

2 ml. 3400.4

Université de Montréal

Le trafic de biens et de substances illicites au port de Montréal

par
Véronique Fleury

École de criminologie
Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Maîtrise ès sciences (M. Sc.)
en criminologie

Juillet 2006

© Véronique Fleury, 2006



Direction des bibliothèques

AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé
Le trafic de biens et de substances illicites au port de Montréal

Présenté par :
Véronique Fleury

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Stéphane Leman-Langlois
(président-rapporteur)

Carlo Morselli
(directeur de recherche)

Julie Roy
(membre du jury)

Mémoire accepté le : 7 août 2006

RÉSUMÉ

La présente étude porte sur le trafic de biens et de substances illicites au port de Montréal. L'accent est mis sur les travailleurs et les autorités portuaires, plus précisément sur les changements qu'ils ont vécus et perçus depuis 2001, année durant laquelle deux menaces provenant du crime organisé et du terrorisme ont émergé. Alors que l'opinion médiatique avance que le port de Montréal est contrôlé par le crime organisé, nous préférons parler en termes de crime organisant, soit le processus par lequel des travailleurs légitimes et des trafiquants s'associent et se structurent autour des opportunités criminelles présentes dans un milieu afin de mener à bien des activités illicites de trafic.

Sur le plan méthodologique, nous avons eu accès au témoignage d'un délateur décrivant sa participation dans sept importations de stupéfiants ayant transitées au port montréalais. Une quinzaine d'interviewés ont de plus été rencontrés, chacun exerçant une profession en lien avec la chaîne de transport maritime ou ayant un rôle sur le plan de la sûreté portuaire. Trois faits saillants ressortent de l'analyse, plaçant ainsi l'environnement portuaire dans une perspective de crime organisant. Premièrement, les vulnérabilités inhérentes au port de Montréal, telles que le système d'embauche des travailleurs basé sur les références, un territoire vaste et peu surveillé ainsi que l'importance du volume de conteneurs ont contribué à l'organisation d'une criminalité favorisant le trafic de biens de contrebande. Deuxièmement, il existe plusieurs niveaux d'implication des acteurs : certains peuvent contribuer à l'importation illégale en recevant une somme d'argent pour ce faire, d'autres peuvent fermer les yeux sur un comportement qui s'avère douteux, tandis que d'autres peuvent faciliter le trafic illégal sans en avoir connaissance. En ce sens, les postes de vérificateur, de camionneur et de transitaire se sont avérés être des positions clés au sein de la chaîne de contrebande. Troisièmement, les mesures de contrôle imposées ces dernières années ont contribué à contrecarrer plusieurs faiblesses au port de la métropole, rendant ainsi plus difficile l'importation de stupéfiants selon une méthode requérant la participation des travailleurs sur les quais. Cependant, le fait qu'un très faible pourcentage de conteneurs est vérifié reste encore la principale limite du transport maritime international. Bref, nous croyons qu'il n'est qu'une question de temps avant qu'un autre système se structurant autour des failles toujours existantes au sein de cet environnement frontalier se mette en place, ou qu'un phénomène de déplacement vers d'autres méthodes ou lieu d'importation ait lieu.

Mots clés : crime organisant, crime organisé, trafic, importations de drogues, ports maritimes, opportunités criminelles, prévention.

ABSTRACT

This study examines contraband opportunities at the Port of Montreal. The focus is on port workers and authorities and the changes they experienced and perceived since 2001, a year in which two threats emerged in the form of organized crime and terrorism. Rather than follow the “external” threat assumption that is often the basis of popular and journalistic outlooks on this particular problem, this research follows an alternative framework, referred to as the organizing crime perspective, that highlights how the rise of high-level and sophisticated criminal operations in settings such as the port are more likely the result of internal vulnerabilities and defects that reap criminal opportunities over an extended period. Within this specific framework, the main concern was to inquire on what vulnerabilities were present in the port’s environmental and occupational composition before the important events of 2001 and how port actors adjusted to the revelation of such threats following that period.

Empirically, the research relies on a combination of court documents, in which a key informant describes in detail his participation in seven illegal drug importations that took place at the Montreal port, and fifteen interviews with people occupying various functions along the maritime transport distribution chain or within the security operations. Three key findings emerge that provide evidence for a perpetual organizing crime phenomenon within the port setting. First, the two principal vulnerabilities that contributed to the evolution of a sophisticated criminal operation within the port’s confines were: 1) an informal contact-based employee recruitment system and 2) a failure to control the high volume of containers entering the port on a daily basis. Second, whereas a variety of port workers may be active participants in the facilitation of contraband activities, three key occupational actors—checkers, truckers, and brokers—occupy the most pivotal positions within the contraband chain. Third, since 2001, Montreal port authorities have been able to resolve several of the fallacies that were inherent within the general setting leading up to the events of that year, however, a key weakness of the port system—the failure to control the high volume of containers—persists. The failure to address this key problem suggests that the organizing crime phenomenon remains a reality as, in time, contraband actors and port workers combine to design new methods for assuring the systematic and high-level manipulation of the port’s environmental and occupational system.

Keywords : organized crime; organizing crime; traffic; drug importation; maritime ports; criminal opportunity; prevention.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	III
ABSTRACT	IV
TABLE DES MATIÈRES	V
REMERCIEMENTS.....	VII
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : REVUE DE LITTÉRATURE	6
1.1 Mise en contexte : Port de Montréal.....	7
1.1.1 Événements marquants sur la sûreté du port.....	10
1.2 Le port de Montréal est un milieu criminogène (rapports officiels et journalistiques).....	13
1.3 Crime organisé et milieux légitimes	16
1.4 Cadre théorique : crime organisé.....	22
1.4.1 Opportunités criminelles et vulnérabilités du milieu.....	27
1.4.2 Organisation du travail.....	31
1.5 Problématique.....	34
CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE	39
2.1 Justification du choix de l'entretien semi-directif.....	41
2.2 Critères d'échantillonnage relatifs aux choix des interviewés	41
<i>Mise en contexte – Chaîne de transport.....</i>	42
2.3 Consigne de prise de contact	50
2.4 Consigne de départ	50
2.5 Sous-dimensions à étudier.....	51
2.6 Risques et présupposés par rapport à l'objet d'étude.....	52
CHAPITRE 3 : SUR LES QUAIS (AVANT 2001).....	54
3.1 Organisation du travail et positions clés	56
3.1.1 Connaissance de la nature du cargo.....	57
3.1.2 Déploiement des travailleurs maritimes	59
3.1.3 Travail de débarbage.....	60
3.1.4 Postes clés.....	61
3.2 Conteneurisation et méthodes d'importation illégale	64
3.2.1 <i>Modus operandi</i>	66
3.2.2 <i>Intimidation</i>	68
3.3 Conditions de travail.....	69
3.3.1 <i>Système d'embauche</i>	70
3.3.2 <i>Influence des syndicats de travailleurs</i>	72
3.3.3 <i>Conditions de travail</i>	75
3.4 Cas Matticks	78
3.5 Autres acteurs du transport.....	84
3.5.1 <i>Transitaire</i>	85
3.5.2 <i>Compagnies maritimes</i>	90
3.5.3 <i>Camionneurs</i>	91
Discussion	94
CHAPITRE 4 : VERS UN MILIEU MOINS FAVORABLE AUX OPPORTUNITÉS.....	98
4.1 Surveillance et aménagement des terminaux.....	101
4.1.1 <i>Système de caméra</i>	101
4.1.2 <i>Éclairage, propreté et clôtures</i>	102
4.1.3 <i>Contrôle d'accès</i>	102
4.1.4 <i>Services de police et agence de sécurité</i>	103
4.2 Renseignement	104
4.2.1 <i>Comité géré par l'ÉNEP</i>	104
4.2.2 <i>Techniques d'enquêtes</i>	104

	vi
4.3 Contrôle de la marchandise (conteneurs).....	105
4.3.1 Ciblage de conteneurs.....	105
4.3.2 Initiative relative à la sécurité des conteneurs	106
4.3.3 Appareils d'inspection.....	106
4.3.4 Détecteur de radioactivité.....	107
4.3.5 Seal	107
4.4 Contrôle des travailleurs maritimes	109
4.4.1 Vérification des antécédents criminels	109
4.4.2 Liste au comptoir	110
4.4.3 Déploiement par centrale d'appel	111
Discussion	111
CONCLUSION.....	115
RÉFÉRENCES.....	124
ANNEXES.....	VIII
ANNEXE 1 : GRAPHIQUES (TRAFIC MARITIME, PORT DE MONTRÉAL)	ix
ANNEXE 2 : SCHÉMA DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT MARITIME	x
ANNEXE 3 : RÉSUMÉ DU CODE ISPS	xi
ANNEXE 4 : CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS – PROTECTION DE LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINNE.....	xiv
ANNEXE 5 : MESURES DE PRÉVENTION DU VOL DE CARGO	xix

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont gentiment accepté de m'accorder une entrevue. Le transport maritime est un secteur passionnant mais complexe, avec une multitude d'acteurs et de termes dont il faut saisir le sens! Tous ces entretiens m'ont permis de démystifier ce milieu et d'y découvrir un véritable intérêt personnel, je vous en remercie tous!

Merci Carlo de m'avoir proposé dès le premier contact d'être mon directeur, alors que j'allais te voir simplement dans le but de m'aider à délimiter un sujet à partir de mes intérêts qui étaient alors si vagues et variés! Je ne le savais pas alors, et je l'ai dit souvent depuis, je n'aurais pu trouver un directeur aussi proche de ma façon de penser et d'être. J'ai apprécié tes encouragements, ta franchise et ta spontanéité tout au long de ces deux années.

Merci aux deux membres du jury de ce mémoire, qui ont accepté de le lire et de le commenter malgré mes contraintes temporelles... Votre efficacité et votre compréhension furent des plus appréciées.

Un merci tout spécial à mes parents, qui me supportent et m'encouragent depuis mes premiers jours d'école. C'est grâce à eux si je suis rendue là aujourd'hui... à mon amoureux qui a tellement cru en moi et qui m'a supportée lorsque je me sentais découragée ... à mes amis, mes collègues de travail, et ma sœur que j'adore, à qui j'ai souvent répété que j'étais dans le jus et qui m'ont encouragé...

Merci à tous!

INTRODUCTION

Le choix du thème de ce présent mémoire s'est inscrit dans une démarche qui nous semble dans un premier temps essentielle d'expliquer. Nous avons dès septembre 2004 pris part à une équipe de recherche portant sur l'opération Printemps 2001, soit la plus importante offensive contre les motards criminalisés au Canada. Plus de 2000 policiers ont participé le 28 mars 2001 à l'opération se déroulant sur 24 heures dans 77 municipalités du Québec, qui mena à l'arrestation de 130 membres des Hells Angels (Service canadien de renseignement criminels, 2001). L'opération Printemps s'avère être la conclusion des projets Rush et Océan. Rush visait directement les membres des HA, notamment la section des Nomads, soit le plus haut niveau hiérarchique du groupe. Le projet Océan, qui a vu le jour le 15 septembre 2000 et dont le but était de *localiser une cache de stupéfiants et son livreur*¹, ciblait quant à lui les extensions des membres de l'organisation. La localisation de la cache et sa mise sous écoute vidéo et audio ont permis aux instances policières de mettre la main sur un réseau d'importateurs de drogue, qui était sous la mire des policiers, de niveau municipal, provincial et fédéral. Plus précisément, la cache était un appartement occupé par des membres Nomads qui servait à dissimuler l'argent récolté par le trafic et les livres comptables contenant des renseignements sur les individus et groupes impliqués dans les importations. Les déclarations d'un délateur et un travail conjoint des policiers ont mené à l'arrestation de ce réseau dans le cadre du projet Bœuf². Cette opération a eu lieu le 2 décembre 2002, pendant laquelle 13 individus ont été arrêtés.

Parmi les trafiquants figurait L.E. Lekkas, qui se trouvait, avec Monsieur G. Matticks, à la tête de ce réseau. Suite à son arrestation, Lekkas s'est converti en délateur ; ses confidences relatent en détail sept importations massives de hashish (44 093 kilos) et de cocaïne (265 kilos), dont la valeur au niveau de la rue s'élève à

¹ Tiré des affidavits du Projet Océan.

² Matticks était propriétaire d'une boucherie, d'où le nom de l'opération Bœuf. C'est aussi le nom de code qu'utilisaient les membres des Hells Angels dans leur banque de données pour identifier le compte bancaire de G.Matticks.

plus de deux milliards de dollars. Ces cargaisons ont transité par le port de Montréal entre décembre 1999 et février 2001.

Matticks avait des contacts à plusieurs niveaux, ce qui lui permettait de mener à bien ses activités délictueuses. Il entretenait des relations d'affaires avec des individus à l'étranger, soit en Amérique du Sud et en Afrique, ce qui lui permettait de faire importer d'importantes quantités de stupéfiants. Il connaissait des membres des Hells Angels ; ces derniers achetaient la drogue pour des fins de distribution dans la province québécoise. Mais le point qui nous intéresse dans la présente étude se situe sur le plan des contacts que Matticks entretenait au niveau du port de Montréal. *Cet élément était en tout point nécessaire afin de faire entrer, mais surtout sortir de l'environnement portuaire, des conteneurs remplis de stupéfiants.* Nous avons donc décidé de remonter jusqu'à ce qui s'avérait selon nous la source du problème de trafic illicite, l'environnement frontalier du port de Montréal, et non pas les soi-disant organisations criminelles qui gravitent autour.

Si l'on se réfère au rapport annuel du Service canadien de renseignements criminels sur le crime organisé au Canada (2004), on y retrouve l'explication du mandat du SCRC qui est de rendre compte des priorités d'ordre national en matière de crime organisé pour cette même année. Une des ces dernières consiste en la lutte aux groupes du crime organisé aux ports maritimes, aux aéroports et aux frontières internationales. On peut comprendre l'aspect prioritaire accordé par les services de renseignement aux ports maritimes car ils constituent un milieu offrant des opportunités criminelles considérables, voire nécessaires, pour les trafiquants de produits illicites désirant opérer sur une base internationale. La présente étude porte sur le contexte particulier du port de Montréal, qui est l'un des ports internationaux les plus importants au monde et qui jouit d'un emplacement stratégique pour les trafiquants visant le marché nord-américain (Charbonneau, 2002).

Deux événements ont été marquants pour la sécurité du port de Montréal ces dernières années, rendant ainsi le trafic de biens de contrebande plus risqué. En premier lieu, notons l'arrestation d'un vérificateur de conteneurs (projet Bœuf) qui avait, par le déplacement ou la subtilisation de conteneurs, facilité le trafic de grosses quantités de stupéfiants. Cette arrestation a notamment permis aux autorités portuaires de constater l'existence de vulnérabilités au sein du personnel responsable du travail de débardage. L'autre événement relève quant à lui directement du terrorisme et a eu des effets instantanés et durables sur la sécurité des environnements frontaliers, à une échelle presque mondiale ; il s'agit des attaques terroristes survenues à New York et à Washington le 11 septembre 2001. Même si le système de transport aérien s'est vu accorder une attention spéciale de la part des autorités, les secteurs routier, ferroviaire et dans le cas qui nous intéresse, maritime, ont aussi subi des bouleversements majeurs au niveau sécuritaire. Depuis ce temps, beaucoup d'investissements ont été fait de la part du gouvernement canadien, si bien qu'il est ressorti unanimement des entretiens que le trafic illégal nécessitant une implication des travailleurs portuaires est rendu plus difficile qu'auparavant.

L'étude en profondeur du témoignage de Lekkas, de la littérature sur le sujet et des entretiens avec une quinzaine d'individus nous a permis de constater la présence d'opportunités de nature criminelle au sein du port de la métropole. Il a donc existé un chevauchement entre l'environnement portuaire (travailleurs légitimes) et le milieu criminel (importateur de stupéfiants), ce qui nous amène à décrire le processus par lequel une association stratégique a pu être conclue entre ces deux mondes. Alors que l'opinion médiatique insinue que le crime organisé contrôle le port de Montréal, nous préférons parler en terme de "crime organisant", soit le processus par lequel des individus s'associent et s'organisent eux-mêmes afin de se saisir d'opportunités présentes dans ce milieu.

Le premier chapitre propose d'abord une revue de la littérature portant sur quatre points principaux. La première section est consacrée à une mise en contexte sur le port montréalais, avec des renseignements factuels sur son fonctionnement et sur l'évolution du trafic de conteneurs. La seconde partie concerne la situation criminogène du milieu à l'étude en regard de la littérature journalistique, ministérielle et policière. Ensuite, une recension des écrits sera consacrée au concept du crime organisé, pour ensuite offrir l'alternative qu'est le crime organisant, qui servira de cadre théorique de cette étude. Le chapitre deux présente la méthodologie utilisée, soit des entretiens avec des individus ayant un lien avec le port montréalais ou le trafic maritime de conteneurs de façon plus générale. Le dernier chapitre se divise globalement en deux sections intitulées « sur les quais », avant et après la barrière temporelle de 2001, en considérant les récentes améliorations des mesures de sûreté imposées au port.

CHAPITRE 1 : REVUE DE LITTÉRATURE

1.1 Mise en contexte : Port de Montréal

Nous désirons entamer ce premier chapitre en résumant brièvement l'histoire du port de Montréal, afin de permettre au lecteur de mieux comprendre les circonstances de son émergence et l'importance que ce port occupe aujourd'hui au sein de l'économie canadienne. La majorité des informations relevées dans les prochains paragraphes relèvent du guide du port de Montréal 2005-2006, réalisé par l'Administration portuaire de Montréal (APM), les autres sources seront citées.

L'APM, qui portait le nom de Commission du Havre lors de sa fondation en 1830, a célébré son 175^e anniversaire en 2005. L'objectif de la Commission était alors celui d'agrandir et d'améliorer le port de Montréal, ce qui s'apparente à la mission contemporaine de l'APM, une agence fédérale autonome, qui est de faire en sorte de rendre le port des plus concurrentiels et fournir une infrastructure hors pair aux transporteurs (maritimes et terrestres), aux compagnies de manutention et aux chargeurs (clients). Les premiers commissaires à la tête de l'association étaient préoccupés par la bonne administration et la modernité du port montréalais, car ils étaient personnellement impliqués au niveau du commerce de la fourrure, alors au cœur des activités commerciales de l'époque.

Au fil des années, des travaux de dragage du canal de navigation ont été réalisés, si bien qu'en 1857 un premier service de transport maritime est établi entre Montréal et Liverpool, en Angleterre. De nombreuses constructions ont aussi eu lieu sur les quais dans le but de développer les installations portuaires, en y installant notamment l'électricité, des quais de bétons, des entrepôts et des silos à céréales.

Le 4 janvier 1964 marque l'événement vraisemblablement le plus important de l'histoire du port de Montréal. Alors que celui-ci n'était ouvert que sept mois et demi par année, un navire en provenance du Danemark se fraie un chemin dans les eaux glacées jusqu'à Montréal : le port est ouvert à l'année depuis ce temps.

Quelques années plus tard, en 1967, la port de la métropole manutentionne son premier conteneur, et le premier terminal à conteneur (Manchester) sera construit l'année suivante. Ceux de Cast, Racine et Maisonneuve seront construits respectivement en 1972, 1978 et 1987.³

En 2000, pour la première fois de son histoire, le port montréalais manutentionne un million de conteneurs (équivalents vingt pieds - EVP) en cette même année et devient par conséquent un des plus grands ports maritimes à conteneurs du monde, tout en demeurant polyvalent sur le plan des autres types de marchandises manutentionnées.⁴ Le port de Montréal génère chaque an des revenus de plus de deux milliards de dollar et contribue à créer plus de 17 600 emplois indirects et directs (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004). Alors que le port de Vancouver est le plus grand port au Canada, Montréal est le plus important du pays sur le plan du trafic de conteneur.⁵

Le port de Montréal, tel qu'il est aujourd'hui, est un grand territoire divisé en sections, appelées terminaux. Les limites géographiques du port vont du Pont Victoria à Sorel et tout le travail qui se fait à l'intérieur de ces limites s'appelle le débarquement, soit sur un territoire de 17 km de quais. Il existe trois types de cargaisons : les conteneurs (boîtes de 20 ou 40 pieds), le vrac (ex. sucre) et la marchandise conventionnelle (rouleaux de papiers, bois) La présente étude portera sur le cas unique de la marchandise conteneurisée.

Les navires sont divisés en cales, que l'on pourrait comparer à des entrepôts, et il y en a de 3 à 6 par navire. Les bateaux accostant à Montréal transportent un maximum de 4100 conteneurs EVP. À titre d'exemple, 12 à 15 navires, chargés de 3000 à 3600 conteneurs, proviennent d'Europe chaque semaine (Turcotte, 2005), ce qui fait un trafic hebdomadaire pouvant aller jusqu'à 54 000 conteneurs

³ Voir Annexe 1, Graphique A (Évolution du trafic de conteneur des années 1960 à 1990)

⁴ Voir Annexe 1, Graphique B (Trafic au port de Montréal, 1990-2000)

⁵ Site du Ministère des Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/brochuref/default.htm>

provenant seulement du marché européen. En 2004, les 1 226 296 conteneurs manutentionnés comptaient pour 46% du trafic total au port montréalais (Turcotte, 2005).

La marchandise peut sortir de deux façons : par train, ce qui représente environ 60% du volume et l'autre 40% est livré localement par camions. Les camions-remorques desservent surtout les marchés québécois, les États de la Nouvelle-Angleterre et de New York, alors que les trains transportent les conteneurs dans les grandes villes de Toronto, Détroit et Chicago. Environ la moitié des conteneurs transitant par le port montréalais ont pour point d'origine ou de destination les États-Unis. Voici des exemples des principaux ports de destination ou d'origine des cargos : Anvers (Belgique), Rotterdam (Pays-Bas), Marseille (France), Valence (Espagne), Gênes (Italie), Lisbonne (Portugal). Il est à noter que les conteneurs en provenance de ces pays peuvent avoir préalablement passé par des pays d'Europe de l'Est, d'Asie du sud, du Moyen-Orient et d'Afrique. Ainsi, le port de Montréal a l'avantage stratégique, au point de vue maritime, d'être au carrefour des marchés européens et américains. Il n'y a jamais, sauf exceptions, de conteneurs qui arrivent d'Amérique du Sud - ils sont alors déchargés aux États-Unis ou parfois à Halifax - ou de l'Asie de l'est (Chine) ou du sud-est (Thaïlande) - les boîtes transiteront alors par le port de Vancouver (Bessette, 2005)

Le port de Montréal comporte quatre terminaux à conteneurs, chacun étant administré par des compagnies privées. Ces dernières louent les installations portuaires appartenant à l'APM. Ces entreprises privées de manutention emploient les travailleurs maritimes par l'intermédiaire de l'Association des employeurs maritimes. Ce sont aussi ces compagnies d'arrimage qui sont responsables d'engager la sécurité sur le territoire de leur terminal. Mises à part les agences de sécurité privées, on retrouve plusieurs instances de contrôle au port, tel que la Gendarmerie Royale du Canada, la Sûreté du Québec, les services municipaux de

police et d'incendie, les douaniers, les agents d'immigration et Environnement Canada.

1.1.1 Événements marquants sur la sûreté du port

Deux événements ont eu des répercussions fondamentales sur le plan de la sûreté au port de Montréal. Le premier a touché directement l'organisation des travailleurs sur les quais tandis que l'autre relève du terrorisme et a eu des effets instantanés et durables sur la sûreté des environnements frontaliers, à une échelle presque mondiale.

➤ Arrestation d'un vérificateur au port de Montréal

Cette arrestation, en plus d'avoir eu pour effet d'entacher la réputation des travailleurs maritimes, a permis aux autorités portuaires de prendre conscience des vulnérabilités inhérentes à l'organisation du travail sur les quais et de prendre des mesures pour y remédier.

Le trafic de biens et de substances illicites doit être pris en compte dans son contexte portuaire. Un tel milieu offre une multitude d'opportunités de commettre des délits aux membres d'un réseau de trafiquants, mais aussi à des travailleurs maritimes qui ont l'avantage de jouir d'un certain anonymat dans le milieu (Aune, 1990), en d'autres termes sur les quais. C'est ainsi que des associations, temporaires et stratégiques, peuvent être faites entre des contrebandiers et des personnes légitimes. Une situation similaire a été remarquée au port de Montréal, où un individu connu des autorités, G. Matticks, avait une influence sur certains individus au port. Il importait de la drogue, en provenance de Colombie, du Pakistan et d'Afrique du sud (Lekkas), et réussissait à s'emparer de la marchandise grâce à la collaboration de débardeurs et de son fils D. Matticks, qui occupait la position de vérificateur de conteneurs. Ce dernier a plaidé coupable à 14 chefs

d'accusations d'importation et de complot pour importer de la drogue et a reconnu avoir fait entrer clandestinement au pays 33 000 kilos de résine de cannabis et 265 kilos de cocaïne entre décembre 1999 et février 2001, la valeur de la marchandise ayant une valeur approximative de deux milliards de dollars sur le marché noir.

À notre connaissance, aucun chercheur ne s'est à ce jour attardé à cet événement, mais nombreux sont les médias, auteurs et corps policiers qui se sont attardés à ce complot, comme nous le verrons dans les pages suivantes. Les méthodes permettant à G. Matticks de mettre la main sur les conteneurs de stupéfiants ont impliqué des travailleurs maritimes grâce à une organisation du travail sur les quais qui sera largement expliquée au troisième chapitre.

➤ *Attentats du 11 septembre 2001*

Les attaques terroristes survenues à New York et Washington en septembre 2001 ont eu des répercussions majeures sur les systèmes de transport. Bien que le secteur maritime n'ait pas connu d'attentats majeurs jusqu'à aujourd'hui, avec 80% du commerce mondial s'effectuant par les eaux, par plus de 46 000 navires desservant près de 4000 ports (OCDE, 2003), les experts voient dans le terrorisme maritime une menace sérieuse. Parmi les scénarios envisagés, le plus menaçant est que des groupes terroristes recourent à un navire dans le but de transporter des armes de destruction massive, le conteneur étant en principe le moyen le plus approprié. En outre, des mesures implantées par la communauté internationale (Code ISPS) et par les autorités américaines (CSI), sur lesquelles nous reviendront au chapitre 4, visent notamment à empêcher l'introduction d'une bombe sale⁶ dans un conteneur, qui pourrait exploser dans un terminal. Une simulation d'attaque terroriste visant le secteur maritime, effectuée par une firme américaine (Booz Allen Hamilton Inc), a démontré les répercussions catastrophiques d'une telle crise

⁶ Bombe radiologique : bombe faite d'explosifs conventionnels entourés d'éléments radioactifs qui se dispersent dans l'atmosphère lors de l'explosion (Grand dictionnaire terminologique)

: l'économie américaine serait bloquée pour près de 3 mois, avec des coûts qui s'élèveraient à plus de 58\$ milliards US. Voici une citation de Yann Alix, chercheur chez Innovation Maritime, qui illustre la prise de conscience du gouvernement américain des vulnérabilités inhérentes au secteur maritime :

« Le 11 septembre a créé une situation de rupture qui a fait prendre conscience aux américains que 1,2% des conteneurs étaient contrôlés. Dans une société américaine où il y a une culture de la sûreté, cela est apparu comme une aberration » (Colloque ISEMAR, 2004 : 27).

Selon Delfau (2004), c'est notamment depuis les événements du 9/11 que la notion de sûreté maritime a réellement été mise en place. Comme nous l'avons vu plus haut, 50% de la marchandise transitant par le port de Montréal a pour origine ou destination les États-Unis. Le gouvernement américain a donc pris des mesures visant un meilleur contrôle du secteur maritime dans le but de sécuriser les cargos arrivant en territoire américain, ce qui a eu des répercussions directes sur la sûreté en eaux canadiennes et au port de la métropole.

À cet effet, Delfau (2004) fait la distinction entre les concepts de sécurité et de sûreté maritime. La sûreté maritime désigne « *le fait de pouvoir voyager en mer à l'abri de tout péril* » alors que la sécurité maritime a pour but de prévenir les menaces d'origine naturelle (ex. tempêtes) ou des accidents qui seraient provoqués par la navigation en elle-même (ex. échouements, incendies) (p. 4). Il est de plus important de souligner le paradoxe linguistique caractérisant la traduction de ces termes : alors que sûreté maritime se traduit par *maritime security*, la sécurité maritime en anglais se dit *maritime safety* (Delfau, 2004). C'est donc sur la notion de sûreté maritime que portera le présent travail, soit en ce qui concerne la prévention des pratiques criminelles pouvant être commises en mer ou lors de la chaîne de transport maritime de façon plus générale, notamment le trafic de substances et de biens illégaux.

En somme, ces deux événements rapprochés dans le temps ont eu des conséquences majeures sur le plan de la sûreté, du contrôle, et de la surveillance dans les ports internationaux. Le port de Montréal ne faisant pas exception, les interviewés ont tous mentionnés, à un moment ou l'autre de l'entrevue, l'espèce de barrière temporelle permettant d'expliquer comment le trafic de substances illicites était possible avant, et après 2001. C'est la raison pour laquelle nous avons préféré offrir cette mise en contexte au sein de ce premier chapitre, car de nombreuses références y seront faites tout au long de l'analyse du matériel.

1.2 Le port de Montréal est un milieu criminogène (rapports officiels et journalistiques)

Les prochains paragraphes sont consacrés à l'explication de la situation criminogène des ports maritimes canadiens telle que décrite dans la littérature officielle et médiatique, car aucune étude scientifique n'a à notre connaissance été réalisée sur le sujet.

Le rapport annuel sur le crime organisé au Canada produit par le Service canadien de renseignements criminels affirme que plusieurs organisations criminelles, telles que les motards criminalisés, de souche italienne, asiatique, est-européenne de plus que des organisations criminelles locales exercent une influence sur les ports maritimes canadiens (SCRC, 2002). Grâce à une telle influence sur les milieux portuaires, certaines organisations criminelles peuvent mener à bien leurs activités de contrebande, dont la principale reste celle relative aux stupéfiants. Parmi les produits les plus fréquemment trafiqués on retrouve : le tabac, les armes à feu, les passagers clandestins et les voitures volées, qui sont illégalement envoyées dans des conteneurs vers l'Asie ou l'Europe de l'Est (SCRC, 2003). Le rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense du Canada (2002) fait aussi mention d'infiltration de la part de membres du milieu criminel à

l'intérieur de l'environnement portuaire montréalais, ces derniers occupant des emplois légitimes de vérificateurs, d'inspecteurs et d'agents de sécurité. Il fait d'autant plus mention de statistiques quant à la proportion des travailleurs maritimes possédant des antécédents de nature criminelle : 15% des débardeurs, 36.3% des vérificateurs, et 54% des employés responsables du ravitaillement, d'amasser les vidanges et de faire des réparations mineures sur les navires (Comité sénatorial, 2002 : 11).

Toujours selon les auteurs de ce rapport, certains individus criminalisés se trouvent à la tête du syndicat, ce dernier exerçant un contrôle déterminant sur les activités du port. Concrètement, c'est le syndicat des travailleurs qui est responsable de l'embauche, de l'assignation et du congédiement des vérificateurs et des débardeurs (Comité sénatorial, 2002). Cependant, cette association reste très difficile à pénétrer, car un individu ne peut y être admis que dans la mesure où il est référé par un membre déjà actif au niveau du syndicat. Le rapport mentionne à cet effet que les employés syndicaux sont constitués de membres de la famille criminelle dominante - Matticks - et de leurs amis, ce qui peut en quelque sorte expliquer l'existence du crime organisé au port de Montréal.

Les journalistes Sher et Marsden (2003), dans leur chapitre intitulé «les ports d'entrée», s'attardent à démontrer la présence d'organisations criminelles, notamment des Hells Angels, au sein des ports canadiens, soit ceux de Vancouver, d'Halifax et de Montréal. Pour ce qui est du contexte montréalais, les auteurs mettent l'accent sur un individu, qu'ils décrivent comme un criminel riche, puissant et influent, G.Matticks. Nous désirons apporter quelques informations supplémentaires concernant l'organisation criminelle à laquelle est associée Matticks, soit le gang de l'Ouest. À cet effet, voici un extrait d'un communiqué de presse réalisé par le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) :

« Depuis plusieurs années, la Section anti-gang enquête sur les activités criminelles du Gang de l'ouest. Principalement composée de criminels d'origine irlandaise, certains de ses membres se spécialisent dans l'importation de stupéfiants et d'autres familles connues exercent quant à elles un contrôle sur les déplacements de marchandises dans le port de Montréal » (SPCUM⁷, octobre 2000).

Ce passage montre que le gang de l'Ouest correspond à ce que les instances policières considèrent habituellement comme étant du crime organisé. C'est ainsi que les Matticks et leurs acolytes sont impliqués à différents niveaux dans des activités illicites et s'associent à d'autres organisations criminelles dans le but de réaliser des opérations d'importation de drogues. Dans cette optique, Sher et Marsden (2003) prétendent que G. Matticks est devenu un criminel de grande envergure lorsqu'il pris le contrôle du port de Montréal. Un bref commentaire du commandant Bouchard - division des crimes majeurs de la police de la Communauté urbaine de Montréal - vient illustrer cette idée : « *Y'a rien qui sort des quais sans l'approbation de Matticks* » (p. 213). Un ancien détective montréalais affirme de plus que la plupart des individus travaillant sur les quais au port montréalais ont eu leur poste grâce à Matticks, ces mêmes personnes ayant le contrôle du débarquement des conteneurs. (Sher et Marsden, 2003).

Dans le même ordre d'idée, l'opinion médiatique tend à être généralisée et excessive et insinue que certains groupes criminels ont le contrôle sur l'ensemble de l'environnement portuaire et de ses travailleurs. Voici à cet effet quelques exemples de titres de quotidiens montréalais : « *Les ports canadiens sous le joug*

⁷ Service de police de la communauté urbaine de Montréal, devenu Service de police de la Ville de Montréal, le 1er janvier 2002. Source de l'extrait : site Internet du SPVM : *Le SPCUM procède à la plus grosse saisie de hashish de son histoire*. Communiqué de presse, Montréal, le 20 octobre 2000 .

(http://www.spcum.qc.ca/fr/nouv_pub/pre2pubf.asp?commu=122)

*du crime organisé*⁸ » ou « *Les Matticks contrôlent-ils le port*⁹ » ou encore « *Le port de Montréal serait une véritable passoire pour l'entrée de drogue*¹⁰ ».

Les écrits que nous venons de citer viennent supporter la vision traditionnelle du crime organisé, voulant que des groupes du milieu criminel ayant une structure plutôt stable et organisée viennent pénétrer un environnement légitime, en l'occurrence le port de Montréal et ses travailleurs afin de réaliser des activités de nature criminelle. C'est alors que nous allons d'abord considérer, dans la prochaine section, le phénomène qu'est la présence criminelle au sein de milieux légitimes sous la perspective du crime organisé, tels que proposé par plusieurs auteurs et rapports officiels. L'expression "crime organisé" sous-entend que l'organisation du crime au sein d'un environnement légitime émerge d'une force externe - l'organisation criminelle - et les mesures prises pour y remédier s'attaquent à un groupe criminel ciblé. Ensuite, nous mettrons l'accent sur la thèse alternative qu'est le crime organisant, qui servira de contexte théorique pour le présent mémoire. Cette approche suggère que la situation criminogène provienne plutôt de facteurs internes à l'environnement en question et que le crime s'organise de façon progressive autour des opportunités criminelles présentes dans le milieu.

1.3 Crime organisé et milieux légitimes

Nombreux sont les chercheurs ou Commission d'enquête qui se sont intéressés à l'infiltration de milieux légitimes par les organisations criminelles. Toutefois, il est difficile d'évaluer l'ampleur réelle de ce phénomène, dû à sa nature essentiellement clandestine et impénétrable. Cressey (1969) mentionne à cet effet que la présence de groupes criminalisés au sein de certaines entreprises économiques représente une plus grande menace que celle de la supposée domination du crime organisé sur

⁸ Buzzetti, Hélène. Le Devoir, samedi le 2 mars 2002

⁹ Boisvert, Yves. La Presse, lundi le 9 décembre 2002

¹⁰ LCN nouvelles, 27 octobre 2000

les marchés illicites. La notion de crime organisé mis de l'avant par cet auteur sous-entend une structure bureaucratique, monopolistique, hiérarchique, structurée et dont les membres sont régis par un ensemble de règles. Notons toutefois que cette vision fût critiquée par de nombreux auteurs (Block 1979; Albini 1988). Dans cette optique, une organisation criminelle était vue comme une force dominante qui venait s'infiltrer, par l'utilisation systématique de la corruption et de la violence, au sein des environnements légaux (Cressey 1969; Finckenauer 2006). Certains auteurs, parlant du crime organisé dans des termes tels que « *immensely powerful crime syndicate* » (Jacobs, 1994) ou encore « *a societal phenomena, (...) a totalitarian, hierarchical government-like structure within the government* » (Herbert et Tritt, 1984), vont jusqu'à mentionner que la menace posée par le crime organisé affecte la stabilité de nos gouvernements aussi bien que notre santé et notre sécurité (p. vii).

Dans le même ordre d'idée, Morselli et Giguère (à paraître) soulignent que le discours privilégié repose souvent sur celui de la menace posée par les organisations criminelles qui viennent en quelque sorte s'imposer dans un milieu de l'économie qui s'avère stratégique pour la commission d'actes illégaux : « *The threat discourse is a forefront of the traditional understanding of interactions between participants in criminal and legitimate forms of enterprise* » (p.2). Les groupes criminels sont alors vus comme des forces extérieures exerçant un certain contrôle sur les individus légitimes par des gestes tels que l'extorsion et l'intimidation.

Il est essentiel en premier lieu de citer deux exemples de corruption notoire : deux des syndicats les plus importants de l'économie américaine, soit l'*International Brotherhood Teamsters* (travailleurs de la construction) et l'*International Longshoremen's Association* (travailleurs maritimes), ont été infiltrés par des membres d'organisations criminelles, situation qui a été dénoncée dans des plusieurs rapports officiels de la justice américaine (Final Report of the New York

State Organized Crime Task Force, 1990 ; President's Commission on Organized Crime, 1986 ; Permanent Subcommittee on Investigations of the Senate Committee on Governmental Affairs, 1981).

L'influence du crime organisé au sein de l'union de travailleurs de la construction a été possible essentiellement par l'intermédiaire des présidents. Des années 50 aux années 80, cinq présidents se sont succédés, parmi lesquels quatre ont été obligé de démissionner suite à des condamnations au criminel, pour avoir entre autres soudoyer des jurés, violé des lois fédérales, conspirer et pour avoir offert des pots-de-vin à un sénateur. Ce rapport mentionne que ces présidents servaient d'instrument direct pour le crime organisé : ils volaient les fonds de travailleurs et se servaient des syndicats pour plusieurs affaires de nature criminelle (President's Commission on Organized Crime, 1986). L'étude de la situation criminogène régnant au sein de l'industrie de la construction fait état de la présence de différentes formes de contrôle mises de l'avant par des membres du milieu criminel, qui prenaient l'allure de paiements illégaux. Parfois l'argent servait à éviter une menace implicite ou manifeste alors que d'autres fois ces sommes étaient payées dans le but d'obtenir des faveurs, tels que l'obtention d'un service ou d'un contrat (Final Report, 1990) : « *In the construction industry, only a thin line separates extortion and bribery. Many types of extortion are commonplace in the construction industry. All involve the use of threats to obtain money, services or others things of value* » (p. 19).

En ce qui concerne le secteur maritime, les Commissions d'enquête et les différentes études semblent indiquer que la présence d'organisations criminelles faisait partie intégrante des activités portuaires des États-Unis. Les contrats et les promotions n'étaient ainsi pas obtenus sur une base de mérite, sur l'efficacité et le travail ardu des travailleurs maritimes, mais plutôt sur les pots-de-vin, l'extorsion et les contacts suspects (Block, 1991).

Les activités d'extorsion et de contrôle dont nous avons précédemment discuté sont souvent accompagnées d'intimidation et de violence. Notons que dans la plupart des cas la simple menace de violence suffit (Block, 1991; Milhaupt et West, 2000; Reuter, 1993; Zendzian, 1993), les individus appartenant à ce milieu étant réputés pour leur capacité de recourir à la violence. De tels actes ont néanmoins déjà servi, dans l'industrie maritime, à punir des individus criminels rivaux, des travailleurs peu coopératifs ou ceux qui menaçaient de dénoncer certains membres du syndicat (Block, 1991). Ces "exemples" servaient à donner l'impression aux individus, qui entrevoyaient se plaindre à propos de pratiques douteuses des leaders syndicaux, qu'ils se risquaient à de sérieuses représailles. Dans le même ordre d'idée, Block (1991) affirme qu'un témoin avait déclaré que les compagnies qui refusaient de coopérer en souffraient, elles étaient vandalisées et étaient victimes de problèmes de main d'œuvre jusqu'à ce qu'elles acceptent d'offrir des pots-de-vin (p. 157). Certaines compagnies maritimes, à cause de la peur ou de leur désir de s'impliquer dans des activités plus lucratives, ont appris à évoluer au sein d'un environnement corrompu (Reuter 1987). Block (1991) résume bien la façon dont ces allocations sont perçues par ces travailleurs : « *They treat payoffs as a cost of doing business* » (p. 145). En effet, les têtes dirigeantes du syndicat de l'ILA extirpaient de l'argent à ces compagnies maritimes, mais aussi à des entreprises offrant des services tels que la réparation des conteneurs et des navires (Block 1991).

En plus de l'industrie maritime et de la construction, la Cosa Nostra a eu une influence marquante dans plusieurs autres domaines aux États-Unis, tels que les hôtels, les restaurants, le camionnage, les vêtements, les déchets (Jacobs, 1994), ainsi que les taxis, la fourrure, le cuir, les fleurs, les bijoux, les barbiers et autres (Block et Chambliss, 1981).

Au niveau du contrôle du crime organisé, Woodiwiss (2001) affirme que dans l'histoire, les gouvernements ont longtemps considéré que les organisations

criminelles avaient atteint un niveau inacceptable de pouvoir, par la violence et l'habileté à corrompre, sur les individus légitimes, ces derniers étant vus comme passifs et faibles. La seule réponse possible au crime organisé leur a parût être celle du renforcement des lois et une augmentation des pouvoirs de l'État (p.5). Jacobs (1994) souligne les méthodes utilisées par les autorités new-yorkaises qui avaient mis le contrôle du crime organisé au sommet de leurs priorités, soit l'installation de puces d'écoutes électroniques dans les maisons, les clubs sociaux et les maisons de plusieurs des membres de la Cosa Nostra. De plus, les familles criminelles ont été infiltrées par des informateurs et des agents doubles et des techniques spéciales d'investigations et de poursuites ont été désignées spécialement pour le crime organisé (Finckenauer, 2006 ; Herber et Tritt, 1984). Le renforcement des lois a été selon ces auteurs très efficace dans la lutte contre l'organisation mafieuse.

Au niveau plus spécifique de l'industrie du transport de vêtement, les autorités se sont attaqué au problème en retirant les deux têtes dirigeantes des Mobs de l'industrie, efforts qui ont d'abord parût réussis (Jacobs, 1999). Même si selon ce chercheur cette étape fût importante dans l'éradication du crime organisé, d'autres membres continuaient tout de même de s'engager dans des activités illégales au sein de cette industrie.

Cela permet de constater, comme le mentionne Jacobs (1994), qu'il n'y a aucun moyen systématique de déterminer le taux de succès de la campagne de contrôle du gouvernement sur le crime organisé dans le but d'affaiblir ou d'éliminer les organisations criminelles. Selon cet auteur, des centaines de membres de la Cosa Nostra se sont vus imposer des longues peines de prison, mais nous ne savons pas si des remplacements ont eu ou auront lieu au sein des rôles vacants (p. 23) ou encore si les activités d'extorsion de cette organisation criminelle ont été ou seront reprises par un groupe criminel émergent (p. 24). Toujours selon Jacobs (1994), les conditions économiques et sociales qui ont permis au crime organisé d'obtenir

tant de pouvoir sont encore présentes : la demande de biens et de services illicites est encore forte, et les syndicats de travailleurs sont encore vulnérables au rançonnement.

Les études que nous venons d'analyser montrent qu'il est faisable pour les membres d'organisations criminelles de s'introduire au sein d'entreprises légales et d'y saisir diverses occasions délictueuses présentes dans le milieu. Cela peut se faire principalement de trois façons, soit en y occupant un emploi légitime, en s'associant à des travailleurs y occupant des postes clés ou bien encore par des gestes d'intimidation ou de chantage. À cet égard, l'analyse des cas exposés a permis de mettre l'accent sur un milieu stratégique à pénétrer, soit celui des syndicats. Ces associations de travailleurs ont servi de porte d'entrée aux membres du crime organisé au sein de plusieurs industries, ce qui leur permettait de conduire des activités illégales telles que la fraude ou l'extorsion. Ils parviennent ainsi à retirer de grosses sommes d'argent des travailleurs, et ce, de façon non consensuelle, ceux-ci n'ayant pour ainsi dire pas le choix.

Selon ces auteurs, cette forme de contrôle de la part de groupes du crime organisé est en quelque sorte absolu, ces derniers venant s'imposer au sein d'un milieu légitime en usant de menaces et d'intimidation afin de réaliser diverses activités de nature criminelle. Bref, la mainmise des organisations criminelles sur les environnements légaux est perçue comme une menace venant de l'extérieur, en ce sens que peu d'efforts est fait pour considérer le processus et l'historique par lequel une telle situation a été possible. À cet effet, Woodiwiss (2001) se détache de la façon traditionnelle de percevoir le crime organisé comme une menace externe. Il insinue plutôt qu'il faut considérer le crime organisé comme prenant racine à même l'histoire des États-Unis : les marchands, propriétaires et responsables des pouvoirs administratifs et exécutifs ont utilisé la relative immunité de leur statut pour s'engager ou encourager des activités qui seraient aujourd'hui vu comme du crime organisé (p. 6). Dans cette optique, il est important de considérer le

processus ayant permis une telle influence de la part d'organisations criminelles sur certains environnements légitimes, comme tend à le prouver l'extrait suivant :

« The prevailing view of organized crime places criminal organizations in fundamental conflict with the legal institutions of society (...), instead of stressing the underlying socio-political conditions conducive to the phenomena known as "organized crime" » (United Nations, 2001).

Woodiwiss (2001) met l'accent sur le fait qu'il faut considérer l'importance de la collaboration, autant que celle de la confrontation, entre les entrepreneurs légitimes et criminels. C'est alors qu'il existe une forme de coopération de la part des individus appartenant au monde légitime. Ces derniers peuvent prendre en considération les bénéfices que leur apporte une entente avec des membres d'organisations criminelles, et s'allier de façon consensuelle, symbiotique et même stratégique.

1.4 Cadre théorique : crime organisant

L'expression crime organisé a pris depuis longtemps racine dans le vocabulaire criminologique et tend à présupposer une certaine rigidité des organisations (Block et Chambliss, 1981). Van Duyne (2002) évoque que l'expression "organized crime" n'a pas été élaboré par des scientifiques, mais bien par des journalistes au premier quart du 20e siècle, et selon lui, le concept est trop vague et contradictoire pour une définition qui se voudrait scientifique et générale.

À cet effet, les Américains Block et Chambliss (1981) parlent d'une tendance à se faire une image des groupes comme étant centralisés et monopolistiques, due à l'emploi du terme de crime organisé. Ces auteurs se sont donc penchés sur la question et en sont arrivés à réformer cette notion pour celle de crime « organisant ». Il ne s'agit pas d'une différenciation de ces deux notions, car les deux ne sont en aucun cas contradictoires mais il s'agit plutôt d'apporter une

modification dans la façon habituelle de concevoir le crime organisé. Block et Chambliss (1981) prétendent vouloir se détacher de la manière traditionnelle de voir le crime organisé, et leur concept de crime organisant réfère ainsi à un processus qui se veut continu : « *The process that result in organized crimes – is going on constantly and ceaselessly. Organizing crime is one of the challenges offered by civil societies- and these civil societies are in motion, historical* » (p. 13). On voit dans cette citation la volonté d'expliquer le crime organisé en ce qu'il est en mesure de s'adapter à son environnement et non pas comme caractérisé par des associations criminelles forcément rigides et stables sur le plan de leurs structures. Dans l'expression « crime organisant », l'utilisation du participe présent, tel que le mentionne Brodeur (1996), suggère que les structures des organisations « *sont ouvertes, inachevées et en mutation constante* » (p. 26).

Block et Chambliss (1981) insistent sur l'utilité de leur modèle théorique : « *That will be used to explain how some kinds of crimes come to be organized, survive, and take their particular form...* » (p. 12-13). Il est possible d'entrevoir par ce passage le processus oeuvrant au sein du crime organisé, aspect dont peu d'auteurs ont réussi à élaborer. Si l'on se réfère aux termes anglophones « organized crime » et « organizing crime », le concept de crime passe de la fonction de sujet à celle d'objet. Ce renversement lexical vient renforcer le crime en tant que processus, lequel n'est plus simplement « organisé » mais « qui s'organise ». Des individus participent donc au processus par lequel ils organisent le crime, c'est-à-dire en se servant d'opportunités criminelles pour des fins personnelles, encouragés par exemple par des motivations pécuniaires, politiques ou de prestige. L'accent n'est plus mis sur le crime qui est organisé, mais sur le crime en tant qu'accessoire, soit par le processus par lequel des personnes se saisissent de diverses opportunités délictueuses pour mener à bien leurs objectifs. Cette perspective est intéressante dans la mesure où on ne part pas d'un présumé quant à la structure et aux caractéristiques d'une association criminelle, mais elle permet l'analyse des relations entre les actes criminels et les

personnes qui les commettent, ce qui constitue une approche neutre et prometteuse sur le plan de la recherche portant sur le phénomène du crime organisé. Haller (1972) suggère que les chercheurs devraient en premier lieu identifier un type d'activité criminelle et ensuite explorer les questions d'organisation et de coordination dans une variété de patterns historiques.

Brodeur élabore les façons dont le crime organisant se structure, qui sont au nombre de trois :

- i) *il s'organise d'abord lui-même*
- ii) *mais de façon parallèle il organise aussi les autres, ceux-ci étant constitués d'autres groupes criminalisés avec lesquels le noyau qui s'organise peut tenter de conclure des alliances et de se mettre en réseau*
- iii) *les autres signifient également des entreprises légitimes que le crime organisant peut tenter d'arraisonner* (1996, p. 26).

Ces explications illustrent bien la dynamique existant autour du crime, lequel n'est plus vu comme un phénomène statique mais comme un processus dont il est essentiel d'en examiner les composantes. L'interprétation que fait Brodeur de la notion de crime organisant suggère que des individus légitimes et criminels se structurent autour d'un milieu afin d'en saisir les opportunités criminelles. Comme le mentionne Giguère (2005), il est important de considérer la nuance entre les notions de crime organisé et crime organisant, en termes de degrés de contribution, de contrôle et d'implication, des personnes légitimes d'une part, et criminelles de l'autre.

Même les milieux portuaires et les casinos, dont nous avons parlé dans la section portant sur le crime organisé, peuvent profiter de la présence de groupes criminels au sein de leur environnement. Il ne s'agit donc plus d'un rapport de force entre le

milieu criminel et légitime, mais bien d'une relation dans laquelle les diverses parties y trouvent leurs comptes.

Skolnick (1978), Zendzian (1993) et Reuter (1987) mettent en lumière un cas intéressant de processus par lequel des organisations criminelles ont réussi à obtenir un certain contrôle sur une des industries légitimes les plus lucratives des États-Unis, les casinos. Zendzian (1993) remonte à l'ouverture du premier casino du Nevada, le Flamingo, en 1947, qui fût accompagnée de très peu de contrôle étatique. Cela donna l'occasion aux criminels de s'infiltrer dans cette industrie, soit en fournissant l'argent nécessaire pour financer la construction et l'entretien du casino et de son hôtel. Il en fût de même pour plusieurs des casinos qui furent instaurés à Las Vegas, si bien que pendant les années 50', les investisseurs financiers et les banques s'abstenaient de prêter de l'argent aux entrepreneurs désirant s'investir dans l'industrie du jeu de peur d'entrer dans un marché qui étaient dans l'ombre d'organisations criminelles (Zendzian, 1993). L'argent investit dans les casinos provenaient de sources douteuses et c'est ainsi que l'on assistait à un cycle vicieux dans lequel l'argent "sale", obtenu par des activités d'extorsion, assurait le bon déroulement des activités du casino. Des investigations conduites par la justice américaine ont de plus indiqué que des membres d'organisations criminelles ont infiltré les opérations des casinos, et que les fraudes effectuées par ces derniers pouvaient atteindre jusqu'à 10 000\$US par jour : l'influence des mafieux de Chicago sur les bonnes personnes a conduit au vol de millions de dollars, qui ont été envoyés aux membres du crime organisé (Gaming Control Board, State of Nevada, 1979 cité par Zendzian, 1993).

Selon Reuter (1993), il y a plusieurs avantages pour un casino de pouvoir compter sur le potentiel coercitif des membres du crime organisé, un premier étant celui de l'extension de crédit. Étant donné que les dettes encourues par le jeu ne sont pas admissibles en cour, les casinos dépendent beaucoup sur l'avancement de crédit des gros parieurs. C'est ainsi que les membres d'organisations criminelles connues

sont plus enclins à collecter l'argent des joueurs que d'autres personnes qui n'auraient aucune réputation de recours à la violence. Un autre avantage se situe sur le plan de la discipline des employés. Dans cette industrie, des montants importants sont volés par les employés et tout porte à croire que le fait pour un casino d'avoir à sa tête des personnes associées au milieu criminel peut avoir pour conséquence positive de faire diminuer les pertes dues au vol.

L'historique de l'ouverture des casinos, qui ne fût accompagnée que de très peu de contrôle de la part de l'État, ajoutée aux avantages pour cette industrie de recourir aux services de membres d'organisations criminelles, a permis la mise en place d'un système de conditions favorables à l'infiltration de groupes criminels au sein de cette industrie. Il est donc essentiel de considérer le processus par lequel une telle influence du crime organisé a été possible, situation que ne s'est pas produite du jour au lendemain, mais qui est en quelque sorte l'aboutissement de l'organisation d'une criminalité ayant à la base des opportunités criminelles présentes dans cet environnement légitime et stratégique. Le crime organisé, avec des gestes d'extorsion et de fraude, peut alors être vu comme le résultat d'un plus ou moins long processus de crime organisant.

Block (1991) mentionne les propos de certains témoins ayant décrit les activités douteuses qui existaient au sein de l'environnement maritime, de manière à ce que des sommes d'argent illégales étaient fournies aux personnes à la tête d'associations portuaires. Ces montants procurés aux syndicats des travailleurs étaient chose courante au sein des activités quotidiennes commerciales du port, et servaient à plusieurs fins, voire entre autres à s'assurer l'obtention de contrats, à acheter la paix, à éviter des grèves éventuelles et à étendre les activités d'affaire à d'autres ports (Block, 1991). Ces contributions de nature monétaire permettent entre autres aux entrepreneurs légitimes d'être compétitifs et d'éviter des problèmes en terme de main d'oeuvre, ce qui s'avère être un avantage considérable. On réalise donc que dans certains cas, les criminels peuvent s'imposer aux acteurs

légitimes tout en fixant des ententes avec eux, de sorte que les deux parties en tirent des bénéfices.

Le port de Montréal, à l'instar de d'autres milieux frontaliers, présente des occasions criminelles aux individus se trouvant légitimement sur ce territoire, mais aussi aux trafiquants de produits illicites désirant opérer sur une base internationale. La prochaine section fait donc état des vulnérabilités existantes au sein des ports maritimes et qui favorisent l'organisation d'une criminalité autour de cet environnement stratégique.

1.4.1 Opportunités criminelles et vulnérabilités du milieu

Aune (1990) a réalisé une étude pour le compte des Nations Unies portant sur la contrebande de drogues par voies maritimes. Il a démontré dans quelle mesure le trafic de stupéfiants par voies aériennes et terrestres avait considérablement baissé au cours des dernières années, alors que le trafic maritime, quant à lui, prend une place de plus en plus prédominante. En effet, la surveillance est considérablement plus stricte pour les voyages aériens : les protocoles douaniers y sont plus sévères, il y a un contrôle des passagers et de leurs bagages qui est plus poussé, alors que les mesures de contrôle appliquées dans les ports sont plus beaucoup plus souples (Aune, 1990). Il fait état de plusieurs vulnérabilités existant au sein des ports maritimes, qui rendent extrêmement difficile l'appréhension des contrebandiers. Par exemple, il mentionne les insuffisances des systèmes de surveillance, tels que les radars, qui laissent des angles morts derrière de gros objets et qui s'avèrent inefficaces en cas de mauvais temps, ou encore les caméras de surveillance qui ont quant à elles un champ de vision limité.

Une autre limite inhérente au contexte maritime est l'implication des travailleurs légitimes au sein d'activités délictueuses, comme il en est question dans la citation

suivante : « *Les ports et leurs alentours ont été le théâtre de formes les plus flagrantes d'activités illicites, qu'il s'agisse de simples maraudes ou d'entreprises criminelles organisées très perfectionnées* » (Aune, 1990 : 72). Toujours selon cet auteur, les personnes se trouvant légitimement dans les environs du port et qui ont accès aux embarcations sont en quelque sorte protégées par un certain anonymat et sont plus à même de se saisir d'opportunités criminelles offertes par le milieu. La liste de ces acteurs légitimes élaborée par Aune (1990) au sein d'un environnement portuaire est longue : les manutentionnaires, les agents des services d'immigration et des services de douanes, les débardeurs, les marins, les agents de police portuaire, les agents de sécurité, les agents de compagnies maritimes, les camionneurs, ce à quoi nous ajoutons les vérificateurs de conteneurs.

Un des crimes les plus souvent perpétrés dans le secteur du transport est le vol de marchandise. À travers le monde, les coûts directs associés au vol de cargo sont estimés à 30 milliards de dollars américains par année (Mayhew, 2001) dont près la moitié de ces pertes sont dues au crime organisé (ICCS, 2000). Cette auteure ajoute que ces délits peuvent être commis par des employés ou par des contrevenants externes, et le *modus operandi* peut comprendre les vols dans des entrepôts, dans des conteneurs, dans des camions ou par de la documentation frauduleuse. Mayhew (2001) soulève le résultat de plusieurs études qui indiquent que les vols de cargo aux États-Unis et en Australie sont souvent le résultat d'une collusion entre un camionneur et un employé d'entrepôt, et avec une proportion de 80% à 99% des vols de marchandise étant perpétrés par des employés. Elle ajoute des statistiques fournies par DeGeneste et Sullivan (1994), qui indiquent que le transport routier est responsable pour 87% de ces pertes alors que le secteur maritime compte pour 8%, les cargos volés par la voie ferrée et aérienne sont quant à eux respectivement de 4% et 1%.

Quant au contexte canadien, Farion (2004) souligne que les principales limites auxquelles le Canada fait face quant à la sûreté de ses principaux ports est le

manque de ressources et la nécessité d'une meilleure surveillance. Cette chercheuse ajoute que les ports internationaux font face à trois grands défis : développer un ensemble de standards sur le plan de la sûreté entre les différents ports d'un pays, les besoins en financement pour les infrastructures, la technologie et le personnel et finalement la nécessité d'une meilleure collaboration entre le personnel des différentes sphères d'activités du port. Une autre limite inhérente aux ports maritimes est l'envergure du territoire, qui complique les tâches de contrôle et de surveillance, et le fait qu'ils sont dans la grande majorité des cas situés près d'un grand centre urbain. Farion (2004) mentionne que cette proximité rend les ports vulnérables aux attaques terroristes, ce à quoi nous ajoutons que cela a aussi l'avantage pour les trafiquants de stupéfiants de bénéficier d'un bassin de consommateurs important à même les environs du port, comme c'est le cas pour Montréal.

De façon plus spécifique au port montréalais, un rapport du sénat canadien mentionne les limites inhérentes à la sécurité du port, soit que les agences responsables de la sécurité sont dépourvues d'arme, de pouvoir d'arrestation et de capacité de renseignement (Rapport du Comité Sénatorial, 2002). Mentionnons à cet effet la privatisation des ports nationaux et la dissolution de la Police des ports Canada, en 1997, qui a selon certains fonctionnaires favorisé l'infiltration d'individus criminalisés au sein des ports canadiens. Il semble qu'une situation similaire de privatisation de la police a été vécue aux Etats-Unis : l'activité criminelle ayant augmenté dans les ports, le gouvernement américain a dû réviser sa décision. Les autorités ont donc rétabli les corps policiers spécialisés pour reprendre le contrôle sur les environnements portuaires.¹¹ Au Canada, à partir de 1997, les fonctions de sécurité de base sont assurées par les ports eux-mêmes, les services de police standards sont offerts par les corps policiers municipaux, et

¹¹ Site Internet du Parlement canadien :
(http://www.parl.gc.ca/36/1/parlbus/chambus/house/debates/039_1997-11-27/han039_1040-f.htm)

l'application de la loi concernant les crimes de contrebande et d'immigration clandestine relève de la Gendarmerie Royale du Canada et de Douanes Canada.

Une des vulnérabilités les plus flagrantes caractérisant les ports maritimes internationaux repose sur le pourcentage infime de conteneurs vérifiés. Quoique les chiffres ne semblent pas comptabilisés et publiés officiellement, nous avons tout de même réussi à mettre la main sur quelques statistiques. Il semble que les conteneurs acheminés vers les États-Unis ne sont vérifiés que dans un ordre variant de 1 à 2% (Yann ALIX, Chercheur Innovation maritime, Colloque ISEMAR, 2004). Ce chiffre est aussi vrai pour un des plus grands ports internationaux d'Europe, soit celui de Rotterdam (Richardson, 2004). Du côté du port d'Halifax, un responsable de l'Agence des douanes et du revenu du Canada affirme que les douaniers effectuent l'inspection complète de 3% des conteneurs et que davantage de ces derniers font l'objet d'une fouille partielle. Toujours selon cet agent de douanes, ce taux est conforme à l'objectif national proposé, en plus d'être supérieur au port de Montréal et d'être parfois le double de celui des ports américains (Rapport de visites d'études, 2002). En lien plus direct avec l'objet de cette étude, seulement 1 à 2% des conteneurs au port de Montréal, chiffres soulevés par la majorité des participants à cette étude font l'objet d'une vérification douanière.

Ces statistiques sont similaires à tous les ports internationaux, et il semble qu'augmenter la proportion de marchandise vérifiée aurait des conséquences économiques trop néfastes, comme le témoigne l'extrait suivant :

« The United States, like Canada, has a tremendous reliance on the trading of goods in order to sustain its economy. This creates a great dependence upon ports in order to maintain the free-flow of goods, creating numerous vulnerabilities. The flow of goods in and out of these ports also creates a security risk that compounds the problem of added screening procedures. (...) even slowing the flow of goods long enough to inspect either all or a statistically significant random selection of imports would be economically intolerable » (U.S General Accounting Office Testimony, 2002).

Aune indique quant à lui qu'une présence constante de patrouilleurs dans le port tout entier s'avérerait une solution plutôt efficace afin d'augmenter le nombre de saisies, mais les dépenses publiques qu'un tel programme occasionnerait sont trop considérables.

Comme nous en avons préalablement discuté, le port de Montréal présente des occasions de nature délictueuse pouvant être saisies par des membres d'organisations criminelles, mais aussi par des personnes se trouvant légitimement au sein de cet environnement. La prochaine section est donc consacrée à l'explication du crime occupationnel et à l'organisation du travail qui est nécessaire à sa réalisation.

1.4.2 Organisation du travail

Les ports maritimes sont aussi aux prises avec une forme de criminalité commise par les travailleurs eux-mêmes, sans lien avec l'influence d'une quelconque organisation criminelle. La prochaine section est consacrée à ce phénomène, soit celui par lequel des employés portuaires se saisissent d'opportunités criminelles présentes dans leur environnement de travail.

Il nous apparaît justifié dans un premier temps d'offrir une définition simple du crime occupationnel, tel que proposée par Mars : « *The 'built-in' crime of ordinary*

people in ordinary jobs » (2001, introduction). De son côté, Green (1997) offre une explication de cette forme de délit qui va dans le sens suivant : « *Any act punishable by law which is committed through opportunity created in the course of an occupation that is legal* » (p.13), ce à quoi il ajoute : « *the concept of occupational crime seeks only to identify a general type of criminal opportunity that is distributed differently among society* » (p.15). Dans la majorité des cas, ceux qui pratiquent ce type de délit le traitent comme faisant partie intégrale de leur travail «normal», et ne se considèrent donc pas comme des criminels (Horning, 1970; Mars, 1982).

Un aspect qui s'avère crucial dans la saisie d'opportunités criminelles par un individu au sein de son milieu de travail est celui de l'organisation même des travailleurs. Dans la pratique, cela permet aux employés de se structurer entre eux, d'établir des règles, formelles ou non, régissant leurs conduites. Dépendant de la façon dont les travailleurs s'organisent, cela peut avoir pour effet de faciliter ou d'inhiber certaines formes de déviations professionnelles (Mars, 1982 ; Sieh, 1987). La prochaine section fait état d'une étude réalisée par Mars démontrant le type d'ordre existant au sein d'un environnement portuaire canadien. Avec certaines réserves, la prise en compte de ses observations est essentielle à une meilleure compréhension de l'organisation professionnelle existant au sein du port de Montréal.

Mars (1982) fut l'auteur d'une importante étude réalisée dans le port de St-John, Terre-Neuve. Il étudia de façon approfondie la communauté occupationnelle composée de travailleurs maritimes, laquelle est caractérisée par des liens sociaux très forts et par une organisation rigide et hiérarchisée. Les groupes de travail sur les quais sont constitués de 12 à 20 individus, lesquels sont formés par un processus d'auto-sélection basé sur la confiance mutuelle. Ce sont les membres de chaque unité de travail qui attribuent les responsabilités de chacun, ce qui est habituellement effectué sur la base de l'ancienneté. Une telle distribution des

tâches est imputable selon Mars (1982) en ce que les plus expérimentés se voient attribuer des postes privilégiés, soit qui leur offre l'accès à des opportunités de commettre des crimes. Ces dernières constituent des occasions de vols de conteneurs ou de marchandises se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, et les postes assurant un meilleur accès sont ceux se trouvant au début et à la fin du processus de déchargement d'un bateau (Mars, 1982). Le contrôle du groupe sur la sélection de ses membres est crucial dans la mesure où cela permet aux individus de mener à bien leurs combines. Les travailleurs ayant des intentions criminelles doivent donc s'organiser sérieusement entre eux et planifier leur méfait. La supervision des officiers des navires lors du débarquement des conteneurs rend cependant difficile la commission d'un tel larcin, réduisant donc considérablement les opportunités individuelles. C'est alors que l'organisation du travail fait en sorte que les individus ayant accès à la marchandise doivent pouvoir compter sur le support de leurs collègues, entre autres de façon à ce qu'ils attirent l'attention du superviseur.

Bref, une telle organisation du travail permet aux entrepreneurs légitimes de s'assurer un accès continu à des opportunités délictueuses, soit le vol de marchandises. On note donc une intention de commettre un crime, qui est caractérisé par une motivation individuelle de se doter de certains biens et de s'enrichir, qui n'est cependant réalisable que par l'intermédiaire d'une planification collective.

Non seulement le simple fait de se trouver au port et d'avoir accès aux installations permet à ces individus de commettre des délits de toutes sortes, l'organisation et le mode de sélection des employés maritimes offre des conditions favorables à la commission de crime en toute impunité. Dans cette optique, il est intéressant de noter que les principaux actes délictueux commis à l'intérieur du port sont des vols de conteneurs ou des vols de leurs contenus. Cependant, ces infractions n'étant pas déclarées par les entreprises, il n'y a par conséquent pas de statistique pouvant nous éclairer sur l'ampleur du phénomène (Comité sénatorial, 2001).

En somme, la précédente section fait état du processus du crime organisant, dans la mesure où des individus se structurent autour d'un milieu frontalier, en l'occurrence le port, afin d'y saisir diverses opportunités criminelles. Ainsi, les membres du personnel sur les quais choisissent eux-mêmes leurs collègues, s'attribuent entre eux des responsabilités, s'associent et s'organisent de façon stratégique afin de réaliser des activités illégales. Cette situation concorde moins avec la notion de crime organisé dont il a été question ultérieurement, mais bien au processus relevant du crime organisant, qui servira de fil conducteur à l'analyse des données.

1.5 Problématique

Nous avons consacré la première partie de notre recension des écrits au phénomène du crime organisé, soit sur le contrôle plus ou moins absolu du milieu criminel sur des milieux légitimes. De cette façon, des membres d'organisations criminelles, par des moyens tels que l'intimidation, le chantage, l'extorsion ou le contrôle, viennent en quelque sorte s'implanter dans ces milieux et contraindre les acteurs légitimes. Plus spécifiquement au contexte portuaire, la notion de crime organisé réfère à des membres d'un groupe criminel ayant une structure plutôt stable et organisée qui viennent contrôler les individus liés au port dans le but de commettre des activités de nature criminelle. Le port de Miami (Block 1991) a offert un exemple intéressant du fait qu'occuper des postes au sein des syndicats de travailleurs facilite l'accès à des opportunités criminelles permettant des activités d'extorsion ou de vol, ces activités étant perpétrées sans le consentement des personnes légitimes.

Les écrits portant sur le crime organisé ont de plus mis l'accent sur des mesures répressives, allant dans le sens d'un renforcement de la loi, dirigé vers des

organisations criminelles ciblées. Woodiwiss (2001) suggère qu'après des décennies d'intenses efforts dans le but de contrôler le crime organisé aux États-Unis, ces mesures n'ont eu que peu d'effets sur les activités criminelles, tant au niveau des marchés légaux qu'illégaux. Subséquemment, nous sommes d'accord avec le fait qu'un contrôle de la criminalité qui se veut efficace a tout avantage à cibler les vulnérabilités existantes au sein d'un 'environnement en particulier plutôt que sur les organisations criminelles gravitant autour de ce dernier.

La littérature ministérielle et journalistique ayant abordé le portrait criminogène du port de Montréal tend à parler de contrôle, ce qui selon nous vient s'inscrire dans une vision limitée du phénomène par lequel des groupes criminels organisés infiltrent et exercent une certaine influence sur cet environnement, sans considérer le processus par lequel cette situation a été possible. En effet, la représentation du phénomène découlant de l'utilisation du terme « crime organisé » est en quelque sorte stéréotypée en ce qu'elle sous-entend une certaine rigidité et stabilité des organisations gravitant autour de ce milieu légitime (Block et Chambliss, 1981). De plus, dans cette optique, aucun effort n'est fait en vue de considérer le processus par lequel cette présence criminelle s'est installée et a réussi à évoluer au sein de cet environnement, ce qui est selon nous essentiel à une bonne compréhension du phénomène.

L'alternative qu'est le crime organisant s'avère selon nous plus adéquate et prometteuse dans le cadre de cette étude. En ce sens, il est important de tenir compte des circonstances ayant permis à des membres d'organisations criminelles de s'introduire au sein de l'environnement portuaire montréalais. De tels individus ne se sont pas implantés dans le milieu du jour au lendemain et n'y seraient probablement pas parvenus si une certaine organisation du travail des employés maritimes et certaines autres conditions politiques et sociales ne leur avaient été favorables. À titre d'exemple, le cas du port de Miami (Block 1991) a montré en quoi certaines compagnies trouvaient leur compte des contributions monétaires

qu'elles se voyaient forcées de fournir aux syndicats, car cela avait pour effet d'empêcher des grèves et autres sortes de problèmes de main d'œuvre. Cela vient donc illustrer que comme les acteurs légitimes tirent parfois des bénéfices de la présence du crime au sein de leur environnement de travail, des ententes temporaires peuvent être conclues entre, dans le cas qui nous intéresse, des trafiquants de substances et de produits illégaux et des travailleurs appartenant à la chaîne de transport maritime.

Plusieurs études ont tenté de démystifier l'image traditionnelle des individus criminels qui viennent en quelque sorte s'infiltrer de force au sein des environnements légitimes, dont celle de Block (1991) sur les ports maritimes, celle du Chinatown par McIllwain (2004), et celle du trafic d'êtres humains par Zhang et Chin (2002). Ces auteurs mettent l'accent sur la multitude d'opportunités criminelles présentes dans ces environnements et sur la relation consensuelle existant entre les deux mondes.

Par ailleurs, certaines caractéristiques inhérentes au milieu portuaire sont favorables à l'introduction d'éléments criminogènes. Par exemple, l'existence de vulnérabilités au sein de l'environnement, une organisation stratégique des travailleurs et la présence d'opportunités criminelles peuvent avoir pour conséquence de rendre le milieu attrayant et accessible à certains individus ayant des intentions criminelles. C'est ainsi que parler en terme de crime organisant nous permet d'entrevoir le phénomène de façon plus large et objective. En ce sens, une attention particulière sera portée au port en tant que milieu criminogène, soit le fait que des acteurs du milieu légitime puissent se saisir d'opportunités délictueuses présentes dans cet environnement, dans l'hypothèse où une telle criminalité existe même sans la moindre influence de la part d'organisations criminelles. Nous croyons que ces dernières ont réussi à s'infiltrer au sein du port et mener des activités illégales telles l'importation de stupéfiants, à la suite d'un long processus ayant à la base des actes illicites plus mineurs commis par des personnes légitimes.

Le présent travail vise à expliquer la situation du port de Montréal quant aux vulnérabilités ayant longtemps existé au sein des terminaux et de la chaîne de transport maritime par conteneurs de façon plus générale. L'étude du témoignage d'un délateur et des entretiens avec une quinzaine d'individus nous a en effet permis de constater la présence d'opportunités de nature criminelle au sein du port de la métropole. Il a donc existé un chevauchement entre des travailleurs portuaires et le milieu criminel, relation que nous tenterons d'analyser tout au long de ce travail.

La thèse du crime organisé suggère, dans un contexte de trafic de stupéfiants, que des importateurs plus ou moins structurés viennent s'imposer et dominer des travailleurs assumant un rôle sur le plan de cette activité illicite, les occasions favorisant le trafic étant présentes à même leur environnement légitime de travail. Nous préférons parler en terme de crime organisant, soit le processus par lequel des individus légitimes se structurent autour d'opportunités délictueuses présentes dans le port. Ils agissent ainsi à titre de facilitateurs à l'importation de drogues de par la position stratégique qu'ils occupent, ce qui est élaboré dans la première section du chapitre d'analyse.

Sur le plan du contrôle, une perspective de crime organisé suggère que la situation criminogène d'un environnement légitime est considérée comme le résultat d'un problème externe, soit de par le contrôle d'une organisation criminelle sur ce milieu. Des actions qui se voudraient alors efficaces seraient d'ordre répressif, et viseraient des organisations criminelles ciblées. Si l'on entrevoit la criminalité portuaire selon le concept de crime organisant, une prise de conscience des vulnérabilités internes d'un milieu est réalisée, et les mesures mises en place pour y remédier relèvent de la prévention.

L'objectif principal de cette étude est de voir quelle perspective, soit celle du crime organisé ou du crime organisant, permet de mieux comprendre comment le trafic de biens et de substances illicites au port de Montréal a été possible, avant et après la barrière temporelle de l'an 2001. Notre hypothèse de départ est ainsi formée : la perspective du crime organisant s'avère la plus juste et prometteuse dans l'interprétation de la situation criminogène au port de Montréal, autant sur le plan l'organisation du travail autour des opportunités criminelles présentes dans l'environnement que sur celui de la tendance préventive qui a caractérisé les récentes mesures imposées au port pour remédier à la situation.

CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE

Les pages 78 à 84 de ce présent mémoire sont consacrées à l'analyse du témoignage d'un ancien importateur de drogues, Luis Elias Lekkas, qui a pris part à un réseau de trafic ayant pour point d'entrée le port maritime de Montréal. Les propos de ce délateur racontent en détail sept importations massives de stupéfiants ayant eu lieu dans les années 1999 à 2001. Lekkas était le bras droit de G. Matticks, qui était la tête dirigeante de ce réseau d'importateurs. L'accès à ce témoignage a été possible dans le cadre d'un projet de recherche portant sur l'opération Printemps 2001, mené à l'École de criminologie de l'Université de Montréal. Les projets découlant de cette opération ont mené à l'arrestation de ce réseau, parmi lequel figurait un vérificateur de conteneur au port de Montréal.

Au départ, notre intention était de faire une analyse approfondie du témoignage du témoin repenté dans le but d'illustrer comment le trafic illégal au port de Montréal a été possible pour ces 7 importations. Comme les propos du délateur ont mené à l'arrestation d'un réseau de trafiquants ciblé, il va sans dire que d'autres organisations ou individus continuent d'importer de la marchandise de contrebande par le port de Montréal. De plus, le témoignage de Lekkas a permis de souligner plusieurs vulnérabilités existantes au sein des terminaux et de la chaîne de transport de façon plus générale. C'est alors que nous avons décidé de porter notre intérêt sur l'environnement frontalier du port montréalais et de voir quelles opportunités criminelles sont offertes aux trafiquants et aux travailleurs légitimes.

La source initiale de cette recherche, soit le témoignage d'un importateur de drogues repenté, était pour ainsi dire insuffisante. Une limite majeure à considérer est le peu d'information relative aux activités portuaires contenue dans le témoignage de l'informateur ; il n'y a jamais mis les pieds. Ce point de vue de l'extérieur nous permet toutefois d'en savoir davantage sur les tactiques utilisées pour faire sortir les conteneurs clandestins du port montréalais. Cependant, certaines de ces tactiques sont plus risquées au port depuis l'avènement des nouvelles mesures de sécurité ces dernières années. Obtenir le point de vue de

sujets ayant des expériences sur le plan du travail sur les terminaux ou sur les opportunités offertes au cours de la chaîne maritime de transport avant et après les événements de 2001 dont nous avons précédemment parlé, nous a semblé une évidence.

2.1 Justification du choix de l'entretien semi-directif

Nous avons arrêté notre choix sur l'entretien de type semi-directif. Cette technique est la plus appropriée à nos objectifs, qui ont une visée essentiellement descriptive. Notre consigne de départ nous a permis de recueillir les expériences des interviewés sur la question du trafic illégal au port montréalais, qui est le nerf de cette recherche. Nous nous sommes gardés la possibilité de poser des questions sur certaines dimensions précises, dans le cas où elles n'avaient pas été abordées par les sujets.

Nous sommes au fait qu'un certain contrôle de l'entrevue peut avoir pour effet d'orienter les propos des participants. Cependant, la nature complexe du thème à l'étude a nécessité que nous abordions un minimum d'aspects avec chacun des interlocuteurs afin d'analyser parallèlement les entretiens. Ceci étant dit, un effort a été fait en vue de relancer les interviewés sur les thèmes qu'ils avaient eux-mêmes préalablement abordés. Nous avons aussi soin de bien élaborer nos sous-consignes de façon à ce qu'elles ne soient ni trop restrictives ni trop larges, tout en étant simples, claires et traduites dans les termes des interviewés.

2.2 Critères d'échantillonnage relatifs aux choix des interviewés

La méthodologie privilégiée pour cette étude est basée sur le principe de diversification plutôt que sur la représentativité statistique. Ce principe est considéré comme le principal critère de sélection en ce qui concerne les

échantillons qualitatifs par cas multiples (Glaser et Strauss, 1967). Le but de ce travail étant de fournir une vision globale de la question du trafic de biens et de substances illicites au port de Montréal, nous avons diversifier notre échantillon en ayant recours à des sujets ayant des représentations différentes par rapport à l'objet d'étude. Les sujets ont été choisis selon leur pertinence en regard de la question de recherche, qui, de par la profession qu'ils exercent au sein de l'environnement portuaire ou en lien avec le trafic maritime de façon plus générale, ont des connaissances et des représentations diversifiées et complémentaires les uns par rapport aux autres. La sélection des catégories de sujets s'est effectuée par un entretien exploratoire, après quoi nous en sommes venus à identifier les catégories d'individus donc nous supposons l'importance en regard de notre thème de recherche.

Mise en contexte – Chaîne de transport

Afin de bien expliquer la façon dont s'opère le trafic maritime par conteneurs et de justifier la pertinence de la sélection des sujets, nous décrirons brièvement chaque étape de la chaîne de transport par conteneur. Ce préambule permettra de plus au lecteur de mieux se situer par rapport au reste de l'analyse. Pour ce faire, nous baserons cette explication sur un cas d'importation, sachant que l'inverse est équivalent pour une exportation.

Il est à noter que les noms soulignés correspondent aux individus sélectionnés pour notre échantillon, en tant qu'acteurs importants au sein du port de Montréal ou du transport maritime de façon plus globale.

Au départ, un client, appelé chargeur dans le vocabulaire maritime, désire importer de la marchandise venant d'un pays outre-mer. Ce client peut être un particulier qui, par exemple, déménage à Montréal et veut faire livrer ses meubles et ses articles personnels provenant de Paris. Le chargeur peut consister aussi, ce qui est

le cas dans la majorité des importations au port de Montréal, une compagnie qui importe de la marchandise, dont les exemples sont infinis : bouteilles d'alcool, télévisions, vêtements, tuiles de céramique, fruits et légumes. Pour importer le stock par conteneur, le client communique d'abord avec un transitaire, qui va s'occuper de lui trouver une place sur un navire. L'agent de transit, communément appelé le *broker*, peut être spécialisé dans le transport maritime, aérien ou terrestre, ou s'occuper des trois volets. Il peut être indépendant ou appartenir à des filiales comprenant un nombre plus ou moins élevé d'agents. Le transitaire prend en charge l'ensemble du transport par conteneur (importation ou exportation de marchandises), soit des formalités douanières et consulaires, des assurances, d'entreposage, et autres. Il est l'unique interlocuteur avec l'importateur. Le transitaire va donc "magasiner" les compagnies maritimes qui offrent des places sur leurs navires selon les prix et la date à laquelle son client désire embarquer sa marchandise à destination de Montréal.

Les compagnies maritimes (ex. CP Ships, Maersk Sealand, OOCL) offrent un service de transport maritime international, dans des conteneurs de 20 ou 40 pieds. Les compagnies maritimes, relient les ports de cent pays du monde entier à Montréal, par l'intermédiaire de lignes maritimes. Ces dernières sont les voies maritimes par lesquelles les bateaux passent, selon l'image d'une autoroute et elles appartiennent aux grosses compagnies maritimes. L'entreprise maritime est représentée par un agent que l'on appelle le surintendant.

Une fois le navire accosté au port de Montréal, les entrepreneurs en manutention, ou compagnies d'arrimage, se chargent de l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des bateaux. Les vérificateurs, ou de l'anglais *checkers*, sont responsables de la vérification de la marchandise et de la bonne coordination du travail de débardage et relèvent des surintendants. Ils donnent les indications de déchargement aux débardeurs (*dockers*), suivant une pré-planification réalisée par un représentant de la compagnie maritime. Les

vérificateurs ne donnent de directives aux débardeurs que sur le plan des déplacements de cargo, ces derniers se rapportant plutôt aux contremaîtres, qui sont des débardeurs ayant un certain niveau d'ancienneté. Les débardeurs, travaillant manuellement, dans des camions ou sur de la machinerie, déposent donc les conteneurs aux endroits prévus, soit dans une telle section directement sur les quais, dans des entrepôts, selon la suite du trajet (voie maritime, ferroviaire ou routière).

Montréal peut être la destination finale du cargo, un camionneur viendra alors le chercher moyennant la présentation des documents nécessaires à la guérite. Cela peut aussi être n'importe où dans le centre du Canada ou aux États-Unis, alors le mode ferroviaire sera privilégié.

Le transport vers la destination finale peut se faire dès le débarquement si la marchandise n'est pas interceptée par les douaniers. Si le conteneur en question a préalablement été ciblé par les agents du service de renseignement des douanes, les douaniers pourront alors effectuer un examen sommaire avec un appareil de style radiographique mobile, ou décider d'envoyer le cargo à l'entrepôt des douanes pour un examen plus poussé où il pourra rester jusqu'à quelques jours.

L'Annexe 2 offre une vision d'ensemble intéressante de la chaîne de transport par conteneurs.

La prochaine section est consacrée à l'explication de la profession et à la pertinence du choix des interviewés sélectionnés. Le nombre entre parenthèse indique le nombre de participants interviewés pour chacune des catégories d'individus.

Représentants de l'Association des Employeurs Maritimes (2)

L'Association des employeurs maritimes (AEM) est responsable de l'embauche et du déploiement de la main-d'œuvre auprès des compagnies de débarbage au port de Montréal. L'AEM est le représentant patronal nommé par l'ensemble des compagnies. Étant donné l'accent mis sur le contrôle des travailleurs maritimes et des prises de conscience quant aux vulnérabilités existantes au sein du personnel sur les quais, il nous a semblé important d'analyser les perceptions de deux représentants de l'AEM.

Travailleurs maritimes (2)

Les débardeurs et les vérificateurs sont les employés maritimes en charge du chargement et du déchargement des navires. Cette main-d'œuvre travaillant sur les quais est composée de membres appartenant à deux syndicats distincts. Nous avons donc rencontré un débardeur, qui était alors représentant syndical, et un vérificateur, tous les deux en emploi depuis plus de 20 ans. Leur présence au sein de cet échantillon est une évidence, étant donné que comprendre l'organisation du travail et la présence d'opportunités délictueuses sur les quais est une des préoccupations de cette étude.

Gérant de terminal (1)

Au port de Montréal, ce sont les opérateurs de terminus qui décident du degré de sûreté sur leur terminal, en respectant toutefois le minimum imposé par les normes nationales et internationales. Étant donné que le sujet est responsable de coordonner et de superviser les activités de débarbage ainsi que d'appliquer les normes de sécurité sur deux terminaux d'importance au port, son point de vue a été utile pour cette recherche.

Compagnie maritime (2)

Les compagnies maritimes offre un service de transport maritime, dans le cas qui nous intéresse par conteneurs. Elles louent des conteneurs aux compagnies ou aux particuliers, dans la majorité des cas par l'intermédiaire d'un transitaire. Nous avons rencontré une personne détenant une formation dans le domaine du transport, et qui s'est spécialisée dans le secteur maritime. Elle a travaillé au sein d'une compagnie maritime au port de Marseille avant de déménager à Montréal. Nous avons de plus eu une conversation quelque peu informelle avec un responsable du contrôle de la marchandise dangereuse au sein d'une des principales compagnies maritimes au port de Montréal.

Transitaire (1)

La compagnie de transitaire que nous avons sélectionné prend en charge et organise l'ensemble du transport, que ce soit par la route, la mer ou la terre. Le sujet interrogé occupe la profession de transitaire depuis plus de 30 ans. Les bureaux de la compagnie sont situés dans le vieux-Montréal, près du port. Quoique que l'agent de transit n'entre jamais en contact avec les conteneurs dont il coordonne le transport, nous le verrons, il possède des renseignements qui peuvent s'avérer utile à des contrebandiers.

Camionneur (1)

Nous avons rencontré un camionneur qui s'occupe du transport intermodal (plusieurs modes, soit maritime et routier, par conteneurs). Il travaille au sein d'une des plus grandes compagnies de transport routier au Québec. Il parcourt les routes localement, soit Montréal et les environs, mais est aussi amené à livrer de la marchandise ailleurs au Québec, dans les autres provinces et aux États-Unis.

Comme il en sera question dans chapitre 3, le camionneur joue un rôle important dans la chaîne de transport et a un accès direct à la marchandise conteneurisée.

Gendarmerie Royale du Canada (2)

« La Stratégie nationale des ports s'inscrit dans une vision globale de notre organisation en matière de protection de l'intégrité des frontières. (...) Nous avons des enquêteurs dont le rôle consiste à coordonner la collecte de renseignements visant à perturber sérieusement ou à éliminer la capacité des organisations criminelles à utiliser les ports pour faire entrer au pays des marchandises ou des personnes pouvant présenter des risques pour la sécurité nationale. » (www.rcmp-grc.gc.ca)

La GRC est donc responsable d'appliquer les lois fédérales touchant, entre autres, la contrebande de biens et de substances illicites et la sécurité nationale dans tous les grands ports canadiens. Nous avons eu une communication personnelle avec un ancien analyste de la criminalité au port de Montréal, ainsi qu'un entretien formel avec un enquêteur à l'Équipe nationale d'enquêtes portuaires (ÉNEP), une division de la GRC.

Sûreté du Québec (1)

« La Sûreté assume une responsabilité provinciale de lutte aux crimes dont les actions sont sans limites territoriales. La Sûreté intervient partout au Québec pour lutter contre le crime organisé, (...) le trafic des stupéfiants et des drogues, la contrebande d'alcool, de tabac et d'armes à feu. » (www.suretequebec.gouv.qc.ca)

Nous avons rencontré un policier de la SQ qui a enquêté sur le crime organisé au port de Montréal.

Sécurité au port de Montréal (1)

La sécurité et les patrouilles de surveillance au port de Montréal sont assurées par des agences de sécurité privées. C'est une compagnie privée de sécurité (GARDA) qui fournit la main d'œuvre de gardiens, mais ils sont formés, entraînés et habillés par l'autorité responsable de la sécurité au port de Montréal. Nous avons rencontré le responsable de la sécurité et des incendies du port montréalais.

Agence des services frontaliers du Canada (2)

« L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a comme mandat d'assurer la libre circulation des marchandises et des personnes tout en assurant la sécurité des Canadiens. » (<http://asfc-cbsa.gc.ca>)

L'ASFC a principalement deux mandats aux ports en lien avec le transport maritime, soit l'inspection et le ciblage de conteneurs. Nous avons rencontré un ancien douanier qui, pendant plusieurs dizaines d'années, était responsable d'inspecter les conteneurs. Nous avons de plus interviewé un surintendant douanier en charge du renseignement/ciblage de conteneurs à risque.

Notre échantillon d'interviewés a été élaboré selon la méthode de filières, aussi appelée "boule de neige", qui consiste à demander au premier sujet de nous référer une personne, qui elle nous mettra en contact avec une autre, et ainsi de suite. Nous n'avions pas de critères très précis concernant le choix des sujets, mis à part qu'ils devaient travailler au sein de la chaîne de transport maritime par conteneurs, par l'intermédiaire du port de Montréal. L'objectif atteint était la réalisation d'une quinzaine d'entrevues. Le choix des sujets s'est effectué dans l'intention de recueillir les perceptions de personnes sur les diverses opportunités délictueuses présentes dans l'environnement portuaire, de plus que sur les mesures de sûreté récemment appliquées au domaine de transport maritime.

Nous réitérons qu'en aucun cas les entretiens pourront être généralisables, l'accent est plutôt mis sur le rapport direct entre l'objet de recherche et le corpus théorique. En d'autres termes, les connaissances et les représentations des individus sélectionnés nous permettront d'obtenir une meilleure compréhension de la situation criminogène du milieu à l'étude, en l'occurrence le port de Montréal. Nous avons donc recours à l'échantillon par contraste, qui est selon nous le meilleur moyen d'offrir une vision d'ensemble d'un phénomène. Selon Pires (1997), il s'agit d'assurer la collaboration d'au moins un représentant, idéalement deux, de catégories d'acteurs pertinentes à l'objet d'étude. La variable qui nous intéresse ici est la profession exercée par les sujets, celle-ci étant directement rattachée au problème étudié. Le rôle de chaque sujet au sein du transport maritime est important comme source de différence, et nous considérons que chaque interviewé est en quelque sorte porteur de représentations communes au groupe auquel il appartient (ex. l'ensemble des travailleurs maritimes, douaniers, transporteur maritime et routier).

Afin de réduire les risques de biais en regard de la méthodologie choisie, nous aurons recours à la méthode de triangulation. Celle-ci vise la comparaison des résultats provenant d'au moins deux méthodes de collection de données, par exemple des entrevues et de l'observation, ou plus simplement d'au moins deux sources de données similaires, telles que des entrevues avec des membres de différents groupes d'intérêt. Le chercheur doit trouver des patterns de convergence afin de développer et de corroborer l'ensemble des informations. (Mays et Pope, 2000).

Lors de l'analyse de nos données, une attention particulière sera donc portée à la comparaison des entrevues entre elles. Les informations factuelles rapportées par les sujets pourront aussi être corroborées avec certains rapports officiels et études résumées dans la revue de littérature.

2.3 Consigne de prise de contact

En parlant de notre projet à des compères, nous avons eu la chance de réaliser que plusieurs d'entre eux connaissaient quelqu'un qui, de près ou de loin, correspondait à nos critères de sélection. Les personnes ainsi référées ont été rejointes dans un premier temps par téléphone ou par courriel, selon le moyen de communication qui nous avait été fourni. Une fois l'entrevue terminée, nous avons été en mesure de demander à notre interlocuteur la possibilité qu'il nous réfère une autre personne, toujours en lien avec les objectifs de la recherche, jusqu'à concurrence d'une quinzaine d'entretiens.

Une première prise de contact avec un travailleur du port de Montréal nous a permis de réaliser que notre approche était bien perçue et ne suscitait pas de difficultés. La démarche privilégiée pour rejoindre les sujets s'est fait de la façon suivante : nous avons débuté la communication en mettant en contexte la personne qui les a référés, en enchaînant dans un premier temps sur l'explication du but de la recherche et ensuite sur la demande de collaboration. Dans certains cas, une lettre formelle signée par le directeur de recherche expliquant la nature de l'étude a été offerte ou demandée.

2.4 Consigne de départ

La consigne de départ ira comme suit : *Comment le trafic de substances et de biens illicites est-il possible par l'intermédiaire d'un port international tel que Montréal?*

Cette première consigne nous semble être un bon fil conducteur pour le déroulement de l'entretien, car elle est assez large pour permettre au sujet d'aborder plusieurs dimensions sur lesquelles nous pourrions effectuer des relances pertinentes aux objectifs de la recherche. Toutefois, certaines sous-consignes

pourront être présentées à l'interviewé afin de nous permettre de couvrir les sous-thèmes de l'étude.

2.5 Sous-dimensions à étudier

Les sous-dimensions suivantes nous permettront d'acquérir certains renseignements sur d'autres sphères des activités portuaires, soit

- ✓ Les opportunités criminelles : les activités illicites pouvant être perpétrées dans l'environnement portuaire, à savoir si des occasions de commettre des délits sont présentes au port et au tout au long de la chaîne de transport.
- ✓ Les relations de travail sur les quais : la nature et la qualité de la relation entre les débardeurs et les vérificateurs, et avec les autres acteurs présents sur les terminaux.
- ✓ L'organisation du travail : à savoir si les employés travaillent toujours sur les mêmes quarts de travail, avec les mêmes équipes, et comment s'effectue le choix des équipes de travail.
- ✓ Les actes d'intimidation : voir si les sujets, employés directs du port ou non, ont déjà été victime de menace ou d'intimidation ou s'ils ont déjà eu connaissance de la présence de tels actes, et si oui, dans quelles circonstances.
- ✓ Le rôle des syndicats : comment cette association de travailleurs est-elle perçue par les sujets? Que pensent-ils du système d'embauche basé sur les références syndicales?

- ✓ La sûreté : tenter d'obtenir de l'information factuelle sur les systèmes de contrôles ainsi que l'opinion des sujets sur l'efficacité de la sûreté sur les terminaux, soit les agences privées de sécurité, les douanes et les différents services de police (SQ, GRC).

- ✓ La menace perçue du terrorisme maritime : recueillir les perceptions des sujets quant aux conséquences du 9/11 sur la sûreté au port de Montréal.

2.6 Risques et présupposés par rapport à l'objet d'étude

Les risques posés en lien avec notre objet d'étude sont réels et assez considérables étant donné que certains de nos objectifs de recherche sont basés sur des préjugés. En effet, nous désirons entre autre obtenir le point de vue des participants sur une opinion préconçue et négative posée à leur égard, soit l'idée selon laquelle des travailleurs portuaires sont associés au crime organisé. Cette opinion est effectivement courante dans la population et les médias, qu'elle soit fondée ou non. À la lumière de la littérature consultée, nous sommes en mesure de dire que les différents ports à travers le monde, au même titre que d'autres milieux frontaliers, sont des milieux présentant des opportunités délictueuses aussi bien pour des criminels organisés que pour des personnes légitimes se trouvant dans ces environnements. La question à savoir si les sujets allaient ou non accepter, dans une première mesure, de participer à l'entretien et dans une seconde de parler de leurs impressions et de leurs expériences était à considérer. Lors d'une première conversation téléphonique avec un débardeur au port de Montréal, nous avons introduit le sujet de façon semblable à notre consigne de départ. Ce dernier m'a alors affirmé qu'il appréciait le fait qu'une recherche universitaire soit réalisée sur le port, que cela pouvait contribuer à montrer un portrait plus réaliste de la situation et peut-être ainsi démystifier l'image négative associée aux débardeurs. Car, selon lui, même s'il sait que certains travailleurs maritimes sont

« corrompus », c'est loin d'être le cas de tous les débardeurs. Ce premier contact avec le milieu nous a donc donné confiance en la faisabilité de nos futurs entretiens.

CHAPITRE 3 : SUR LES QUAIS (AVANT 2001)

Ce premier chapitre explique les différentes composantes du travail de débarbage, soit les principales catégories de travailleurs ainsi que l'organisation du travail sur les terminaux. Ensuite, l'accent est mis sur le système d'embauche des employés portuaires et sur l'influence de leurs syndicats respectifs. Tout au long de cette section, un effort sera fait en vue de souligner les opportunités criminelles présentes au port montréalais. Ces dernières ont ouvert la porte à une organisation de la part des employés maritimes, leur permettant de mettre la main sur des quantités importantes de stupéfiants. Les méthodes d'importation que nous soulèverons dans les prochaines sections mettent en relation un réseau d'importateurs et des travailleurs portuaires, ces derniers ayant facilité le trafic illicite de par leur implication consensuelle visant la subtilisation de conteneurs.

Afin de montrer en quoi le processus de crime organisant illustre bien la situation criminogène qui a longtemps caractérisé le port montréalais, nous donnerons l'exemple de l'affaire Matticks. Certains membres de cette famille ont travaillé pendant plusieurs années au port, leur permettant de développer des contacts auprès d'individus occupant des postes clés et une bonne connaissance de cet environnement, ce qui s'est avéré nécessaire à la tenue de sept importations de drogue via le port de Montréal.

La deuxième section, qui se veut plus brève, porte sur les autres acteurs responsables du transport de conteneurs, soit les compagnies maritimes, les transitaires et les camionneurs. Il sera alors question d'expliquer leur rôle dans la chaîne maritime et de mettre aussi l'accent sur les différentes opportunités délictueuses qui s'offrent à eux.

Finalement, une discussion portant sur les propos des interviewés remis dans un contexte de crime organisant sera élaborée.

3.1 Organisation du travail et positions clés

L'organisation du travail sur les quais a pour effet d'encourager ou d'inhiber certaines formes de déviances professionnelles. L'activité qui nous intéresse particulièrement est le déplacement ou la subtilisation de conteneurs dans le but de s'emparer de marchandise illégale se trouvant à l'intérieur, notamment des stupéfiants. Les prochains paragraphes sont donc consacrés à l'analyse des propos des interviewés quant aux rôles de chaque catégorie de travailleurs et sur la façon dont s'orchestre l'ouvrage sur les quais. En plus d'aider le lecteur à bien se situer par rapport au reste de l'analyse, cela lui permettra de mieux comprendre les opportunités présentes dans cet environnement.

Il y a deux étapes principales au travail sur les terminaux, soit la réception-livraison et le chargement-déchargement. La réception consiste à recevoir la marchandise des expéditeurs et à l'entreposer en attendant que le navire arrive. La livraison consiste à livrer le stock qui est arrivé par le bateau, soit par camion ou par train. Ces opérations se déroulent du lundi au vendredi sur des quarts de travail de jour. Le volet chargement-déchargement est celui qui demande le plus de main d'œuvre, et ce travail s'effectue quant à lui 24 heures sur 24.

La majorité des interviewés ont indiqué qu'il existe deux syndicats principaux, soit celui des vérificateurs et des débardeurs, qui sont responsables de l'embauche des employés dans leur catégorie respective. Les débardeurs relèvent des grands contremaîtres sur les quais, ils appartiennent au même syndicat. Les vérificateurs ont quant à eux leur propre syndicat et relèvent des surintendants, qui représentent les compagnies d'arrimage. Ces dernières louent des installations appartenant à l'Administration du port de Montréal, et fournissent des services de débarquement aux agences maritimes qui offrent le transport de conteneur. Comme ils sont beaucoup plus nombreux, les vérificateurs sont environ 125 et les débardeurs 800, et compte tenu qu'ils ont directement accès au cargo, l'attention sera davantage portée sur

ces deux catégories d'employés. Dans les prochains paragraphes, nous mentionnerons les individus ayant accès à un poste permanent. L'organisation du travail sur les quais est nécessaire à la saisie d'opportunités de nature criminelle présentes dans cet environnement, si l'on utilise une méthode d'importation requérant la collaboration de travailleurs sur les quais. Certains interviewés ont ainsi mentionné le fait qu'occuper une position permanente, notamment à certains postes clés, facilite la saisie de ces occasions.

3.1.1 Connaissance de la nature du cargo

Lorsque nous avons abordé la question des opportunités criminelles présentes sur les quais, les interviewés ont affirmé d'emblée que les quatre catégories principales d'employés (débardeurs, vérificateurs, contremaître et surintendant) n'ont pas connaissance de la nature de la marchandise qu'ils manipulent lorsque celle-ci est conteneurisée.

Dans un premier temps, les répondants sont unanimes lorsqu'ils affirment que les débardeurs n'ont aucune idée de la marchandise se trouvant dans les conteneurs. Le débardeur rencontré explique qu'ils peuvent avoir une idée de par les destinations, le nom de la compagnie ou lorsqu'il s'agit de denrées périssables si le conteneur est réfrigéré, mais sans plus. Dans la très grande majorité des cas, les conteneurs sont remplis à l'extérieur du port, mais cela peut arriver qu'une compagnie amène sa marchandise, par exemple des voitures, et demande aux débardeurs d'arrimer le stock, service supplémentaire qui est plus dispendieux. C'est alors possible dans ces cas précis pour les employés du port de savoir ce qui se trouve à l'intérieur des conteneurs. Comme nous l'avons indiqué précédemment, les débardeurs relèvent des grands contremaîtres. Ces derniers, qui, rappelons-le, sont des débardeurs ayant une certaine ancienneté, ignorent aussi la nature du contenu du cargo circulant sur les quais.

Aussi, les participants s'accordent pour dire que les vérificateurs ne sont pas en mesure de savoir la nature du cargo transitant sur les quais. Ils peuvent parfois déduire selon ce qui est écrit sur les documents quand le nom du client y figure, par exemple si c'est une compagnie de boisson. Le plan de chargement/déchargement auquel les vérificateurs ont accès ne contient pas beaucoup d'informations susceptibles de leur indiquer la nature de la marchandise se trouvant à l'intérieur des conteneurs. De la même façon, les représentants des compagnies maritimes, les surintendants, en d'autres termes les superviseurs des vérificateurs, n'ont aucune idée de ce qui se trouve dans les conteneurs. Comme il en a été question plus haut, ils sont responsables de réaliser la pré-planification du déchargement des navires, et n'ont accès qu'à des informations succinctes, comme l'illustre bien le commentaire suivant offert par un surintendant au port de Montréal :

« Nous on a contré la contrebande en manipulant les boites de façon anonyme. Ce qui veut dire qu'ont requiert pas de nos clients de nous donner de l'information sur ces conteneurs là. (...) dis nous combien il pèse, si c'est des matières dangereuses et où il va, mais le reste on veut pas le savoir, ça nous intéresse pas. En fait tellement pas, que même si y nous donne de l'information, j'ai aucune façon de colliger l'information dans mes systèmes (...) la garder ou la manipuler de sorte que je me ferai pas voler. Pour nous ça c'était une grosse sécurité pis c'était pas tellement juste pour la contrebande, comme juste le contrôle des pertes, ou les infractions. »

En somme, il semble que les seules instances informées du contenu sont le chargeur (client), le transitaire, la compagnie maritime et les douanes, sur quoi nous reviendront ultérieurement. Alors, contrairement à ce que soutient le surintendant au port montréalais, le fait que les employés en charge de la manutention et de la vérification des conteneurs soient en connaissance ou non de la nature du cargo vient effectivement influencer les opportunités de vols à l'intérieur des conteneurs, mais ne joue pas vraiment sur le plan du trafic de biens et de substances illicites. Il est à noter que dans le cadre de cette étude, le vol de

conteneur ou de la marchandise se trouvant à l'intérieur ne nous intéresse que dans la mesure où il est réalisé pour s'emparer d'un colis de drogue ou de marchandise illégale, et non d'objets de valeur tels que du matériel électronique, de la boisson ou des vêtements, exemples offerts par quelques sujets. Il est toutefois intéressant de noter que les enquêteurs de l'ÉNEP et de la SQ mentionnent que certains criminels sont spécialisés dans le domaine du vol de conteneurs, le premier spécifiant : «*Des voleurs, il en a qui volent des maisons ben il en a qui vont voler des autos, d'autres vont voler au port de Montréal.*» Il explique que les voleurs se promènent sur les chemins de fer ou dans les cours à conteneurs, les ouvrent, et volent une partie du cargo. Il ajoute que ce ne sont pas des crimes fréquents, d'autant moins dans les cours situées sur le territoire du port, à cause de la présence de caméras.

3.1.2 Déploiement des travailleurs maritimes

Interrogés sur le processus de formation des équipes de travail, les représentants de l'Association des Employeurs Maritimes (AEM) ainsi que les travailleurs portuaires ont expliqué que la majorité des employés syndiqués doivent téléphoner à une centrale d'appels entre 6h et minuit chaque soir pour savoir à quel endroit ils travaillent le lendemain. Ils seront donc affectés selon les besoins de main d'œuvre des compagnies maritimes. Ces dernières téléphonent avant 15h30 pour passer leurs commandes de personnel pour le travail de débardage, qui à titre de rappel, constitue principalement le chargement et le déchargement de navire. Le représentant de la compagnie fait alors part de ses besoins en termes de travailleurs selon des qualifications, par exemple s'il a besoin de tant d'opérateurs de grues et tant de vérificateurs.

En revanche, les employés ayant le plus d'ancienneté peuvent appliquer sur des postes permanents au sein d'une compagnie d'arrimage, en d'autres termes sur un

terminal en particulier, s'ils jugent que c'est elle qui offre les meilleures conditions. En termes de proportion, l'interviewé occupant le poste de vérificateur estime que sur ses 125 collègues, environ une cinquantaine sont permanents, les autres étant affectés au jour le jour. Selon les représentants de l'AEM interrogés, les débardeurs ayant le plus de qualifications ont plus de chance d'être permanents et se connaissent plus entre eux, alors que la main d'œuvre manuelle vient d'un peu partout. Ils ajoutent que le personnel à la guérite (à l'entrée), les contremaîtres et les vérificateurs responsables de faire l'inventaire de la cour ont habituellement leur permanence.

3.1.3 Travail de débarbage

Concrètement, les vérificateurs sont responsables de la vérification de la marchandise et de la bonne coordination du travail de débarbage. Voici des exemples de tâches réalisées par ces derniers, qui nous ont été offerts par trois interviewés ayant une bonne connaissance du métier : si un camionneur arrive à la guérite pour porter une livraison, le vérificateur va inspecter ses papiers (coupon de livraison ou *bill of lading*) et indique ensuite au camionneur où se diriger pour aller porter la marchandise à la bonne place selon sa destination. Rendu au terminal, le camionneur va être pris en charge par un autre vérificateur qui va enregistrer dans un genre de mini ordinateur que le conteneur est bien rendu et qu'il est mis dans la bonne pile en vue du chargement du navire. Le vérificateur va ensuite suivre le plan pour le chargement du bateau, qui a été conçu préalablement par un représentant de la compagnie d'arrimage, de façon à ce que, par exemple, les conteneurs qui doivent sortir en premier soient placés sur le dessus. D'autres critères sont à considérer pour la réalisation d'un plan de chargement/déchargement, réalisé par la compagnie maritime, tels que : si le conteneur ne doit pas être soumis aux intempéries (il ira alors au fond de la cale),

selon la destination du conteneur une fois débarqué du navire (par train ou camion), et en tenant compte des conteneurs à matières dangereuses.

C'est donc le vérificateur qui va diriger l'opérateur de machine (débardeur ou *docker*) lorsque viendra le temps de charger le navire. Il y a alors un vérificateur à l'intérieur du bateau qui va prendre en note l'emplacement exact de chaque conteneur, ainsi le plan est envoyé par la suite au port de destination du bateau, pour que les travailleurs d'outre-mer sachent exactement l'emplacement des boîtes. Le même processus est suivi pour le déchargement du navire, soit que le vérificateur s'assure que les conteneurs sont en bon état et qu'ils sont placés au bon endroit en vue de la livraison. Il s'assure aussi de faire des inventaires fréquents afin que les clients expéditeurs soient en mesure de suivre les déplacements de leurs conteneurs (il leur suffit de savoir le numéro de leur conteneur, d'appeler leur transitaire ou d'aller voir sur internet). Les débardeurs quant à eux travaillent de façon manuelle, dans des camions ou sur de la machinerie, et déposent les boîtes aux endroits prévus, soit dans une telle section directement sur les quais, sur le navire ou dans des entrepôts.

3.1.4 Postes clés

Plusieurs interviewés ont mentionné l'importance d'occuper des postes clés au sein du terminal afin qu'une connivence entre les travailleurs puissent mener à la commission d'un délit. C'est le poste de vérificateur de conteneurs qui est ressorti de la littérature et de l'analyse des entretiens comme étant stratégique et permettant l'accès à des opportunités délictueuses au sein des terminaux. Comme ils sont concrètement responsables de la vérification des documents et de la coordination du travail de débardage, ils peuvent s'organiser, avec la collaboration consensuelle ou aveugle des opérateurs de machinerie, pour déplacer ou subtiliser un conteneur dont ils savent d'avance qu'il contient un colis illicite.

Cependant, le commun des vérificateurs, comme le mentionne un employé occupant cette position au port de Montréal, ne voit pas en quoi cette position est privilégiée, à moins qu'il n'ait un réseau de contacts à d'autres niveaux :

« Parce que chacun fait sa job, puis je pense qui a des mauvaises personnes n'importe où, puis peut-être que c'est plus facile à certains endroits... je sais ben que si (rire) je voulais faire sortir un conteneur demain matin, j'aurais ben de la misère, bien que ça fait 20 ans que je travaille au port, (...) parce qu'il faut que tu sois dans le milieu pis tout ça, faut que t'aies des contacts en dehors, (...) il faut que tu sois organisé. »

On voit par la dernière phrase de cet extrait qu'une organisation à même la communauté de travailleurs est nécessaire, sans aucun apport d'organisations criminelles. Concrètement, de par les responsabilités que son emploi lui incombe, le vérificateur est en charge d'assurer la direction des déplacements des conteneurs, ce qui dans le passé s'est avéré utile pour la réalisation d'actes criminels. Comme le mentionne un policier de la Sûreté du Québec ayant enquêté sur la criminalité portuaire au cours des dernières années, la seule information dont les vérificateurs doivent disposer afin de faciliter la sortie d'un conteneur renfermant de la marchandise illégale est le numéro de celui-ci. Le cas Matticks nous a fourni un exemple du processus par lequel une boîte contenant de la drogue sortait de l'environnement portuaire, grâce à la collaboration de travailleurs maritimes, cas qui sera élaboré dans la prochaine section. L'implication des employés sur les quais peut se faire aussi en lien avec le déplacement ou la surveillance de conteneurs, comme l'explique ce même sujet :

« (...) des fois il peut y avoir de la corruption interne d'où ce qu'ils placent le conteneur. Tout ce qu'ils ont à faire c'est de le déplacer. Ils le mettent dans des mauvaises piles, pour voir si ça va attirer l'attention. Ils vont voir s'il y a de la chaleur dessus, voir si des polices vont se planter alentour » ou encore
« C'est des gars sur le port, eux autres ils voient quand les douanes viennent chercher un conteneur. (...) les conteneurs il faut qu'ils soient gelés. Tout de suite tout le monde qui

travaille sur le port le savent. Si il y a un checker qui est au courant y va savoir que le conteneur de drogue est gelé, (...) ils y toucheront pas » (SQ).

Un trafiquant voulant importer une bonne quantité de drogues par conteneur a donc avantage à s'allier à un membre du personnel sur le terminal. La seule interception possible lors d'une importation étant celle d'une fouille effectuée par les agents douaniers, cette association peut servir dans un premier temps à ce que le conteneur en question ait moins de chance d'être ciblé par les douaniers de façon aléatoire ou non une fois qu'il est déchargé du navire. Cela peut permettre aussi, de par une simple surveillance de la part des travailleurs portuaires, de savoir si le conteneur a été fouillé par les douaniers. Si c'est le cas et qu'un débardeur en averti l'importateur, ce dernier ne viendra pas chercher son chargement, ne voulant pas se faire intercepter par la police.

Cette méthode permettant que la marchandise illégale puisse se rendre à destination sans intervention des douanes a aussi été illustrée par un agent de renseignement du service des douanes devant un comité sénatorial :

« Ce qui s'est passé, c'est qu'à un moment donné, les douanes ont décidé tout simplement de choisir ce conteneur et de l'inspecter. À ce moment-là, quand nous avons envoyé au terminal le fax demandant qu'on nous sorte ce conteneur, 15 minutes après l'envoi du fax, la compagnie de transport (...) a ramassé ce conteneur. Cela montre que lorsque les douanes décident d'inspecter un conteneur, ils sont immédiatement mis au courant parce qu'il y a quelqu'un au terminal ou sur les quais qui se précipite au téléphone pour appeler quelqu'un d'autre. » (Comité spécial, 2001¹²)

Cet extrait illustre comment il est stratégique pour un importateur de biens illégaux d'établir un contact avec un ou plusieurs travailleurs portuaires. L'implication

¹² Voir références : Comité spécial (2001). L'analyse contenu dans le rapport provient d'informations recueillies dans le cadre des enquêtes, de rapports de patrouilles des divers services de police, ainsi que des banques de données de tous les services de police et des douanes.

délictueuse de ces derniers est dans ce cas peu risquée et ne demande ni organisation ni spécialité, et s'avère précieuse pour un trafiquant qui veut neutraliser les chances de se faire prendre.

Dans le même ordre d'idée, un témoignage (Comité Spécial, 2001) d'un agent de renseignement à l'unité de lutte contre le crime organisé de Montréal permet de réaliser l'importance d'occuper des postes clés. Selon lui, ces positions sont celles de vérificateur («à la guérite, le long du bateau, et le long de certaines piles pour s'assurer de connaître l'emplacement des conteneurs»), de membre du syndicat et de camionneur, rôle sur lequel nous reviendrons un peu plus loin dans cette section.

Un des interviewés mentionne que pour importer de la drogue grâce à une organisation du travail sur les terminaux, il faut pouvoir opérer la machinerie, avoir le contrôle sur les papiers, charger le conteneur sur un camion, que ce dernier ne soit pas vérifié, cela représente selon lui beaucoup trop d'étapes : « *Mais c'est certainement possible, (...) ils l'ont fait. Faut qu'il y ait beaucoup de personnes de connivence, dans le but de commettre un acte criminel. Mais je te dis, planifier ça, c'est un travail de longue haleine* » (AEM). En somme, non seulement le fait d'occuper des postes clés au sein du terminal peut être avantageux pour la saisie d'opportunités délictueuses facilitant le trafic illégal, les employés doivent cependant pouvoir compter sur un réseau de contacts au niveau international, au sein des compagnies maritimes et des compagnies de transport.

3.2 Conteneurisation et méthodes d'importation illégale

Comme cette étude est limitée à la marchandise conteneurisée, nous accorderons une attention particulière à l'émergence du conteneur, qui, dans les années 1970, a influencé considérablement les opportunités criminelles. Il sera argumenté dans les

prochains paragraphes que la conteneurisation a diminué les occasions de vols de marchandise, mais a en contrepartie favorisé le trafic de biens illicites.

Dans un premier temps, la venue du conteneur a diminué considérablement les occasions de vols de biens de valeurs par les travailleurs légitimes. Il va de soi, que dans les années précédant cette grande innovation dans le domaine du transport, la marchandise, alors étalée aux yeux de tous, était plus susceptible d'être convoitée et subtilisée par des individus opportunistes, et ce, à plusieurs étapes de la chaîne de transport, ce qui a d'ailleurs été souligné par plusieurs interviewés.

Au contraire, le fait que la marchandise, une fois conteneurisée, est moins visible et accessible permet de dissimuler des biens de contrebande. Subséquemment, la conteneurisation a concrètement facilité le trafic de biens illicites ; les criminels étant reconnus pour savoir s'adapter aux technologies, elle a offert aux trafiquants une occasion en or, comme l'explique un enquêteur à l'Équipe nationale des enquêtes portuaires (ÉNEP) :

«... avec l'arrivée des conteneurs, (...) ils ont vu une opportunité. Là ils se sont dit, que le port de Montréal, y a-t-il de quoi de plus beau que ça, une boîte qui est fermée avec un seal, c'est gros, on peut mettre 1000 kilos de cocaïne, de hash... les importateurs, qui ont des contacts internationaux, s'organisaient, ils organisaient des importations à travers les conteneurs. »

Ensuite, les opportunités créées par les conteneurs ont été ralenties, les interviewés partageant l'idée que l'augmentation et l'amélioration des mesures de contrôle et de surveillance, sur quoi nous reviendrons au chapitre 4, a eu une incidence positive et marquante sur le vol de conteneur dans le but de mettre la main sur des marchandises de contrebande se trouvant à l'intérieur, technique notamment utilisée par les Matticks.

3.2.1 *Modus operandi*

Deux méthodes d'importation sont ressorties de l'analyse des entrevues et de d'autres sources d'information. Primo, il s'agit d'utiliser une compagnie légitime qui effectue une livraison de marchandise commerciale et d'y glisser un colis à l'insu de l'expéditeur, combine sur laquelle nous reviendrons plus en détails dans la section portant sur les autres acteurs du transport. Secundo, il s'agit plutôt de se servir d'une entreprise légitime d'importation et inventer une livraison. Une attention particulière est portée à cette dernière méthode. À titre d'exemple, deux interviewés, respectivement de la SQ et de l'ÉNEP, dans le but de nous expliquer les méthodes utilisées par des trafiquants, nous ont fait part des propos suivants.

« (...) Ce qui est arrivé aussi dans le cas du grec [L.E. Lekkas], ils vont prendre une compagnie "légit", y vont inventer une importation. La compagnie mettons importe du bois, qui fait des milliers d'importations par année. Ils vont prendre cette compagnie là, ils vont prendre un BL [bill of lading], puis ils vont le copier, ils vont mettre les mêmes choses que la compagnie. » (SQ)

« Ils se font un BL, c'est facile, il y en a même qui vont mettre un numéro de téléphone, pour la compagnie maritime pour les rejoindre pis le gars va être chez eux et il va répondre pour telle compagnie, si y demande si c'est vrai que vous avez importé des rouleaux de papier, l'as tu reçu? Oui, puis il répond le nom de la compagnie quand il appelle. Ça ils l'ont fait. C'est un conteneur qui est complètement faux, le nom de la compagnie est vrai mais tout ce qui va l'accompagner va falloir qui triche. Va falloir qui le sorte avec des faux papiers. C'est là que tu vas impliquer du monde dans le port. C'est une conspiration interne, avec des checkers, puis là ça coûte cher ça. Faut que tu paies ce monde là. Ce qui arrive c'est que, ce qu'on a su, on s'est rendu compte qu'on pensait que les gens qui étaient impliqués, les checkers, qui étaient impliqués dans le trafic, savaient ce qu'il y avait dans la boîte, puis ils le savent pas. Sont même pas impliqués. Puis il y a des gens qui sont même pas payés, puis ils vont aider parce qu'ils ont peur» (ÉNEP).

Les deux interviewés mettent l'accent sur l'utilité de falsifier le *bill of lading*, sans quoi les trafiquants ne seraient en mesure de sortir un conteneur illégal de l'environnement portuaire. Les *bill of lading* sont les documents nécessaires afin de pouvoir sortir un conteneur du port. Il y est inscrit des renseignements quant au nom du bateau, la ligne maritime, la compagnie maritime, le numéro du conteneur et la marchandise qu'il contient. Ce document est émis par la compagnie maritime. Le camionneur doit en présenter une copie originale au vérificateur du port. En effet, parce qu'il s'agit d'une fausse importation, le conteneur en question ne se trouve pas sur le plan de déchargement ; aucun emplacement ne lui ait réservé, ni dans un entrepôt ni dans une pile sur le terminal. C'est alors que le vérificateur malintentionné doit porter une attention particulière à ce conteneur dont il connaît le numéro lors du déchargement du navire. Le vérificateur et ses acolytes doivent sortir le conteneur avant que ce dernier ne soit intercepté ou que quelqu'un ne se doute de quelque chose. C'est alors que la copie du BL servira au camionneur complice qui, une fois averti que le conteneur est arrivé sur le terminal, viendra aussitôt chercher le conteneur afin de le livrer à l'endroit convenu avec l'importateur.

Aussi, la dernière phrase du deuxième extrait peut sembler contradictoire, à savoir si dans une première mesure les individus sont impliqués en connaissance de cause ou non dans les activités illégales se déroulant sur les quais, et dans un second temps, s'ils sont payés pour le faire. En ce sens, il est possible de constater différents degrés d'implication au sein des travailleurs portuaires. Certains déplacent ou saisissent des conteneurs selon un complot préalablement établi avec les importateurs et sont alors largement payés pour le faire. Certains ne reçoivent aucun pot-de-vin et ne font qu'obéir aux ordres d'un vérificateur entretenant des liens avec une importation de biens illégaux. Ils ferment les yeux sur ce qu'ils considèrent douteux, car ils n'ont vraisemblablement aucun avantage à aller se plaindre, selon le sujet travaillant au sein de l'ÉNEP.

« Je fais quoi? Je me mets à dos tout ce monde là, avec qui je travaille à tous les jours, pis je vais porter plainte à la police elle va dire oui monsieur veuillez prendre un numéro, on va faire un rapport, puis là va falloir trouver des motifs, ça va prendre deux semaines avant qu'on puisse avoir un mandat (...) le gars il se dit que s'il appelle la police, il va manger une claque sa gueule après. Un, je risque de perdre ma job parce que si je suis pas dans gang ils vont me mettre dehors, ils me protégeront pas. Ou y vont dire que j'ai volé (...) C'est une question de peur. C'est pas une question de gens extrêmement malhonnêtes dans le port, c'est une question de facteurs humains, j'ai peur de lui, c'est tout. »

3.2.2 Intimidation

Les trois travailleurs maritimes ont affirmé, lorsque nous leur avons posé la question de la présence d'intimidation sur les quais, n'avoir jamais eu connaissance de la présence de tels actes dans leur environnement de travail. La réponse suivante, offerte par un débardeur, est semblable à celles des autres sujets : *«...à ma connaissance non. Jamais. Il y a des choses qui se font sûrement qui sont pas à la vue de tous, mais j'en ai pas eu connaissance.»* Du côté des agents représentant les services de police, ils ont révélé avoir eu affaire à des actes d'intimidation sur les quais, entre autre dans le temps des Matticks. Voici un exemple relaté par un enquêteur de la GRC, soit celui d'un agent de sécurité qui avait été menacé par un vérificateur :

« Si t'attires l'attention sur ton organisation criminelle puis que c'est plein de police, qui tourne alentour parce que t'es trop naïf [naïf], pis t'arrêtes pas d'écoeurer le monde, les boss de l'organisation, puis c'est déjà arrivé avec un checker, ben c'est tu fermes ta gueule, tu plaides coupable, t'es suspendu, pis là tu te tiens tranquille. En faisant ça, il est pas mort le gars de la sécurité, il avait peur de même [shake], parce qu'il disait, ça y est si je porte plainte c'est dangereux. »

Afin d'éviter les actes d'intimidation sur les quais, l'enquêteur a soulevé sa stratégie qui consiste à faire savoir aux organisations criminelles que tous les corps policiers et de sécurité (GRC, SQ, SPVM, agences de sécurité privée) unissent leurs forces, s'échangent des informations et qu'ils ne laisseront plus passer ce genre d'attitudes intimidantes. Cette idée est supportée par la citation suivante, offerte par ce même enquêteur de la GRC :

« Je suis allé rencontrer les boss du SPVM puis je leur ait dit regardes, t'as une menace, un dossier au port de Montréal, répondez, parce qu'ils se font intimider, ils se font intimider par qui? Par ceux qui importent des centaines et des centaines de milliers de kilos de coke. (...) Mais ils se demandent pourquoi on s'intéresse à des plaintes d' harcèlement, puis je leur ait expliqué pourquoi. (...) En tout cas, on se protège, on se met ensemble, on se donne (...) une vue globale de ce que c'est le port de Montréal. On commence à faire ça, pour dire à l'autre regardes, piles pas sur les pieds de la GRC, ni sur les pieds de la police de Montréal, on est tous ensemble. »

Nous ne pourrions conclure cette section sans mentionner que l'ensemble de les interviewés s'entendent tous sur le fait que les occasions délictueuses précédemment soulevées ont diminué considérablement ces dernières années, avec les mesures de contrôle qui s'améliorent et se multiplient, sur lesquelles nous reviendrons au dernier chapitre.

3.3 Conditions de travail

Nous verrons dans cette partie du travail que les conditions historiques d'embauche, ainsi que la relative puissance des syndicats de travailleurs ont favorisé l'émergence de conditions favorables à l'introduction d'éléments criminels au sein du port de la métropole.

3.3.1 Système d'embauche

L'administration du port n'a aucun droit de regard quant au choix des employés, c'est l'Association des employeurs maritimes (AEM) qui est responsable de fournir la main d'œuvre en termes de débardeurs et de vérificateurs à l'entrepreneur en manutention (arrimage). Comme plusieurs des sujets l'ont indiqué, le système d'embauche au port montréalais fonctionne par références, de sorte qu'un débardeur ou un vérificateur soumet le nom de personnes qu'il connaît à son syndicat, qui remet à son tour la liste des candidats à l'AEM. Celle-ci choisit donc les postulants parmi ceux référés par les syndicats respectifs des travailleurs maritimes, soit le syndicat canadien de la fonction publique (SCFP 375) pour les débardeurs et l'*International Longshoreman Association* (ILA) du côté des vérificateurs. Ce système de parrainage s'est instauré dès le début de l'histoire du port, comme l'explique un représentant de l'AEM :

« Historiquement c'est dans les années 1800-1900, (...) ça toujours été comme ça, dans le domaine du débarbage ... au départ, avant que l'association existe, en fait on a rien réinventer, on a juste re-systématiser ça, mais à l'époque, t'avais des compagnies, eux autres ont besoin de monde qui travaille au port, quand un navire arrive, ben il y avait le contremaître, alors il prenait des gens pour s'occuper du navire, il allait voir le monde qu'il connaissait : son fils, son neveux, son beau-père, son cousin. »

Nous avons posé la question à savoir si ce système de recrutement basé sur les références syndicales pouvait être problématique. Selon les perceptions des représentants de l'AEM, qui sont chargés d'engager et de fournir la main d'œuvre sur les quais, cette situation entraîne certains désavantages avec lesquels ils doivent inévitablement composer. Parmi ces derniers, un résultat de la longue période de temps qui peut s'écouler entre le moment où le nom d'un candidat est soumis au syndicat et celui où il est rappelé pour venir passer les tests préalables à son embauche. Entre temps, l'individu peut avoir entamé des études et avoir

occupé des emplois de type intellectuel, mais lorsque les interviewés les appellent pour leur dire qu'ils sont rendu à son tour, le candidat potentiel se remet alors en question, comme l'employeur explique dans le passage suivant :

« ... lui voit son père avec le salaire qu'il fait, il a fait des études, il n'a jamais voulu être débardeur dans le fond, mais là il regarde ça, (...) j'ai un gars qui vient carrément pour le salaire, y'a aucune affinités pour le travail, il n'a pas le goût de se salir, c'est la paye qui l'attire. »

Effectivement, les conditions salariales des débardeurs et des vérificateurs sur lesquelles nous reviendrons bientôt sont alléchantes. Cet incitatif peut aussi pousser certains individus, qui savent que leurs noms est sur la liste, à «s'asseoir là dessus et attendre leur tour», ce qui a été soulevé comme étant un autre désavantage du système de référence. L'interviewé en charge de l'embauche de ces travailleurs déplore l'attitude nonchalante adoptée par certains individus, dont les pères sont aussi débardeurs de père en fils, dont la citation suivante est illustrative :

« Il en a qui apporte un CV, quelqu'un qui a déjà travaillé ailleurs avant, qui a de l'expérience dans la recherche d'emploi, mais il en a qui arrive avec rien, pas de crayon, ça arrive avec une casquette, la barbe pas faite, en jeans troué, ça fait pas sérieux, au moins vient démontrer que c'est quelque chose qui t'intéresse, fait au moins semblant (...) quand tu lui dit t'as ton entrevue aujourd'hui, puis le gars dit j'ai pas besoin de ça une entrevue, mon nom est sur la liste. (...) tu lui offres pas une job, il a son dû qu'il attend depuis 15 ans. Comme si j'avais pas le choix. Tom nom est sur la liste, mais c'est pas une garantie. Il faut que tu répondes à certains critères quand même. »

Les critères auxquels doivent répondre les candidats sont la passation d'un test médical et d'un test d'aptitudes. Les débardeurs et les vérificateurs demeurent donc les employés de l'AEM, mais sont affectés à plus ou moins long terme à un terminal. Le surintendant en charge d'un terminal à conteneurs au port de Montréal mentionne que le système de référence «n'a jamais garantit les meilleurs

candidats», idée qui est supportée par les représentants de l'AEM. Ces derniers, en soulignant qu'ils doivent fonctionner avec un « *cadre archaïque en terme de convention collective* », s'entendent pour dire que s'ils devenaient eux-mêmes responsables d'engager qui ils veulent, il y a plus de 75% des candidats présentés par les syndicats qui ne seraient pas considérés, ce à quoi ils ajoutent : « *C'est sûr que pour nous comme employeur c'est une source de problème parce qu'on contrôle pas la qualité autant qu'on voudrait, est-ce que ça veut dire qu'on engage tous des bandits, non. Mais c'est la source au problème.* »

3.3.2 Influence des syndicats de travailleurs

À un niveau plus sérieux, un des interviewés en charge de l'embauche de la main d'oeuvre croit que les listes de candidats tenues par le syndicat ont déjà été à la source de chantage, comme en témoignent les réflexions suivantes :

« Là le syndicat a une liste, j'te dit ça sans avoir l'assurance que ça c'est déjà fait même si tout le monde est au courant que ça s'est déjà fait là, mais c'est que à un moment donné tu veux ton nom, tu paies en argent, le syndicat peut dire ok donnes moi 100\$, puis si tu payes pas ben j'enlève ton nom. » et encore « *Eux autres aussi y'ont un problème avec ça parce que (...) chaque débardeur pouvait parrainer une ou deux personnes, à un moment donné tu as trois fils, qu'est-ce que tu fais, tu vas voir l'autre à côté qui a juste un fils, puis tu lui demande, mais ça, ça se paye. Là à un moment donné il y a eu de l'argent en jeu la dessus. »*

Ce même sujet ajoute que les listes sont fermées depuis 1995. Les employeurs sont donc en train d'épuiser la liste actuelle de candidats avant d'offrir aux travailleurs maritimes la possibilité de référer des noms à leur syndicat, ce à quoi il ajoute : « *(...) le monde va se battre pour faire mettre leur monde sur la liste...* »

Nous avons questionné les participants sur l'influence du syndicat des travailleurs. Le fait que plusieurs interviewés ont utilisé des expressions telles que « *c'est un syndicat qui est extrêmement puissant* » (SQ) ou encore « *On a un syndicat bien contrôlant qui fait tout pour eux autres (...) C'est pas comme un syndicat normal, il y a des guerres de pouvoir puis faut faire attention à ça.* » (AEM) montre que la SCFP 375 et l'ILA sont d'une rare puissance. L'ancien douanier interviewé considère que c'est probablement le seul syndicat où tous les membres sont présents lorsqu'il y a une réunion, car tout le port est fermé, aucune opération n'a lieu durant ce temps.

Des études décrites dans le premier chapitre ont servi d'exemples au phénomène de l'infiltration d'individus reliés à des organisations criminelles au sein du syndicat américain des vérificateurs, *l'International Longshoreman Association*. Lorsque les participants ont été amenés à donner leur opinion quant à la possibilité qu'une pareille situation caractérise les syndicats des débardeurs et des vérificateurs au port de Montréal, aucun sujet n'a été en mesure de donner une réponse certaine. Un des représentants de l'AEM suggère l'idée que des organisations criminelles aient pu payer le syndicat pour faire mettre des noms sur la liste ou qu'elles le feront lorsqu'elle rouvrira, sans toutefois être en mesure de le certifier. Un policier de la SQ et un ancien douanier s'entendent sur la question en affirmant que le syndicat est très puissant, mais à savoir s'il est corrompu, ils n'en ont aucune idée. Voici des exemples de leur avis sur la question : « *... sont-ils vraiment corrompus? Peut-être. Mais même encore, l'infiltration c'est le parrainage. Ils savent très bien...* » (police provinciale) et « *d'après moi les têtes dirigeantes ne le sont pas, mais les délégués syndicaux, il pourrait en avoir qui facilitent certaines choses* » (douane).

Dans le même ordre d'idée, certains interviewés affirment que ce système basé sur les références entretient la présence d'éléments criminels au sein de la main d'œuvre. D'après ce même policier de la SQ, si des individus entretenant des liens

avec des organisations criminelles ont été en mesure de faire partie intégrante de la main d'œuvre sur les quais, c'est en grande partie grâce à ce système de fonctionnement. Il rapporte les propos racontés par des agents sources quelque temps avant l'arrestation de D.Matticks :

« Il n'y a pas un gars qui est devenu checker qui est pas contrôlé. (...) C'est qui qui est plus important (...) quand le conteneur arrive? C'est le checker. Il n'y a pas un checker qui est nommé qui fait pas partie de la gang à Mattick. C'est ce qui se dit dans le milieu.»

Le policier ajoute toutefois qu'il n'est pas en mesure de confirmer cette information. Nous sommes d'avis que la planification d'actes visant la subtilisation de conteneur, comme l'a fait à l'époque D. Matticks, requiert la collaboration de plusieurs employés, qui peuvent avoir différents degrés d'implication. Cela ne sous-entend cependant pas qu'une majorité des individus occupant la position de vérificateurs de conteneurs au port de Montréal soient de connivence avec des membres d'organisations spécialisées dans le trafic de biens illégaux.

L'ensemble des interviewés ayant abordé le sujet ont indiqué que le système de parrainage a évolué ces dernières années, de sorte que la provenance de la main d'œuvre aujourd'hui est partagée entre les candidats fournis par les syndicats et ceux de la «liste au comptoir». Nous reviendrons brièvement sur ce point dans le chapitre consacré aux contrôles, car cette évolution dans les méthodes d'embauche, en plus du fait d'être plus équitable sur le plan des droits des personnes désirant appliquer pour un poste sur les quais, a un avantage collatéral de réduire le copinage et l'herméticité des groupes de travail.

3.3.3 Conditions de travail

Les conditions de travail plus qu'avantageuses des travailleurs portuaires ont été mentionnées par la presque totalité des individus rencontrés. Un sujet de l'AEM explique qu'il y a beaucoup de similarités entre celles des débardeurs et des vérificateurs, entre autres sur le plan des salaires et des horaires. Il indique que la moyenne des salaires est approximativement de 100 000\$, les grands contremaîtres touchant une rémunération annuelle de 170 000\$, avec une paye distribuée hebdomadairement et, dès le commencement, l'accès à des assurances et un bon fond de pension. En revanche, un débardeur affirme que certaines conditions de travail sont plutôt difficiles, notamment à cause des horaires de travail qui demandent à travailler la fin de semaine, la nuit, et parfois plusieurs jours en ligne (jusqu'à 19 jours/21). Il ajoute que le travail doit se faire sous la grosse chaleur ou au froid, l'ensemble de ces conditions rendant le travail épuisant.

Les conditions de travail des débardeurs et des vérificateurs ont beaucoup changé avec les années, comme le témoigne l'extrait suivant :

« Le monde pense que les débardeurs ça travaillent fort des bras pis que ça gagne pas une cenne. Ben c'est pas ça pentoute [du tout]. (...) c'est des gars qui jouent 100 games de golf par été, pis y'ont une G35¹³ dans le parking (...) on a l'image noire, ça change. Mais ça empêche pas que c'est un milieu de cols bleus, de durs, c'est "rough". (...) mais ils ont déjà passé par là, ça l'a déjà été un milieu sale, pas propre, la rémunération était plus faible, ça déjà été comme ça. Mais c'est plus comme ça, c'est loin, loin, loin en arrière de ça. »
(AEM)

Dans le même sens, un des participants (ÉNEP) explique que même si les conditions de travail des débardeurs ont changé avec les années, il reste une culture maritime bien ancrée dans les mœurs et qui permet en quelque sorte aux

¹³ Voiture de luxe de chez Infiniti

individus de relativiser la gravité des délits commis sur les quais. Voici un extrait provenant d'un entretien avec un enquêteur spécialisé dans les enquêtes portuaires, et qui a été sélectionné de par sa pertinence quant à l'historique des ports maritimes et de ses travailleurs :

« Le port de Montréal c'est un petit peu différent de la société normale. Ça l'a une culture en soi. (...) Puis il y a une culture maritime qui est différente un petit peu des gens qui viennent de la ville, ou qui viennent de la campagne. Pour te donner un exemple, à Terre-Neuve, les îles Saint-Pierre et Miquelon, il y avait des rochers là, puis les bateaux souvent, dérivait, ils arrivaient à la mauvaise place puis ils frappaient les rochers. Puis les gens venaient et allaient prendre la cargaison.. Alors si les bateaux échouaient, c'était pas du vol pour eux autres. On sauve le monde, puis après on sauve qu'est-ce qui a dans le bateau. À un moment donné ce qui faisait c'est qu'ils faisaient des feux, des lumières un petit peu à côté, pour que les bateaux aillent frapper les rochers, ils trichaient un peu. Si il n'y en avait pas assez souvent qui frappaient les rochers, ils s'organisaient pour qu'il y en ait plus. (...) C'est une culture maritime : quand t'as un bateau qui s'échoue, tu prends ce qui a dedans. Puis moi je pense qui a un peu une culture semblable à ça au port de Montréal. Avant, il n'y avait pas de conteneurs. Tout arrivait en vrac, il n'y avait rien de caché. T'avais des bouteilles de boisson, des caisses, c'était pas caché. Les gens, qui ont commencé à travailler au port de Montréal, c'était surtout des Irlandais (...) Puis le monde qui avait des sous employait des débardeurs. C'était des gens qui étaient pauvres, c'était des travailleurs manuels, puis dans leur culture, c'était un peu comme un bateau qui s'échoue, c'était une culture maritime. C'était des gens qui étaient très pauvres, et souvent les débardeurs prenaient une cargaison puis ils la donnaient. C'était un petit peu des robins des bois. Faque c'est une culture qui moi je pense est restée dans le port de Montréal. Ces gens là, aujourd'hui font quelques 100 000 \$ par année, les débardeurs sont très très bien payés. Et ça je pense que c'est un petit peu la différence du port de Montréal. À partir de là, c'est sûr que voilà 50 ans, 60 ans, ce qu'ils faisaient dans ce temps là les compagnies maritimes, si elles commandaient 8 caisses de boisson, ben elles en envoyaient 9. Comme ça les débardeurs savaient qu'il y en avait une pour eux autres. Faque ils le prenaient, ils le volaient pas. Ils

volaient pas la cargaison parce que c'était un cadeau. Puis ça fonctionnait comme cela. C'était une espèce de petite mafia de débardeurs, ils étaient pas puissants, mais ils l'étaient un petit peu, parce qu'ils avaient un petit peu de pouvoirs parce que ça devient cher à un moment donné, c'est eux autres qui débarquent le stock, faque a un moment donné il peut l'échapper sa caisse de boisson, ça voulait dire envoie moi un cadeau pis si j'ai un cadeau ben... Cette mentalité là a existé ben longtemps pis elle existe encore au port de Montréal. Il n'y a pas longtemps, un conteneur de boisson est tombé, c'est niaiseux, c'est un vol simple, mais eux autres voient ça comme c'est à nous, il est tombé, ben ça c'est dans la culture du port, dans la culture maritime. C'est pas un vol, c'est tombé. C'est des cultures de marins. Ça l'a fonctionné comme cela pendant des années. Tu voyais ce qu'il y avait dans les cargaisons. (...) Finalement ce qui est arrivé, dans les 30 dernières années, il y a eu l'avenue du conteneur. Le conteneur, son but c'était de cacher la marchandise. Le conteneur c'est ça l'idée, c'est de cacher ce qui a à l'intérieur, puis ils mettent des seals, puis sont pas supposés être ouverts. Avec ça, ben ça l'a éliminé la plupart des vols. Alors c'est une culture qui est restée mais que tu ne vois plus. »

Ce témoignage offre une illustration d'un processus historique de par lequel les débardeurs prennent conscience des avantages qu'ils peuvent bénéficier dans leur environnement de travail et des moyens qu'ils mettent en place pour les saisir. Cette culture a toutefois évolué avec les années, des facteurs tels que l'invention du conteneur et l'augmentation des salaires rendant le vol de marchandise moins facile et attrayant. Avec certaines réserves, cette approche historique peut permettre de mieux saisir l'esprit de la culture présente au sein de la communauté de travailleurs maritimes.

Le fait que les employés maritimes soient aux prises avec une réputation médiatique défavorable a de plus été soulevé par presque tous les sujets. Cela est dû en partie à l'image négative similairement associée aux cols-bleus (AEM), mais aussi aux histoires de corruption et de saisies d'opportunités criminelles favorisant le trafic illégal, comme il sera question dans la prochaine section.

3.4 Cas Matticks

La source dont il est question ici est la déclaration de L.E. Lekkas, qui fût arrêté dans le cadre de l'opération printemps 2001, plus précisément suite au projet Océan, dont le but était de *localiser une cache de stupéfiants et son livreur*. La localisation de la cache, sa mise sous écoute vidéo et audio et les observations des écoutes de surveillance ont permis aux instances policières de mettre la main sur un réseau d'importateurs de drogue.

Parmi les trafiquants figurait Lekkas qui se trouvait, avec G. Matticks, à la tête de ce réseau. Suite à son arrestation, Lekkas s'est converti en délateur. Ses confidences relatent en détail sept importations massives de hashish et de cocaïne dont les cargaisons ont transité par le port de Montréal, ces activités ayant eu lieu de décembre 1999 à février 2001. Ce témoignage est important dans notre analyse de la présence d'éléments criminels au port, car il permet de saisir le point de vue d'un trafiquant directement impliqué dans ces activités illicites.

Il est à noter que Matticks n'en était pas avec ses premiers démêlés avec la justice concernant le trafic de stupéfiants lors de son arrestation, avec une quinzaine d'individus, en décembre 2002. G. Matticks avait été à la tête d'une importation illégale, en mai 1994, de 26.5 tonnes de hashish saisie sur les quais du port de Montréal. Les charges avaient dû être abandonnées, des policiers de la SQ ayant été accusé d'avoir altéré des preuves.

Le témoignage de Lekkas est divisé en sept parties distinctes, correspondant à sept importations de drogues qui ont eu comme point d'entrée le port montréalais. Afin de faciliter la compréhension des propos du délateur, voici un tableau résumant les dates d'importation, le produit importé ainsi que sa provenance, informations

fournies dans le témoignage, alors que les quantités exactes en kilo et les valeurs de la rue proviennent de la Sûreté du Québec¹⁴ :

IMPOR-TATIONS	DATES	PRODUIT (QUANTITÉ)	PROVENANCE	VALEUR NIVEAU DE LA RUE
1	Décembre 2000	2363 kilos de hashish	Afrique du sud	60 millions\$
2*	Janvier 2000	20 208 kilos de hashish	Pakistan	505 millions \$
3	Avril 2000	265 kilos de cocaïne	Panama	1 milliard \$
4	Juillet ou août 200	4037 kilos de hashish	Afrique du sud	101 millions \$
5	Octobre 2000	3000 kilos de hashish	Afrique du sud	75 millions \$
6*	Octobre 2000	5485 kilos de hashish	Afrique du sud	137 millions \$
7	Février 2001	9000 kilos de hashish	Afrique du sud	225 millions \$
Total	—	44 093 kilos de hash 265 kilos de cocaïne	—	2,1 milliards

* signifie que la marchandise a été saisie

Les Matticks et leurs acolytes étaient impliqués à différents niveaux dans des activités illicites et s'associaient à d'autres organisations criminelles dans le but de mener des opérations d'importation de drogues. Les stupéfiants contenus dans ces importations étaient destinés à divers acheteurs, dont les Hells Angels. Le duo d'importateurs Lekkas-Matticks avait un contact avec un membre Nomads de la bande de motard, soit le plus haut niveau hiérarchique de l'organisation des HA au Québec. De plus, Lekkas affirme que lui et G. Matticks allaient régulièrement à la cache, soit l'appartement mis sous écoute dans le projet Océan, des Hells Angels afin de prendre possession de l'argent de la vente de drogues. Bien qu'il ait été prouvé que ces associations criminelles ont eu un certain contrôle sur les activités

¹⁴ Site de la Sûreté du Québec (Projet Boeuf)
http://www.surete.qc.ca/accueil/communiques/2002/20021204_01.html

portuaires, il ne s'agit pas de dire, à l'instar de plusieurs médias, que le port de Montréal est contrôlé par le crime organisé. La relation qu'il exerce sur les activités portuaires est indirecte et passe par l'intermédiaire de quelques employés portuaires. Cette relation sera confirmée ultérieurement grâce à certains propos de Lekkas.

Premièrement, le témoignage de Lekkas permet de renforcer l'idée selon laquelle une bonne organisation des travailleurs est nécessaire à la commission de crimes dans un contexte portuaire, comme Mars (1981) en avait fait la démonstration. Ce dernier avait expliqué dans quelle mesure des employés d'un port maritime ayant des intentions criminelles devaient s'organiser sérieusement entre eux et planifier leur vol. La citation suivante de Lekkas fournit un exemple de la préparation nécessaire afin de réaliser un vol de conteneur dont une partie de la marchandise est destinée à la contrebande :

« On savait que le container arriverait par le terminal Racine parce que c'est là que les bateaux d'Afrique du sud rentrent au port de Montréal. Gerry demande à Donald si tout le monde est prêt au port et être sûr que les bonnes personnes travaillent au moment où le bateau va arriver » (déclaration de la 6^e importation).

En effet, D. Matticks occupe ici une position stratégique, soit celle qui lui donne un accès au conteneur. En plus d'en avoir l'accès, c'est lui qui a le contrôle des directions que prendra le conteneur, comme l'explique Lekkas : *« Donald est surveillant lorsque les containers sortent du bateau et il indique au gars de la grue à quel endroit où placer le container »* (déclaration de la 1^{ère} importation). Le témoignage de Lekkas nous permet de comprendre le pattern utilisé pour subtiliser les conteneurs, celui-ci se répétant d'une importation à l'autre : les conteneurs étaient récupérés par D. Matticks (et/ou ses complices) puis placés à bord de camions et ensuite transportés dans des entrepôts. La drogue était ensuite remise à divers clients, dont les Hells Angels.

Cette situation vient donc confirmer ce qu'avance le SCRC (2002), soit le fait qu'il n'est pas nécessaire pour le crime organisé d'être influent dans tout le port, mais seulement d'exercer un contrôle sur les employés qui sont responsables de décharger les conteneurs. C'est alors qu'il est nécessaire que les « bonnes personnes travaillent », soit les personnes motivées à commettre des crimes de façon à y retirer des avantages, ici sous forme monétaire : « *Le reste de l'argent, Gerry l'a mis dans une boîte et il a dit que c'était pour payer les gars du port* » (déclaration de la 5^e importation).

L'expression « les gars du port » réfèrent ici aux employés dont la collaboration était nécessaire afin de faire sortir de l'environnement portuaire un conteneur renfermant des stupéfiants. Ces travailleurs n'avaient d'autre choix que d'être au courant du complot et exécutaient ainsi les directives du vérificateur Matticks. La citation suivante de l'informateur explique bien la corruption qui existe au sein du contexte de travail portuaire :

« [...] quand un conducteur va chercher un container au port de Montréal, le conducteur doit avoir la facture pour dire quel nom du bateau, la date, l'heure, le numéro du container au gardien et quand il ressort, il a une autre facture avec la même chose d'écrit dessus qu'il remet au gardien. Mais dans le fond, c'est du frame up. C'est parce qu'il y a des caméras et il ne faut pas que les gens se doutent de quelque chose, mais le gars du lift, le checker et le gardien doit être au courant et Donald Matticks contrôle beaucoup de monde au terminal Termont, dont les gardiens, les checkers et les gars du lift » (déclaration de la 2^e importation).

Lekkas témoigne du fait que G. Matticks, en plus d'avoir une influence sur des individus occupant des positions clés au port de Montréal, avait des contacts auprès de compagnies de transport, atout qui s'est avéré précieux pour deux importations de stupéfiants. Il est possible ici de faire un lien avec l'investigation du *Federal Bureau of Investigation* (FBI) qui avait porté sur la présence d'éléments criminels au port de Miami. Les enquêteurs avaient porté une attention

particulière sur la présence d'actes de corruption au sein des systèmes de transport (Block, 1991). De la même façon, G. Matticks avec une connaissance qui travaillait auprès d'une compagnie de transport routier. Pour la troisième importation, il lui a donc remis les *bill of lading (BL)* d'un conteneur contenant 265 kilos de cocaïne, et lui a demandé de passer chercher la marchandise au port. Les photocopies des *BL* étaient fournies par D. Matticks, qu'il a reçu d'un représentant de compagnie maritime, cette dernière étant responsable de l'émission de ce document nécessaire à la guérite. Il était donc plus aisé pour un employé d'une compagnie de transport légitime en possession des documents en règle de repartir avec le conteneur clandestin. Un autre contact de Matticks avec une compagnie maritime ce qui lui a permis de faire acheminer du hashish d'Afrique du sud (7^e importation). Cette connaissance lui a fourni les copies de *BL* de sa compagnie, qui faisait de l'importation de bois. La tactique utilisée pour cette importation fût particulière :

« Gerry m'a dit c'était quoi son plan. C'était de faire une copie identique du container qui arrivait d'Afrique du sud. Gerry a dit qu'il faut qu'il trouve un container de la même couleur et de la même dimension. Il avait parlé avec Donald Matticks avant et Donald lui avait dit que le container devait être bleu et 40 pieds » (déclaration de la 7^e importation).

C'est un de leur complice qui s'est chargé d'aller chercher le conteneur chez la compagnie de transport où G. Matticks avait un contact. Il a peinturé le même numéro de série sur le conteneur que celui apparaissant sur le *BL*. Le passage qui suit met en évidence la complexité de l'organisation nécessaire afin de sortir le conteneur illégal de l'environnement portuaire :

« D'après ce que j'ai su, N.B.¹⁵ est allé au terminal Termont, le vrai container avait été passé par-dessus la clôture du terminal Racine au terminal Termont, le container a été mis dans le truck que N.B. conduisait. N.B. est sorti du terminal Termont et a amené le vrai container au Ware house à coté de Hunt sur Notre-Dame Est à Montréal. N.B. a dépiné le trailer et est allé chercher la copie du container, mais je ne sais pas où. N.B. est allé au terminal Termont et l'a passé par dessus la clôture au terminal Racine. Dans la copie du container il avait placé du bois de plancher » (7^e importation).

Lorsque les policiers ont demandé à Lekkas pour quelle raison ils ont fait passer le conteneur du côté du terminal Termont, Lekkas a répondu :

« D. Matticks et G. Matticks n'ont pas de contact comme gardien au terminal Racine. Ils ont seulement des contacts de checkers et des gars de lift chez Racine. Donc, le conteneur a été passé par dessus la clôture du terminal Racine au terminal Termont qui est juste à côté. Au terminal Termont, D. Matticks et G. Matticks contrôle les gardiens, checkers et les gars du lift. Donc le container est plus facile à sortir au terminal Termont » (déclaration de la 5^e importation).

On constate que le trafic international de stupéfiants, selon une méthode requérant la participation des travailleurs portuaires, nécessite une organisation complexe. De manière plus concrète, un importateur de grosses quantités de drogues se doit d'avoir des connaissances du milieu, d'entretenir des relations outre-mer et dans ce cas ci avec des acteurs légitimes. De par son implication passée dans des affaires criminelles et de par sa connaissance du port de Montréal, Matticks a acquis une réputation, des contacts, et un savoir-faire qui lui a permis de se faire une place au sein de ce milieu. Car même si Matticks n'a pas le contrôle absolu du port de Montréal, il semble qu'il ait pendant plusieurs années facilité l'entrée de drogues au pays. D'ailleurs, lorsqu'on a demandé à Lekkas que représentait le 33% de cote pour la porte d'entrée, il a répondu : *« C'est le coût pour faire entrer un container au port de Montréal C'est ce que charge G. Matticks pour faire entrer un*

¹⁵ Complice, a aussi été arrêté et condamné à 8 ans d'emprisonnement dans le cadre du projet Bœuf.

container de hashish au port de Montréal ». Il est possible d'en déduire que si les acheteurs locaux étaient prêts à laisser aller le tiers de leur commande à Matticks et ses associés, c'est que le transit de la drogue par le port maritime nécessite une certaine infiltration du milieu.

3.5 Autres acteurs du transport

Nous venons de présenter les opportunités de nature délictueuse offertes aux travailleurs portuaires, ce qui a été illustré par un exemple concret de complot au port montréalais. Quoique le resserrement international des mesures de sûreté sur les voies et dans les ports maritimes a considérablement diminué les opportunités de commettre des actes criminels reliés au trafic de biens et de substances illicites, il reste que certains des acteurs clés ont encore accès, directement ou indirectement, à des occasions de faciliter le commerce illégal via le secteur maritime. La prochaine section est donc consacrée à la description du rôle des autres acteurs du transport maritime, soit les transitaires, les compagnies maritimes et les camionneurs. Étant donné qu'un train peut charrier plusieurs centaines de conteneurs par trajet, nous ne considérerons pas les opportunités offertes au personnel oeuvrant au sein du transport ferroviaire, ces dernières étant beaucoup moins évidentes que pour les camionneurs.

À titre de rappel, les compagnies maritimes offrent un service de transport maritime international par conteneurs. Elles relient plus de cent pays à Montréal, par l'intermédiaire de lignes maritimes. Le client qui désire importer ou exporter de la marchandise par conteneur ne communique jamais directement avec l'agence maritime. Il fait plutôt appel à un agent de transit qui prend en charge l'ensemble du transport par conteneur (formalités douanières et consulaires, assurances, entreposage) et qui devient l'unique interlocuteur avec le client. Le transitaire fera donc affaire avec une compagnie maritime qui offre des places sur un navire selon

les prix et la date à laquelle son client désire embarquer sa marchandise à destination du Canada. Si la destination finale du cargo est au Québec, en Ontario ou dans les villes américaines avoisinantes, un camionneur, dans la grande majorité des cas, viendra alors chercher le conteneur moyennant la présentation des documents nécessaires à la guérite, ceux-ci étant préalablement fournis par la compagnie maritime.

3.5.1 Transitaire

En ce qui concerne premièrement les transitaires, il est important de mentionner que cet acteur de la chaîne de transport n'a pas accès aux conteneurs, mais aux informations provenant du propriétaire de la marchandise. Le transitaire que nous avons rencontré, qui exerce ce métier depuis plus de trente ans, explique la nature et la procédure des services qu'il offre : il charge un prix fixe pour chaque envoi, qui varie généralement entre 50\$ et 100\$ selon la compagnie. Le client appelle l'agent de transit et lui fournit des renseignements quant à la nature et aux dimensions du cargo. Ce dernier lui propose selon le cas un conteneur de 20 ou de 40 pieds qu'il fait parvenir au chargeur, qui peut être un particulier ou un représentant de compagnie. Le transitaire lui demande de lui faire parvenir la facture commerciale de la marchandise qu'il désire expédier, document nécessaire aux contrôles douaniers. Une fois que le client a le conteneur, il a en temps normal 24 heures pour le remplir, après quoi il appelle son agent de transit pour lui demander de venir le chercher afin de l'embarquer sur le navire. Le transitaire charge le coût pour l'ensemble du transport, selon un service appelé « porte-à-porte » offert par les transporteurs de grande envergure, ce qui inclut les assurances pour la marchandise. En ce qui concerne les assurances, ce même sujet affirme que des compagnies d'assurance refusent d'assurer des conteneurs à destination de certains pays, par exemple en temps de guerre. Il a donné l'exemple de la Russie :

« S'il n'y a pas quelqu'un pour le surveiller quand il arrive [conteneur], il est volé c'est sûr. Ils l'ouvrent et volent la marchandise, et le port est pas fermé... Le bateau a pas le droit de sortir la marchandise avant 6 heures du matin, faut que quelqu'un vienne chercher le conteneur tout de suite. (...) Dans certains ports c'est effrayant. »

Il ajoute que le problème de marchandise volée, même dans des pays moins sécuritaires, a cependant beaucoup diminué depuis que les ports sont fermés et que les conteneurs sont scellés.

Une fois que toutes les formalités sont remplies, le transitaire explique qu'il fait parvenir ces renseignements aux douanes et à l'agence maritime, à qui appartient le conteneur et les places sur le bateau. Les documents à fournir dépendent du pays de destination de la marchandise, certains demandent une ou plusieurs copies du *bill of Lading (BL)*, de la facture commerciale et du certificat d'origine (reconnu par la Chambre de commerce), selon le cas. Les transitaires consultent alors un livre de références expliquant les exigences de chacun des pays du monde. Le représentant de l'agence maritime est alors responsable d'émettre les papiers nécessaires à l'importation/exportation, soit le bon de livraison (*BL*). Voici un extrait, tiré de l'entrevue avec un employé d'une compagnie maritime, qui résume bien la façon dont s'organise une expédition :

« En fait t'as le client, t'as le transitaire, et t'as la compagnie maritime. Le client dit au transitaire moi je veux envoyer des bouteilles de vin (...) c'est la compagnie maritime qui délivre le papier. Donc les dix bouteilles de vin rouge sur palette. Parce que c'est le transitaire qui nous aura dit que c'était des bouteilles de vin, ce que le client a dit au transitaire. Donc en fait de bouche à oreille. Pour tout dire, la marchandise n'est pas forcément vérifiée au départ. »

Il est donc possible de constater que tout le système de transport par conteneur est basé largement sur la confiance en les propos du client. Ce dernier peut faire une fausse déclaration et mettre n'importe quoi dans le conteneur, et très bonnes sont

les chances qu'il se rende à destination sans interception. Cependant, si les douaniers ciblent ce conteneur pour fin de vérifications, les conséquences peuvent être très fâcheuses. Premièrement, le transitaire interviewé explique que le simple fait de voir son conteneur fouillé par les douanes coûte près de 600\$ au chargeur, en plus de causer des retards de livraison, et ce, nonobstant que la marchandise soit conforme ou non au manifeste. De plus, une fausse déclaration implique le paiement d'une amende et la possibilité de se faire saisir sa marchandise. Le commentaire suivant, offert par un agent de transit, est illustratif au sujet des conséquences d'une fouille douanière :

« Une fois que tu es inspecté et que tu as exactement les choses que tu avais déclarées, tu vas être vingt ans sans être achalé. Si par contre tu dis que tu as cinq paires de bas pis que t'en as trois douzaines... premièrement il faut que tu paies la taxe, puis il faut que tu paies le double parce que tu as fait une fausse déclaration, puis en plus il y a un petit drapeau rouge sur ton nom. Ça veut dire qu'à chaque fois que t'as un "shipment", le gouvernement est pas loin. Pis ça ça dure 5 ans.»

Ceci dit, des trafiquants de produits illégaux ont tout avantage à se procurer ce type de renseignement, à savoir quelle compagnie possède un petit drapeau, en d'autres termes une mauvaise ou bonne cote aux douanes. De cette façon, les contrebandiers pourraient y voir une opportunité, soit introduire de la marchandise illégale dans un conteneur de compagnie qui a très peu de chances de se faire fouiller à destination. Ce genre de renseignement, détenu par les transitaires et les agents de douane, est utile à un trafiquant qui désirerait importer du stock selon la technique du mulet, qui a été soulignée par plusieurs interviewés. Cette façon consiste à utiliser un conteneur légitime et de dissimuler à l'intérieur de la marchandise illicite à l'insu de la compagnie responsable de l'importation. Un des responsables d'un des principaux terminaux à conteneurs du port de Montréal, explique comment des fuites peuvent favoriser ce *modus operandi* :

« Si tu paies pas tes employés puis que tu les conscientises pas, bien tu t'exposes ou t'exposes tes clients à ce que l'information que tes employés manipulent soient divulguée, j'imagine que quelqu'un veut importer de la drogue puis qu'il veut se servir du concept du mulet, tu dissimules la drogue dans un conteneur "légit", puis après ça c'est de la récupérer avant que le client mette la main dessus, ben là il y a moyen de faire ça en achetant les informations d'un transitaire pour pouvoir créer un profil d'employé, un profil de transport, pis savoir quand le camionneur va venir la chercher pour venir le chercher ou pour aller chercher le conteneur à la place de l'autre camionneur.»

Force est de constater que l'agent de transit possède des informations, lorsque transmises à des individus malintentionnés, pouvant faciliter le transport de biens de contrebande. Le transitaire ne joue ainsi pas un rôle prédominant et actif sur le plan du trafic illégal, car il n'a jamais accès directement au conteneur, mais il peut s'avérer un acteur légitime avec qui un trafiquant de produits illicites a tout avantage à s'allier. Lorsque nous avons interrogé le transitaire sur les comportements qui s'avèrent douteux de la part d'un client, il a donné l'exemple d'un chargeur qui changerait plus d'une fois la destination de son cargo. Dans la pratique, la Gendarmerie Royale du Canada est automatiquement informée par la compagnie maritime quant un exportateur/importateur change de port de destination trois fois et plus. Lorsque les services de police ou de douanes procèdent à la saisie d'un cargo, ils communiquent avec l'agent de transit en charge de l'envoi et demande le dossier complet, contenant la signature du client. Il semble cependant qu'il soit relativement aisé pour un chargeur de ne pas laisser de traces, comme l'explique le transitaire : *«Il se prend un cellulaire, paye cash, donne un faux nom, après ça cherche-le. Le téléphone est rendu dans la poubelle.... »*. De cette façon, si la personne se présente directement au bureau du transitaire pour conclure un envoi personnel ou commercial, donne de fausses informations et ne laisse aucune trace quant au mode de paiement, les autorités auront du mal à l'intercepter.

Toujours selon ce participant, les conteneurs transportant des effets personnels sont plus souvent vérifiés que les marchandises de type commercial. Selon lui, les douanes ne devraient pas s'attarder aux expéditions, quasi-journalières ou hebdomadaires, effectuées par les grosses entreprises, pour la raison que ces dernières ne veulent pas prendre la chance de perdre leur permis d'importation, essentiel à la survie de leurs affaires. Il croit que si des marchandises illégales y sont introduites, la responsabilité n'incombe dans la grande majorité des cas pas à la compagnie. Finalement, lorsque nous avons conclu l'entrevue en lui posant la question à savoir comment lui-même procéderait pour envoyer un colis de stupéfiants en ayant le moins de chance de se faire prendre, la réponse a été instantanée, soit envoyer un colis par LCL (*Less than container load*), en d'autres termes par groupage de conteneur :

« T'envoies du LCL (...) Une compagnie qui vend de la place, selon le pied cube. Tu peux arriver dans le conteneur puis qu'il y ait 200 paquets. C'est tout croche. Moi en tout cas je ferais ça comme ça. Il y a des compagnies qui font juste ça du LCL. Il y a des transitaires qui font juste ça. C'est le "free for all". Ils fouillent pas ça, rarement. T'as cent cinquante manifestes dans les mains au lieu d'un. C'est la meilleure façon d'après moi. »

Étant donné que les contrôles effectués par les douanes consistent en la comparaison du manifeste (déclaration de marchandise) avec l'image radiographique obtenue par rayons gamma, il est évident que ces opérations s'avèrent plus longues et compliquées lorsque l'agent de douanes se retrouve avec une centaine de manifestes entre les mains, d'où l'idée soutenue par le transitaire interrogé que le LCL constitue la méthode la moins risquée pour des contrebandiers.

3.5.2 *Compagnies maritimes*

Concernant les employés au sein des agences maritimes, comme ils n'ont de plus aucun accès direct à la marchandise, leur accès aux opportunités criminelles est pour ainsi dire indirect. Leur responsabilité quant à l'émission du *bill of lading*, soit le titre de propriété permettant de venir chercher la marchandise à destination, peut être utile aux trafiquants désirant transporter des produits illicites par conteneur. Un bon exemple est le cas de Matticks, qui grâce à un contact personnel au sein d'une compagnie maritime, avait pu mettre la main sur une liasse de BL, ce qui lui avait permis de mener à bien une importation de hashish. Il est important d'ajouter, comme l'a fait un des interviewés représentant une compagnie maritime internationale, que détenir des copies de BL vierges ne sert en principe à rien, à moins que l'importateur ait des contacts à plusieurs autres niveaux, comme il a été expliqué dans cette affaire. À titre de rappel, le BL avait servi dans un coup monté pour un conteneur qui n'était en fait enregistré nulle part dans le système, une organisation des travailleurs sur les quais ayant alors été nécessaire.

Nous n'avons pas posé de questions spécifiques aux participants concernant les membres de l'équipage, étant donné qu'ils ne sont pas directement impliqués dans la chaîne de transport de conteneur. Nous jugeons toutefois essentiel d'offrir un aperçu des opportunités qui s'offrent à eux, car ils se trouvent légitimement sur les porte-conteneurs pendant plusieurs jours et peuvent avoir accès aux cales du navire, où sont empilés des centaines de conteneurs. Ils ont de plus accès aux installations du bateau, qui ont déjà servi à dissimuler des stupéfiants, par exemple sous la coque ou dans la structure du navire. Un analyste à la GRC (communication personnelle) nous a fait part que l'accès aux conteneurs sur le navire n'est pas chose aisée, car ces derniers sont cordés très serrés, il est pratiquement impossible de passer entre les rangées et d'accéder aux portes des boîtes. Il soutient plutôt que la menace concerne davantage les matelots, qui sont peu surveillés, et qui peuvent sortir du navire avec des valises ou des *body-packs*

de stupéfiants, soit transportés sur une personne, par exemple dans une poche de tissu entouré autour de l'abdomen. De plus, les membres d'équipage peuvent faire des *off-loads*, soit jeter un colis par dessus bord, dans le fleuve Saint-Laurent ou lorsque le navire se trouve dans un canal, comme cela s'est déjà vu à l'écluse de Saint-Lambert, en périphérie de Montréal. Le paquet peut alors être ramassé par un autre navire ou par un individu qui repart par voie terrestre (Bessette, 2005).

À cet effet, Richardson (2004) souligne les vulnérabilités existantes au sein de l'équipage du réseau de transport maritime mondial, qui compte plus de 1,2 million de membres. Selon lui, le recrutement y est plus ou moins contrôlé, et un nombre élevé de certificats de qualification détenus par les membres de l'équipage seraient falsifiés. Il semble qu'il soit facile de se procurer de faux papiers de matelots, idée supportée par *l'International Transport Workers Federation*. L'auteur ajoute que quoi que des agences responsables de l'embauche de l'équipage ont l'obligation de s'assurer que les candidats répondent aux normes internationales et de procéder à la vérification de leurs antécédents, certaines ne le font pas.

3.5.3 Camionneurs

Finalement, la littérature consultée, les propos de cinq répondants et le témoignage d'un délateur ont aussi permis de réaliser le rôle clé joué par les camionneurs.

L'implication des camionneurs¹⁶ au niveau du transport de biens illgaux peut se faire en connaissance de cause ou non. Nous désirons apporter à cet effet un commentaire d'un agent de la GRC, tiré d'un rapport sénatorial :

¹⁶ Voir projet Grolo de la police de Montréal : « elle avait identifié certaines personnes qui faisaient partie de groupe de camionneurs qui se livraient à une foule d'activités illégales. Ils détournaient des camions, vendaient des marchandises volées, volaient des camions. » (Comité spécial, 2001)

« Les vérificateurs, pour pouvoir sortir un conteneur du port de Montréal, ont besoin de contacts avec une foule de gens. L'un des contacts les plus précieux pour eux, c'est un camionneur, parce qu'il faut un camion pour aller chercher le conteneur dans le port de Montréal et le livrer à un endroit désigné (...) Le camionneur joue un rôle important, même si la plupart du temps, il ne sait même pas exactement à qui la marchandise appartient et qui est impliqué. Il sait qu'il fait quelque chose d'illégal et qu'il est grassement payé pour le faire » (Comité spécial, 2001).

Lorsque nous avons abordé la question des camionneurs, plusieurs des sujets, soit un transitaire, un responsable de la sécurité et un camionneur, ont mentionné que beaucoup de contrôles les visant ont été implantés dernièrement, que ce soit au sein du port de Montréal ou de la chaîne de transport de façon plus générale, ce sur quoi nous reviendrons dans la section consacrée au renforcement des mesures de sûreté. Un camionneur interviewé, spécialisé dans le transport de conteneurs au port montréalais, affirme qu'un transporteur routier ne peut arriver seul à organiser une importation de drogues ou de tout autre produit illicite. Il lui faut notamment accès aux documents nécessaires, et une planification impliquant d'autres acteurs au port et un importateur est nécessaire, idée supportée par l'ensemble des interviewés ayant abordé la question du rôle joué par cette catégorie de travailleurs.

Dans tous les cas possibles, le camionneur a la responsabilité importante de la livraison du colis illégal et peut, dans une première mesure, le faire de façon tout à fait innocente, ou dans une seconde, participer à ce délit en faisant une halte, lors de son parcours régulier, pour aller porter la marchandise de contrebande se trouvant dans le conteneur. Une participation du camionneur qui se voudrait plus directe est expliquée par l'enquêteur de l'ÉNEP :

« S'il n'est pas ciblé pis pas fouillé par la douane, la compagnie de transport, ça prend quelqu'un qui est croche à quelque part, soit au courant. Il vient au port de Montréal, il a tous les papiers nécessaires, c'est une importation légitime. Il l'amène à un entrepôt. (...) Mais il y a quelqu'un à cet entrepôt là, quelqu'un qui travaille, il prend la dope puis il part avec. » (...) ou encore « Avant de se rendre au centre de distribution, le camionneur, si c'est lui qui est croche, fait un petit détour, arrête chez untel, ouvre le conteneur, le vide, s'envient ici puis après il le décharge. »

D'ailleurs, lorsque les agents de douane ciblent un conteneur pour fin de vérification et y trouvent des matières interdites, il arrive qu'ils, en collaboration avec la GRC, effectuent des livraisons contrôlées afin de voir qui va récupérer la marchandise. Amené à apporter des précisions sur ce qu'il entend par cela, l'ancien douanier au port a apporté l'explication suivante :

« (...) la GRC va remplir le conteneur avec d'autres choses, s'il faisait 45 000 livres y faut qui fasse 45 000 livres, en sable en tout ce que tu voudras. Mais la marchandise, la vraie comme telle elle est aux douanes, ensuite elle est transportée sous surveillance dans les voûtes de la GRC. (...) là il est retourné sur le port. Mais ils le surveillent [conteneur]. (...) »

En conclusion, pour qu'une importation de drogues ou de tout autre produit illégal soit possible, la grande majorité des participants ont mentionné d'emblée que cela prend une entrée et une sortie. Le client peut donc opérer seul une importation illégale, à condition qu'il ait un contact auprès d'un fournisseur de produits et/ou de substances illicites dans le pays d'origine. À cet effet, un agent de la GRC mentionne que des associations peuvent être faites entre des trafiquants et des commerçants canadiens effectuant des importations régulières. Dans son témoignage, il donne l'exemple d'un agent d'infiltration de la police nationale qui, sous la couverture d'un importateur de café, s'était fait approcher par un individu, lui demandant : *« Écoute, importes-tu seulement du café, ou bien quelque chose*

d'autre? » Ce à quoi il a répondu : « *Eh bien, je pourrais peut-être diversifier mes activités.* » Ils ont tenté de planifier deux importations de cocaïne, mais le plan a échoué pour des raisons hors de leur contrôle. Cette affaire leur a cependant permis d'apprendre que des individus n'hésitent pas à approcher ceux qui œuvrent dans l'industrie du transport afin de leur demander d'expédier leurs marchandises au Canada (Comité spécial, 2001).

Discussion

De prime abord, il est important de noter que nous ne sommes pas en mesure d'affirmer que le contrôle de G. Matticks, ou du clan Matticks de façon plus générale, sur l'environnement portuaire soit aussi direct et répandu que le prétendent certains. À cette époque, il semble que ce réseau d'importateurs ait été particulièrement ciblé par les autorités, et ce, pour plusieurs raisons. D'abord, l'enquête ayant mené à leur arrestation (Opération Printemps 2001) visait les Hells Angels (HA), organisation associée au crime organisé et dans la mire des policiers depuis les années 1980, et qui était à la tête d'un important réseau de distribution de drogues dans la province de Québec. C'est donc dans le cadre de cette opération, grâce à des écoutes électroniques et des filatures, que les policiers ont été en mesure de remonter jusqu'à la source, soit à l'importateur Matticks et ses acolytes. De plus, le témoignage du bras droit de G. Matticks, converti en délateur, a permis d'avoir accès à une quantité considérable d'informations sur les activités de trafic de cet individu.

Ainsi, la présence des membres de la famille Matticks sur les quais et l'accès à un ensemble de renseignements ont certainement fait en sorte que les auteurs et membres d'organisations policières se sont penchés sur ce cas précis, ce qui ne veut évidemment pas dire qu'aucun autre groupe ou individus n'importaient des stupéfiants par l'intermédiaire du port montréalais. Cette affaire sert donc

d'exemple de base à cette recherche, car elle illustre bien le processus permettant à des individus de s'organiser autour d'un milieu frontalier offrant une proximité aux ressources et aux opportunités nécessaires au trafic de biens et de substances illicites.

Le témoignage de Lekkas a entre autres permis de réaliser que les opérateurs de machinerie, le personnel à la guérite et les camionneurs ont favorisé le trafic de drogues à même l'environnement portuaire montréalais. Ils ne l'ont pas fait de peur de représailles suite à des menaces de la part d'individus reliés au réseau d'importateur, mais bien parce qu'ils en retiraient des bénéfices. À cet égard, le débardeur et le vérificateur rencontrés, qui occupent leur emploi sur les quais depuis plus de 20 ans, n'ont jamais eu connaissance d'actes d'intimidation en leur égard ou envers leurs collègues. Cette idée est supportée par un extrait du rapport du SCRC (2003) sur la criminalité dans les ports maritimes, qui mentionne que la présence criminelle dans un port maritime est rarement remarquée par la grande majorité des travailleurs, cette dernière se limitant souvent à un petit nombre de personnes occupant des positions clés.

Certains individus participent donc au processus par lequel ils organisent le crime, soit en saisissant des occasions délictueuses présentes dans leur environnement de travail pour des fins personnelles, encouragés par des motivations pécuniaires. On voit donc un certain degré de coopération et d'implication de la part d'entrepreneurs légitimes, éléments importants à considérer dans une perspective de crime organisant (Giguère, 2005), lesquels ne sont plus vus comme des victimes de la mainmise d'une organisation criminelle, mais comme des acteurs s'impliquant dans l'activité délictueuse de leur plein gré. Une certaine planification du travail est nécessaire à la saisie d'opportunités liées au vol de marchandises sur les quais, si l'on considère par exemple que les individus s'attribuent eux-mêmes des responsabilités. Une situation similaire est constatée au port de Montréal, en ce sens que les syndicats de travailleurs, considérés comme influents, contrôlent l'embauche, la mise sur pied et l'affectation des débardeurs et des vérificateurs. De

plus, les contremaîtres, soit les personnes responsables entre autres de répartir les débardeurs à différents endroits sur les quais, sont des débardeurs ayant un certain niveau d'ancienneté et accèdent à ce poste car ils sont choisis par leurs collègues. De plus, l'affaire D. Matticks a offert un exemple comme quoi un vérificateur ayant une certaine influence sur ses compères était en mesure de s'assurer qu'une équipe de travail spécifique soit en place pour faciliter le déplacement ou la subtilisation de conteneur.

On peut cependant remarquer des différences au niveau de l'implication des individus légitimes sur les quais, certains recevant des sommes d'argent pour une coopération de nature consensuelle, d'autres ne faisant que fermer les yeux sur une situation qu'ils considèrent douteuse. En effet, tel que soulevé par l'interviewé travaillant au sein de l'ÉNEP, un débardeur qui verrait une transaction illégale se produire au port n'a pas avantage dénoncer ses collègues, risquant alors de se mettre du monde à dos, voire même de perdre son emploi dont nous connaissons maintenant les avantages plus qu'intéressants.

C'est ainsi que des trafiquants de stupéfiants peuvent conclure des alliances avec des individus se trouvant légitimement sur les terminaux, ou occupant un rôle clé ailleurs au sein de la chaîne de transport. Cette situation a été observée au port de Montréal, un exemple concret nous ayant permis de voir comment un individu est venu à avoir une bonne connaissance du fonctionnement d'un milieu, à saisir les opportunités criminelles qui y sont présentes et à développer des contacts auprès d'entrepreneurs légitimes y occupant des positions stratégiques.

Les médias ont souvent affirmé que le port montréalais était contrôlé par la famille Matticks, voir par le crime organisé. G. Matticks a travaillé au port, ainsi qu'au moins un de ses frères et deux de ces fils, dont un qui occupait le poste de vérificateur de conteneurs et qui a plaidé coupable à 14 chefs d'accusation d'importation et de complot pour importations de stupéfiants. Il serait toutefois

utopique de croire que de telles activités illicites n'existent plus au port depuis l'arrestation du clan Matticks et de leurs principaux associés.

C'est pourquoi nous croyons que la source du problème se situe au niveau du milieu portuaire et non dans la supposée domination de certains groupes. Subséquemment, une répression de la criminalité qui se veut efficace a tout avantage à cibler les vulnérabilités existant au sein de l'environnement du port plutôt que sur les organisations criminelles gravitant autour de ce dernier.

En ce qui concerne plus spécifiquement le port de Montréal, deux événements rapprochés dans le temps, soit l'arrestation d'un réseau de trafiquants reliés à des travailleurs du port de Montréal et les attentats du 11 septembre 2001, ont eu des conséquences fondamentales sur le plan de du contrôle et de la surveillance dans les ports canadiens, de sorte que plusieurs des failles auparavant existantes sont aujourd'hui largement remédiées. C'est alors que des initiatives ont suivi ces événements dans le but de renforcer la sûreté sur les terminaux et au cours du reste de la chaîne de transport, ce qui sera l'objet du prochain chapitre.

**CHAPITRE 4 : VERS UN MILIEU MOINS
FAVORABLE AUX OPPORTUNITÉS**

Dès le début des entretiens, force a été de constater que la répression du commerce illégal a été largement influencée par la menace perçue de terrorisme qui planait sur les voies et les ports maritimes. En effet, les mesures de sûreté implantées à l'ensemble du réseau de transport canadien suite aux attentats du 11 septembre 2001 ont eu pour effet de sécuriser nos frontières contre d'éventuels passages de terroristes, mais a aussi rendu la tâche plus ardue aux trafiquants de produits illégaux.

En réponse aux attaques du 9/11, l'Organisation Maritime Internationale (OMI), agence spécialisée de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et qui réunit 166 pays à travers le globe, mettait en place le Code ISPS¹⁷, soit un code international de sécurité maritime dont le but est d'assurer la protection des navires et des installations portuaires, qui consiste en un ensemble de mesures visant le renforcement de la sécurité des navires et des infrastructures portuaires, à lequel tous les ports maritimes internationaux devaient obligatoirement se conformer pour le 1^{er} juillet 2004. Le but de cette initiative est le suivant :

[...] to provide a standardised, consistent framework for evaluating risk, enabling Governments to offset changes in threat with changes in vulnerability for ships and port facilities through determination of appropriate security levels and corresponding security measures (International Maritime Organization, 2006).

Parmi ces mesures, mentionnons un plus grand contrôle d'accès aux quais et aux navires ainsi qu'un système de surveillance et de contrôle des conteneurs. En plus d'adhérer à ce code international, le Canada et les États-Unis, respectivement par l'intermédiaire de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (SDPF), ont signé la Déclaration sur la frontière intelligente, qui s'articule autour de ces quatre principaux axes : la circulation sécuritaire des personnes, la circulation sécuritaire

¹⁷ International Ship and Port Facility Security, pour plus de détails voir Annexe 4

des biens, la sécurité des infrastructures et finalement, la coordination et la mise en commun de l'information dans l'atteinte de ces objectifs. (*Association des services frontaliers du Canada, 2006*). Bref, il s'agit pour les deux gouvernements d'unir leurs efforts en vue de protéger la frontière des terroristes et des trafiquants de produits illicites, tout en facilitant la libre circulation des personnes et des biens légitimes. (*En ce qui concerne les ententes entre Canada et États-Unis concernant la protection de la frontière, se référer à l'Annexe 4*)

L'arsenal de nouvelles initiatives sécuritaires visant le domaine du transport maritime étant étoffé et complexe, il va de soi que la liste suivante ne se veut pas exhaustive quant à la sûreté des ports maritimes. La prochaine section est consacrée au moyen de contrôle au port de Montréal, bien que les autorités de plusieurs autres ports internationaux prirent relativement les mêmes initiatives quant à la sûreté de leurs infrastructures. Ces mesures ont été dans la plupart des cas implantées au port après les événements de septembre 2001, suite à la prise de conscience des vulnérabilités existantes au sein du transport maritime et de la menace terroriste perçue visant ce secteur.

Les informations suivantes proviennent majoritairement des entretiens menés auprès d'acteurs importants en lien avec le port de Montréal ou le transport maritime de façon plus générale. Suite à l'analyse de ces entrevues, nous avons établi quatre catégories principales de mesure de sûreté visant la protection du port montréalais. Il s'agit de la surveillance et de l'aménagement des terminaux, du renseignement, du contrôle de la marchandise et de celui des individus. Une discussion suivra chaque catégories de mesures dans l'intention de déterminer si les initiatives de sûreté implantées au port montréalais relèvent du crime organisé ou plutôt organisant.

4.1 Surveillance et aménagement des terminaux

4.1.1 Système de caméra

Un système de caméra de surveillance composé approximativement d'une cinquantaine de caméras a été installé sur tout le territoire du port de Montréal. Les caméras peuvent filmer à angle large (*wide angle*), ce qui donne un aperçu général d'un terminal sur le port de Montréal. Les agents de sécurité et de la GRC peuvent aussi avoir accès au système de caméra et faire en sorte d'agrandir (*zoomer*) un objet ou une situation. Un représentant des deux plus grands terminaux à conteneur du port de Montréal, soit Cast et Racine, explique la technologie de pointe qui caractérise le système de caméra :

« (...) la façon dont on allait s'équiper de caméras à circuit fermé, on enregistre constamment ce qui se passe au terminal avec les caméras digitales, on garde ça sur disque dur, on a une façon de stocker l'information, de repérer, mettons que tu décides de cibler un endroit sur le terminal puis que tu veux voir à Cast, mettons que tu veux voir à chaque fois que quelqu'un s'est approché de cet objet là (...) là tu détermènes, mettons entre le 16 et le 22, chaque fois que quelqu'un a touché à ma calculatrice, repères moi toutes les fois, la machine passe à travers tout son disque dur, repères toutes ces images là, puis fait un collage de toutes les fois ou quelqu'un a touché à la calculatrice. C'est assez impressionnant la technologie est vraiment avancée, mais c'est pas tous les terminaux qui sont équipés comme ça. Nous on est équipé comme ça, mais il n'y en a pas d'autres, même pas à Vancouver. »

Un vérificateur au port souligne cependant une difficulté du système de caméra, soit que lorsque la caméra pointe vers un secteur du port précis, il n'est alors pas possible de voir ce qui se passe de l'autre côté, dont voici un exemple : *« (...) à un moment donné j'ai des gars qui s'étaient fait grafigné une auto, ils ont demandé de*

vérifier, mais la caméra pointait pas là à ce moment là. Ça sert à quoi, tu peux pas avoir des caméras qui voient tout le temps partout, c'est impossible. »

4.1.2 Éclairage, propreté et clôtures

Un responsable de la sécurité au port de Montréal explique les mesures relevant de la prévention situationnelle qu'il s'est empressé d'introduire lors de son entrée en poste. La citation suivante résume mieux que l'on ne pourrait nous même le faire les initiatives prises quant à l'aménagement des terminaux :

« Moi je suis arrivé ici je connaissais rien du port, j'avais juste les perceptions que tout le monde a, (...) un port c'est sale, c'est sombre, c'est dangereux, faque on va travailler ce sur quoi on est capable. C'est sale, ben ça pas de raison d'être sale, on va nettoyer, on enlève toutes les vidanges, les graffitis, tu regarderas au port ya pas un graffiti nul part. C'est sombre, ben on va mettre de l'éclairage. On a éclairé le port à la grandeur, jour et nuit. Faque la les perceptions sont en arrière. C'est dangereux, ben on va mettre des clôtures, on va faire en sorte que lorsque les gens se promènent ils ne se sentent pas en danger, faque c'est toutes des choses qu'on a travaillées pour enlever sur les perceptions. »

4.1.3 Contrôle d'accès

Un débardeur interviewé mentionne que l'ensemble des travailleurs portuaires ont eu des cartes d'accès, avec leur photo, leur nom, et munie d'une puce permettant l'ouverture de la barrière. Il ajoute que dans le futur les autorités du port sont supposées installer des tourniquets aux entrées, pour faire en sorte qu'une seule personne puisse passer à la fois, ainsi que des mesures biométriques permettant de s'assurer de l'identité de l'individu, probablement au plan des empreintes digitales.

Le responsable de la sécurité mentionne qu'ils ont émis environ 7000 cartes de personnes autorisées à entrer dans le port, soit environ 500 policiers, 300 douaniers, le reste étant composés de toutes sortes de travailleurs : les camionneurs, les vendeurs sur les navires, les gens qui vont chercher les vidanges sur les navires, les débardeurs, les vérificateurs, le personnel administratif. Il ajoute que toutes les fois où une personne entre sur les terminaux, que cela soit avec une carte du port ou avec un accès de visiteur, toutes ces informations sont enregistrées : « (...) *tout laisse des traces maintenant, à l'époque ça se faisait pas. Avant quelqu'un pouvait venir, dire salut au gardien, rentrer puis personne savait qu'il était venu.* »

Le camionneur rencontré explique que les transporteurs routiers se sont vus imposer, comme toute personne ayant affaire sur le territoire portuaire, des cartes d'identité avec photo leur permettant d'accéder aux terminaux. Il donne un autre exemple quand il affirme que lorsqu'ils ont un individu en formation à leurs côtés, ils doivent communiquer les informations le concernant à la sécurité du port 24 heures à l'avance, sans quoi il ne pourra franchir la guérite.

4.1.4 Services de police et agence de sécurité

Le service de police de la ville de Montréal (SPVM), avec les postes de quartier en périphérie du territoire du port de Montréal, a juridiction sur le port en cas d'incidents et de petite criminalité. Lorsqu'il s'agit d'un problème plus majeur, c'est la police fédérale, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), et/ou la police de niveau provincial, la Sûreté du Québec (SQ), qui interviennent.

Des patrouilleurs sont attitrés à la surveillance des terminaux. C'est une compagnie privée de sécurité (GARDA) qui fournit la main d'œuvre de gardiens, mais ils sont formés, entraînés et habillés par l'autorité responsable de la sécurité au port de Montréal. Ils ne sont pas armés et n'ont aucun pouvoir d'arrestation.

4.2 Renseignement

4.2.1 Comité géré par l'ÉNEP

L'Équipe nationale des enquêtes portuaires, sous l'initiative de la Gendarmerie Royale du Canada, a grosso-modo comme mandat d'enquêter sur le crime organisé et la menace de terrorisme dans les ports maritimes canadiens. L'ÉNEP a mis sur pied au port de Montréal un comité de travail composé de représentants de tous les services présents sur le port, tels que le SPVM, la SQ, la GRC, l'agence privée de sécurité, les agents de douanes et d'immigration. Le but de cette initiative est que tous les spécialistes viennent qu'à échanger l'information dans le but d'avoir une vision globale de la situation criminogène du port montréalais. Selon l'agent de la GRC ayant témoigné pour le Comité spécial (2001), il semble qu'un modèle de coopération semblable ait été récemment appliqué aux ports de Vancouver et d'Halifax. Cela permet aux responsables de ces trois ports internationaux canadiens de se rencontrer, dans le but de faire des liens et des comparaisons entre les activités criminelles relevant du secteur maritime et portuaire. Il ajoute que la GRC a reçu plusieurs demandes de la part de leurs homologues américains, qui ont manifesté la volonté de créer des groupes opérationnels basés sur le modèle canadien.

4.2.2 Techniques d'enquêtes

Un agent de la GRC mentionne les différentes sources auxquelles les enquêteurs ont accès pour recueillir des informations sur les activités criminelles au port. Il y a le délateur, soit une personne qui a été accusée et qui décide de témoigner contre ses anciens complices, et qui est gérée par Justice Canada. Il y a la source, soit une personne qui appelle, comme par exemple Info-Crime, pour dénoncer une personne ou une situation. Il y a aussi l'agent-source, soit une personne impliquée dans un crime et qui désire témoigner ; la GRC va alors signer une entente avec cet individu, qui peut ensuite commettre des actes criminels parce qu'il est suivi par la

police. La GRC devient alors responsable de sa sécurité. L'interviewé explique que les enquêteurs de la GRC font du travail de renseignement, soit du développement de sources. Ils vont cibler des personnes au port et ils vont faire beaucoup de travail sur elles. Parfois ces individus vont parler avec les autorités tout en continuant de faire des affaires avec des organisations criminelles. Il est alors possible pour les agents de renseignement de recueillir des informations sur des actes de trafic de substances illicites, d'intimidation ou autres activités douteuses se passant sur les quais.

4.3 Contrôle de la marchandise (conteneurs)

La liste des équipements permettant le contrôle des marchandises conteneurisées est longue et en constante évolution, pour plus d'informations voir le site de l'Agence des services frontaliers du Canada (www.asfc.gc.ca).

Les technologies suivantes constituent quelques inventions majeures en lien avec le contrôle de matières dangereuses, tels que des armes ou du matériel radiologique.

4.3.1 Ciblage de conteneurs

Le service de douane au port de Montréal est responsable de deux volets : l'inspection et le ciblage de conteneurs. En ce qui concerne les cibleurs, ils se servent des informations contenues sur le manifeste (déclaration du chargeur) et sélectionnent des conteneurs grâce à un système informatique et à leur expérience personnelle. Ces conteneurs seront sélectionnés afin de passer un premier examen de scan directement sur les terminaux, où ils comparent la déclaration du manifeste aux images radiographiques du conteneur en question. Si cette première vérification n'est pas satisfaisante, les conteneurs sont envoyés au Centre d'examen des conteneurs (CEC) et il y aura examen complet. Les critères de

ciblage sont, à titre d'exemples, le pays de provenance du conteneur, le type de marchandise déclarée ou s'il s'agit d'un nouveau client.

4.3.2 Initiative relative à la sécurité des conteneurs

Dans le cadre de la CSI (*Container Security Initiative*), soit une initiative lancée par le gouvernement américain, des agents de douanes américains sont postés dans des ports canadiens dans le but de procéder au ciblage conjoint, avec leurs homologues canadiens, de conteneurs à risque avant qu'il ne soient chargés en direction des États-Unis. En revanche, des douaniers canadiens sont aussi affectés dans les principaux ports américains, le Canada étant le seul pays à bénéficier de la réciprocité d'échanges. Cette même entente a lieu entre les États-Unis et les autorités de 23 ports, tels que ceux du Pays-bas, la Belgique, l'Italie, la Chine, Allemagne et Singapour.

4.3.3 Appareils d'inspection

Les appareils Vacis (Système d'inspection des véhicules et du fret), permettent de discerner la nature de la marchandise se trouvant à l'intérieur des conteneurs et ainsi comparer avec la déclaration offerte par le client (exportateur/importateur). Les agents de douanes, selon un principe de balayage à rayons gamma, voient à l'écran de leur ordinateur des images de style radiographique de l'intérieur des conteneurs dans le but d'identifier de façon rapide et facile les compartiments où les marchandises illégales sont souvent dissimulées. Cela permet aux agents de douane de détecter la présence de marchandise de contrebande, des armes ou tout matériel dangereux. Quelques conteneurs sont ciblés au hasard, mais aucune statistique n'est tenue à cet effet, affirme l'agent responsable du ciblage de conteneurs interviewé. La majorité des vérifications sont le résultat d'un processus de ciblage.

4.3.4 Détecteur de radioactivité

Le gérant de deux terminaux au port de Montréal explique le processus permettant la détection de radioactivité au sein des conteneurs :

« (...) ils vont faire passer tous les conteneurs dans une arche où ils vont détecter la radiation. Toutes les conteneurs (...) qui touchent le sol au Canada devront passer au travers de ça, pis il y a des produits qui de façon naturelle émettent des radioactivités, puis ça ça dépend de l'origine et du produit, puis ils vont comparer ça encore une fois avec des manifestes. Mettons que le système détecte de la radioactivité à un niveau au-delà du niveau seuil, ben il y a un message qui va être envoyé à un centre de renseignement à Ottawa, cette personne va voir la bande vidéo des 20 secondes menant à la détection, soit le camion arriver, le numéro du conteneur, là il va prendre le manifeste, va prendre le numéro du conteneur, va le retracer, va regarder la description, si il voit que c'est des produits qui émettent de façon naturelle de la radioactivité puis s'il croit que c'est raisonnable de penser que ce produit émet ça de façon naturelle, il va le laisser partir. Par contre, si mettons que c'est supposé être de la pâte de tomates, ben dans ce cas là c'est qu'ils vont dépêcher une équipe de douaniers spéciaux qui vont venir faire une analyse pointue de cette boîte là. »

Selon le site de l'ASFC, les équipements de détection des radiations présents dans les ports maritimes sont mobiles et sont montés sur le toit d'un véhicule, dont le but est de « vérifier la présence possible de sources de matériaux radioactifs illicites comme des bombes sales ou des armes nucléaires. »

4.3.5 Seal

Chaque conteneur est fermé avec ce qu'on appelle un plomb, communément appelé *seal*, fait de plastique ou de métal. Ce dernier doit être intact lorsque le conteneur arrive à destination afin de s'assurer que la boîte n'a pas été ouverte.

Selon Richardson (2004), il est relativement facile d'ouvrir un conteneur même si ce dernier est scellé. Cette idée est supportée par un vérificateur au port de Montréal, dont une des responsabilités est justement de faire la vérification du plomb à la sortie du conteneur de l'environnement portuaire. Ce participant affirme que l'essentiel est que le *seal* soit présent, fermé et que le numéro du plomb corresponde à celui de ses documents de vérification, de sorte que si un individu au cours de la chaîne de transport enlève un *seal* et le remplace par un autre portant le même numéro, bonnes sont les chances que le vérificateur ne le remarque même pas. Le responsable des terminaux Cast et Racine nous a mentionné l'intention de se doter de *seals* électroniques, comme le témoigne l'extrait suivant :

« (...) les Américains ce qu'ils aimeraient c'est que ça soit des seals électroniques qu'on peut lire à distance, donc la lecture serait infaillible à peu près, puis on pourrait faire la lecture d'un nombre quasi illimité de fois. Comme ça tu t'assurerais de savoir exactement à quel moment le seal a été brisé.(...) Ça va venir, à un moment donné on va s'entendre sur une nomenclature, une convention, mais maintenant c'est pas le cas. »

Le plomb de sécurité électronique existe déjà dans le domaine du transport et sont utilisés pour protéger les marchandises de grande valeur ou des expéditions requérant un niveau de sécurité optimal.

De plus, mentionnons brièvement quelques autres technologies de contrôle des marchandises propres à l'Agence de services frontaliers du Canada dans les ports maritimes :

- Le Centre d'examen des conteneurs (CEC), muni d'équipements de pointe en matière d'inspection, où les conteneurs ciblés sont envoyés pour être déchargés et fouillés de fond en comble.

- Des appareils mobiles servant à détecter les quantités minimales de drogue et de résidus d'explosifs (*ionscan*). Cet appareil peut être utilisé dans de multiples endroits stratégiques au transport de matières illicites, tels que dans des conteneurs ou dans des cabines des matelots.
- Des caméras submersibles permettant l'inspection des bateaux et des conteneurs et le ROV (Remote Operated Vehicle), soit un genre de mini sous-marin dont le but est de déceler la présence de produits illicites sous la coque d'un navire.

4.4 Contrôle des travailleurs maritimes

4.4.1 Vérification des antécédents criminels

Une des initiatives de sûreté implantée au port montréalais concernant le contrôle des employés de débarquement et des autres acteurs du port concerne la vérification des antécédents criminels des candidats. Celle-ci est réalisée par les représentants de l'Association des Employeurs maritimes, soit l'agence responsable de l'embauche des travailleurs sur les quais. Lorsque que le répondant de l'AEM a été amené à apporter des précisions quant à la nature de cette nouvelle réglementation, il a répondu :

« Pour toute nouvelle embauche à partir de 2002, tout acte criminel qui n'est pas éligible à un pardon, la candidature ne sera pas considérée. (...) Présentement ce qui passe pas, selon la Charte des droits et libertés, le gouvernement veut regarder les comptes bancaires, tes affiliations, avant d'émettre des passes (...) ils vont passer un examen médical, tout va être beau, je vais prendre ses coordonnées, je vais les acheminer (...) Quand la loi va être en vigueur, c'est Transport Canada qui va décider si

on peut y remettre une passe de transport ou pas. Si je peux pas y émettre une passe de Transport Canada, c'est qu'il peut pas travailler sur les quais, c'est que j'ai pas de job pour lui. À partir du moment qu'ils vont instaurer ça, ça va se faire pour toute nouvelle embauche, ça va se faire pour tout le monde qui est embauché actuellement. Tout le monde sur les quais et incluant nous autres, le personnel administratif. »

On voit qu'un effort est fait de la part des autorités portuaires et des gouvernements dans le but de contrôler les critères d'embauche de la main d'œuvre maritime.

4.4.2 Liste au comptoir

Plusieurs sujets interviewés ont expliqué le système d'embauche des travailleurs maritimes au port de Montréal, soit par références syndicales, soit que les vérificateurs et les débardeurs procurent le nom de personnes qu'ils connaissent à leur syndicat respectif, qui les soumet ensuite à l'AEM qui procède à leur embauche. Des rapports ministériels et la majorité des employés ont affirmés que ce processus pouvait faciliter l'introduction d'individus malintentionnés au sein des terminaux.

Face à cette prise de conscience de la part des autorités et pour aller dans le sens de l'équité à l'embauche (femmes et minorités visibles), les syndicats ont dû élargir leur liste à une population plus large. Ainsi, depuis quelques années, toute personne qui désire appliquer sur un poste sur les quais du port de Montréal peut le faire à la « liste au comptoir ». Une majorité de la main d'œuvre actuelle relève cependant toujours du système de référence. Les agents représentant la SQ et la GRC s'entendent pour dire qu'introduire des employés non référés par le syndicat au sein des terminaux a des conséquences positives, en ce sens que cela rend les groupes de travail moins solides et hermétiques, alors qu'ils offrent un

commentaire semblable : « *ça va les diviser, puis ils vont s'affaiblir* » (SQ) et « *parce que là eux autres se fractionnent. Si on veut les affaiblir on va faire quoi? On va les briser (GRC)* »

4.4.3 Déploiement par centrale d'appel

Comme il en a été question dans le deuxième chapitre, la majorité des débardeurs et des vérificateurs doivent téléphoner à une centrale d'appels entre 6h et minuit chaque soir pour savoir à quel terminal ils seront affectés le lendemain, selon les besoins en main d'œuvre des compagnies maritimes nécessitant un travail de chargement ou de déchargement de navire. Comme une bonne proportion de ces employés n'est pas en mesure de savoir sur quel terminal et sur quel quart de chiffre ils seront affectés le lendemain, cela diminue les opportunités de copinage et de planification d'actes criminels requérant la collaboration de plusieurs employés spécifiques. Il est à remarquer que cette initiative a été implantée avant les années 2000.

Discussion

En premier lieu, les mesures de surveillance sur les terminaux viennent combler une partie de la limite soulevée par plusieurs interviewés et dans la littérature portant sur les ports maritimes de façon plus globale, soit celle relative à la grandeur du territoire et le peu de surveillance caractérisant ces lieux. L'aménagement des terminaux, avec des améliorations entre autres au plan de l'éclairage, permet d'obtenir un meilleur aperçu du territoire et de déterminer plus facilement si un comportement douteux se passe sur les quais. Les contrôles d'accès permettent quant à eux de surveiller les individus qui pénètrent dans cet environnement, ce qui est primordial à la sûreté de tout lieu stratégique pour la commission d'actes délictueux.

Nous pouvons donc affirmer que la combinaison de ces mesures de sûreté contribue à augmenter le niveau de supervision et le risque d'appréhension des individus malveillants. Les facteurs situationnels ayant longtemps permis à des travailleurs portuaires de s'organiser entre eux pour saisir les opportunités criminelles présentes au port montréalais sont en partie contrecarrés par ces mesures. Ces initiatives relèvent donc du crime organisant, en ce qu'elles viennent jouer sur les vulnérabilités existantes au sein d'un environnement légitime, et non pas sur une organisation criminelle qui aurait été ciblé par les autorités.

En second lieu, il est important que les acteurs de sphères variées échangent de l'information, car comme l'explique l'enquêteur de l'ÉNEP, le port de Montréal était auparavant caractérisé, notamment avec la police des ports, par des généralistes, alors que maintenant il y a « *pleins de petits groupes, mais qui se parlent pas (...) qui sont spécialisés, chacun dans leur domaine.* » Il ajoute que chaque acteur a donc une perception qui diffère de l'autre, et qu'il est primordial de faire en sorte que tous les représentants discutent et s'échangent de l'information sur leurs sphères d'intervention dans le port. Les informations partagées au sein du comité et celles reçues grâce à la collaboration de témoins ou de sources peuvent permettre de faire avancer des enquêtes portant sur des individus ou groupes en particulier et éventuellement mener à leur arrestation, ce qui relève du crime organisé. Toutefois, l'analyse des renseignements recueillis peut également permettre aux autorités de se doter d'une vision d'ensemble des vulnérabilités et des opportunités de nature criminelle présentes dans l'environnement portuaire, et un travail de collaboration entre les différents acteurs (sécurité, douanes, police, immigration, garde côtière et autres) peut leur permettre d'élaborer des mesures efficaces et ciblées dans le but de contrer ces occasions délictueuses, ce qui s'inscrit davantage dans une perspective de crime organisant.

De façon générale, les initiatives et les appareils de détection énumérés dans la troisième catégorie de mesures viennent jouer sur la vulnérabilité et l'attrait de la cible, c'est-à-dire le conteneur¹⁸. Cette boîte métallique constitue, comme il en a été question antérieurement dans le travail, un mode de transport relativement facile, sûr et accessible pour des trafiquants désirant importer des biens et/ou substances illicites. Le ciblage de conteneurs à risque, effectué par les agents de douanes canadiennes et américaines permet d'identifier les envois présentant une probabilité plus ou moins élevée de contenir des marchandises illégales ou dangereuses, ce qui a pour effet de rendre la tâche des trafiquants plus difficile. Ces derniers doivent recourir à différentes tactiques et s'assurer l'accès à des informations privilégiées afin d'éviter de voir leur conteneur ciblé par les douaniers. Les technologies de détection de matières clandestines viennent aussi renforcer la cible, car elles permettent aux autorités d'identifier la présence de marchandise illégale dans les conteneurs.

Finalement, l'ensemble des mesures de la dernière catégorie s'applique directement au personnel de débarquement et des autres sphères du transport maritime et s'inscrit conséquemment dans une perspective de crime organisé, soit le processus par lequel des entrepreneurs légitimes s'organisent entre eux et se structurent autour d'opportunités délictueuses présentes à même leur environnement (port maritime). Certains rapports policiers et ministériels cités au premier chapitre avaient souligné la présence sur les quais et au sein des syndicats de personnes entretenant des liens avec le crime organisé et/ou ayant des antécédents de nature criminelle. Les autorités ont donc pris conscience de ces failles au plan de la sûreté portuaire, et ont appliqué des mesures en conséquence, soit faire la vérification systématique des dossiers judiciaires et modifier les méthodes d'embauche en établissant la liste au comptoir. Cela permet de faire un premier filtrage des individus et aussi de s'attaquer à une situation problématique

¹⁸ Voir Annexe 5 pour consulter un ensemble de mesures de prévention du vol de cargo, proposé par Mayhew (2001)

soulevée par plusieurs participants, soit celle de la grande influence des syndicats responsables de référer la main d'œuvre. Ces initiatives, s'ajoutant à celle du déploiement par centrale d'appels déjà en place, visent à désorganiser des individus qui voudraient saisir une occasion de trafic illégale présente sur les quais, comme cela avait été possible pour Matticks.

En somme, selon les sources des policiers enquêtant sur le port, l'arsenal des mesures imposées récemment rend le trafic de marchandises illicites plus difficile et décourage même certains importateurs, du moins pour ceux qui trafiquaient grâce à la collaboration de travailleurs sur les quais. En effet, avec les nouvelles mesures de surveillance, telles les caméras et les gardiens, et d'autres initiatives telles que rehausser la hauteur des clôtures et émettre des cartes d'accès, a certainement eu une incidence sur le trafic illégal par voies maritimes au port de Montréal, et ce, surtout depuis l'opération policière qui est venu déstabiliser un réseau d'importateurs (Matticks) en 2001. Le problème majeur réside toujours cependant dans le fait qu'une très faible proportion des conteneurs est vérifiée. Tant que les trafiquants de biens et de substances illicites ou dangereuses auront 98% des chances de voir leur conteneur passer au travers de la chaîne de transport sans interruption, les ports maritimes seront le terrain d'actes illégaux.

CONCLUSION

À la lumière de l'analyse de certains rapports officiels et des propos des participants, nous sommes en mesure d'affirmer que la perspective du crime organisant nous permet de mieux saisir le processus par lequel des travailleurs portuaires s'associent et s'organisent entre eux afin de saisir des occasions délictueuses présentes sur les quais, tels que le vol de conteneurs et de leurs contenus, dans le but de s'emparer de marchandises illicites. L'ampleur du territoire et l'importance de la main d'oeuvre sur les quais sont parmi les facteurs favorisant l'organisation d'une telle criminalité. À cet effet, un rapport du Service Canadien de renseignements criminels (2003) mentionne que ces conditions créent certaines difficultés sur le plan de la sécurité et de l'application de la loi, ces dernières contribuant à l'apparition d'éléments criminels facilitant le trafic illégal. Le rapport ajoute que cette situation s'est développée sur plusieurs dizaines d'années et a permis à des membres d'organisations criminelles d'infiltrer la main d'oeuvre des ports canadiens en y occupant différentes positions clés (p.11).

Cette idée montre bien que les services de renseignements canadiens sont bien au fait des vulnérabilités inhérentes à la communauté occupationnelle du port de Montréal. On remarque de plus le processus par lequel une telle présence criminelle a été possible, situation que ne s'est pas produite du jour au lendemain mais sur plusieurs décennies et qui est en quelque sorte l'aboutissement de l'organisation d'une criminalité de trafic ayant à la base des opportunités criminelles présentes dans cet environnement légitime et stratégique (Block, 1991).

La revue littéraire a permis de souligner l'importance de considérer l'historique d'un milieu, soit le processus par lequel un type de criminalité s'est structurée autour de ce dernier (Haller 1972 ; Block et Chambliss 1981 ; Woodiwiss 2001). Les propos de l'analyste de l'Équipe nationale des enquêtes portuaires ont permis de saisir l'esprit de la culture maritime qui existe au port et qui est un peu différente de la culture du reste de la société. Selon lui, le fait que la marchandise

ait pendant longtemps été accessible aux débardeurs sur les quais, avant la venue du conteneur, a facilité l'émergence d'une culture par laquelle le fait de s'emparer d'un produit commercial n'était ainsi par considérer comme du vol. Cette idée tend à être supportée par Mars (1982) et Horning (1970), qui notent que pour plusieurs le crime de nature occupationnelle est vu comme faisant partie intégrale du travail. Si bien qu'à Saint-Pierre et Miquelon, les compagnies qui faisaient transiter des cargaisons par ce port avaient développé l'habitude quelque peu informelle d'ajouter une caisse de marchandise destinée aux débardeurs afin d'éviter des problèmes concernant la manutention de leur cargo. Quoique l'interviewé affirme que la situation au port de Montréal est maintenant différente dû au salaire élevé gagné par les débardeurs, c'est une culture maritime qui est selon lui restée. Cette idée est supportée par les propos des deux représentants de l'Association des employeurs maritimes, qui affirment que l'historique d'embauche au port montréalais explique le système de références qui existe encore aujourd'hui, alors qu'au début la plupart des gens responsables du travail de débardage provenaient du bord de l'eau, des gens peu fortunés qui se référaient entre eux.

Un passage tiré d'un rapport sur la sécurité au port montréalais, réalisé par un agent de renseignement, montre l'importance de considérer le contexte historique :

« L'élément criminel relié aux activités du port est très diversifié et correspond certainement aux particularités historiques des cultures portuaires, maritimes et sociales qui ont marqué son développement. La compréhension, non seulement du fonctionnement actuel du port de Montréal, mais aussi du fonctionnement historique, des rôles et responsabilités de groupes soit ethniques ou sociaux, renferment certainement plusieurs réponses à des comportements jugés illégaux et immoraux aux yeux de notre société actuelle » (Bessette, 2005).

On peut donc considérer par cet extrait que les travailleurs légitimes ayant facilité le trafic de produits de contrebande ne sont pas des gens foncièrement criminels à la base. Nous tenons à réitérer que lorsque nous parlons des travailleurs portuaires

contribuant au transport de marchandise illicite, nous ne faisons référence qu'à un petit nombre d'individus occupant des positions clés et qui sont nécessaires à la combine.

C'est ainsi que la présence d'opportunités délictueuses, combinée notamment à une culture maritime et à des méthodes d'embauche basées sur les références, ouvre la porte aux individus désirant pénétrer le milieu stratégique qu'est le port de Montréal. Ces derniers, dans l'intention de commettre des actes illégaux tels que l'importation de stupéfiants, ont tout avantage à s'associer à des individus y occupant des postes privilégiés, tels que des vérificateurs de conteneurs, des membres syndicaux ou des camionneurs. À un niveau un peu supérieur, un individu ayant des intentions criminelles tentera même de s'infiltrer lui-même ou par l'intermédiaire d'un associé, à l'intérieur de l'organisation du port. Comme nous l'avons vu au premier chapitre, le fait pour un trafiquant de se trouver légitimement dans un milieu frontalier favorise la saisie d'opportunités criminelles relative au trafic de stupéfiants (Aune, 1990). Un exemple de ce processus s'est déjà vu avec l'affaire G. Matticks qui a travaillé longtemps au sein du port montréalais. Il avait réussi à graver les échelons hiérarchiques et à occuper le poste de vérificateur de conteneurs, allant même jusqu'à introduire plusieurs membres de son clan à l'intérieur de son environnement de travail.

Les failles qui ont longtemps caractérisées les terminaux au port de Montréal, entre autres le peu de surveillance humaine et technologique, le peu de contrôle aux accès, le système de références syndicales, le faible pourcentage de conteneurs vérifiés par les douanes, ont certainement favorisé l'émergence d'un système de crime organisant. Ajoutons à cela la dissolution de la police des ports, en 1997, qui a aussi offert des conditions favorables à une criminalité frontalière, redonnant le pouvoir aux services de polices locaux et aux agences de sécurité privée, qui ont dû prendre le temps de s'ajuster et de se donner une image globale de la criminalité au port. De plus, la longue chaîne de transport maritime fait en sorte qu'une

multitude d'acteurs sont amenés à entrer en contact avec les conteneurs, de façon à ce qu'on ne sait jamais exactement où le délit a eu lieu.

Un vaste ensemble de mesures de contrôles a été développé au port de Montréal ces dernières années, lequel a été exposé au chapitre 4. La première catégorie de mesures, soit l'aménagement des terminaux, relève de la prévention situationnelle, dont de Van de Bunt (2003), dans son ouvrage consacré à l'identification et à la prévention des opportunités avantageant le crime organisé, explique les fondements : «...*the level of crime – including organised crime – is determined by the presence of facilitating situational factors, e.g. the presence of attractive targets, a low level of supervision and low risk apprehension* » (p.20). Le système de caméra et la présence de policiers et d'agents de sécurité sur les terminaux permet à ces derniers d'avoir un meilleur contrôle d'un territoire d'une telle envergure, ce qui contribue à dissuader certains individus de commettre des délits tels que le vol de marchandise ou la subtilisation de conteneurs.

La deuxième catégorie de mesure repose sur l'échange de renseignement entre les différentes instances responsable de la sûreté au port de Montréal. Cette initiative est aussi essentielle à une compréhension globale de la situation criminogène de ce milieu. Van de Bunt (2003) mentionne à cet effet qu'il privilégie une «*knowledge-based prevention*», selon laquelle des intervenants doivent mener à bien leurs tâches de supervision et se tenir au courant des activités se passant dans l'environnement ciblé. Cet auteur affirme que la fonction de base des acteurs responsables d'assurer le contrôle d'un environnement licite est d'être alerte et que la prévention étant une question de penser en avance, il est nécessaire que les preneurs de décision soient bien informés (p.15).

L'amélioration des systèmes de détection, tant au plan des radiations que des stupéfiants, a certainement contribué à décourager certains individus de transporter de telles matières. En plus de rendre la cible moins accessible et attrayante, les

initiatives de ciblage et de fouilles peuvent accroître les probabilités d'appréhender des trafiquants, lorsque l'on remonte à la source d'une importation qui s'est avérée illégale. Ces mesures s'apparentent aussi davantage à une criminalité qui s'organise autour des vulnérabilités d'un milieu, en l'occurrence les ports maritimes. En effet, l'émergence du conteneur a été soulevée par plusieurs participants comme un élément ayant offert des opportunités criminelles considérables aux trafiquants. C'est donc dire que mettre les moyens en place pour améliorer les contrôles effectués sur le plan du transport par conteneur dépend du crime organisant et non pas de la répression qui serait effectuée sur une organisation criminelle ciblée.

Nous désirons réitérer le dilemme COMMERCE versus SÉCURITÉ à lequel fait face plusieurs gouvernements, soit réussir à faire passer le plus de marchandises commerciales représentant un faible risque, tout en empêchant l'entrée au pays de marchandises (et/ou de personnes) représentant un risque élevé. Des limites de financement, de productivité et d'entreposage ont ainsi été soulevées par les participants afin de justifier le faible pourcentage de conteneurs vérifiés au port montréalais. Cependant, le rôle joué par les douanes sur le plan de la vérification de la marchandise importée au Canada doit être vu comme primordial tant sur le plan du trafic illégal que sur celui du contrôle des fraudes fiscales. Un rapport de la Commission des Communautés Européennes (2001) donne l'exemple du port de Rotterdam, au Pays-Bas, qui illustre comment un investissement sur le plan des fouilles douanières peut se révéler rapidement rentable. Les autorités de ce port international ont investi 14 millions de dollars en 1999 pour un appareil de détection (*scanner*) qui fût utilisé pour vérifier 12 000 conteneurs en cette même année. Dans les 6 premiers mois, cet investissement a permis un retour de 20 millions de dollars en droit de douanes, taxes et en droits d'assises, en plus de détecter de nouveaux produits illégaux. Nous tenons à préciser que le port de Montréal a déjà fait l'acquisition de cet appareil (*Vacis*), ce qui a contribué de façon importante à augmenter le nombre de saisies de produits illicites. Nous

croyons toutefois que les chiffres précédemment rapportés permettent de mieux comprendre comment une augmentation du nombre de conteneurs vérifiés permettrait aux autorités portuaires et douanières de retirer des bénéfices financiers considérables, permettant ainsi, dans une certaine mesure, de compenser pour les investissements effectués en termes de temps et de productivité.

Nous sommes d'avis que l'augmentation de la proportion de conteneurs fouillés devrait se faire selon le mode aléatoire. Le processus de ciblage est efficace dans une certaine mesure, mais les trafiquants peuvent, à l'aide de contacts à l'intérieur des services des douanes ou d'un transitaire, tenter de cerner les critères de ciblage de conteneurs et opter pour des compagnies qui représentent un risque faible d'être sélectionnées pour fins de vérifications. Si les douaniers allaient sur les quais et sélectionnaient davantage de conteneurs au hasard dès leur déchargement du navire, tous les conteneurs auraient un risque égal d'être fouillés, ce qui aurait selon nous pour effet de décourager les trafiquants de produits illégaux. Selon le département de la sécurité intérieure des États-Unis (USDHS, 2006), le mode aléatoire pour les fouilles de cargo contribue à augmenter notre sûreté contre de potentiels terroristes, en ce sens que cela rend la planification d'attaques plus difficile. Les contrebandiers ne pourraient ainsi plus tenter de dresser des profils de conteneurs (pays d'origine, compagnie, biens transportés) qu'ils considèrent avoir le moins de chances de se faire prendre. Une suggestion pour être de garder la même quantité de conteneurs ciblés et d'augmenter sensiblement la proportion de conteneur choisi au hasard.

Selon le SCRC, les initiatives d'application de la loi de 2002 prises à l'égard d'un réseau d'importateur se sont avérées fructueuses en ce sens qu'elles ont réussi à perturber leurs activités illégales. Ce service de renseignement ajoute qu'il reste cependant une présence criminelle au sein de l'environnement portuaire montréalais qui serait à même de continuer à favoriser le trafic de produits illicites, notamment de drogues. À cet égard, Reuter et Haaga (1989) et Kleks (2001) suggèrent que les tactiques d'intervention ciblées sur les têtes dirigeantes d'un

groupe criminel privilégiées par les corps policiers, n'ont généralement pas l'effet escompté de dissoudre les organisations, celles-ci réussissant à poursuivre leurs activités illégales malgré l'arrestation de certains de leurs membres. Un exemple concret de cette idée a pu être remarqué en juin 2006, alors que trois individus associés au gang de l'Ouest se sont fait arrêter suite à tentative d'importation de 22,5 tonnes²⁰ de hashish. Comme le démontre le passage suivant tiré d'un quotidien montréalais : « *Les ports étant plus surveillés (et les Matticks emprisonnés), les trafiquants ont dû changer leurs méthodes de travail, ce qui les a perdus*²¹ » En effet, il semble que passer directement par les ports soit rendu plus difficile pour les trafiquants, les individus à la tête de ce réseau ayant fait des démarches pour trouver un navire et un équipage adapté au voyage en haute mer afin de transporter la cargaison à partir de l'Angola (Afrique) jusqu'en territoire canadien. Les trafiquants ont donc malgré eux fait affaire avec un agent source de la Gendarmerie Royale du Canada et ont transbordé la marchandise illégale du bateau du fournisseur directement à celui de la GRC, cette dernière ayant procédé à l'arrestation des importateurs en haute mer.

Il est donc dire que l'influence de la part du milieu criminel sur les ports maritimes ne s'est évidemment pas éteinte suite aux mesures préventives et répressives imposées par les autorités, mais nous croyons qu'elle s'en trouve affaiblie en ce qui concerne les méthodes d'importation requérant une participation directe des travailleurs maritimes. Dans cette optique, les limites inhérentes à l'organisation du travail sur les quais ont été largement remédiées par l'ensemble des mesures de coopération et de sûreté imposées au sein des terminaux.

Dans une perspective de crime organisant, il n'est qu'une question de temps avant qu'un autre système se structurant autour de vulnérabilités toujours existantes au sein de l'environnement portuaire se mette en place, ou qu'un phénomène de

²⁰ Voir projet Chabanel (Site de la Gendarmerie Royale du Canada) : http://www.rcmp-grc.gc.ca/qc/comm/2006/juin06/060605b_f.htm

²¹ Auger, Michel. *Associés au gang de l'Ouest*. Le journal de Montréal, le 7 juin 2006.

déplacement vers d'autres méthodes ou lieu d'importation ait lieu. À titre d'exemple, les trafiquants pourraient tenter de s'infiltrer au sein des plus petits ports maritimes, qui n'ont pas subi les mêmes modifications sur le plan de la sûreté que les ports de Montréal, d'Halifax et de Vancouver. Aussi, davantage de tentatives d'*offloads*²² ou de transport par voies terrestres, postales ou par des embarcations de plaisance pourraient être réalisées.

²² Jeter un colis par-dessus bord. La marchandise illégale peut être dans un contenant flottant que quelqu'un passera chercher en bateau.

Références

Adler, P (1985) *Wheeling and dealing : an ethnography of an upper-level drug dealing and smuggling community*. New York : Columbia University Press.

Administration du Port de Montréal. Port de Montréal, tour d'horizon : guide 2005-2006, Publications Anchor-Harper inc., Montréal, 80 p. (voir aussi www.port-montreal.com)

Albini, Joseph L. (1971). *The American Mafia : Genesis of a Legend*. New York : Meredith

Albini, Joseph L. (1988) « Donald Cressey's Contribution to the Study of Organized Crime : an Evaluation ». *Crime and delinquency*, 34 : 338-351.

Aune, B.R. (1990). *Contrebande de drogues par mer et patrouilles maritimes : un problème dont on a sous-estimé l'importance*. Bulletin des stupéfiants ; orientations et tendances naissantes du contrôle de l'abus de drogues. Nations Unies. Vol. XLII, n.1.

Bessette, JML.(Ébauche 2005). *Rapport d'analyse et des renseignements concernant la sécurité au port de Montréal*. SRAC Montréal.

Block, A. Chambliss, W (1981). *Organizing Crime*. New York : Elsevier North Holland inc.

Block, A. (1991). *The Business of Crime : a documentary study of organized crime in the American Economy*. San Francisco : Westview Press.

Brodeur, J-P. (1996). *Le crime organisé hors de lui-même : tendances récentes de la recherche*, École de criminologie, Université de Montréal, p.26

Charbonneau, J-P (2002). *La Filière Canadienne : le grand classique de l'histoire du crime au Québec*, Montréal : Éditions Trait d'union. seconde édition

Céllard, André (1997). *L'analyse documentaire*. dans Poupart, Deslauriers et cie. *La recherche qualitative, enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Édition Gaëtan Morin, Montréal, p. 251 à 271

Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *Tableau de bord de l'agglomération urbaine de Montréal*. Le port de Montréal : plus que jamais un puissant moteur économique, vol. 6 no 4, juin 2004, p. 13

Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (2002). *Délibérations du comité concernant l'étude préliminaire des principales questions de défense et de sécurité qui touchent le Canada en vue de la préparation d'un plan de travail détaillé pour des études plus poussées*, incluant les rapports de visites d'étude, Sénat du Canada, Fascicule n.12.

Cressey, D.R. (1969). *Theft of the Nation : the Structure and Operations of Organized Crime in America*. New York : Harper and Row

Dale, Eivind et Kroneberg, André (2002). *Shipping after the September 11th Attack : Preparedness – Threat Scenarios and Security Measures*, Norwegian Marine Technology Research Institute.

DeGeneste, H. & Sullivan, J. 1994, *Policing Transportation Facilities*, Charles C. Thomas, Illinois., cité dans Mayhew, Claire (2001).

Dupont, Lareau et Lasserre (1979). *La conteneurisation du trafic maritime au Québec*. Département de Géographie, Université de Montréal.

Duyme, V. P (2000). Mobsters are human too : Behavioural science and organized crime investigation. *Crime, Law and Social Change*. Volume 34, Numéro 4, p. 369-390.

Farion, Tiffany (2004) *Lost at sea : Port Security and Canada*. Centre for Military and Strategic Studies, University of Calgary. CDAI-CDFAI 7th Annual Graduate Student Symposium, RCM, October 29-30, 2004.

Gambetta, Diego (1993) *The Sicilian Mafia : The Business of Private Protection*, Harvard.

Gambetta, D. et Reuter, P. (1995). « Conspiracy among the Many : The Mafia in Legitimate Industries », p. 116-136 dans G. Fiorentini et S. Peltzman (1995) *The Economics of Organized Crime*. Cambridge : Cambridge University Press.

Glaser, B.G. et Strauss, A.L. (1967) *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*, Chicago : Aldine.

Giguère, Cynthia (2005) Étude de cas d'un réseau d'importateurs de drogues ; l'apport des participants complémentaires. Mémoire de maîtrise, École de criminologie, Faculté des Arts et Sciences, Université de Montréal : Montréal, Avril 2005.

Goldstock, Marcus et cie (1990). *The Final Report of the New York State Organized Crime Task Force, Corruption and Racketeering in the New York City Construction Industry*. New York University Press : New York.

- Green, G.S. (1997). *Occupational Crime*, Chicago : Nelson-Hall Publishers. Second Edition.
- Haller, Mark. H. "Organized Crime in Urban Society", *Journal of Social History*, winter 1971-1972.
- Hills, S (1976). *The Dockers : Class and Tradition in London*, London : Heinemann.
- Horning, Donald N.M. (1970). *Blue-Collar Theft : Conceptions of Property, Attitudes Toward Pilfering , and Work Group Norms in a Modern Industrial Plant*, in E.O Smigel and H.L. Ross (eds), *Crimes against Bureaucracy*, New York : Van Nostrand Reinhold Co., p. 46-64.
- Ianni, F.J. (1972). *A family business*. New York : Rusell Sage Foundation.
- Interagency Commission on Crime and Security (ICCS) 2000, Report of the ICCS in US Seaports, ICCS, United States, cité dans Mayhew, Claire (2001).
- Jacobs, B. James. (1994). *Busting the mob : United States v. Cosa Nostra*. New York University Press.
- Jacobs, B. James. (1999). *Hotham Unbound - How New York Ciry was Liberated from the Grip of Organized Crime*. New York University Press.
- Jacobs, J. et Hortis, A. (1998), New York City As Organized Crime Fighter", *New York School Law Review*, Volume XLII, Numbers 3 &4.
- Kleks (2001) « The Network Paradigm Applied to Criminal Organizations » Connections. Vol. 3, no 24, p. 53-65
- Laliberté, Legault et Roussel (2004). « Sécurité maritime et terrorisme.» *Guide du maintien de la paix*. Institut d'études internationales de Montréal. Université du Québec à Montréal. Bulletin No 71, novembre 2004.
- Mars, Gerald (1982). *Cheats at Work : An Anthropology of Workplace Crime*. London : UnwinPaperbacks
- Mars, Gerald (1996). *Employee Deviance*, *International Encyclopaedia of Business and Management*, pp. 1161-1167
- Mars, Gerald (2001). *Occupational Crime*. The International Library of Criminology, Criminal Justice and Penology, England : Ashgate, 415 p.

McIllwain, J.S. (2004) *Organizing crime in Chinatown : Race and Racketeering in New York City, 1890-1910*. Jefferson : McFarland et cie.

Milhaupt, Curtis et Mark D. West (2000). "The Dark Side of Private Ordering: an Institutional and Empirical Analysis of Organized Crime", University of Chicago Law Review, p.41-98

Morselli, Carlo et Cynthia Giguère (à paraître) Legitimate Strengths in Criminal Networks. *Crime, Law, and Social Change*.

Organisation de coopération et de développement économique (2003). Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sécurité dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risque et Répercussions Économiques*. Juillet 2003, p.7

President's Commission on Organized Crime (1986). Report to the President and the Attorney General, *THE EDGE : Organized Crime, Business, and Labor Unions*. Washington, 393 p.

Pires, A. Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique. p. 113- 167, dans Poupart, J. et cie (1997) *La recherche qualitative, Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal : Gaëtan Morin Éditeur.

Reuter, Peter (1983). *Disorganized Crime : Illegal Markets and the Mafia*. Cambridge : MIT Press

Reuter, Peter (1987). *Racketeering in Legitimate Industries, A Study in the Economics of Intimidation*. The RAND Corporation : Santa Monica, 100 p.

Reuter, Peter (1993). *The Cartage Industry in New York*, dans *Beyond the Law, Crime in Complex Organizations*. Edited by Tonry et Reiss (1993) *Crime and Justice A Review of Research*, Vol. 18, p. 149 à 201

Reuter, Peter et John Haaga (1989). *The Organization of Hig-Level Drug Markets : An Exploratory Study*. Santa Monica : Rand.

Sher, J et Marsden, W. (2003). *La route des Hells : comment les motards ont bâti leur empire*. Montréal, Les éditions de l'homme.

Sieh, Edward W (1987) *Garment Workers : Perceptions of Inequity and Employee Theft*, *British Journal of Criminology*, 27, p. 174-190

Skolnick, Jerome (1978). *House of cards*. Boston, Massachussets ; Little Brown. 382 p.

Turcotte, Claude. Portrait - Une ville, un port. Le Devoir, édition du 21 et 22 mai 2005

United Nations Office for Drug Control and Crime Prevention. (2001) *Forum on Crime & Society*. Vol. 1, Numéro 2, décembre 2001. Center for International Crime Prevention, New York.

(<http://www.unodc.org/pdf/crime/publications/forum/vol2.pdf>)

United States General Accounting Office Testimony - *Meeting the Homeland Security Challenge : A Principled Strategy for a Balanced and Practical Response* (September 2001); and *Global Trade : America's Achilles'Heel* (February 2002) by Admiral James M. Loy and Captain Robert G Ross, U.S Coast Guard.

United States Senate (1981). *Waterfront Corruption*, Hearings before the Permanent Subcommittee on Investigations of the Committee on Governmental Affaire, 97th Cong.,

Van de Bunt, Henk. et Van der Schoot, Cathelijne (2003). *Prevention of Organised Crime, a situational approach*, Research and Documentation Centre of the Ministry of Justice in the Netherlands (WODC), 102 p.

Woodiwiss (2001) *Organized Crime and American Power : A History*. Toronto: University of Toronto Press.

Zenzian, Craig A (1993). *Who Pays? Casino Gambling, Hidden Interests, and Organized Crime*. Harrow and Heston : New York, 149 p.

Zhang, S et Chin, K. (2002) Enter the Dragon : "Inside Chinese Human Smuggling Operations", *Criminology* 40 : 737-767.

Ressources électroniques

1. Colloque de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime (4 mars 2004). *Sécurité et Sûreté : Quels enjeux économiques pour les industries maritimes?* Nantes Cité des Congrès

(<http://www.isemar.asso.fr/bibliotheque/pdf/actes%20du%20colloque%20s%E9curit%E9%20s%FBret%E9.pdf>)

2. Comité spécial sur la consommation non médicale de drogues ou médicaments. Mercredi 21 novembre 2001, Témoignages de témoins de la Gendarmerie Royale du Canada, du Service de police de la communauté urbaine de Montréal et de l'Agence canadienne des douanes et du revenu.

(<http://www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/1/SNUD/Meetings/Evidence/snudev13-f.htm>)

3. Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense. Rapport de visites d'étude, 21 au 24 janvier 2002 (Halifax et Gagetown)

(<http://www.parl.gc.ca/37/1/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/fact-f/rep21jan02-f.htm>)

4. Commission des Communautés Européennes (2001) Communication de la Commission au conseil, au parlement européen et au comité économique et social concernant une stratégie pour l'union douanière.

(http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2001/com2001_0051fr01.pdf)

5. Delfau, Simon (2004). *La Sûreté maritime : État des lieux*. Mémoire du DEA de Droit Maritime et Océanique, Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes, 100 p.

(http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/memoires/memoires/memoire_surete_maritime1.pdf)

6. International Maritime Organization, 2006.

(<http://www.imo.org>)

7. Mays, N. et Pope, C. *Qualitative research in health care : Assessing quality in qualitative research*. British Medical Journal, Janvier 2000. p. 50-52.

(<http://www.pubmedcentral.gov/articlerender.fcgi?artid=1117321>)

8. Rapport de visites d'étude à Halifax et Fredericton, Parlement du Canada. Délibérations, fascicule 12, 18 février 2002.

(<http://www.parl.gc.ca/37/1/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/fact-f/rep21jan02-f.htm>)

9. Richardson, Michael. *A Time Bomb for Global Trade : Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*. Institute of South East Asian Studies. 2004

(<http://www.iseas.edu.sg/viewpoint/mricsumfeb04.pdf>)

10. Service canadien de renseignements criminels (2001), Rapport annuel sur le crime organisé au Canada.

(http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/documents/rapport_annuel_2001.pdf)

11. Service canadien de renseignements criminels (2002), Rapport annuel sur le crime organisé au Canada.

(http://www.psepc-sppcc.gc.ca/policing/organized_crime/Publications_f.asp)

12. Service canadien de renseignements criminels (2003), Rapport annuel sur le crime organisé au Canada.

(<http://dsp-psd.pwgsc.gc.ca/Collection/JS61-8-2003F.pdf>)

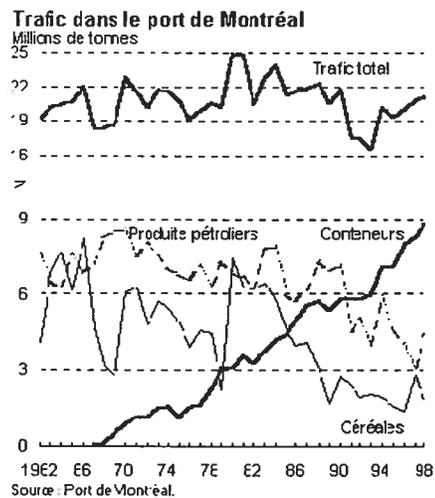
13. United States Department of Homeland Security (USDHS) (2006) Committee on Homeland Security. *Subcommittee on Economic Security, Infrastructure Protection, and Cybersecurity*. U.S. House of Representatives.

(<http://hsc.house.gov/files/TestimonyHawleyBudget.pdf>)

ANNEXES

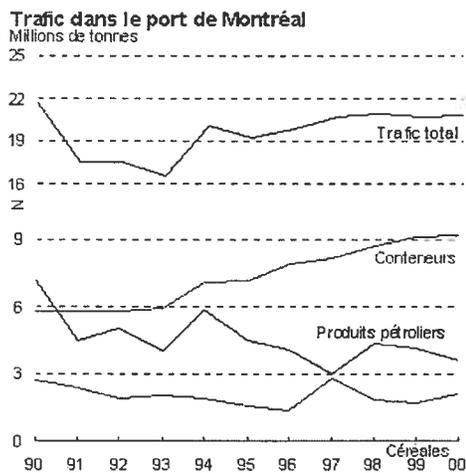
ANNEXE 1 : GRAPHIQUES (TRAFIC MARITIME, PORT DE MONTRÉAL)

GRAPHIQUE A) Évolution du trafic, années 1962 à 1998.



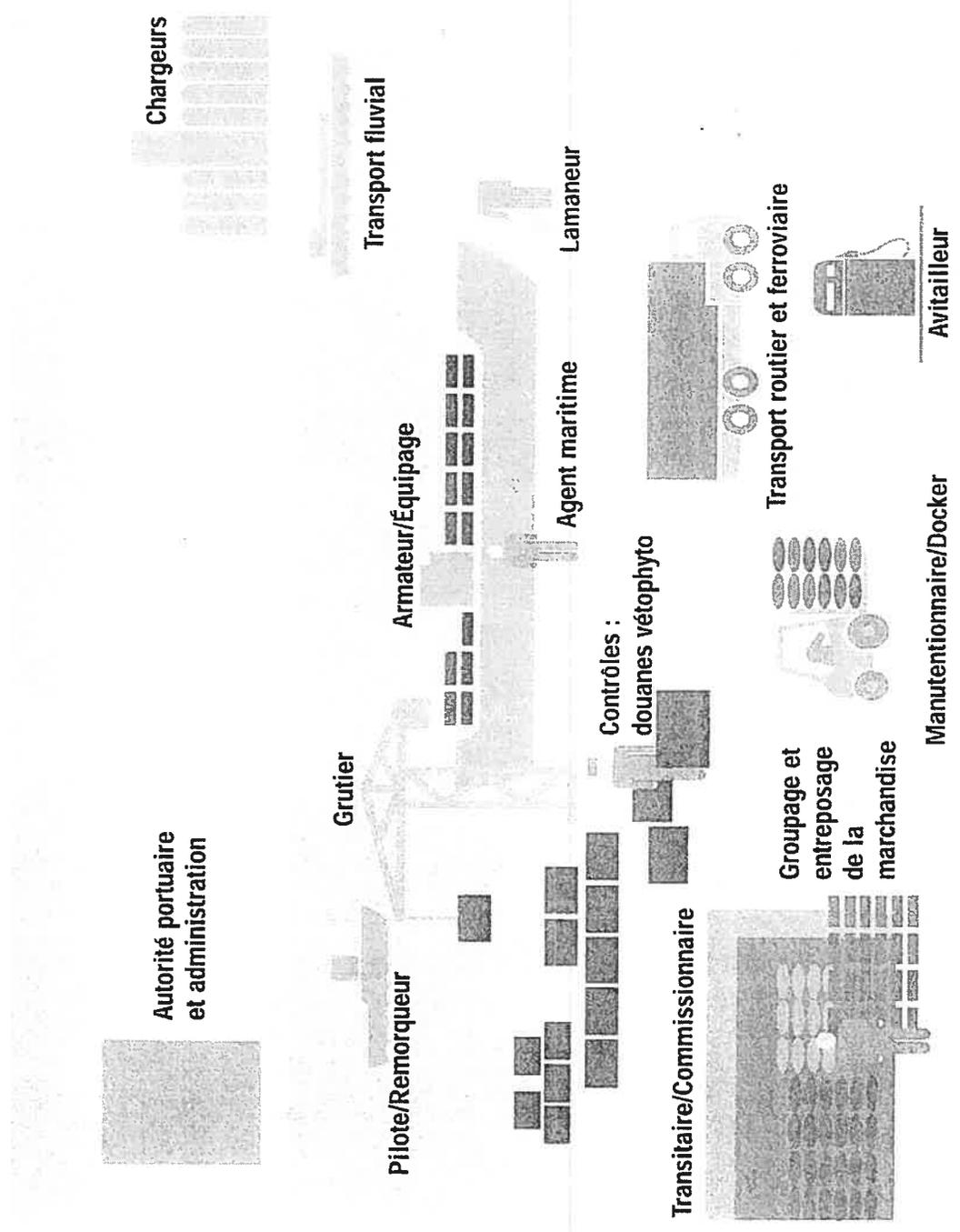
(<http://www2.ville.montreal.qc.ca/economtl/98t4/bul98t4.htm#PORT1>)

GRAPHIQUE B : Trafic de conteneurs, de produits céréaliers et pétroliers (1990-2000)



(<http://www2.ville.montreal.qc.ca/economtl/00t4/recu12.htm>)

ANNEXE 2 : SCHÉMA DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT MARITIME



Source : Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Direction du transport maritime, des ports et du littoral. *Les ports maritimes de commerce*. Février 2002.
 (<http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/TransportsLP/PDF/gens%20du%20port.pdf>)

ANNEXE 3 : RÉSUMÉ DU CODE ISPS

Renseignements fournis par Monsieur Laurent Galy, Professeur d'enseignement maritime, École nationale de la marine marchande de Nantes. (ISEMAR, 2004)

Le Niveau de sécurité

Ce code définit en premier lieu différents niveaux d'alerte :

Niveau 1 : Niveau d'exploitation normale du navire
Niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.

Niveau 2 : Désigne une situation à risque
Niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.

Niveau 3 : Implique une situation exceptionnelle
Niveau de sûreté 3 désigne un niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

Le plan de sûreté

Ce plan découle de l'évaluation de sûreté du navire, il doit fournir les moyens permettant de protéger les personnes, les navires, les installations portuaires, la cargaison... contre les risques d'un incident de sûreté.

Il doit, entre autre, prévoir :

- les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports ;
- l'identification des zones d'accès restreint et des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire ;
- des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port ;

- des procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sécurité des installations portuaires ; ...

Un navire et une installation portuaire sont des parties du territoire national. Par conséquent, le plan de sûreté est un document confidentiel qui doit être protégé contre toutes divulgations intempestives. Il doit être régulièrement revu.

Une fiche synoptique continue

Les navires doivent présenter une fiche synoptique délivrée par l'administration et contenant des renseignements précis permettant de connaître les antécédents du navire et de constituer un dossier quel que soit le pavillon ou les changements de propriétaires, affréteurs, pavillons, etc. C'est la traçabilité du navire.

Le numéro d'identification du navire

Tous les navires possédant un numéro d'identification attribué par l'OMI, ce numéro reste le même indépendamment de tous les changements de nationalité, de propriétaires... Ce numéro OMI sera marqué de manière permanente sur la coque ou les superstructures et sur une cloison de la salle des machines.

Système d'identification automatique

Un système automatique d'identification devra équiper le navire et pourra fournir aux stations côtières et aux autres navires des informations sur l'identité du navire, sa route, sa position, son type... Le système doit pouvoir recevoir le même type d'information des navires à proximité.

À l'origine, l'objectif du SIA était d'améliorer la sécurité de la navigation. Lors de la rédaction du code ISPS, il a été remarqué qu'il pouvait faciliter le travail des organismes de sûreté dans l'identification et la recherche des navires en difficulté.

Système d'alerte de sûreté

Le principe de ce système est de pouvoir déclencher un signal d'alerte, à destination des autorités et de la compagnie du navire, par activation de contacts situés à la passerelle et à, au moins, un autre endroit à bord. Les autres navires ne doivent pas pouvoir capter ce signal.

Une déclaration de sûreté

Un document indiquant les mesures à prendre et les responsabilités de chacun pourra être rempli lors d'une interaction entre un navire et une installation portuaire, ou entre navires.

Agent de sûreté

Trois nouvelles fonctions apparaissent ou sont redéfinies :

Agents de Sûreté du Navire (ASN) : Personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire.

Agents de Sûreté de la Compagnie (ASC) : Personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire.

Agents de Sûreté de l'Installation Portuaire (ASIP) : Personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.

Ces personnes auront la charge de la mise en place du plan de sûreté sur leur site ou au sein de leur structure.

ANNEXE 4 : CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS – PROTECTION DE LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINNE

Avant 2000 :

- **1914** : Suite à la tragédie du Titanic, la première convention SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) est adoptée, la suivante en **1929, 1948, 1960 et 1974***. La SOLAS est généralement considéré comme la plus grande entente en matière de sûreté des expéditions commerciales.
- **1986** : Le Comité de la sécurité maritime adopte une circulaire sur les mesures visant la prévention des actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires.
- **1988** : Convention SUA (Suppression of Unlawful Acts) pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.
- **1995** : Les gouvernements des États-Unis et du Canada concluent l'Accord sur la frontière commune dont l'objectif est de garantir la sécurité des personnes tout en assurant la fluidité des passages commerciaux aux frontières.
- **1996** : Mise sur pied des Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) dans le but d'améliorer la sécurité du Canada et des États-Unis contre les menaces terroristes et les crimes transfrontaliers.
- **1997** : Le Premier ministre canadien et le président américain instaurent le Forum annuel Canada-États-Unis sur la criminalité transfrontalière (FCT), qui réunit plus de 150 représentants d'organisations en charge de l'application de la loi et de la justice du Canada et des États-Unis.
- **Octobre 1998** : Ward Elcock, directeur du Service canadien du renseignement de sécurité, affirme que le Canada constitue un « refuge sûr » pour les terroristes, ces derniers étant entre autres attirés par la proximité du pays avec les États-Unis et ses politiques souples en matières d'immigration.
- **Octobre 1999** : Le président américain Clinton souligne la création, à Ottawa, du Partenariat Canada-Etats-Unis (PCEU) dont le but est de mettre un terme aux différends entre les deux pays, sur le plan frontalier.

2001

- **Octobre 2001** : Création la Coalition pour des frontières sécuritaires et efficaces, constituée de plus de 40 associations d'affaires et d'entreprises canadiennes qui, par l'intermédiaire de dialogue et de coopération, aident le gouvernement fédéral à régler les problèmes relatifs aux frontières et à la sécurité.
- **Octobre 2001** : Mise sur pied du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Ce groupe, présidé par Transport Canada, a pour mission de revoir tous les aspects de la sûreté des ports et des voies maritimes.
- **Octobre 2001** : La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent impose de nouvelles obligations, décidées en collaboration avec le gouvernement américain. Parmi celles-ci, un meilleur contrôle sur l'accès aux infrastructures et la nécessité d'inspecter les bateaux avant qu'ils ne parviennent au port de destination.
- **Décembre 2001** : Dépôt du budget fédéral canadien prévoyant le financement d'initiatives touchant entre autre la sécurité maritime, l'infrastructure frontalière et la technologie chimique, biologique, radiologique et nucléaire.
- **Décembre 2001** : Signature à Ottawa de la déclaration sur la frontière intelligente Canada/États-Unis. Cette entente est conclue dans le but d'amener les deux pays à collaborer à identifier les marchandises à risque élevé, tout en facilitant le passage des marchandises présentant peu de risques. Cette déclaration repose plus précisément sur la circulation sécuritaire des personnes et des biens, la sécurité des infrastructures et l'échange de renseignements.
- **Décembre 2001**: Un rapport intitulé *Repenser nos frontières: Un plan d'action*, visant à améliorer la sécurité aux frontières tout en favorisant la libre circulation de la marchandise a été proposé par la Coalition pour des frontières sécuritaires et efficaces.

2002

- **Mars 2002** : Le ministre des Transports annonce que le gouvernement américain a mis à jour et entériné les initiatives mises en place après le 11 septembre 2001, visant le contrôle sur la sûreté des bateaux pénétrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent.
- **Septembre 2002** : Le Premier ministre du Canada et le Président des États-Unis discutent des améliorations réalisées en lien avec le plan d'action de la déclaration sur la frontière intelligente. Ils y ajoutent un travail conjoint au plan des technologies et de la biosécurité.
- **Septembre 2002** : Une entente sur le Ciblage des conteneurs en transit dans les ports maritimes est conclue entre les agents de l'Agence des services frontaliers du

Canada (ASFC) et du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (SDPF), qui implique que des douaniers canadiens sont postés dans des ports maritimes américains alors que des douaniers américains sont envoyés dans des ports canadiens dans le but de procéder au ciblage de conteneurs à risque avant que ces derniers traversent les frontières.

- **Septembre 2002** : Les membres du Comité sur la sécurité nationale et la défense soutiennent que le manque de sécurité dans les ports canadiens est une invitation aux membres d'organisations terroristes. Ils apportent des recommandations allant dans le sens d'une meilleure collaboration des deux pays voisins, ce à quoi ils ajoutent que si la Canada ne prend pas en charge le renforcement de la sûreté portuaire, les États-Unis devront assurer à eux seuls la défense du continent nord-américain.
- **Octobre 2002** : Un expert en matière de droit américain affirme que l'amélioration de la sécurité à la frontière entre le Canada et les États-Unis n'est pas réellement efficace contre le terrorisme, mais se veut plutôt un moyen de servir les intérêts économiques et commerciales des américains.
- **Décembre 2002** : Les gouvernements canadiens et américains signent une entente de collaboration visant à se protéger et à intervenir en cas d'attaques terroristes au Canada et aux États-Unis. Cette entente est un pas de plus vers le périmètre de sécurité nord américain : surveillance aérienne, aérospatiale, maritime et terrestre conjointe ainsi que d'échange d'informations.

2003

- **2003** : Allocation de la somme de 11,5 M\$ à la Gendarmerie Royale du Canada, dans le but de former des équipes intégrées de police portuaire (EIPP), d'établir une présence permanente dans les ports maritimes d'Halifax, de Vancouver et de Montréal ainsi que de mener des enquêtes sur le personnel. Ces initiatives visent à améliorer les capacités d'enquête de la GRC en matière de terrorisme, de contrebande et de criminalité générale dans ses ports internationaux.
- **Janvier 2003** : Le gouvernement canadien fait l'annonce d'un assortiment de mesures de sécurité, accompagné d'un budget de 172,5 M\$, visant notamment la création de postes d'enquêteurs dans les ports maritimes, la vérification des membres de l'équipage et des passagers, et l'augmentation de la surveillance sur les voies maritimes.
- **Mars 2003** : Suite aux origines du conflit en Iraq, le gouvernement renforce les mesures visant à assurer la sécurité de l'ensemble du réseau de transport canadien. Des exemples de ces initiatives sont l'augmentation de la visibilité policière le resserrement du contrôle au pré-embarquement des passagers et des marchandises.

2004

- **Janvier 2004** : Création du Centre national d'évaluation des risques (CNER), relevant de l'ASFC. Le centre est ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept et sert à lier les différents organismes de renseignement à l'échelle internationale, nationale et locale, dans l'intention d'empêcher l'entrée au pays de marchandises illégales ou dangereuses.
- **Mars 2004** : le gouvernement canadien fait l'annonce d'une autre série d'investissement dans le domaine de la sécurité, notamment sur le plan de la protection de la frontière, de la sûreté maritime et de l'évaluation de différentes sources de menaces.
- **Avril 2004** : Dans le cadre de l'Initiative d'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) les transporteurs maritimes doivent fournir électroniquement à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) les renseignements détaillés concernant les marchandises et ce, au moins 24 heures avant le chargement du fret dans un port étranger. Cela permet à l'ASFC de gérer le risque que représentent les conteneurs grâce à un équipement de pointe en matière de ciblage.
- **Avril 2004** : Dépôt d'un premier rapport complet au Parlement du Canada sur la sécurité nationale, intitulé : *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, qui présente un plan d'action et des initiatives élaborés dans le but de réagir aux menaces existantes et prochaines.
- **Juin 2004** : Paula Dobriansky, Sous-secrétaire d'État aux affaires mondiales et Michael Kergin, Ambassadeur du Canada à Washington, signent un *Accord de collaboration en matière de sciences et de technologie* visant la protection des infrastructures et de la frontière canado-américaine. Cette entente s'inscrit dans le processus de la Frontière Intelligente et vise la réaction plus rapide et efficace aux éventuelles menaces à la sécurité des deux pays.
- **Juillet 2004** : Une nouvelle technologie voit le jour en Californie : les appareils VACIS, dont les rayons gamma permettent d'obtenir une image de style radiographique de la marchandise conteneurisée. Ces dispositifs seront installés dans les Centres d'examen de conteneurs des principaux ports canadiens dans les mois suivants.
- **Juillet 2004** : Transports Canada applique les nouvelles exigences du Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI). De cette initiative est créé le

nouveau Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM), dont le but est de resserrer les exigences de sécurité sur les navires et ports maritimes.

- **Octobre 2004**: Selon le ministère de la défense, les États-Unis auraient fait des pressions sur le Canada afin qu'il acquiert quatre sous-marins britanniques. Sans cette acquisition, la menace a été faite que le Canada n'aurait pas été en mesure de participer à l'entraînement des forces navales américaines, ni avoir accès aux renseignements concernant les opérations secrètes des américains effectuées dans les eaux canadiennes.
- **Novembre 2004** : Les camionneurs qui traversent la frontière vers les États-Unis doivent maintenant fournir par courriel la liste détaillée de leur cargaison. Les autorités américaines pourront alors décider à l'avance des inspections à effectuer.
- **Décembre 2004** : Tom Ridge (Secrétaire à la sécurité Intérieure) et Anne McLellan (Ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile) font le bilan des améliorations en matière de sécurité aux frontières, en lien avec le plan d'action sur la Frontière Intelligente.. Ce 5^e rapport d'étape soulève encore une fois l'obligation de faciliter les passages commerciaux aux frontières tout en empêchant l'entrée aux pays des terroristes.

2005

- **Septembre 2005** : La Gendarmerie royale du Canada et la United States Coast Guard réaliser un projet pilote d'une durée de deux semaines visant l'amélioration du contrôle des frontières maritimes intérieures. Ce projet comprend des patrouilles maritimes en partenariat sur des cours d'eau de la Voie Maritime et des Grands Lacs.
- **Octobre 2005** : Signature, à Washington, de l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (IRSC) par l'Agence des services frontaliers du Canada et le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Le programme vise à protéger les importations/exportations conteneurisées contre toute menace terroriste.
- **Octobre 2005** : Engagement du gouvernement canadien, dans le cadre de l'IRSC, à coopérer avec les États-Unis en postant des douaniers canadiens dans des ports maritimes américains (Newark et Seattle) dans le but de collaborer au ciblage de conteneurs à risque. Des agents de douane américains sont aussi déployés dans les ports de Montréal, Vancouver et Halifax.
- **Décembre 2005** : Installation du premier portique de détection des radiations à Saint-John (Nouveau-Brunswick), dont l'objectif est de déceler la présence de matériel radioactif.

ANNEXE 5 : MESURES DE PRÉVENTION DU VOL DE CARGO

Source : Mayhew, Claire (2001) *The Detection and Prevention of Cargo Theft*, Australian Institute of Criminology, Trends and Issues in crime and criminal justice, Canberra (Australia), 6 p. (<http://www.aic.gov.au/publications/tandi/ti214.pdf>)

Comprehensive prevention requires target-hardening, procedural and inventory controls.

Target-hardening Security Measures

- Freight storage and forwarding facilities should be secured in fenced grounds with locks fitted to doors, windows and skylights, manhole access restricted, heavy doors placed at all passage points, strong roller shutters on entrances and bollards or crash-proof gates inserted.
- Electronic security systems with infrared sensors should be installed to record all personnel movements. Visual gate systems with optical readers can record truck registration and container numbers, and photograph the driver, the truck and the container.
- Surveillance systems can include closed circuit television and motion-sensitive lighting. Lighting should have “glare” projection across grounds and exterior walls to prevent dark corners or hidden storage racks.
- Seals that are difficult to reseal after breaking should be fixed on all cargo containers and be regularly checked. E-seals on containers allow “track and trace” and identify where and when a container has been opened. Access to unused seals should be tightly controlled.
- Loose cargo should be securely stacked, tagged and/or sprayed with marks that can be detected under ultraviolet light.
- Containers should be stored with doors facing each other so that cargo is difficult to remove. High value goods in a container can be placed on top of a container stack.
- Expensive cargo should have higher-security protection, such as being placed in mesh cages or safes built into solid-walled vaults, or secured with electronic keys. Vehicles should be fitted with immobilisers.
- Security experts should conduct comprehensive risk vulnerability audits at least twice each year, one of which should be unannounced (Atkinson 2001; Adams 1994).

Tight Freight-forwarding Security Procedures

- Strict controls should restrict access to yard and loading docks through the use of gate passes and driver photographic identification badges.
- The amount of time vehicles are left waiting should be minimised.
- Loading and unloading should be carefully supervised, with no new trucks admitted when docks are congested or when staff are not available.
- Merchandise should never be left on loading docks for long periods of time.
- All employee and contractor vehicles should be parked outside the grounds.

- Empty containers should be stored in a separate area to cargo. Also, imported, exported and domestic cargo should be separated.
- Rubbish containers should be regularly checked as they may be used to remove cargo from the yard.
- When unloading vehicles, checks should be made for “forgotten” cartons, despite the fact that this process may be timeconsuming (particularly with courier vehicles which typically have a number of packages with different destinations).
- Visiting drivers should be restricted to marked areas where cold drinking water and toilet facilities are provided (if possible).
- Security should be upgraded during lunchtime and other breaks.
- Outbound vehicles should be randomly allocated to security check unloading. A supervisor should be stationed at the gate at the end of shifts to check all departing staff—including the chief executive officer.
- Undercover professional investigators may occasionally be used to identify security weak spots.
- An anonymous “cargo crimetip line” can be installed with rewards paid following convictions.
- Staff and contractors should be screened before hiring.
- Organisational policies should state that offenders will be firmly dealt with. Penalties should include termination and prosecution (Luton 1999; Ackerman 1997; Adams 1994; Tyska & Fennelly 1983).

Detailed Cargo Inventory and Movement Trails to Prevent Documentary Fraud

Clear documentation of cargo inventory and movements are essential, with audit trails being readily available. The “golden rule” is a strict separation of three internal financial responsibilities: authorisation of transactions, cash collection or payments, and maintenance of accounting records (Dickerson & Tully 1998; Ernst & Young 1989). Since fraud always involves subterfuge and deception, surprise transaction audits and vehicle searches are arranged (Frank 2001). It is important to remember that once an insider devises a successful system for stealing cargo, losses may remain undetected for a very long time— with “fences” often encouraging offenders to steal more and more (Salkin 1999). Yet if insurers believe they are not liable, investigations may not be initiated and losses will not be covered (Luck 1992). Additional fraud prevention measures include the following:

- Security procedures in cargo contracts should be clearly specified.
- Cargo with questionable paperwork or any packages that appear tampered with should not be accepted.
- IT security systems can be installed, such as digital signatures and encryption to reduce the risks of documentary fraud.
- Incidents of theft should be subject to immediate in-depth investigation.
- Cargo should be reconciled with documentary records and sign in/sign out dispatch records.

- “Shrinkage” estimates should be tracked to their sources (Ackerman 1997).
- Electronic cargo management systems with computerised stock and accounting procedures can be implemented in larger organisations. For smaller freight businesses, the cost of implementing these systems may take some years to recoup.
- To assist with more secure international movement of cargo, the Customs Legislation Amendment and Repeal (International Trade Modernisation) Bill 2000 provides a new Australian legal framework. All users of the new Customs Integrated Cargo System will use a public key system employing encrypted digital certificates that are linked with the Australian Business Number system (Stonebridge 2001). This system should facilitate more secure international business transactions.

Container Security

- Insurance companies may argue that a seal placed by the consignor that is still intact at point of discharge is prima facie evidence that goods have not been tampered with—even if the goods are missing. Thus, seal integrity is crucial. While seals are now usually of a high standard, the system of application and recording can fall short, particularly if seal numbers do not appear on interchange records, the bill of lading or on the manifest.
- It should not be possible for container doors to be opened during transit without it being immediately identifiable. Bolting mechanisms on doors and panel security are also crucial.
- The bill of lading should show the weight of the container, based on original documents. Regular weighing and checking of any discrepancy may quickly highlight losses (Luck 1992).