduction] « le gouvernement soutient que la famille Genovese a la main-mise sur les entreprises de réparation de conteneurs et de châssis et sur les activités de l'AID sur les quais de New York et de New Jersey, par l'usage explicite et implicite de menaces de violence dans le but d'exclure des entreprises ayant le droit légal de se livrer à la concurrence et d'extorquer de l'argent aux entreprises à qui ils permettent de travailler sur les quais » (United States Attorney's Office, 27 juillet 2004).

En juillet 2005, les procureurs fédéraux ont tenu leur promesse d'intenter une autre poursuite civile en vertu de la RICO contre l'AID et certains de ses représentants et contre les membres présumés et les associés de la famille Gambino. La poursuite civile maintient que depuis 1995 les familles Gambino et Genovese ont la main mise sur le président de l'AID et sur les représentants de haut rang de l'AID, notamment par la fraude électorale, pour les faire élire, et par d'autres plans machiavéliques comme l'extorsion (Marine, 2006).

En 2009, Edward Aulisi, un pointeur travaillant au port de New York et de New Jersey, fils de Vincent Aulisi, ancien président du local 1235 de l'AID, s'est vu interdire de travailler dans quelque propriété du port que ce soit en raison de son association avec Michael (Mikey Cigars) Coppola, un membre réputé de la famille Genovese (Waterfront Commission of the New York Harbor, 18 novembre 2009). En 2010, Albert Cernadas, ancien président du local 1235 de l'AID, a été arrêté pour racket, extorsion et conspiration. L'acte d'accusation soutenait que Cernadas avait pratiqué l'extorsion sur des membres de son propre syndicat de 1982 à 2006, exigeant des paiements en espèces durant la période de Noël, lorsque les dockers reçoivent leur part annuelle des paiements de redevance versés par les sociétés de transport maritime. Une partie de ces paiements en espèces aurait été versée aux membres de la famille criminelle Genovese (Waterfront Commission of the New York Harbor, 14 décembre 2010; *Star-Ledger*, 16 décembre 2010).

En janvier 2011, 15 individus ont été accusés de divers crimes liés au racket, dont l'extorsion pratiquée sur des membres du local 1235 de l'AID et d'autres locaux de l'AID au New Jersey. D'après l'acte d'accusation, [traduction] « certains défendeurs, dont nombre de représentants anciens ou en fonction de syndicats locaux de l'AID établis au New Jersey, seraient affiliés à la famille Genovese » et auraient conspiré avec Nunzio LaGrasso, un associé de la famille Genovese et le vice-président du local 1479 de l'AID, à Newark, en vue de pratiquer chaque année l'extorsion sur les membres de l'AID (United States Department of Justice, 20 janvier 2011).

## Annexe 5 : Saisies sélectives dans les trois principaux ports commerciaux du Canada

(Selon des renseignements publics.)

HALIFAX						
Date de la saisie au port	Drogues ou articles de contrebande saisis	Pays d'origine ou de transit	Méthode de dissimulation	Destination finale des drogues	Opérations ayant permis la saisie	Sources
Déc. 2001	Cocaïne (73 kg)	Panama	Drogue cachée dans un conteneur de brandy.	?	Ciblage, collecte de renseignements et rayons X.	<i>Canada NewsWire</i> , 13 décembre 2001
Févr. 2002	Cocaïne (50 kg), marijuana et hachisch	Chili, par le Panama	Blocs enveloppés de plastique dans des sacs en toile dans un conteneur de produits du bois.	Halifax, Toronto, Montréal, Hamilton	?	<i>Canada NewsWire</i> , 15 février 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 10 juillet 2002; <i>La Presse canadienne</i> , 10 juillet 2002; <i>Chronicle-Herald</i> , 11 juillet 2002
Juillet 2002	Cocaïne (21 kg)	Chili	Sacs en toile dans un conteneur de vin.	?	?	<i>La Presse canadienne</i> , 8 juillet 2002
Août 2002	Opium (21 kg)	Iran	Drogue emballée dans des sacs de latex dans des contenants de cornichons dans un conteneur.	Toronto	?	<i>La Presse canadienne</i> , <i>NewsWire</i> , 10 septembre 2002
Janv. 2003	Hachisch (11,5 tonnes)	Pakistan, par Hong Kong, la Malaisie, Singapour et l'Italie	Conteneur rempli de tissus de coton et de nourriture pour chat.	Montréal	Renseignements, ciblage (en raison du pays d'origine et d'inexactitudes dans les documents) et VACIS.	<i>La Presse canadienne</i> , 22 janvier 2003; <i>Halifax Chronicle-Herald</i> , 27 juillet 2005
Mars 2003	Cocaïne (172 kg)	Haïti	Conteneur de meubles et de vêtements.	Montréal	Renseignement et ciblage en raison d'incohérences dans les documents.	<i>La Presse canadienne</i> , 7 avril 2003
Févr. 2004	Ecstasy (110 kg)	?	Conteneur de bouchons de bouteilles de vin.	Toronto	Soupons en raison du manifeste et rayons X.	<i>La Presse canadienne</i> , 10 février 2004; <i>Halifax Chronicle-Herald</i> ,

<b>HALIFAX</b>						
<b>Date de la saisie au port</b>	<b>Drogues ou articles de contrebande saisis</b>	<b>Pays d'origine ou de transit</b>	<b>Méthode de dissimulation</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Opérations ayant permis la saisie</b>	<b>Sources</b>
						27 juillet 2005
Jun 2004	Cocaïne (68 kg)	Grenade	Conteneur de poivre noir, de poudre de cari et de nouilles.	?	Renseignement, ciblage et rayons X.	<i>The Daily News</i> , 17 septembre 2004; <i>La Presse canadienne</i> , 16 septembre 2004
Nov. 2004	Opium (48 kg)	Iran	Drogue cachée entre deux panneaux de bois d'un conteneur.	Ontario	Ciblage, chien renifleur et rayons X.	<i>Halifax Chronicle-Herald</i> , 27 juillet 2005; <i>La Presse canadienne</i> , <i>NewsWire</i> , 8 décembre 2004
2005	Cocaïne (400 kg)	Venezuela	Conteneur d'expédition.	Québec	?	Gendarmerie royale du Canada, 2006, 3
Sept. 2005	Marijuana (14,4 kg)	Jamaïque	Un total de 139 paquets de drogue dans des boîtes de biscuits préemballées (certaines avaient été vidées pour contenir la drogue), enveloppés de plastique et de ruban adhésif.	?	Ciblage et rayons X.	Agence des services frontaliers du Canada, 9 septembre 2005
Oct. 2005	Kétamine (530 kg)	Inde	Bouteilles de plastique isolantes dans un conteneur.	Toronto (et possiblement les É.-U.)	?	<i>The Daily News</i> , 10 décembre 2005; <i>Canada NewsWire</i> , 8 décembre 2005; GRC, 2006, 20
Janv. 2006	Huile de cannabis (504 kg) et marijuana	Jamaïque	Conteneur d'expédition.	?	?	GRC, 2007, 3

HALIFAX						
Date de la saisie au port	Drogues ou articles de contrebande saisis	Pays d'origine ou de transit	Méthode de dissimulation	Destination finale des drogues	Opérations ayant permis la saisie	Sources
	(362 kg)					
Juin 2006	Hachisch (107 kg)	Maroc	Droque enveloppée dans des enveloppes de plastique collées sur des planches de bois assemblées dans des meubles de bois marocains dans un conteneur.	Montréal	Information de la GRC et rayons X.	<i>Montreal Gazette</i> , 29 juin 2006; <i>Canada NewsWire</i> , 28 juin 2006; GRC, 2007, 3
Juin 2006	Hachisch (4 000 kg)	Pakistan	Un total de 4 000 paquets d'un kilogramme enveloppés dans une pellicule transparente identifiés comme étant des noix au chili cachés dans 100 grandes balles de coton dans un conteneur.	Toronto	Ciblage en raison du pays d'origine (Pakistan) et rayons X.	<i>Daily News</i> , 22 juillet 2006; <i>La Presse canadienne</i> , 21 juillet 2006; Agence des services frontaliers du Canada, 21 juillet 2006; GRC, 2007, 7
Juillet 2006	Hachisch (600 kg), huile de cannabis (430 kg) et marijuana (196 kg)	Jamaïque	Les drogues étaient emballées dans du plastique et cachées sous un faux plancher d'un conteneur de citrouilles, d'ignames et de patates douces.	Toronto	Détection d'anomalies du plancher par les rayons X et livraison contrôlée.	<i>La Presse canadienne</i> , 23 octobre 2006; <i>National Post</i> , 25 octobre 2006; GRC, 2007, 4; Agence des services frontaliers du Canada, 23 octobre 2006
Juillet 2007	Marijuana (90 kg) et	Jamaïque	Conteneur d'expédition.	Toronto	?	GRC, 2008, 7

<b>HALIFAX</b>						
<b>Date de la saisie au port</b>	<b>Drogues ou articles de contrebande saisis</b>	<b>Pays d'origine ou de transit</b>	<b>Méthode de dissimulation</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Opérations ayant permis la saisie</b>	<b>Sources</b>
	huile de cannabis (93 kg)					
Août 2007	Cocaïne (88 kg)	Venezuela	Droque dissimulée dans 12 boîtes de carreaux pour sol dans un conteneur d'expédition.	?	Québec	GRC, 2008, 10
Mars 2008	Hachisch (320 kg)	Maroc	Droque cachée dans de faux compartiments dans le fond de caisses contenant de l'huile d'olive et de la poterie dans un conteneur.	Montréal	Les caisses ont été sorties et examinées aux rayons X.	<i>CanWest News</i> , 9 décembre 2008; <i>Globe and Mail</i> , 10 décembre 2008; GRC, 2009, 17
Oct. 2008	Héroïne (28 kg)	Pakistan	Droque cachée dans des couches évidées de carton ondulé formant les côtés de 430 boîtes de serviettes dans un conteneur.	Toronto	Ciblage (en raison du pays d'origine), rayons X et livraison contrôlée.	<i>CanWest News</i> , 4 novembre 2008; <i>La Presse canadienne</i> , 4 novembre 2008; <i>Halifax News Net</i> , 31 octobre 2008; GRC, 2009, 25
Avril 2009	Hachisch (212 kg)	Moyen-Orient	Conteneur d'expédition.	Toronto	?	<i>Canada NewsWire</i> , 8 juillet 2009
Nov. 2009	Cocaïne (343 kg)	Venezuela	Droque cachée dans des centaines de fausses tuiles parmi de vraies tuiles dans un conteneur.	Montréal	Ciblage.	<i>Metro Halifax</i> , 2 juin 2010; GRC, 2010, 24; Agence des services frontaliers du Canada, 1 <sup>er</sup> juin 2010
Févr. 2010	Cocaïne (200 kg)	Chili	Six sacs contenant 22 paquets cylindriques	?	Inspection aléatoire aux rayons X (et comparaison du	<i>Chronicle Herald</i> , 12 février 2010; Communiqué de l'Agence des services

<b>HALIFAX</b>						
<b>Date de la saisie au port</b>	<b>Drogues ou articles de contrebande saisis</b>	<b>Pays d'origine ou de transit</b>	<b>Méthode de dissimulation</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Opérations ayant permis la saisie</b>	<b>Sources</b>
			entassés parmi des moulures de bois destinées à servir de garnitures intérieures résidentielles dans un conteneur.		contenu avec le manifeste menant à une seconde inspection).	frontaliers du Canada, 11 février 2010; <i>CBC News</i> , 11 février 2010



<b>MONTRÉAL</b>						
<b>Date de la saisie au port</b>	<b>Drogues ou articles de contrebande saisis</b>	<b>Pays d'origine ou de transit</b>	<b>Méthode de dissimulation</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Opérations ayant permis la saisie</b>	<b>Sources</b>
Août 2000	Hachisch (200 kg)	Pays-Bas	Drogué cachée dans un conteneur d'expédition avec de la machinerie agricole.	London (Ontario)	?	<i>Canada NewsWire</i> , 11 août 2000
Oct. 2000	Hachisch (5 tonnes)	?	Conteneur d'expédition.	Montréal	?	<i>Montreal Gazette</i> , 21 octobre 2000
Oct. 2000	Cocaïne (20 kg)	?	Conteneur d'expédition.	Montréal	?	<i>Montreal Gazette</i> , 21 octobre 2000
Août 2003	Ecstasy (260 kg)	Belgique	Conteneur d'expédition.	Vancouver	?	<i>Chronicle-Herald</i> , 12 décembre 2003
Mai 2007	Cocaïne (160 kg)	Mexique, par les Bahamas	Drogué cachée dans des sacs de plastique de quatre kilogrammes dissimulés dans de la purée de mangue congelée (conteneur d'expédition).	?	?	<i>CanWest News</i> , 9 février 2010; GRC, 2008, 9
Oct. 2008	Éphédrine	?	?	?	?	GRC, 2009, 37
Mars 2009	Khat (639 kg)	Kenya	?	?	?	GRC, 2010, 26
Août 2009	Marijuana (300 kg)	Jamaïque	Drogué cachée dans sept cylindres de métal fixés au caisson de prise d'eau (coque) sous la ligne de flottaison d'un navire amarré au port de Saguenay.	?	L'Équipe d'intervention mobile de l'ASFC a découvert la drogue grâce à un véhicule téléguidé qui examine la coque des navires. Le véhicule a révélé une anomalie près de la coque qui méritait une inspection plus en profondeur.	Agence des services frontaliers du Canada, 27 août 2009
Sept. 2009	Hachisch	Pakistan	?	?	?	GRC, 2010, 20
Sept. 2009	GBL (1 995 litres)	?	Substance expédiée dans neuf barils de 45 gallons.	?	?	GRC, 2010, 41
2009	Hachisch	Mozambique /	?	?	?	GRC, 2010, 20

<b>MONTREAL</b>						
<b>Date de la saisie au port</b>	<b>Drogues ou articles de contrebande saisis</b>	<b>Pays d'origine ou de transit</b>	<b>Méthode de dissimulation</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Opérations ayant permis la saisie</b>	<b>Sources</b>
	(4 035 kg)	Kenya				
Janv. 2010	Cocaïne (27 kg)	?	Conteneur d'expédition.	Toronto	Livraison contrôlée.	<i>CanWest News</i> , 9 février 2010
Janv. 2010	Opium (97 kg)	Iran	Conteneur d'expédition contenant des meubles et des appareils ménagers; la drogue était cachée dans les panneaux d'un réfrigérateur.	Toronto	?	<i>Montreal Gazette</i> , 23 janvier 2010; <i>Globe and Mail</i> , 28 janvier 2011
Janv. 2010	Opium (17,6 kg)	Iran	Droque modelée pour ressembler à des cornichons en conserve dans un conteneur d'expédition.	Toronto	?	<i>Globe and Mail</i> , 28 janvier 2011
Févr. 2010	Hachisch (1 700 kg)	Afrique du Sud	Un total de 864 paquets cachés dans le faux fond de caisses de bois contenant des masques et des statues (conteneur d'expédition).	?	Inspection courante.	<i>La Presse canadienne</i> , 18 février 2010; Agence des services frontaliers du Canada, 18 février 2010
2010	Éphédrine (44 kg)	Inde	Conteneur d'expédition transportant des serviettes de bain.	?	?	<i>Globe and Mail</i> , 28 janvier 2011
Avril 2011	Héroïne (35 kg)	Pakistan	Droque cachée dans des palettes dans un conteneur d'expédition.	?	?	<i>Montreal Gazette</i> , 23 avril 2011; <i>Toronto Star</i> , 22 avril 2011

<b>VANCOUVER</b>						
<b>Date de la saisie au port</b>	<b>Drogues ou articles de contrebande saisis</b>	<b>Pays d'origine ou de transit</b>	<b>Méthode de dissimulation</b>	<b>Destination finale des drogues</b>	<b>Opérations ayant permis la saisie</b>	<b>Sources</b>
Févr. 1999	Héroïne (43 kg)	Chine	Six paquets d'héroïne cachés parmi 733 boîtes de sucre et de haricots dans un conteneur d'expédition.	?	Rayons X.	<i>Vancouver Province</i> , 25 août 2004
Sept. 2000	Héroïne (150 kg)	Chine	Conteneur d'expédition.	?	?	<i>La Presse canadienne</i> , 31 juillet 2003
Juin et juillet 2003	Comprimés contrefaits de Viagra (14,8 kg, soit 72 000 doses) et cigarettes canadiennes contrefaites (118 100 cartouches)	Chine	Les comprimés de Viagra contrefaits étaient dissimulés dans des cartouches de cigarettes et ont été saisis dans trois conteneurs d'expédition séparés.	?	Des inspecteurs de l'Agence des douanes et du revenu du Canada ont décelé un envoi suspect.	<i>CanWest News</i> , 12 août 2003; Service canadien de renseignements criminels, 2006 b, 2
Juillet 2004	MDP2P (1 800 kg)	Chine	Substance cachée dans 66 bouteilles de sauce soya parmi un plus grand chargement de bouteilles dans un conteneur.	Vancouver/ Toronto	?	<i>Vancouver Province</i> , 25 août 2004
Sept. 2005	MDP2P (2 000 litres)	Chine	Conteneur d'expédition contenant des châtaignes d'eau en conserve.	?	?	GRC, 2006, 18
Nov. 2005	MDP2P	Chine	?	?	?	GRC, 2006, 18
Avril 2006	MDP2P (5 tonnes), éphédrine (1 tonne), cigarettes contrefaites	Chine	Substance dissimulée dans un envoi de vêtements.		?	GRC, 2007, 25

VANCOUVER						
Date de la saisie au port	Drogues ou articles de contrebande saisis	Pays d'origine ou de transit	Méthode de dissimulation	Destination finale des drogues	Opérations ayant permis la saisie	Sources
	(7 200 cartouches)					
Mai 2006	MDP2P (2,5 tonnes)	Chine	Substance dissimulée dans un envoi de seaux, d'étagères, de tasses et de pichets en plastique.	Toronto	?	GRC, 2007, 25
Nov. 2006	Vêtements griffés contrefaits	Hong Kong	?	Calgary	?	<i>CBC News</i> , 17 novembre 2006
Juillet 2006	Héroïne (27 kg)	Inde	Droge dissimulée dans des sacs de riz dans un conteneur d'expédition.	?	?	GRC, 2007, 17
Mai 2008	MDP2P (3,7 tonnes)	Chine	Le manifeste indiquait que les 78 barils contenaient de l'hydroxyde de sodium.	?	Renseignement et inspection secondaire.	<i>La Presse canadienne</i> , 8 mai 2008; GRC, 2009, 37
Août 2008	Cigarettes contrefaites (38 000 cartouches)	Chine	Cigarettes dissimulées dans cinq conteneurs maritimes différents destinés à l'Ontario.	Ontario	Livraison contrôlée.	GRC, 2007 b, 5; <i>CanWest News</i> , 9 septembre 2008
Sept. 2008	Opium (30 kg)	Turquie	Droge dissimulée dans 104 bocaux de plastique (sur un total de 3 900) contenant environ 1,6 kg de cornichons et d'olives noires.	Surrey	L'ASFC a choisi au hasard le conteneur d'expédition pour un second examen, qui a révélé un envoi de bocaux de plastique. Nombre de ces bocaux contenaient une substance gélatineuse qui a été testée.	GRC, 2009, 26
Nov. 2010	Phenyl-2-propanone	Vietnam	Substance cachée dans un conteneur de	Richmond	Livraison contrôlée.	Agence des services frontaliers du Canada, 24 novembre 2010;

VANCOUVER						
Date de la saisie au port	Drogues ou articles de contrebande saisis	Pays d'origine ou de transit	Méthode de dissimulation	Destination finale des drogues	Opérations ayant permis la saisie	Sources
	(6 128 kg) et chaussures contrefaites		chaussures Nike contrefaites.			<i>Richmond Review</i> , 24 novembre 2010
Nov. 2010	Cigarettes contrefaites (51 000 cartouches)	Chine	Les cartouches étaient empilées sur 50 palettes.		L'ASFC a décelé un envoi suspect dans un porte-conteneurs et en a exigé un examen approfondi. Les documents accompagnant le conteneur, qui provenait de Chine, indiquaient qu'il contenait des clous à toiture, des ensembles de vis, des lames de coupe et d'autres outils. Un examen aux rayons X a toutefois révélé des anomalies.	<i>Richmond Review</i> , 30 novembre 2010; <i>Agence des services frontaliers du Canada</i> , 10 novembre 2010
Avril 2010	Cigarettes contrefaites	Chine	Conteneur d'expédition; le manifeste indiquait qu'il contenait des éviers résidentiels.	?	Lorsque le conteneur a été passé aux rayons X, les agents ont noté des anomalies; examen complet.	Agence des services frontaliers du Canada, 5 mai 2010; <i>Vancouver Sun</i> , 6 mai 2010
Mai 2010	Kétamine (32 kg)	?	?	Toronto	Livraison contrôlée.	<i>CanWest News</i> , 28 mai 2010
Déc. 2010	Kétamine (environ 1 000 kg)	Hong Kong	Drogue scellée sous vide dans des sacs et dissimulée dans des boîtes contenant des tasses.	Richmond	L'ASFC a noté des anomalies lors de l'examen aux rayons X et a mené un examen complet (fouille manuelle).	<i>Vancouver Sun</i> , 26 janvier 2011
Sept. 2010	Cocaïne et méthamphétamine	Mexique	Drogue enveloppée dans une pellicule transparente et dissimulée dans des dalles de patio et des décorations de jardin dans sept conteneurs d'expédition séparés.	?	Renseignement, ciblage et seconde inspection.	<i>CBC News</i> , 5 octobre 2010

## Annexe 6 : Bibliographie

- Abadinsky, Howard. (1990). *Organized Crime*. 3<sup>e</sup> édition, Nelson-Hall, Chicago, IL.
- Alix, Yann, Carluer, Frederic et Slack, Brian. (2010). « The new US 100% Container Scanning Law: Impacts on the international supply chain », *International Journal of Transport Economics*, vol. 37, n<sup>o</sup> 1.
- Block, Alan A. (1982). « On the waterfront revisited: The criminology of waterfront organized crime », *Contemporary Crises*. vol. 6, n<sup>o</sup> 4, p. 373-396.
- Bonney, Joseph. (2003). « The fight of his life », *Journal of Commerce*, 4 août, p. 1.
- British Columbia Ministry of Attorney General (2001). *The Nature, Scope and Impact of Organized Crime in British Columbia: A Preliminary Assessment and Review*. Victoria, Ministry of Attorney General, Public Safety and Regulatory Branch, Police Services Division.
- Brooks, M. R. (2004). « The governance structure of ports », *Review of Network Economics: Special Issue on the Industrial Organization of Shipping and Ports*, vol. 3, n<sup>o</sup> 2, p. 169-184. <http://www.bepress.com/rne/vol3/iss2/6>.
- Brooks, Mary R. (2007). « Port devolution and governance in Canada », Brooks, Mary R. et Kevin Cullinane (éditeurs), *Devolution, Port Performance and Port Governance*, *Research in Transport Economics*, vol. 17, p. 237-258.
- Brooks, Mary R. et Kenneth J. Button (2007). « Maritime Container Security: A Cargo Interest Perspective » *Port, Maritime and Supply Chain Security: Frameworks, Models and Applications*, Bichou, K., M. Bell et A. Evans (éditeurs), Londres, Informa Publications, p. 221-236.
- Brooks, Mary R. et Ron Pelot (2008), « Port Security: A Risk-Based Approach », *Maritime Safety, Security and Piracy*, Wayne Talley (éditeur), Londres, Informa Publications, p. 195-216.
- Burke, Dan. (1987). « An uncommon criminal: Dunie Ryan became king of the West End gang in Montreal » p. 23-30, *Saturday Night*, vol. 102, n<sup>o</sup> 3, mars.
- Agence des services frontaliers du Canada (2008). *Ciblage avant l'arrivée – Étude d'évaluation*. Ottawa, ASFC. Sur Internet : <http://cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/reports-rapports/ae-ve/2008/target-ciblage-fra.html>.
- Agence des services frontaliers du Canada. Communiqués de presse (9 sept. 2005). « Des agents de l'ASFC saisissent de la marijuana au port d'Halifax » (consulté le 5 juin 2011). Sur Internet : <http://cbsa-asfc.gc.ca/media/prosecutions-poursuites/atl/2005-09-09-fra.html>.
- Agence des services frontaliers du Canada. Communiqués de presse (21 juillet 2006). Une quantité de hachisch d'une valeur de 48 millions de dollars saisie au port d'Halifax (consulté le 5 juin 2011). Sur Internet : <http://cbsa-asfc.gc.ca/media/prosecutions-poursuites/atl/2006-07-21-fra.html>.
- Agence des services frontaliers du Canada. Communiqués de presse (27 août 2009). « L'ASFC saisit 300 kilos de marijuana dissimulée sous la coque d'un navire à Saguenay » (consulté le 6 juin 2011). Sur Internet : <http://cbsa-asfc.gc.ca/media/prosecutions-poursuites/que/2009-08-27-fra.html>.

Loi maritime du Canada (projet de loi C-9). Sur Internet :  
<http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Mode=1&DocId=2330070&Language=F>.

*Canadian Press* (12 décembre 1995). « Report says organized crime infiltrating Vancouver waterfront (Police task force) ».

*Canadian Press* (13 décembre 2001). « Dorval airport one of worst in North America for car theft ».

*Canadian Press* (Nov 21, 2001). « Police raids bust car-theft ring operating in the Montreal area. »

*Canadian Press* (23 janvier 2002). « RCMP say more than one-third of Halifax port employees have criminal records. »

*Canadian Press* (10 juillet 2002). « Police bust international drug ring that shipped drugs through Halifax port. »

*Canadian Press*. (10 septembre 2002). « Customs officials find opium in Halifax in shipment of pickles. »

*Canadian Press*. (25 novembre 2002). « Police seize \$500,000 worth of Swedish vodka stolen at Montreal port. »

*Canadian Press*. (15 août 2003). « Fraud ring involving credit card counterfeiting cracked by Alta police. »

*Canadian Press*. (19 mai 2004). « Crown seeks seven years in prison for Halifax dockworkers in drug case. »

*Canadian Press*. (27 mai 2004). « Investigators try to locate container stolen from Port of Halifax ».

*Canadian Press*. (27 mai 2004). « Two Halifax men sentenced to prison for role in cocaine-importing plot ».

*Canadian Press*. (27 mai 2004). « Investigators try to locate container stolen from Port of Halifax ».

*Canadian Press*. (8 décembre 2004). « Customs officials seize 48 kg. of opium from container in Halifax harbour ».

*Canadian Press*. (2 mars 2005). « RCMP assure Senate committee Hells Angels don't control Port of Vancouver ».

*Canadian Press*. (20 octobre 2005). « Canada signs deal with United States to inspect cargo bound for continent ».

*Canadian Press*. (8 mai 2008). « Investigators make massive seizure of Ecstasy chemical at Vancouver port ».

*Canadian Press*. (17 mars 2008). « Stowaways get by Halifax guards, travel to Truro, N.S., prompting security queries ».

*Canadian Press*. (5 octobre 2010). « \$9 million in drugs seized in Vancouver shipping containers arriving from Mexico ».

*Canadian Underwriter*. (8 juin 2006). « Auto theft part of organized crime/terrorism: IBC ».

*CNW Telbec.* (15 juin 2005). « Données statistiques nationales de l'ASFC ».

*CNW Telbec.* (20 oct. 2005). « Partenariat entre les États-Unis et le Canada pour l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs », p. 1

*CNW Telbec.* (23 décembre 2008). « Plus importante saisie de drogue au Nouveau-Brunswick ».

*CanWest News.* (12 août 2003). « Counterfeit cigarettes seized in Vancouver », p. 1.

*CanWest News.* (mai 14 2005). « Canada's biggest marine ports havens for smugglers », p. 1

*CanWest News.* (17 avril 2008). « In terms of stolen cars, Quebec takes the cake ».

*CanWest News.* (4 novembre 2008). « Authorities make major heroin bust in Halifax port ».

*CanWest News.* (9 septembre 2008). « Four charged after \$2-million fake cigarette bust ».

*CBC* (2006). *The Fifth Estate*, diffusé le 11 octobre. (consulté le 20 août 2011). Sur Internet : <http://www.cbc.ca/fifth/crimepays/arthur.html>.

*CBC News.* (25 octobre 2006). « Police seize \$6 million in luxury cars from alleged interprovincial theft ring. Cars registered in Ont., sold in N.B. and Que. ». (consulté le 31 octobre 2006). Sur Internet : <http://www.cbc.ca/canada/toronto/story/2006/10/25/car-theft-ring.html>.

*CBC News.* (17 novembre 2006). « RCMP sweep nets huge seizure of knock-off clothing ».

*CBC News.* (7 décembre 2006). « RCMP bust cocaine ring ».

*CBC News.* (18 octobre 2010). « Thieves target construction equipment ».

Chiu, Yi-Ning Leclerc, Benoit and Townsley, Michael. (2011). « Crime script analysis of drug manufacturing in clandestine laboratories. Implications for prevention », *British Journal of Criminology.*, vol. 51, p. 355-374.

*Chronicle-Herald.* (10 juillet 2002). « Police, customs make drug arrests in Nova Scotia, Quebec, Ontario », p. A1.

*Chronicle-Herald.* (11 juillet 2002). « Drug ring stretched from Florida, Panama, cops say » p. A1.

*Chronicle-Herald.* (15 juillet 2002). « Police made \$160-million coke bust on eastern coast of Cape Breton – RCMP ».

*Chronicle-Herald.* (2 juin 2004). « Theft prompts call for review of terminal security », p. B5.

*Chronicle-Herald.* (27 juillet 2005). « Fighting to contain crime; Halifax desirable port of entry for ships unloading illicit cargo », p. B5.

*Chronicle-Herald.* (12 février 2010). « \$10m worth of cocaine found in container at port », p. A3.

*Chronicle-Herald.* (6 février 2010). « 343 kilograms of drugs found Cocaine packed into tiles; Montreal man arrested after multimillion-dollar shipment found at port ».

Cohen, George. (2005). « On the Waterfront: The Pulitzer Prize-winning articles that inspired the classic movie and transformed the New York Harbor (Book) », *Booklist*, vol. 101, no 15, avril, p. 1329.

Coordinated Law Enforcement Unit. (1992). *Auto Theft Investigation*. Victoria, Ministry of Attorney General, Coordinated Law Enforcement Unit.



Service canadien de renseignements criminels. (1998). *Rapport annuel sur le crime organisé, 1998*. Ottawa (Ont.), SCRC.

Service canadien de renseignements criminels. (2001). *Rapport annuel sur le crime organisé, 2001*. Ottawa (Ont.), SCRC.

Service canadien de renseignements criminels. (2003). *Rapport annuel sur le crime organisé*. Ottawa, SCRC. (consulté le 10 mai 2011). Sur Internet : [http://www.cisc.gc.ca/annual\\_reports/annual\\_report\\_2003/ports\\_2003\\_f.html](http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/annual_report_2003/ports_2003_f.html).

Service canadien de renseignements criminels. (2004). *Rapport annuel sur le crime organisé*. Ottawa, SCRC.

Service canadien de renseignements criminels. (2006b). « La contrefaçon des médicaments au Canada ». Août. Sur Internet : [http://www.cisc.gc.ca/pharmaceuticals/documents/counterfeit\\_pharmaceuticals\\_f.pdf](http://www.cisc.gc.ca/pharmaceuticals/documents/counterfeit_pharmaceuticals_f.pdf)

Service canadien de renseignements criminels. (2007). *Rapport annuel : le crime organisé au Canada*. Ottawa, SCRC

*Daily News* [Halifax]. (20 décembre 2002). « Port worker's charges grow » p. 8.

*Daily News* [Halifax]. (12 juillet 2002). « Port workers charged in coke conspiracy » p. 3.

*Daily News* [Halifax]. (23 janvier 2003). « Feds seize big stash of hash: Customs officials in Halifax announce 11.5-tonne discovery aboard shipping container », p. 3.

*Daily News* [Halifax]. (29 mai 2004). « Stolen container not dangerous, police say. Officials 'vague' over 'valuable' contents », p. 4.

Finckenauer, James. (2005). « Problems of definition: What is organized crime », p. 63-83, *Trends in Organized Crime*, vol. 8, n° 3.

Fulford, Sarah. (2007.) « While you were sleeping », *Toronto Life*, janvier, 58+.

*The Gazette* [Montreal]. (27 novembre 1998). « Smugglers using cargo containers », p. D19.

*The Gazette* [Montreal]. (21 octobre 2000). « Drug shipments seized. Hash linked to West End Gang, cocaine to organized crime: cops », p. A6.

*The Gazette* [Montreal]. (7 novembre 2000). « Drug traffic taints port: Hells Angels part of organized-crime consortium, RCMP allege », p. A4.

*The Gazette* [Montreal]. (24 mai 2001). « RCMP in Montreal report 23 arrests in move against international drug ring ».

*The Gazette* [Montreal]. (21 janvier 2003). « Mom buddy sentenced to 7 years: He imported 45 kilos of cocaine » p. A8.

*The Gazette* [Montreal]. (7 octobre 2010). « Nine foreigners found in shipping container detained ».

*Global News*. (8 décembre 2004). « How easy is it to get drugs through Canada's ports ».

*Global News*. (12 juin 2009). « Fake Fashion ».

*Globe and Mail*. (12 avril 1993). « Quiet coastline has traffic problem smuggling 'Canada's eastern seaboard is pretty and peaceful, but its bays and coves harbour a multi-billion dollar drug business », p. A1.

- Globe and Mail*. (2 juin 1998). « Export market loves our hot wheels: stolen vehicles. Canadian luxury cars are spirited away for illicit sale overseas ».
- Globe and Mail*. (5 janvier 2000). « 25 people survived voyage in container: stowaways travelled from Hong Kong to Vancouver ».
- Globe and Mail*. (17 mai 2001). « Drug ring busted, RCMP says »
- Globe and Mail*. (2 mars 2002). « Criminal element threatens port security, Senate says ».
- Globe and Mail*. (31 août 2002). « Organized crime feared colluding with terrorists on waterfront: Despite the lessons of Sept 11, Canada's ports still wide open », p. A4.
- Globe and Mail*. (7 août 2002). « Notorious gangster finally jailed », p. 1.
- Globe and Mail*. (31 août 2002). « Ports remain vulnerable to terror threats », p. 1.
- Globe and Mail*. (31 août 2002). « Organized crime feared colluding with terrorists on waterfront: Despite the lessons of Sept 11, Canada's ports still wide open », p. A4.
- Globe and Mail*. (5 décembre 2002). « Montreal drug arrests deal blow to gang operating through port [West End Gang] », p. A7.
- Globe and Mail*. (8 octobre 2010) « Nine stowaways land in Montreal », p. A5.
- Globe and Mail*. (28 janvier 2011). « Pickles' lead to \$22-million drug bust », p. A.17.
- Gratwick, J., Elliott, W. (1992). « Canadian ports: evolving policy and practice », D. VanderZwaag (Ed.), *Canadian Ocean Law and Policy* (p. 237-260). Toronto, Butterworths.
- Halifax News Net*. (31 octobre 2008). « Over \$11 million of heroin seized at the Port of Halifax. First heroin seizure from a marine container in the Atlantic Region ».
- Hossain, Kamrul, Hugh M. Kindred et Mary R. Brooks (2009), « The Challenge of Maritime Security against Terrorism: A Dialogue Between the European Union and Canada »T. Koivurova, T et al. (eds), *Understanding and Strengthening EU-Canada Relations in the Law of the Sea and Ocean Governance*, Rovaniemi, Lapland: University of Lapland Printing Centre, p. 351-386.
- Commerce international Canada (2011), Données sur le commerce en direct. Sur Internet : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/tdo-dcd.nsf/fra/accueil>
- Ircha, Michael (2011), Port Labour-Management: Need for Revolutionary Change, *Proceedings Canadian Transportation Research Forum*, mai-juin, p. 268-282.
- Journal of Commerce*. (22 octobre 1998). « 200,000 stolen vehicles shipped from US ports ».
- Lamothe, Lee et Adrian Humphreys. (2008). *Rizzuto : l'ascension et la chute d'un parrain*. Montréal, Éditions Au carré.
- Lamothe, Lee et Adrian Humphreys. (2008). *The Sixth Family: The Collapse of the New York Mafia and the Rise of of Vito Rizzuto*. [Revised and Updated]. Toronto, John Wiley & Sons.
- Leiren, Hall. (1996.) « They've got your number », B.C. Report Magazine, janvier. (consulté le 3 mai 2011). Sur Internet : <http://www.primetimecrime.com/Articles/Media%20Articles/1996010Leiren.htm>.
- Lynch, Tim. (2007). « Canadian maritime security: From the Navy on patrol to the police on the beat », *Maritime Studies*, vol. 3, n° 152, p. 22-26.

Marsden, William and Sher Julian. (2003). « Hell on the Waterfront », *National Post*. Décembre, d'après : Sher, Julian et William Marsden. 2003. La route des Hells : comment les motards ont bâti leur empire. Montréal, Éditions de l'Homme

Marine, Frank J. (2006). « The effects of organized crime on legitimate businesses », *Journal of Financial Crime*, vol. 13, n° 2, p. 214-234.

*Materials Management and Distribution*. (2002). « Gamma-ray technology to boost port security », vol. 47, n° 2, mars.

McCready, J. et. al. 1998. *Investigation of Narcotic Packaging Materials. A Report Based on Site Visits to Several U.S. Ports of Entry*. Washington, DC: Narcotic Detection Assessment Team. United States Customs Service and United States Coast Guard. Décembre.

Mogck, Judy and Josée Therrien. (1998). *Project Sparkplug*. Ottawa: Royal Canadian Mounted Police. Unpublished Intelligence Report.

*National Post*. (9 janvier 2003). « Thieves still can't get enough of the SUV: Vehicle theft on the rise ».

*National Post*. (25 octobre 2006). « Police operation trailed drugs heading from Jamaica to Toronto » p. 1.

*New Brunswick Telegraph Journal*. (4 décembre 2004). « Huge amount of drugs seized at N.B. port. More than 52 kilograms of cocaine taken from underbelly of ship ».

*New York Times*. (21 mars 1986). « Docks are target of bribe inquiry » p. 1

*New York Times*. (15 février 1990). « U.S. sues Longshoremen's locals and 44 people, citing ties to mob » p. 1.

*New York Times*. (19 décembre 1991). « Officers of dock union, linked to Mafia, agree to quit » p. 2.

*New York Times*. (5 juin 2002). « U.S. indicts Gattis, saying they operated dock rackets », p. 1

*New York Times*. (29 janvier 2003). « Former union boss at mob trial says he just followed orders », p 3.

*New York Times*. (18 mars 2003). « Peter Gotti is convicted in mob trial », p 1.

Organisation for Economic Cooperation and Development (2004). *Security in Transport: Report on Transport Security Across the Modes* (CEMT/CM(2004)22). Paris: OECD.

*Postmedia News*. (Nov 27 1998). « Criminals are using marine cargo containers to smuggle » p. 1.

*Postmedia News*. (20 novembre 2009). « Vancouverite faces prison after massive drug bust in Australia ».

President's Commission on Organized Crime. (1986). *The Edge: Organized Crime, Business and Labor Unions*. US Government Printing Office, Washington, DC.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (2010), *Les transports au Canada 2009 : rapport annuel*, Ottawa, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Appendices.

Resendiz, Rosalva and David M. Neal. 1998. « International Auto Theft: The Illegal Export of American Vehicles to Mexico », Delbert Rounds (ed.). *International Criminal Justice: Issues in a Global Perspective*. Boston: Allyn and Bacon, p. 7-18.

*The Report Newsmagazine*. (10 septembre 2001). « More than just planes take off; Montreal's Dorval airport is the best pit stop on the continent for car thieves ».

*Richmond Review*. (30 novembre 2010). « Cigarettes and ecstasy a good organized-crime mix ».

*Richmond Review*. (24 novembre 2010). « Chemical cache could have made \$100 million in drugs », p. 1.

*Richmond Review*. (26 janvier 2011). « Cops seize record amount of date-rape drug », p.1.

Gendarmerie royale du Canada. Renseignements criminels. (2006). *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada 2005*. Ottawa, GRC.

Gendarmerie royale du Canada. Renseignements criminels. (2007a). *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada 2006*. Ottawa, GRC.

Gendarmerie royale du Canada. Renseignements criminels. (2007b). *Stratégie fédérale de lutte contre le tabagisme (SFLT). Le marché du tabac illicite au Canada, janvier – décembre 2006*. Ottawa, GRC.

Gendarmerie royale du Canada. Renseignements criminels. (2008). *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada - 2007*. Ottawa, GRC.

Gendarmerie royale du Canada. Renseignements criminels. (2009a). *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada - 2008*. Ottawa, GRC.

Gendarmerie royale du Canada. (2009b). (consulté le 5 mai 2011). « Équipes nationale [sic] d'enquêtes portuaires ». <http://www.rcmp-grc.gc.ca/mari-port/npet-enep-fra.htm>.

Gendarmerie royale du Canada. Renseignements criminels. (2010). *Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada - 2009*. Ottawa, GRC.

Gendarmerie royale du Canada. Communiqué de presse. (5 mai 2010). « La plus importante saisie de produits de tabac de contrefaçon de l'histoire de la Colombie-Britannique. L'ASFC et la GRC saisissent plus de 50 000 cartouches de cigarettes illégales ». (consulté le 15 mai 2011). Sur Internet : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/media/prosecutions-poursuites/pac/2010-05-05-fra.html>.

Gendarmerie royale du Canada. Communiqué de presse. (23 mars 2011). « Démantèlement d'un réseau d'exportation de véhicules volés ». (consulté le 7 mai 2011). Sur Internet : <http://www.rcmp-grc.gc.ca/qc/nouv-news/com-rel/2011/03/110323-fra.htm>.

Schneider, Stephen. (2000). « Contraband smuggling and its enforcement in Canada: An evaluation of the Canadian Anti-Smuggling Initiative », *Trends in Organized Crime*, vol. 6, n° 2, p. 3-31.

Schneider, Stephen. (2003). « The incorporation and operation of criminally-controlled companies in Canada », *Journal of Money Laundering Control*, vol. 7, n° 2, novembre, p. 126-138.

Schneider, Stephen. (2009). *Iced: The Story of Organized Crime in Canada*. Toronto, John Wiley and Sons.

Schulberg, Budd. (1963). « On the waterfront today ». *Saturday Evening Post*, vol. 236, n° 30, p. 28-45

*Security*. (2007). « Port Whine », vol. 44, n° 8, août, p. 36-38.

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. (2002a). *L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense. Partie I*. Ottawa, Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense. 37<sup>e</sup> Parlement – 1<sup>re</sup> Session, février. (consulté le 13 mai 2011). Sur Internet : <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/371/defe/rep/rep05feb02-f.htm>.

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. (2002b). *L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense. Partie II*. Ottawa, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. 37<sup>e</sup> Parlement – 1<sup>re</sup> session, février. Sur Internet : <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/371/defe/rep/rep05feb02part1-f.htm>.

Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. (2004). *Manuel de sécurité du Canada. Édition 2005. Le point sur les problèmes de sécurité à la recherche de solutions*. Ottawa, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Décembre.

Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. (2007). *Manuel de sécurité du Canada. Le point sur les problèmes de sécurité dans la quête de solutions. PORTS MARITIMES*. Ottawa, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. 39<sup>e</sup> Parlement – 1<sup>re</sup> session. Mars.

*Star Ledger*. (1<sup>er</sup> mai 2005). « Tale of docks and mobsters gets new life. Crime figure's vivid testimony fuels U.S. case. » (consulté sur Internet le 8 mai 2011). Sur Internet : <http://www.wcnyh.org/newspage9.htm>.

*Star-Ledger*. (16 décembre 2010). « Ex-longshoremen's union official is indicted on waterfront corruption charges » (consulté le 8 mai 2011). Sur Internet : [http://www.nj.com/news/index.ssf/2010/12/ex-longshoremen\\_union\\_official.html](http://www.nj.com/news/index.ssf/2010/12/ex-longshoremen_union_official.html).

Statistique Canada (2010). *Le transport maritime au Canada (54-205-X)*. Sur Internet : <http://www.statcan.gc.ca/pub/54-205-x/54-205-x2008000-fra.pdf>.

Sauvé, Julie. (1999). *L'activité du crime organisé au Canada, 1998 : résultats d'un sondage « pilote » mené auprès de 16 services policiers*. Ottawa (Ont.), Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique.

*Toronto Sun*. (29 juillet 2001). « Pair charged in auto thefts ».

Transparency International (2011). *Global Corruption: Climate Change*, Washington et Londres, Transparency International.

Transports Canada (2008). Sûreté maritime – Foire aux questions. Sur Internet : <http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/activites-surete-maritime-218.htm>.

Transport Canada, Communiqués de presse (22 janvier 2003). « Le gouvernement du Canada annonce une enveloppe pouvant s'élever à 172,5 millions de dollars pour de nouveaux projets de sûreté maritime » (consulté le 13 mai 2011). Sur Internet : <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-nat-2003-03-gc001-4245.htm>.

Transports Canada (2010). « Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport et partage du renseignement criminel » (consulté le 10 mai 2011). Sur Internet : <http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/page-199.htm>.

Transports Canada (2010). Vérification du programme de contributions pour la sûreté maritime, janvier. Sur Internet : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/svc-verifications-780.htm>.

Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2010). *Rapport mondial sur les drogues, 2010*, Viennes, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime.

United States Consulate Halifax. (3 avril 2003). « Alien Smuggling At Halifax Port » (consulté le 9 mai 2011). Sur Internet : <http://wikileaks.ch/cable/2003/04/03HALIFAX108.html>.

United States Department of Justice Press Release (20 janvier 2011). « 91 Leaders, Members and Associates of La Cosa Nostra Families in Four Districts Charged with Racketeering and Related Crimes, Including Murder and Extortion » (consulté le 8 mai 2011). Sur Internet : <http://www.wcnyh.org/newspage49.html>.

United States Attorney's Office Press Release (27 juillet 2004). « Two Leaders of the International Longshoremen's Association Affiliated with the Genovese Family Indicted for Extortion » (consulté le 8 mai 2011). Sur Internet : <http://www.wcnyh.org/newspage7.htm>.

United States Department of State (2005). *International Narcotics Control Strategy Report*. Washington, DC, U.S. Printing Office (consulté le 15 juin 2011). Sur Internet : [www.state.gov/p/inl/rls/nrcrpt/2005/vol1/html/42364.htm](http://www.state.gov/p/inl/rls/nrcrpt/2005/vol1/html/42364.htm).

United States Maritime Administration (2002). *Report of the United States Mobile Training Team: Regional Course on Port Security for Caribbean Countries*, Washington, DC, U.S. Government Printing Office.

*United States News & World Report*. (19 décembre 1952). « Union shakedown: a case history; how waterfront firms paid to avoid strikes; New York's waterfront, with its crime and shakedowns, is in a class by itself, but it tells a story of one union's power », p. 65-66.

*Vancouver Province*. (25 août 2004). « Police smash "soy-sauce" drug-smuggling ring » p. 1.

*Vancouver Sun*. (28 janvier 1998). « Container port well-policed, head says: RCMP documents claim that members of the Hells Angels gang have infiltrated the workforce » p. B7.

*Vancouver Sun*. (26 janvier 2011). « Huge ketamine shipment found hidden in coffee mugs ».

*Vancouver Sun*. (14 mai 2005). « Smuggling opportunities 'limitless.' » p. B.1

*Vancouver Sun*. (7 février 2006). « Australian police make massive crystal meth find, possibly from Canada ».

*Vancouver Sun*. (6 mai 2010). « Mounties seize 50,000 cartons of illegal cigarettes in largest haul in B.C. history » (consulté le 12 mai 2011). Sur Internet : [http://www.canada.com/story\\_print.html?id=7b8bbd41-9efb-4c9d-a8dc-28f1f6cd47f8&sponsor](http://www.canada.com/story_print.html?id=7b8bbd41-9efb-4c9d-a8dc-28f1f6cd47f8&sponsor).

*Victoria Times Colonist*. (9 janvier 2003). « Auto theft on the rise, StatsCan finds ».

*Wall Street Journal*. (24 août 1993). « U.S., employer group settle part of lawsuit involving waterfront », p. B5.

Wallace, Marnie. (2004). *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur*. Ottawa, Industrie Canada, n° 85-563-XIF au catalogue.

Waterfront Commission of the New York Harbor. Communiqué de presse (18 novembre 2009). « Checker Removed from Waterfront for Association with Organized Crime » (consulté le 8 mai 2011). Sur Internet : <http://www.wcnyh.org/newspage27.html>.

Waterfront Commission of the New York Harbor. Communiqué de presse (14 décembre 2010). « Former ILA Local 1235 President Arrested on RICO Indictment ». (consulté le 8 mai 2011). Sur Internet : <http://www.wcnyh.org/newspage46.html>.

World Customs Organization (2002) *Resolution of the Customs Co-Operation Council on Security and Facilitation of the International Trade Supply Chain*, Juin (consulté le 10 août 2006). Sur Internet : [http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Resolutions/Security-Facilitation\\_Int\\_Trade\\_Supply\\_Chain.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Resolutions/Security-Facilitation_Int_Trade_Supply_Chain.pdf).

Organisation mondiale des douanes (2005). *Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial*, juin. (consulté en août 2006). Sur Internet : <http://www.wcoomd.org/ie/En/en.html>.

