



ARCHIVED - Archiving Content

Archived Content

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

ARCHIVÉE - Contenu archivé

Contenu archivé

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

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

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

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

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



GRC - Renseignements criminels
NON CLASIFIÉ

PROJET SPAWN
UNE ÉVALUATION STRATÉGIQUE DES ACTIVITÉS
CRIMINELLES ET DE L'INFILTRATION DU CRIME ORGANISÉ
DANS LES AÉROPORTS DE CATÉGORIE 1 DU CANADA





PROJET SPAWN
UNE ÉVALUATION STRATÉGIQUE DES ACTIVITÉS
CRIMINELLES ET DE L'INFILTRATION DU CRIME ORGANISÉ
DANS LES AÉROPORTS DE CATÉGORIE 1 DU CANADA

La présente évaluation stratégique repose sur des dossiers datés entre
les mois de janvier 2005 et d'août 2007.

Ce rapport a été préparé par le groupe national d'analyse de renseignements, Renseignements criminels, Gendarmerie royale du Canada.
Les informations et les commentaires au sujet de cette publication devraient être dirigés vers:

Renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
1200 Vanier Parkway
Ottawa, Ontario K1A 0R2
Canada
HQ_Criminal_Intelligence@rcmp-grc.gc.ca

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	2
Introduction	4
Méthodologie	4
Obstacles	5
Faits relatifs aux aéroports	5
Rôles et responsabilités des organismes	7
Exploitation des aéroports de catégorie 1 par les groupes du crime organisé	9
Types d'activités criminelles menées par les groupes du crime organisé	10
Infiltration des aéroports par les groupes du crime organisé	12
Groupes du crime organisé liés à des complots internes	14
Employés impliqués dans la criminalité	15
Problèmes relatifs à l'habilitation de sécurité	16
Employés associés à des complots internes	17
Liens entre les aéroports	17
Contrôle du fret	19
Autres tendances à souligner	19
Conclusion	20
Annexe A – Méthodologie : Critères de sélection des données	21

PROJET SPAWN

UNE ÉVALUATION STRATÉGIQUE DES ACTIVITÉS CRIMINELLES ET DE L'INFILTRATION DU CRIME ORGANISÉ DANS LES AÉROPORTS DE CATÉGORIE 1 DU CANADA

Résumé

Au cours des dernières années, des saisies de grandes quantités de drogues importées par le crime organisé dans les aéroports internationaux du Canada ont beaucoup retenu l'attention du public et ont fait ressortir les problèmes d'activités criminelles en milieu aéroportuaire. La GRC, en collaboration avec d'autres partenaires, a donc entrepris d'évaluer les activités criminelles et l'infiltration du crime organisé dans les aéroports de catégorie 1 du Canada.

Lancé en janvier 2007, ce projet fournit un aperçu stratégique du problème en fonction des données qualitatives et quantitatives provenant de huit aéroports, soit ceux de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Toronto, d'Ottawa, de Montréal (Trudeau) et d'Halifax.

Au total, 1 334 dossiers d'exécution de la loi datés entre les mois de janvier 2005 et d'août 2007 ont été recueillis et étudiés. Il ne s'agit pas toutefois de la totalité des dossiers d'exécution de la loi produits durant cette période. On a tenu compte de divers critères pour établir une liste des dossiers les plus pertinents. Pour chacun des aéroports, la pertinence des dossiers a été établie à l'aide d'une liste de critères de sélection généraux (annexe A). En fonction de ces critères, 793 dossiers d'exécution de la loi au total ont été retenus pour la présente évaluation.

Dans ces 793 dossiers, 1 326 individus étaient identifiés. De ce nombre, 298 ont été identifiés comme étant des employés des aéroports, tandis que les 1 028 autres individus ne travaillaient pas à l'aéroport mais utilisaient ou infiltraient les aéroports aux fins d'activités criminelles.

Les dossiers d'exécution de la loi susmentionnés révèlent que le crime organisé est sans contredit présent dans les aéroports internationaux de catégorie 1 du Canada.

Les installations sont susceptibles d'être infiltrées et exploitées à des fins criminelles, surtout celles des grands aéroports internationaux qui accueillent de nombreux vols provenant de pays source ou de transit de divers types de marchandises de contrebande.

Les groupes du crime organisé tenteront d'exploiter les aéroports en corrompant des employés déjà en poste ou en intégrant des associés criminels aux effectifs de l'aéroport. C'est connu, les réseaux de criminels offrent des pots-de-vin aux employés afin que ces derniers ferment les yeux sur la criminalité ou participent à des activités criminelles, y compris le trafic de drogues ou le vol. La réussite des groupes du crime organisé œuvrant dans les aéroports repose sur leur capacité à profiter des lacunes en matière de sécurité pour transporter les marchandises de contrebande sans attirer l'attention.

Faits saillants

- On a recensé cinquante-huit groupes du crime organisé qui ont infiltré ou exploité les aéroports de catégorie 1 visés par le présent rapport.
- Trente-huit de ces groupes du crime organisé identifiés dans la présente évaluation avaient des liens établis dans les trois plus grands aéroports au pays, soit ceux de Toronto, de Montréal et de Vancouver.
- Parmi les groupes du crime organisé identifiés dans la présente évaluation (58) dont on connaît la nature des activités criminelles, 37 étaient associés au marché des drogues illicites. La principale drogue passée en contrebande par ces groupes du crime organisé est la cocaïne; 71 % de ces groupes l'importent au Canada par voie aérienne.
- Les groupes du crime organisé avaient surtout recours à des passagers aériens comme passeurs pour effectuer le trafic de drogues illicites vers le Canada et à l'échelle du pays.

PROJET SPAWN

- Des criminels opéraient dans les aéroports à titre de facilitateurs criminels indépendants ou d'individus directement liés, ou indirectement associés, aux groupes du crime organisé. Dix-sept de ces groupes avaient des membres ou des associés qui travaillaient dans six des aéroports de catégorie 1.
- Le principal mode opératoire des groupes du crime organisé actifs dans les aéroports consistait à cibler les employés des aéroports afin d'obtenir leur aide pour effectuer des activités illégales, lesquelles peuvent troubler le milieu de travail sûr et sécuritaire des employés.
- Dans les dossiers d'exécution de la loi passés en revue, 298 personnes ont été identifiées comme étant des employés actuels ou des anciens employés de l'un des huit aéroports de catégorie 1. Il est important de souligner qu'en date de novembre 2007, 88 389 employés de ces huit aéroports avaient accès à des zones réglementées.
- En date du mois d'août 2007, la majorité des employés des aéroports inclus dans la présente évaluation travaillaient toujours pour l'un des huit aéroports de catégorie 1.
- Un petit nombre d'employés actuels recensés possèdent un casier judiciaire, certains d'entre eux pour des infractions en matière de drogue. Cinq des huit employés actuels qui ont fait l'objet d'accusations ont été inculpés de chefs relatifs aux drogues.
- Il y avait des employés impliqués dans des activités criminelles dans les huit aéroports inclus dans le présent document.
- Dans les aéroports, les employés ont l'occasion de se regrouper pour accomplir des activités illégales plutôt que d'agir sur les conseils de groupes du crime organisé bien établis. Par conséquent, ces employés pourraient poursuivre leurs activités à l'extérieur de l'aéroport.
- Le présent rapport fait état de 27 cas de complot interne confirmés et de 62 cas présumés de complot interne. La grande majorité de ces cas sont liés à la drogue.
- Dans certains cas, l'intérieur de l'aéronef avait été modifié de sorte à dissimuler les drogues, ce qui aurait pu mettre en jeu la sécurité des passagers à leur insu.
- L'augmentation du nombre de voyageurs et de marchandises qui transitent par les aéroports de catégorie 1 du Canada en provenance de pays source ou de transit pour la contrebande de marchandises illicites peut accroître les possibilités de contrebande.
- L'on se doit d'améliorer le niveau de collaboration entre les organismes. Un meilleur partage de renseignement et des enquêtes conjointes, comme ce fut le cas avec le Projet Colisée, font ressortir le niveau de réussite qui peut être atteint lorsque les organismes d'application de la loi des aéroports de catégorie 1 ciblent leurs efforts.

PROJET SPAWN

Introduction

Lancé en janvier 2007, ce projet visait à fournir une évaluation stratégique nationale¹ de l'étendue des activités criminelles et de l'infiltration du crime organisé dans huit aéroports de catégorie 1 du Canada, à savoir les aéroports de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Toronto, d'Ottawa, de Montréal (Trudeau) et d'Halifax.²

Certes, plusieurs rapports³ ont été rédigés à ce sujet au cours des dernières années par divers partenaires, mais la présente évaluation fournit un aperçu stratégique en fonction des données qualitatives et quantitatives compilées à partir des dossiers d'exécution de la loi et des organismes partenaires.

Cette évaluation stratégique nationale devrait servir de point de départ pour l'établissement de mesures de prévention et de mise en application de la loi plus efficaces, notamment en veillant à ce que les organismes collaborent davantage entre eux.

Méthodologie

Le présent projet était une initiative menée par la GRC à laquelle ont participé plusieurs organismes d'application de la loi et du gouvernement. Pour obtenir la participation de tous les organismes partenaires et des groupes d'enquête pertinents de chacun des huit aéroports, les Renseignements criminels leur ont d'abord exposé le plan du projet.

L'évaluation stratégique repose sur des entretiens et des visites sur place avec les organismes partenaires, les groupes d'enquête et les organismes d'application de la loi. Les données ont été fournies aux enquêteurs par la GRC ou par un autre service de police ou elles ont été obtenues lors de recherches dans les banques de données.

Au total, 1 334 dossiers d'exécution de la loi datés entre les mois de janvier 2005 et d'août 2007 ont été recueillis et étudiés. Il ne s'agit pas toutefois de la totalité des dossiers d'exécution de la loi produits durant cette période. On a tenu compte de divers critères pour établir une liste des dossiers les plus pertinents. Pour chacun des huit aéroports, la pertinence des dossiers a été établie à l'aide d'une liste de critères de sélection généraux (annexe A). En fonction de ces critères, 793 dossiers d'exécution de la loi au total ont été retenus pour la présente évaluation.

Dans ces 793 dossiers, 1 326 individus étaient identifiés. De ces 1 326 personnes, 298 ont été identifiés comme étant des employés des aéroports, tandis que les 1 028 autres individus ne travaillaient pas à l'aéroport mais utilisaient ou infiltraient les aéroports aux fins d'activités criminelles.

Tableau no 1 : Ventilation des dossiers du Projet SPAWN

	Total
Dossiers recueillis	1 334
Dossiers retenus	793
Individus identifiés dans les dossiers	1 326
Employés des aéroports dans les dossiers	298
Individus impliqués dans des activités criminelles (qui ne sont pas des employés des aéroports)	1 028

Le projet visait avant tout à examiner l'infiltration du crime organisé et la criminalité dans les aéroports, et exclut les incidents liés au terrorisme.

Le présent rapport se divise en trois grandes parties. La première partie porte sur les groupes du crime organisé⁴ qui exploitaient et qui infiltraient les aéroports, tandis que la deuxième partie traite de l'implication des employés des aéroports dans des activités criminelles, y compris des complots internes. La dernière partie fait ressortir les autres courants à souligner.

¹ Un aperçu de l'étendue et de l'ampleur de l'activité criminelle, utilisé pour appuyer l'établissement des priorités et des politiques.

² En vertu de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, il existe neuf aéroports de catégorie 1. Cela dit, l'évaluation ne tient pas compte de l'aéroport Mirabel de Montréal car depuis 2004, cet aéroport accueille uniquement des vols de fret et est fermée aux voyageurs. Cette évaluation privilégie les aéroports de catégorie 1 qui reçoivent à la fois des vols de passagers et de fret.

³ Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense de 2007; le rapport présenté par le vérificateur général à la Chambre des communes, mars 2004; une étude indépendante sur la sécurité des aéroports réalisée pour le compte du gouvernement de l'Australie (The Wheeler Report), septembre 2005.

PROJET SPAWN

Aux fins du présent rapport, un lien se définit comme étant une association entre deux ou plusieurs personnes, ou entre un individu et une entité criminelle connue, telle qu'une entreprise contrôlée par le crime organisé. Il pouvait s'agir d'un lien de parenté, d'une amitié ou d'une relation d'affaires. À la lumière des données, il n'était pas toujours évident d'établir si la relation était de nature criminelle.

Obstacles

Il était difficile de comparer de manière équitable le niveau de criminalité d'un aéroport par rapport à un autre puisque la quantité de données dont le projet a pu prendre connaissance différait beaucoup d'un aéroport à l'autre.

En raison des restrictions imposées par l'article 107 de la Loi sur les douanes, l'ASFC n'a pas pu fournir les noms des individus impliqués dans les incidents. Bien que toutes les statistiques relatives aux saisies de drogue effectuées par l'ASFC soient fournies à la GRC au moment de l'interception, certaines données n'ont pas été mises à la disposition du projet. Le présent rapport repose sur les dossiers d'exécution de la loi auxquels l'équipe du projet a eu accès; ces dossiers sont précisés au graphique no 1. Le grand nombre de dossiers liés au trafic de drogues fournis comparativement aux autres saisies est attribuable au fait que la GRC prend habituellement possession des drogues saisies dans les aéroports.

Certains renseignements au sujet des employés des aéroports qui auraient pu être utiles pour identifier les activités criminelles susceptibles d'avoir lieu dans les huit aéroports de catégorie 1 inclus dans le présent rapport n'ont pas été fournis par Transports Canada. Aux fins de la présente évaluation, il aurait été avantageux d'obtenir des données relatives au pourcentage d'employés

possédant un casier judiciaire et à la nature des crimes perpétrés. Par exemple, identifier les employés titulaires d'une carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) ayant un casier judiciaire nous aurait permis d'établir des liens possibles avec les dossiers retenus pour la présente évaluation.

Cela dit, les renseignements personnels recueillis par Transports Canada en vue d'étudier une demande d'habilitation de sécurité en matière de transport ne peuvent pas légalement être partagés ou utilisés à d'autres fins.

Faits relatifs aux aéroports

En 2006, les huit aéroports inclus dans le présent rapport ont accueilli un total de 84 millions de passagers au départ et à l'arrivée et on y a chargé et déchargé un total de 695 106 tonnes de marchandises.⁵

Transports Canada estime que le nombre de passagers au départ et à l'arrivée de vols toutes catégories confondues (vols intérieurs, transfrontaliers et autres vols internationaux) continuera d'augmenter à court et à moyen terme en raison du maintien des prix de billets concurrentiels et de la forte croissance économique. L'augmentation annuelle moyenne devrait s'élever à 4,6 % (de 2006 à 2010) et à 3,4 % (de 2006 à 2020)⁶.

Cette hausse démontre qu'il faut continuer d'être vigilant et attentif à la criminalité car de plus en plus d'activités criminelles sont susceptibles d'être entreprises en milieu aéroportuaire.

À la fin de novembre 2007, 88 389 employés⁷ des huit aéroports inclus dans le présent rapport étaient titulaires de CIZR.

⁴ L'article 467.1(1) du Code criminel définit le crime organisé comme étant un groupe, quel qu'en soit le mode d'organisation : a) composé d'au moins trois personnes se trouvant au Canada ou à l'étranger; b) dont un des objets principaux ou une des activités principales est de commettre ou de faciliter une ou plusieurs infractions graves qui, si elles étaient commises, pourraient lui procurer — ou procurer à une personne qui en fait partie —, directement ou indirectement, un avantage matériel, notamment financier.

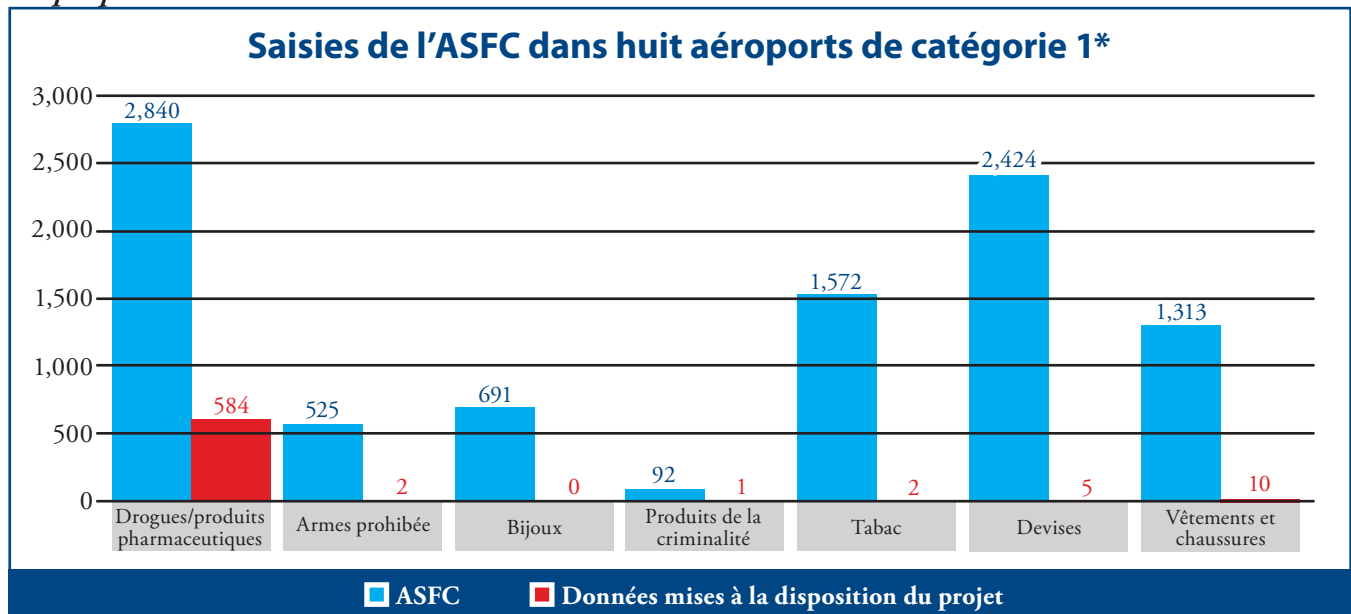
⁵ Statistique Canada, Trafic des transports aériens dans les aéroports canadiens, 2006

⁶ Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Prévisions des activités aériennes, 2006-2020 (juillet 2007)

⁷ Vu le roulement de personnel élevé et le grand nombre d'employés dans les aéroports, il est difficile d'établir le nombre exact d'employés — y compris ceux qui n'ont pas besoin d'une CIZR — qui travaillent dans un aéroport à une période donnée.

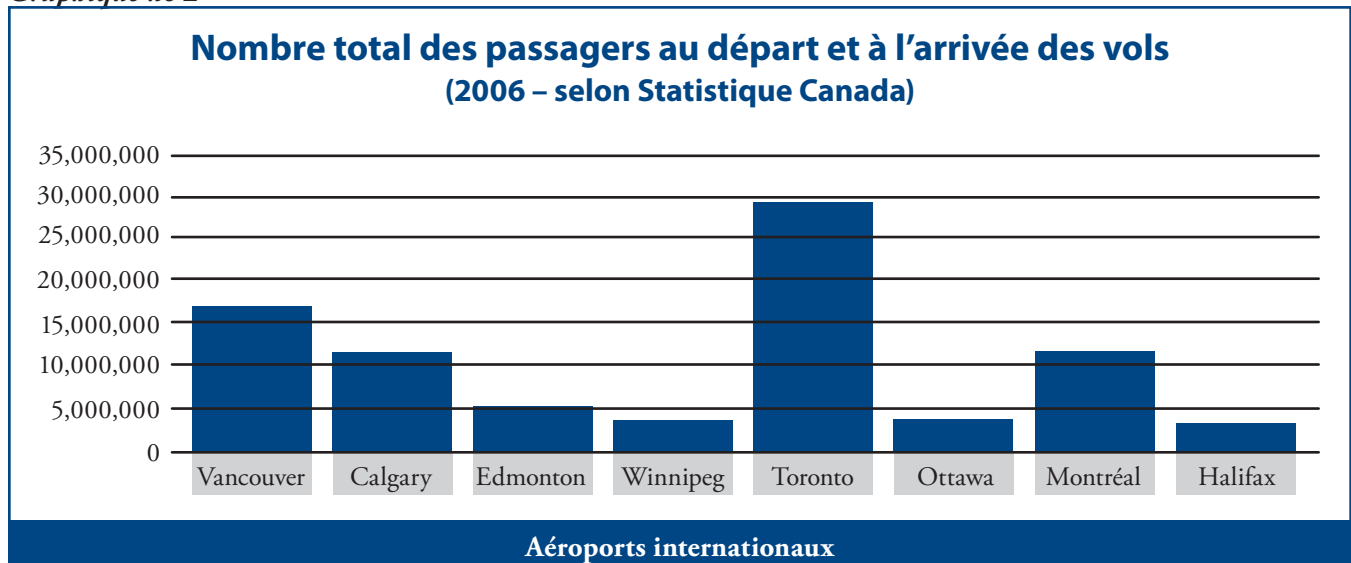
PROJET SPAWN

Graphique no 1



* Certaines des statistiques en matière de saisies de produits de base généraux par l'ASFC ont été compilées entre le 1er janvier 2005 et le 28 février 2007 tandis que des données compilées entre le 1er janvier 2005 et le 28 février 2006 uniquement étaient disponibles pour d'autres aéroports. Toutes les données utilisées pour le présent projet couvrent néanmoins la période s'échelonnant du 1er janvier 2005 au 31 août 2007. Les statistiques ne font pas la distinction entre les saisies de biens contrefaits et les autres saisies.

Graphique no 2



PROJET SPAWN

Rôles et responsabilités des organismes

Pour comprendre le contexte de sécurité des aéroports canadiens, il est important de préciser le rôle des divers organismes qui sont responsables des aéroports et qui y sont présents. Outre la GRC, de nombreux organismes y jouent divers rôles : Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), les autorités aéroportuaires, le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et les services de police locaux, pour ne nommer que les plus importants.

GRC	Rôles et responsabilités
	<p>On trouve des Sections de l'exécution des lois fédérales dans les aéroports (SELFA) de la GRC dans les aéroports internationaux de Montréal, Toronto et Vancouver. Ces sections exécutent le mandat de la Sous-direction de l'exécution des lois fédérales relevant du Programme d'intégrité des frontières. Les enquêteurs des SELFA sont chargés de répondre aux appels de l'ASFC, de mener des enquêtes relatives à des complots et des cas de corruption internes et d'intervenir en cas d'incidents concernant la sécurité nationale.</p> <p>La GRC a le mandat de prendre possession de toutes les saisies de drogues effectuées dans les huit aéroports de catégorie 1, sauf pour l'Aéroport international de Winnipeg. Par ailleurs, la GRC, tout comme le SCRS, a le mandat d'effectuer, à la demande de Transports Canada, l'enquête d'habilitation sécuritaire pour les demandeurs de CIZR.</p> <p>Programme Jetway :</p> <p>Il s'agit d'un programme de police qui aide les policiers en civil à intercepter les criminels qui se déplacent en avion, en autobus ou en train. Ce groupe de policiers peut être formé uniquement d'agents de la GRC ou d'un groupe mixte d'agents de la GRC et de la police locale.</p> <p>Équipe intégrée de la sécurité nationale (EISN) / Section de la sécurité nationale (SSN) :</p> <p>L'EISN est une équipe dirigée par la GRC formée de représentants de partenaires et d'organismes fédéraux, tels que l'ASFC, le SCRS et les services de police municipaux et provinciaux.</p> <p>Les EISN et les équipes de la SSN veillent à la surveillance, à la répression, à l'interruption et à la prévention des activités criminelles des groupes terroristes ou des individus qui constituent une menace à la sécurité nationale du Canada.</p> <p>Sections antidrogues :</p> <p>La GRC affecte des ressources antidrogues spéciales dans certains aéroports.</p>

Corps de police compétent	Rôles et responsabilités
	<p>Le service de police local prête son appui à l'aéroport en répondant à des appels d'intervention et en participant à des enquêtes criminelles.</p> <p>En règle générale, on lui confie également le mandat de fournir des services de police de protection à l'aide de policiers en uniforme, d'enquêter sur des infractions au Code criminel et d'offrir des services de sécurité contractuels aux autorités aéroportuaires.</p>

PROJET SPAWN

Transports Canada	Rôles et responsabilités
	<p>Transports Canada a pour mission d'assurer un système de transport sûr et sécuritaire pour les Canadiens. De plus, Transports Canada établit les règlements et les politiques qui régissent la sûreté de l'aviation au Canada.</p> <p>Ce ministère est responsable de mettre au point, de modifier et de mettre en application des normes respectant les règlements et les mesures de sécurité qui régissent la sûreté de l'aviation conformément à la Loi sur l'aéronautique fédérale.</p> <p>Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport vise à prévenir les actes illégaux d'interférence avec l'aviation civile en donnant une habilitation de sécurité à des personnes qui ne présentent pas un risque à la sûreté des transports et qui satisfont les normes établies dans le Programme. Ce programme a notamment pour objectif de prévenir l'entrée non contrôlée dans une zone réglementée donnée d'un aéroport énuméré de toute personne membre ou soupçonnée d'être ou d'avoir été membre d'une organisation connue, ou membre d'un groupe terroriste.</p> <p>De plus, Transports Canada est chargé de mener les enquêtes d'habilitation de sécurité pour les employés des aéroports qui doivent avoir accès à des zones réglementées. Tous les employés des aéroports doivent faire l'objet d'une enquête de sécurité avant d'être embauchés et les habilitations de sécurité doivent être renouvelées tous les cinq ans.</p> <p>Transports Canada n'est pas un organisme d'enquête ni un organisme d'application de loi, et ne participe pas au dépistage ni à l'interception de marchandises de contrebande.</p>

ACSTA	Rôles et responsabilités
	<p>L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est responsable de la mise en œuvre de nombreux services en matière de sûreté aérienne.</p> <p>Elle est responsable du contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels, du contrôle des bagages enregistrés et de l'accès des employés et des sous-traitants des aéroports dans les zones réglementées.</p> <p>De plus, l'ACSTA est également chargée de la mise au point et de la mise en œuvre du système de CIZR biométriques pour les non-passagers dans les principaux aéroports canadiens.</p>

ASFC	Rôles et responsabilités
	<p>L'Agence des services frontaliers du Canada gère les points d'entrée au Canada dans neuf aéroports internationaux.</p> <p>L'ASFC établit de quelle façon les personnes et les marchandises traversent les points d'entrée de la frontière canadienne, détient des personnes susceptibles de constituer une menace pour le Canada et renvoie les personnes jugées inadmissibles dans le territoire, y compris celles impliquées dans le crime organisé.</p> <p>En plus de saisir la marchandise illicite aux points d'entrée, l'agence est responsable de percevoir tous les droits et les toutes les taxes applicables.</p>

SCRS	Rôles et responsabilités
	<p>Le Service canadien du renseignement de sécurité fournit, en fonction de l'information diverse et des renseignements actuels qu'il détient, une évaluation des menaces au gouvernement fédéral, notamment à des ministères comme Transports Canada.</p> <p>Le SCRS effectue les évaluations de sécurité pour les employés qui doivent avoir accès aux aéroports internationaux du Canada.</p>

PROJET SPAWN

Le tableau ci-dessous dresse la liste des divers organismes/groupes d'application de la loi présents dans les huit aéroports de catégorie 1 inclus dans le présent rapport :

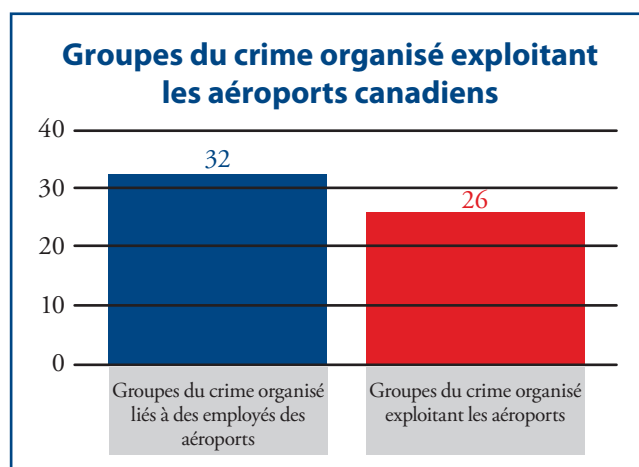
Tableau no 2 : Organismes/groupes d'application de la loi dans chacun des aéroports de catégorie 1 du Canada

	Vancouver	Calgary	Edmonton	Winnipeg	Toronto	Ottawa	Montréal	Halifax
Corps de police compétent (en vertu du Code criminel et des lois provinciales) ET Services de police de protection – policiers en uniforme (Police contractuelle assurant la sécurité aéroportuaire)	X (GRC)	X (Service de police de Calgary)	X (GRC)	X (Service de police de Winnipeg)	X (Service de police de Peel)	X (Service de police de Ottawa)	X (Service de police de Montreal)	X (GRC)

Exploitation des aéroports de catégorie 1 du Canada par les groupes du crime organisé

Les aéroports du Canada, plus particulièrement les grands aéroports internationaux qui accueillent de nombreux vols provenant de pays sources ou de transit de divers types de marchandises de contrebande, sont susceptibles d'être exploités et infiltrés par des criminels. Le grand nombre de voyageurs et la grande quantité de marchandises reçus chaque jour dans les aéroports canadiens fait en sorte qu'il est possible pour les groupes du crime organisé d'exercer leur influence en vue de faciliter le mouvement de marchandises illicites. Les aéroports constituent un point de transit à partir duquel les criminels et le crime organisé acheminent les marchandises de contrebande à l'intérieur du pays ou vers les marchés internationaux.

Les dossiers passés en revue aux fins de la présente évaluation nous ont permis d'identifier 58 groupes du crime organisé qui avaient infiltré ou exploitaient les huit aéroports de catégorie 1 inclus par le présent rapport. Le crime organisé exploite les aéroports pour introduire des marchandises illicites au Canada et les acheminer un peu partout au pays. Plus de la moitié des groupes (32) sont connus pour faciliter le mouvement de marchandises de contrebande dans les aéroports en corrompant les



employés actuels⁸ ou en intégrant des associés criminels aux effectifs des aéroports. Parmi les 26 groupes du crime organisé qui restent, certains exploitaient les aéroports dans le but d'expédier de la marchandise de contrebande à l'intérieur du Canada, et d'importer et d'exporter de la marchandise de contrebande à l'échelle internationale.

En 2007, quelque 971 organisations criminelles ont été recensées par le Service canadien de renseignements criminels (SCRC). L'étendue de leurs activités variait de petits groupes criminels locaux à des réseaux transnationaux importants et complexes du crime organisé. Près de 230 de ces groupes du crime organisé étaient impliqués dans des activités de contrebande.

⁸ Aux fins du présent rapport, par « employés des aéroports », on entend toute personne qui travaille au sein d'un aéroport. Ce groupe inclut les personnes à l'emploi de diverses entreprises qui travaillent à l'intérieur et à l'extérieur des terminaux.

PROJET SPAWN

Les champs et la nature des activités de la majorité des groupes du crime organisé au Canada sont limités mais certains d'entre eux ont la capacité d'exercer des activités complexes de calibre élevé. Les groupes du crime organisé sont impliqués dans diverses activités, y compris le trafic illicite ou la contrebande de drogues et d'armes à feu, le crime économique, le vol de véhicules, le passage de clandestins et la traite de personnes. Les groupes qui présentent le plus grand risque sont habituellement impliqués dans plusieurs types d'activités criminelles. Le crime organisé repose principalement sur le trafic de stupéfiants, mais les groupes continuent d'étendre leurs activités à d'autres milieux criminels, y compris le blanchiment d'argent, le crime contre la propriété intellectuelle, la contrefaçon de devises et de cartes de crédit, la fraude et le passage de clandestins.

Dans le Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada – 2006 de la GRC, on révèle que l'implication du crime organisé dans le trafic de drogues a donné lieu à l'explosion du commerce de la drogue au Canada. Ce type de commerce constitue une menace considérable sur le plan national et international. En fait, les organisations criminelles se sont lancées dans le trafic, l'importation et l'exportation de marchandises multiples. Ces organisations sont puissantes, ont des réseaux efficaces et se livrent à des activités illicites générant d'importants profits à l'échelle internationale.

Les points d'entrée, c'est-à-dire les aéroports, les ports maritimes et les postes frontaliers, sont essentiels à l'essor des groupes du crime organisé qui se spécialisent dans la circulation de marchandises illicites, que ce soit au Canada ou en provenance de pays sources ou de transit. Les groupes du crime organisé continuent de mettre au point des stratégies afin d'exploiter les frontières canadiennes et possèdent une capacité d'adaptation très élevée pour profiter des lacunes en matière de sécurité. La nature de la menace que constituent les groupes du crime organisé continue de changer car ces groupes adaptent leur mode opératoire en fonction des efforts déployés par les organismes d'application de la loi.

D'importantes enquêtes menées par la GRC révèlent que les groupes du crime organisé ont eu recours aux aéroports canadiens pour importer des marchandises illicites au pays et en faire le trafic à l'échelle nationale. Dans bon nombre de ces enquêtes, tels que les Projets COLISÉE, OCOOK et DEFENSE, des employés des aéroports aidaient les groupes du crime organisé dans leurs activités de contrebande. Ces projets sont expliqués plus en détail dans la partie intitulée Groupes du crime organisé liés à des complots internes.

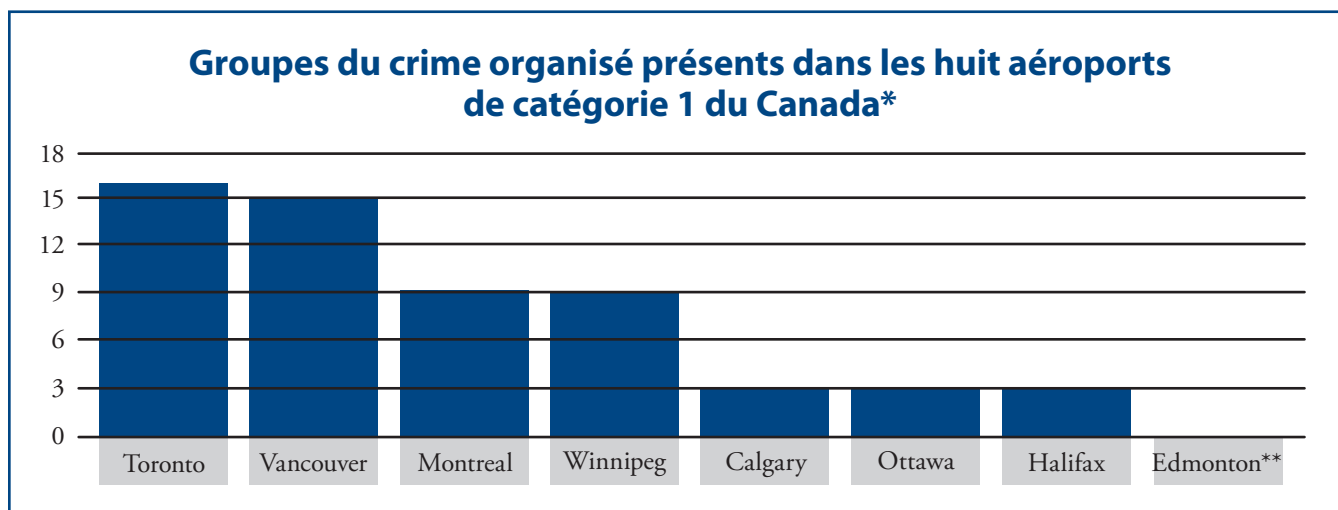
La plupart (38) des groupes du crime organisé identifiés dans la présente évaluation avaient des liens établis dans les trois grands aéroports du Canada, soit ceux de Toronto, de Montréal et de Vancouver. De tous les aéroports canadiens, ce sont ces trois établissements qui enregistrent le trafic de voyageurs et de marchandises le plus élevé, et qui offrent des vols directs en provenance de pays sources ou de transit à haut risque. Ces aéroports sont davantage susceptibles d'être exploités par les groupes du crime organisé afin de faciliter le transport de marchandises illégales. Plus de la moitié (61 %) des groupes du crime organisé possédant des liens dans les aéroports de Toronto, Montréal et Vancouver étaient impliqués dans l'importation ou l'exportation de drogues à l'échelle internationale, et certains de ces groupes sont même liés à des groupes du crime organisé à l'étranger.

« En règle générale, plus l'aéroport est grand et achalandé et plus le nombre de vols internationaux qu'on y offre est élevé, plus le crime est susceptible d'y être solidement ancré et de constituer un problème de taille. » [Traduction libre] Une étude indépendante sur la sécurité des aéroports réalisée pour le compte du gouvernement de l'Australie (The Wheeler Report), septembre 2005.

Types d'activités criminelles menées par les groupes du crime organisé

Le trafic de drogues demeure le marché criminel en prédominance au Canada, le crime organisé influençant de manière directe ou indirecte tous les segments de ce

PROJET SPAWN



* Selon les données recueillies uniquement

** Données non disponibles

marché, qu'il s'agisse de la production, de l'importation ou de la distribution. Près de 80 % des groupes du crime organisé identifiés dans le rapport annuel du SCRC publié en 2006 étaient impliqués dans le marché des drogues illicites.

Parmi les groupes du crime organisé identifiés dans la présente évaluation (58) dont la nature des activités criminelles était connue, 37 étaient impliqués dans le marché des drogues illicites. Ces groupes faisaient surtout le trafic de la cocaïne, 71 % d'entre eux facilitant l'importation de la cocaïne au Canada par voie aérienne.

L'encadré suivant renferme un exemple de l'implication du crime organisé dans la contrebande de cocaïne dans les aéroports :

- On a découvert un groupe du crime organisé qui était impliqué dans l'importation de cocaïne des États-Unis en vue d'être distribuée en sol canadien. Les membres du groupe étaient soupçonnés d'avoir transporté une grande quantité de cocaïne de Vancouver à Montréal à bord de vols commerciaux. Les passeurs embarquaient

sur les vols avec de la cocaïne emmagasinée dans leurs bagages enregistrés. Un projet de la GRC ciblant ce groupe a entraîné l'arrestation de quatre individus qui ont été accusés de possession de drogue en vue d'en faire le trafic

Le Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada révèle que la majorité de la cocaïne saisie au Canada provient des États-Unis et est introduite clandestinement au pays par voie terrestre. Cela dit, les vols directs internationaux, plus particulièrement ceux des pays de transit situés dans les Antilles, continuent de faciliter l'importation de cocaïne par voie aérienne au Canada. La présente évaluation stratégique comprend 152 cas de trafic de cocaïne. Des 123 cas ayant fait l'objet de saisies et pour lesquels le pays d'origine des vols était connu, 63 (51 %) des vols provenaient d'un pays des Antilles. On a effectué 31 saisies pour lesquelles les pays sources ou de transit étaient situés en Amérique du Sud.

Au total, 31 % des groupes du crime organisé identifiés sont soupçonnés d'être impliqués dans l'importation ou l'exportation de marijuana au sein des aéroports

PROJET SPAWN

canadiens. On a tenu compte d'un total de 63 saisies de marijuana dans le présent rapport.

Le cannabis cultivé au pays est la principale source d'approvisionnement du marché canadien de la marijuana. Néanmoins, en 2006, près de la totalité des 804 kg de marijuana saisis aux frontières canadiennes (frontières aériennes, terrestres ou maritimes) provenait de la Jamaïque. Dans la même lignée, la plupart des saisies de cannabis (28) contenues dans le présent rapport ont été effectuées sur des vols provenant des Caraïbes, comparativement à 16 saisies sur des vols intérieurs. Tous les vols en provenance des Caraïbes sauf trois ont atterri à l'Aéroport international de Toronto.

Un petit nombre de groupes du crime organisé identifiés dans la présente évaluation est soupçonné de faire le trafic d'autres drogues illicites dans les aéroports. Deux de ces groupes étaient impliqués dans l'importation d'opium et d'héroïne, deux groupes faisaient la contrebande de haschich, et deux groupes importaient du khât (Catha Edulis) au Canada.

Le passage de clandestins⁹ se fait également aux points d'entrée. Le Canada est à la fois une destination et un pays de transit pour les clandestins. Dans la présente évaluation, on a identifié deux groupes du crime organisé qui faisaient entrer illégalement des clandestins au Canada par les aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto. Par exemple, un des groupes était soupçonné d'avoir introduit illégalement des ressortissants de la Corée du Sud à l'Aéroport international de Vancouver avant de leur faire franchir la frontière canado-américaine en voiture.

Par ailleurs, plusieurs groupes du crime organisé étaient impliqués dans d'autres activités criminelles, notamment les produits de la criminalité, les infractions relatives aux armes, la fraude, le vol et les importations de biens impliquant la violation des droits d'auteur.

Infiltration des aéroports par les groupes du crime organisé

Des criminels opéraient dans des aéroports à titre de facilitateurs criminels indépendants ou d'individus directement liés, ou indirectement associés, aux groupes du crime organisé. Les groupes du crime organisé ont tenté d'exploiter les aéroports en corrompant des employés déjà en poste ou en intégrant des associés criminels aux effectifs des aéroports.

Les groupes du crime organisé ont recruté, parfois par la force, des personnes qui travaillaient dans des entreprises légitimes, y compris celles que l'on trouve dans les aéroports de catégorie 1 au Canada. C'est connu que les réseaux de criminels offrent des pots-de-vin aux employés afin que ces derniers ferment les yeux sur la criminalité ou participent à des activités criminelles, y compris le trafic de drogues ou le vol. La réussite des groupes du crime organisé œuvrant dans les aéroports repose sur leur capacité à profiter des lacunes en matière de sécurité pour transporter les marchandises de contrebande sans attirer l'attention.

On dénombre 298 employés des huit aéroports de catégorie 1 dans les 793 dossiers d'exécution de la loi inclus dans la présente évaluation. Quarante-six d'entre eux avaient des liens connus avec le crime organisé tandis que 47 employés étaient soupçonnés d'avoir des liens avec le crime organisé. En date du mois d'août 2007, 68 de ces personnes étaient toujours, croit-on, à l'emploi de l'un des huit aéroports.

Dans la présente évaluation, des personnes occupant divers postes au sein des aéroports ont été associées au crime organisé. Les groupes du crime organisé qui entretiennent des liens avec des employés des aéroports étaient en mesure d'exploiter l'accès des employés aux zones réglementées et leurs connaissances relatives à la

⁹ Le passage de clandestins est une transaction entre deux parties qui vise à faire entrer l'autre illégalement, de son plein gré, dans un pays. Les parties n'ont plus de contact une fois l'opération terminée. Le passage de clandestins peut s'avérer être la première phase de la traite des personnes. La traite des personnes comprend le recrutement, le transport et l'hébergement de personnes en vue de les exploiter, habituellement dans l'industrie du sexe, ou de les contraindre au travail forcé.

PROJET SPAWN

sécurité de l'aéroport afin de faciliter le mouvement des marchandises illicites.

La présente évaluation démontre que les employés des aéroports entretiennent surtout des liens d'affiliation ou d'association avec les groupes du crime organisé. Parmi les 58 groupes du crime organisé recensés dans le présent document, 17 avaient des membres ou des associés qui travaillent à six des aéroports de catégorie 1, à savoir ceux de Vancouver, de Calgary, de Winnipeg, d'Ottawa, de Toronto et de Montréal (Trudeau).

Ces 17 groupes du crime organisé étaient tous impliqués dans le trafic de drogues illicites. Les employés qui sont affiliés ou associés à ces groupes étaient soupçonnés d'utiliser leur statut d'employé d'aéroport pour faciliter les activités criminelles des groupes du crime organisé.

Voici un exemple :

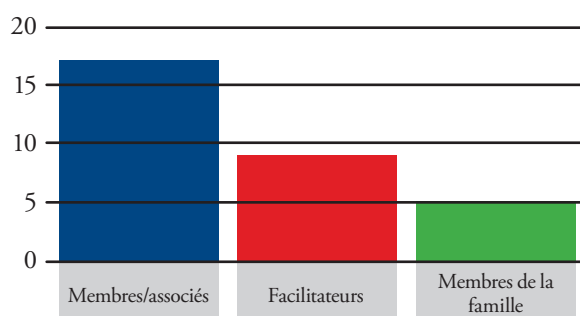
- Un groupe du crime organisé comptait des membres qui étaient des employés actuels ou d'anciens employés de deux aéroports. Le groupe était soupçonné d'utiliser l'accès de ces employés aux aéroports pour faciliter le mouvement de drogues illicites au Canada. Certains des anciens employés qui étaient membres du groupe ont été arrêtés et par la suite ont vu leur accès sécuritaire être révoqué. Avoir des membres de ce groupe qui travaillaient à l'un de ces aéroports permettait la poursuite des activités criminelles dans les zones réglementées auxquelles ces employés avaient accès, et laissait tous les membres de ce groupe du crime organisé voyager à moindre coût.

Au total, neuf groupes du crime organisé entretenaient des liens avec des employés des aéroports qui facilitaient le mouvement de marchandises de contrebande au sein des aéroports.

Voici un exemple d'employé qui agissait à titre de facilitateur pour un groupe du crime organisé :

- Un groupe du crime organisé de la région de Calgary que l'on soupçonne de faire le trafic de marijuana, le passage de clandestins, de pratiquer de l'intimidation et de commettre des vols, était lié à un employé. L'employé facilitait les déplacements des membres du groupe en leur fournissant des laissez-passer pour accompagnateurs.

Ventilation de l'utilisation des aéroports par les groupes du crime organisé



Il y avait cinq groupes du crime organisé dont un membre ou un proche avait un membre de la famille ou un conjoint travaillant à l'un des huit aéroports. Même si la plupart des dossiers d'exécution de la loi n'ont pas révélé que les employés des aéroports liés par leur famille au crime organisé étaient impliqués dans des activités criminelles, un risque potentiel subsistait tout de même.

Les employés des compagnies aériennes sont particulièrement utiles au crime organisé puisqu'ils peuvent faciliter les déplacements d'amis ou de membres de leur famille à l'aide de laissez-passer pour compagnons de voyage.

PROJET SPAWN

- En 2006, un employé à l'emploi d'une compagnie aérienne dans un aéroport avait inscrit deux membres d'un groupe du crime organisé sur sa liste de compagnons de voyage. Il était connu que ce groupe était impliqué dans le trafic de marijuana et le passage de clandestins, qu'il pratiquait l'intimidation et qu'il commettait des vols. L'existence de ce lien entre un employé d'une compagnie aérienne et une organisation criminelle sous-entend que le groupe pouvait détenir des renseignements privilégiés relativement à la sécurité de l'aéroport, renseignements dont il aurait pu se servir pour mener des activités criminelles plus aisément.
- Dans un autre cas, un ancien employé d'une compagnie aérienne travaillant dans un aéroport a continué de voyager à l'aide d'un laissez-passer en compagnie d'individus liés aux motards criminalisés.

Groupes du crime organisé liés à des complots internes

La principale menace liée à l'introduction de marchandises de contrebande au Canada par voie aérienne se fait par complots internes. Aux fins du présent rapport, un complot interne se définit comme des gens travaillant au sein des installations de l'aéroport et se servant de leur poste pour comploter avec d'autres individus en vue de commettre ou de faciliter une infraction criminelle à l'aéroport. Ces complots internes impliquent souvent des éléments du crime organisé.

Les complots internes dans les grands aéroports canadiens constituent l'une des plus grandes menaces aux points d'entrée du Canada. Le Projet COLISÉE, une

enquête menée par l'Unité mixte d'enquête sur le crime organisé¹⁰ (UMECO), a révélé une série de complots en vue d'importer de la cocaïne de divers pays des Antilles et de l'Amérique du Sud vers le Canada. L'enquête a démontré que l'on soupçonnait une organisation criminelle de détenir le contrôle de l'importation de drogues à l'Aéroport international de Montréal. Quarante-deux personnes ont été accusées relativement à ces activités illégales, y compris des employés actuels et des anciens employés de l'Aéroport international de Montréal.

Dans un autre exemple de complot interne, plusieurs saisies ont été effectuées par les autorités policières à l'Aéroport international de Toronto. En juillet 2007, dans le cadre du Projet OCOOK, le Groupe antidrogue de l'Aéroport de Toronto¹¹ a arrêté et accusé huit personnes d'infractions liées à la drogue relativement à l'importation, l'exportation et le trafic d'environ 39 kg de comprimés d'Ecstasy, de 3 kg de cocaïne, de 3,6 kg de marijuana et de 106 000 \$ en espèces. On soupçonne que des membres du réseau criminel de ce groupe travaillaient au sein de l'aéroport et pouvaient se servir de leur poste pour faciliter le mouvement de drogues et d'argent vers le Canada et vers l'étranger.

Le Projet OCOOK a mené à l'arrestation de quatre employés de l'aéroport; ces derniers ont été accusés d'infractions liées à des vols. Ils travaillaient pour deux compagnies aériennes distinctes à l'Aéroport international de Toronto et étaient soupçonnés de voler des articles personnels des bagages des passagers de même que des appareils électroniques des cargaisons expédiés par fret aérien. Un des employés a également été accusé de complot en vue d'importer de la cocaïne. Cette affaire est toujours devant les tribunaux.

Le Projet DEFENSE (2006) - une enquête menée par le Groupe de travail intégré sur le crime organisé

¹⁰ L'Unité mixte d'enquête sur le crime organisé est une équipe multidisciplinaire responsable d'enquêter sur des crimes majeurs en partenariat avec les organismes locaux, nationaux et internationaux.

¹¹ Le Groupe antidrogue de l'aéroport de Toronto est formé de policiers de la GRC, de la police régionale de Peel, de l'ASFC, du service de police de Toronto et de la Police provinciale de l'Ontario.

PROJET SPAWN

du Manitoba¹² - était axé sur des cellules de trafic de drogues de haut niveau, y compris des membres des Hells Angels du chapitre du Manitoba. Treize personnes ont été accusées relativement à des infractions liées au trafic de drogues, à l'extorsion, aux produits de la criminalité et au crime organisé. Au cours de l'enquête, la police a effectué plusieurs saisies totalisant 7 kg de cocaïne et 3 kg de méthamphétamine. Le projet a révélé qu'il existait des liens entre le chapitre du Manitoba des Hells Angels et des employés de l'Aéroport international de Winnipeg.

Employés impliqués dans la criminalité

« Le personnel peut être acheté pour ignorer la criminalité ou peut accepter d'importantes sommes d'argent pour collaborer au trafic de drogues ou à des vols. Une fois qu'ils se sont compromis, ces employés pourraient ne pas être en mesure de résister aux terroristes. Tout employé d'aéroport qui ne fait pas l'objet d'une vérification approfondie des antécédents et de fouilles périodiques constitue un maillon faible potentiel dans la chaîne de sécurité. » - [Traduction]

Une étude indépendante sur la sécurité des aéroports réalisée pour le compte du gouvernement de l'Australie (The Wheeler Report), septembre 2005.

Des 1 326 personnes dont le nom figure dans les dossiers d'exécution de la loi contenus dans le présent rapport, 298 sont des employés des aéroports.

D'après les données disponibles, 137 des 298 employés des aéroports figurant dans le présent rapport ont trempé dans des activités criminelles au sein de l'aéroport, la grande majorité d'entre eux ayant été impliqués dans des activités illicites liées aux drogues suivantes : la cocaïne, le haschich, la marijuana, l'Ecstasy/la MDMA et le khât. Les employés étaient directement impliqués dans l'importation de 537 kg de cocaïne, 393 kg de haschich, 141 kg de marijuana, 39 kg d'Ecstasy/de MDMA et 2 200 ballots de khât. Ces drogues avaient été introduites illégalement au pays par voies aériennes. De toute évidence,

il faut surveiller de près l'accès des employés aux zones réglementées et établir si ces derniers y accèdent de manière inhabituelle.

Des 298 employés impliqués dans des activités criminelles dans les huit aéroports de catégorie 1 visés dans le présent rapport, la majorité travaillaient dans les trois aéroports comptant les effectifs les plus nombreux, à savoir Toronto, Montréal et Vancouver.

Plus de la moitié des employés figurant dans ce rapport travaillaient pour des compagnies de services au sol qui s'affairent autour des aéronefs ou dans les terminaux des aéroports, ou occupaient des postes comme manutentionnaires de bagages, préposés d'aire de trafic, manutentionnaires de fret, traiteurs ou préposés à l'avitaillement. Les personnes qui occupent ces types d'emploi ont largement accès aux aéronefs et aux bagages, deux modes qui peuvent être utilisés pour faire le trafic de marchandises illicites. Parmi les autres secteurs d'emploi touchés, l'on trouve les compagnies de sécurité ou des organismes publics, des compagnies de fret aérien, des entreprises de services de messagerie et des entreprises qui se spécialisent dans les services aux passagers offerts dans le terminal. Dans bon nombre de cas inclus dans la présente évaluation, on n'a pas pu obtenir la catégorie d'emploi des employés impliqués dans des activités criminelles.

Compte tenu du type d'emploi qu'ils occupaient, tous ces employés auraient été en possession de CIZR, cartes qui donnent accès à des zones interdites au public. Ces cartes sont uniquement remises aux employés qui ont obtenu leur habilitation de sécurité de Transports Canada. Il revient à l'aéroport même d'établir les zones de l'aéroport auxquelles un employé aura accès grâce à sa carte.

Un contrôle manuel est effectué sur environ 2 300 employés des aéroports par jour dans l'ensemble du Canada afin de s'assurer qu'aucun article interdit ne soit

¹² Le Groupe de travail intégré sur le crime organisé du Manitoba est formé de la Division D de la GRC et des services de police de Winnipeg et de Brandon.

PROJET SPAWN

apporté dans les zones réglementées.¹³ Pour ce faire, on effectue des fouilles manuelles et des fouilles à l'aide de lecteurs optiques manuels. De plus, tous les objets que transporte l'employé sont soumis à un contrôle. Il est important de souligner que les programmes de CIZR et de contrôle des non-passagers visent à prévenir la mise en péril de l'intégrité de l'aviation civile et non à détecter les activités criminelles.

Un rapport publié en 2007 par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense¹⁴ a révélé toutefois que seulement 1 % des employés des aéroports affectés à des zones réglementées faisaient l'objet d'un contrôle à l'entrée de la zone et qu'aucun d'entre eux n'étaient soumis à un contrôle au moment de la quitter. Aux fins de comparaison, au Royaume-Uni, tous les non-passagers des grands aéroports doivent faire l'objet d'un contrôle chaque fois qu'ils accèdent à une zone réglementée.¹⁵

Problèmes relatifs à l'habilitation de sécurité

« À moins que l'activité criminelle interfère avec le secteur de l'aviation, il s'agit tout simplement d'un colis. » (Un cadre supérieur des autorités aéroportuaires lors d'un discours à la Conférence canadienne sur la sûreté de l'aviation tenue en mars 2008)

Aux fins du présent rapport, Transports Canada n'a pas fourni de renseignements statistiques à l'égard du nombre d'employés ayant des casiers judiciaires, ou tout autre détail précisant si les activités criminelles dans lesquelles les employés avaient été impliqués étaient liées aux drogues illicites ou au crime organisé. Voilà pourquoi les renseignements inclus dans le rapport au sujet des employés détenant un casier judiciaire proviennent uniquement des dossiers d'exécution de la loi qui comprenaient ces

précisions. Des 298 employés actuels et anciens employés des aéroports figurant dans le présent rapport, certains avaient un casier judiciaire tandis que huit autres avaient été arrêtés ou avaient fait l'objet d'accusations.

En ce qui a trait aux employés ayant un casier judiciaire, six des infractions commises étaient liées à la drogue et deux étaient des infractions avec arme. Les autres infractions incluaient des agressions, des vols, des méfaits ou des obstructions. La majorité des condamnations dataient d'avant 2006, entre 1987 et 2001.

Cinq employés contre lesquels des accusations avaient été portées ont été accusés d'infractions liées à la drogue, tandis que trois autres ont été arrêtés relativement à des infractions avec armes, des agressions ou des vols.

Les exemples ci-dessus font ressortir les lacunes qui existent dans le processus d'habilitation de sécurité des employés. Ces lacunes peuvent comprendre un manque de règles d'emploi strictes et le non-respect de ces dernières, surtout dans les cas d'infractions liées aux drogues et au crime organisé. Il est également possible ou que cette lacune relève du fait que la GRC et le SCRS ne partagent pas suffisamment de renseignements avec Transports Canada pour faciliter les examens et les prises de décision.

Il est possible que les organismes qui ne sont pas responsables d'appliquer les lois ne soient pas conscients de la gravité de la menace que représente le crime organisé au sein des aéroports. Voilà pourquoi des individus ayant un casier judiciaire ont pu obtenir des cartes d'accès aux zones réglementées. Certaines méthodes de dissimulation de marchandises de contrebande utilisées par les employés peuvent mettre la sécurité des passagers en danger. Ces méthodes seront expliquées de manière plus détaillée un peu plus loin dans le rapport. Par conséquent, il est tout à

¹³ Site Web de l'ACSTA : <http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/information/raic-cizr.shtml>

¹⁴ Le point sur les problèmes de sécurité dans la quête de solution : <http://www.parl.gc.ca/39/1/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/rep-f/repmar07-f.pdf>

¹⁵ Examen de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien effectué en 2006 par le comité consultatif.

PROJET SPAWN

fait plausible qu'un groupe terroriste puisse avoir recours aux mêmes méthodes privilégiées par le crime organisé.

Un des défis auxquels sont confrontés les partenaires en sécurité qui souhaitent collaborer est le fait que les organismes d'application de la loi et les organismes gouvernementaux comme Transports Canada n'interprètent pas les risques de la même façon. Transports Canada étudie chaque demande d'accès à son juste mérite et une condamnation en vertu d'une infraction au criminel n'est pas un obstacle en soi pour l'obtention de l'habilitation de sécurité. Par exemple, si un employé possède des antécédents criminels en matière d'importation de drogues, il est possible que sa demande soit transmise à un organisme consultatif afin de faire l'objet d'un examen plus approfondi.

La GRC et le SCRS sont responsables d'effectuer des enquêtes de sécurité sur les demandeurs de CIZR, à la demande de Transports Canada. Cela dit, des ressources restreintes à la GRC et des obstacles technologiques ont nui à l'efficacité de ce processus.

Employés associés à des complots internes

Les complots internes, tels que définis dans les pages précédentes, constituent une menace considérable au sein des huit aéroports internationaux inclus dans le présent rapport. La section consacrée au crime organisé traitait des employés associés au crime organisé. La présente section, quant à elle, renferme des cas d'employés associés à des complots internes.

Le présent rapport comporte vingt-sept cas de complot interne éventé et 62 cas de complot interne présumé. La vaste majorité (84 %) de ces cas sont liés aux drogues.

Des 250 employés impliqués dans des complots internes connus ou présumés, 18 étaient associés à un complot

interne connu tandis que 232 étaient impliqués dans des complots internes présumés.

Au total, on dénombre 335 cas de trafic de khât, mais aucun d'entre eux n'est lié au crime organisé. D'après les données obtenues aux fins du présent projet, les cas de trafic de khât surpassent ceux de toutes les autres drogues, y compris la cocaïne et la marijuana. Il est toutefois important de noter que la contrebande de cocaïne et de marijuana demeure importante puisqu'elle est dominée par le crime organisé et qu'elle génère beaucoup de profits. La grande majorité des cas de saisies de khât (98 %) ont eu lieu dans trois aéroports – Toronto, Montréal et Ottawa. Cette tendance cadre avec la forte demande de khât dans les régions de Toronto, de Montréal et d'Ottawa, où l'on trouve une plus grande concentration de communautés somaliennes, yéménites, éthiopiennes et kényanes.¹⁶

Plus souvent qu'autrement, le khât est importé par voie aérienne au Canada car une fois récoltée, cette plante perd rapidement de sa puissance. Plus de la moitié des saisies de khât (57 %) mentionnées dans le présent rapport ont été effectuées sur des passagers ou dans des cargaisons en provenance du Royaume-Uni, où le khât n'est pas une substance interdite. Tant que le khât demeurera une drogue licite au Royaume-Uni et en Europe, les vols en provenance de ces régions continueront vraisemblablement d'être privilégiés par les passeurs de cette drogue.

Il existe plusieurs autres cas dans lesquels un seul employé ou un groupe d'employés ayant accès à une partie d'un aéronef dans laquelle il serait facile de dissimuler des marchandises de contrebande pourraient être impliqués.

Liens entre les aéroports

Le présent rapport fait état de 152 cas de trafic cocaïne, 8 % desquels renvoyaient à des activités de contrebande au Canada. Dans quatre des cas recensés au pays, on a dénoté une constante : la cocaïne était transportée à

¹⁶ Rapport sur la situation des drogues illicites au Canada de la GRC, 2006, p. 9

PROJET SPAWN

l'Aéroport international de Winnipeg depuis l'Aéroport international de Vancouver et les produits étaient transférés de Winnipeg à Vancouver. En plus des cas de saisies à Winnipeg de cocaïne en provenance de Vancouver, dans 46 % des cas recensés, la cocaïne provenait de Vancouver et était introduite en contrebande dans d'autres aéroports. Ce constat permet donc de conclure que l'Aéroport international de Vancouver servait de point de sortie pour la cocaïne destinée aux autres grandes villes canadiennes. De plus, on a relevé quelques exemples de contrebande de cocaïne entre deux autres aéroports de catégorie 1 au pays.

Les dossiers d'exécution de la loi indiquaient que 10 des 58 groupes du crime organisé mentionnés dans le présent document entretenaient des liens avec deux aéroports ou plus, y compris les aéroports de Vancouver, Calgary, Winnipeg, Ottawa, Toronto, Montréal et Halifax. L'Aéroport international de Toronto était le centre d'activités criminelles connu de 60 % de ces groupes, tandis que 50 % de ces groupes opéraient à partir de l'Aéroport international de Vancouver.

Les principales drogues importées par ces 10 groupes organisés soupçonnés de faire le trafic de drogues illicites étaient la cocaïne et la marijuana, suivi de l'héroïne et du khât. On a décelé des signes qui indiquaient que les groupes du crime organisé se servaient de plusieurs aéroports de catégorie 1 pour faire la contrebande de drogues partout au Canada; ainsi, ces groupes ne se servaient pas des aéroports uniquement pour importer et exporter des drogues à l'échelle internationale, ils faisaient également le trafic sur le marché national.

On a identifié deux groupes qui étaient associés à trois aéroports de catégorie 1. Un de ces groupes soupçonnés d'importer et de trafiquer des drogues illicites était établi en Ontario mais transigeait à l'échelle mondiale. Ce groupe se servait de l'Aéroport international de Toronto, de l'Aéroport international de Montréal et de l'Aéroport international de Vancouver comme points d'entrée.

Un réseau criminel inclus dans la présente évaluation est identifié comme étant l'une des plus vastes opérations de contrebande au Canada et est rattaché aux aéroports internationaux d'Ottawa, de Vancouver et de Toronto. Ces liens, ajoutés au nombre d'importateurs et d'exportateurs

Tableau no 3 : Fret chargé et déchargé en 2006, en tonnes

Aéroport international	Fret chargé	Fret déchargé	Total	Variation en pourcentage par rapport à 2005
Calgary	27 350,4	30 973,1	58 323,5	3,3
Edmonton	2 430,4	4 207,8	6 638,3	42,8
Halifax	15 521,8	4 951,3	20 473,1	49,4
Montréal *	31 797,9	45 062,4	76 860,3	-0,4
Ottawa	4 329,6	4 000,5	8 330,1	5,3
Toronto	161 215,1	205 514,2	366 729,3	13,6
Vancouver	76 186,5	73 807,2	149 993,7	1,3
Winnipeg	7 981,7	8 105,6	16 087,3	38,9
Total	326 813	376 622,1	703 435,5	

* La présente évaluation ne tient pas compte de l'Aéroport international de Montréal/Mirabel. En 2006, on y a chargé et déchargé un total de 41 241,2 tonnes de fret of cargo.

PROJET SPAWN

impliqués dans ce réseau criminel, soutiennent qu'il s'agit d'un réseau de grande envergure.

Un groupe du crime organisé était soupçonné d'avoir recours à des passeurs de drogue pour transporter de l'héroïne dissimulée dans des valises munies de faux compartiments à travers les aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto.

Contrôle du fret

Les données de 2006 de Statistique Canada révèlent qu'un total de 786 437 tonnes de fret a été chargé et déchargé dans les 50 principaux aéroports du Canada, ce qui représente une hausse de 9,8 % comparativement à 2005. En 2006, on a expédié 89 % du fret total depuis les huit aéroports de catégorie 1 inclus dans la présente évaluation (Tableau no 3).

Au Canada, en 2006, le fret aérien international comptait pour le plus grand volume du fret aérien total, soit 40 %, suivi du fret aérien national avec 35 % et du fret aérien transfrontalier avec 25 %. Transports Canada prévoit que le trafic du fret international continuera de croître, compte tenu de la croissance du commerce mondial, spécialement des échanges commerciaux avec l'Asie. En revanche, on s'attend à ce que le trafic du fret à l'échelle nationale poursuive son déclin.¹⁷

Le fret aérien peut être expédié de diverses façons : dans la soute des avions de passagers, dans des avions transportant à la fois du fret et des passagers et dans des avions-cargos. Les avions de passagers constituent le principal mode de transport du fret.

Dans la présente évaluation, on dénombre 199 dossiers d'exécution de la loi dans lesquels des marchandises illicites avaient été expédiées par fret aérien. Dans 92 % des cas, il s'agissait d'envois de drogues illicites.

Autres tendances à souligner

Héroïne

Dans 39 % des saisies d'héroïne à l'Aéroport international de Toronto, la drogue provenait de pays d'Amérique latine.

Ce courant cadre avec la hausse de l'offre de l'héroïne provenant d'Amérique latine identifiée récemment sur le marché canadien. En 2000, l'héroïne de cette région ne représentait qu'à peine 2 % de toute l'héroïne saisie au Canada mais cette proportion a augmenté considérablement pour atteindre 38 % en 2005.

Par voie de comparaison, toutes les saisies d'héroïne recensées dans le présent rapport qui avaient été effectuées à l'Aéroport international de Vancouver provenaient de l'Inde. L'Inde demeure le principal pays source ou pays de transit pour l'héroïne importée au Canada.

Marchandises contrefaites

Le présent rapport renferme 16 cas de saisies de marchandises contrefaites; toutes les saisies ont été effectuées à l'Aéroport international de Vancouver. Dans presque tous ces cas, les marchandises ont été saisies sur des vols internationaux. Par ailleurs, dans la majorité de ces dossiers, les articles saisis étaient des marchandises contrefaites, tels que des vêtements de mode.

La Chine est l'un des pays qui enregistre la plus forte croissance du nombre de vols vers l'Aéroport international de Vancouver. On a ajouté quatre nouveaux vols par semaine entre Vancouver et Hong Kong. Ces vols sont en surplus des vols des autres compagnies aériennes qui arrivent actuellement chaque jour de la Chine.

Monnaie contrefaite

Contrairement aux dossiers de Vancouver pour lesquels il était question de marchandises contrefaites, trois des cas de contrefaçon signalés à l'Aéroport international de

¹⁷ Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Prévisions des activités aériennes, 2006-2020 (juillet 2007)

PROJET SPAWN

Montréal étaient liés à la monnaie (de l'argent comptant et des chèques de voyage) et un aux cartes de crédit.

Un cas de chèques de voyage contrefaits a également été recensé à l'Aéroport international d'Edmonton.

Vol

On dénombre 42 cas de vol dans la présente évaluation stratégique. De ces 42 vols, 74 % (31) ont été signalés à l'Aéroport international de Calgary. Les appareils électroniques, comme les appareils photo et les lecteurs iPod, sont les articles les plus souvent volés. On a identifié 21 % des cas de vol comme étant des complots internes possibles.

Il doit être noté que le nombre élevé de vols signalés à l'Aéroport international de Calgary ne reflète pas nécessairement un problème particulier à cet aéroport. Il pourrait plutôt s'agir du fait qu'un plus grand nombre de ces dossiers ont été fournis aux enquêteurs aux fins du présent rapport. Par ailleurs, des vols semblables dans les bagages ont été signalés à l'Aéroport international de Vancouver.

Certes, les cas de vol liés à des employés des aéroports peuvent sembler plus anodins que d'autres infractions plus graves qui ont été commises, mais ces incidents peuvent être considérés comme étant la prémisse d'autres activités criminelles beaucoup plus graves.

Conclusion

Il ne fait aucun doute que le crime organisé est présent dans les aéroports de catégorie 1 du Canada. Les aéroports continueront d'être la cible des groupes du crime organisé qui réussissent à corrompre les employés actuels ou à intégrer des associés criminels à l'effectif des aéroports.

Il existe bien des cas dans lesquels les employés des aéroports profitent de leur statut afin de faciliter ou de commettre diverses infractions criminelles, pour leur propre compte et non pour celui d'un groupe.

L'essor des nouveaux marchés comme ceux de la Chine et de l'Inde modifie les pratiques commerciales à l'échelle mondiale, ce qui a pour effet d'accroître le commerce de marchandises légitimes au Canada. Une augmentation des échanges commerciaux avec la Chine et l'Inde ouvre la voie à l'établissement de nouvelles routes commerciales et à une hausse du commerce illicite.

L'on se doit d'améliorer le niveau de collaboration entre les organismes. Un meilleur partage de renseignement et des enquêtes conjointes, comme ce fut le cas avec le Projet COLISÉE, font ressortir le niveau de réussite qui peut être atteint lorsque les organismes d'application de la loi des aéroports de catégorie 1 concentrent leurs efforts.

Les groupes du crime organisé ont une capacité d'adaptation très élevée lorsqu'il s'agit d'exploiter les lacunes en matière de sécurité. Compte tenu de l'essor que devrait prendre le transport aérien et du rôle prépondérant que jouent les aéroports partout au Canada, on peut s'attendre à ce que le crime organisé continue d'exploiter les aéroports à titre de point d'entrée facilitant le mouvement de la marchandise de contrebande.

ANNEXE A

MÉTHODOLOGIE- CRITÈRES DE SÉLECTION DES DONNÉES

Marchandise	Critère
Marijuana	1 kg et plus
Haschisch et haschisch liquide	1 kg et plus
Cocaïne	1 kg et plus
Khât (Catha Edulis)	1 kg et plus
MDMA/Ecstasy	1,000 unités
Méthamphétamine	1000 unités
Héroïne ou opium	Tous
Autres drogues synthétiques	1000 unités ou 1 kg
Précurseurs chimiques	Tous
Cigarettes de contrebande	Cas par cas
Alcool de contrebande	Cas par cas
Diamants/ bijoux	Cas par cas
Explosifs	Tous
Arme restreinte	Tous
Argent	\$10,000 et plus
Bien contrefait	Cas par cas
Immigration illégale	Tous

Activités criminelles	
Bris de sécurité (CIZR)	Tous
Vol	Tous
Vol d'identité	Tous
Fraude	Tous
Crime violent	Tous
Corruption et/ou complot interne	Tous
Crime organisé	Tous