



Ports et crime organisé

Même si les mesures d'application de la loi ont permis plusieurs saisies, les ports d'importance du Canada demeurent vulnérables à l'importation illégale de précurseurs chimiques, de drogues et de contrefaçons.

Le présent rapport est fondé sur une revue de la littérature et des entrevues. D'aucune façon les auteurs n'ont tenté d'évaluer le volume de drogues ou d'autres produits passés en contrebande par ces ports canadiens dans le cadre de conspirations internes. Ils ont toutefois remarqué que les plus importantes affaires de contrebande ayant fait l'objet d'une enquête policière comportaient un élément de corruption dans l'un des ports commerciaux du Canada.

Les groupes du crime organisé utilisent les ports à deux fins principales : 1) les crimes orientés vers le profit, qui génèrent des revenus, comme l'importation de drogues ou de contrefaçons (produits du tabac ou de l'industrie pharmaceutique, vêtements, etc.), le passage de clandestins ou le vol de cargaison et 2) les crimes « tactiques », destinés à faciliter leurs activités axées sur le profit. Ce second type de criminalité comporte la corruption (et, dans une moindre mesure, l'intimidation) des employés de l'industrie, de la sécurité et des organismes d'application de la loi. Les voitures volées et les drogues synthétiques créées au pays constituent les biens illégaux les plus fréquemment exportés par les ports commerciaux du Canada.

Dans le cadre de l'examen de la littérature et des entrevues, les auteurs ont relevé les méthodes et les techniques du crime organisé pour faciliter les activités dans les ports, notamment : 1) les méthodes de contrebande et les techniques de dissimulation, par exemple les conteneurs d'expédition, la dissimulation parmi des biens légitimes au moyen de documents d'expédition frauduleux, le passage par des pays de transit et la collaboration entre différents groupes criminels, 2) la

BÂTIR UN CANADA SÉCURITAIRE ET RÉSILIENT

corruption et les conspirations à l'interne, c'est-à-dire des travailleurs corrompus qui occupent souvent des positions importantes liées au déchargement, au déplacement et à l'entreposage des conteneurs maritimes, ainsi que des personnes qui préparent les documents nécessaires au déchargement et au transport multimodal, dans les terminaux portuaires et 3) l'intimidation des débardeurs et du personnel chargé de l'application de la loi pour le déplacement sans entrave des conteneurs remplis de biens de contrebande.

Depuis 2005, les activités du crime organisé dans les grands ports commerciaux comprennent : 1) des envois de plus en plus nombreux de précurseurs chimiques destinés à la fabrication de drogues synthétiques au pays, 2) l'exportation de drogues synthétiques fabriquées au pays vers des ports étrangers et 3) une grande quantité de biens de consommation contrefaits, particulièrement des cigarettes. Les auteurs ont noté que ces tendances étaient fondées sur trois facteurs interreliés : 1) la plupart des précurseurs chimiques et des biens de contrebande proviennent de la Chine, 2) le port de Vancouver constitue la principale porte d'entrée maritime au Canada et 3) l'importation (de précurseurs chimiques) et l'exportation (de drogues synthétiques) illégales sont en grande partie contrôlées par les réseaux criminels chinois.

Les auteurs ont conclu que les trois ports commerciaux les plus importants du Canada (Halifax, Montréal et Vancouver) étaient également les plus vulnérables à l'exportation et à l'importation illégales en raison du volume important de conteneurs qui transitent par ces ports annuellement. Cette circulation réduit les probabilités que les biens de contrebande soient inspectés, détectés et saisis. Ces ports ont également été décrits comme des voies de contrebande importantes en raison des groupes du crime organisé très avancés établis à Montréal et à Vancouver.

Certains facteurs, comme le volume élevé, les probabilités réduites d'inspection et l'existence de protocoles d'entreposage au sein des terminaux de conteneurs permettant l'entreposage de conteneurs intérieurs et internationaux (ainsi que de conteneurs vides) dans le même parc de stockage, contribuent à faire en sorte que les ports sont vulnérables aux groupes du crime organisé. De plus, les défis liés à l'aménagement physique et aux caractéristiques relatives à l'espace de ces ports ajoutent à la difficulté d'assurer de façon adéquate la sécurité et l'application de la loi.

Les auteurs ont déterminé plusieurs mesures d'application de la loi qui ont porté fruits, par exemple la collecte de données du renseignement, le ciblage fondé sur les risques, l'inspection à l'aide d'outils technologiques et des fouilles manuelles effectuées par du personnel qualifié, qui ont mené à plusieurs saisies. L'utilisation accrue de ces mesures est toutefois limitée, en raison de l'insuffisance des ressources disponibles.

On a connu du succès dans la lutte contre la contrebande dans le cadre des affaires où différents services ont travaillé de concert. La collaboration formelle et informelle entre les organismes d'application de la loi est considérée comme un facteur important pour obtenir des résultats positifs en matière d'application de la loi. Malgré les percées réalisées jusqu'à présent, les auteurs estiment que les ressources d'application de la loi disponibles actuellement sont insuffisantes pour empêcher la contrebande.

Presidia Security Consulting Inc. *A Study of the Vulnerability of Marine Port Operations to Organized Crime*. Ottawa (Ontario) : Sécurité publique Canada, 2011.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la recherche en matière de crime organisé au sein de Sécurité publique Canada, veuillez communiquer avec l'Unité de recherche sur le crime organisé à l'adresse ocr-rco@ps-sp.gc.ca.

Les résumés de recherche sur le crime organisé sont rédigés pour Sécurité publique Canada. Les résumés de recherche sur le crime organisé appuient les objectifs de recherche du Programme national de recherche sur le crime organisé en faisant ressortir des renseignements fondés sur la recherche qui sont pertinents pour l'élaboration de politiques ou la réalisation d'opérations. Les opinions exprimées dans le présent résumé sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions de Sécurité publique Canada.