

Extrait du Spyworld Actu

<https://www.spyworld-actu.com/spip.php?article7658>

# **Terrorisme : le Port de Montréal vulnérable**

- Terrorisme - International -



Date de mise en ligne : lundi 5 mai 2008

---

**Spyworld Actu**

---

### **En dépit des récentes mesures implantées par le gouvernement Harper, le Port de Montréal demeure vulnérable à l'infiltration de terroristes ou de membres du crime organisé.**

C'est ce qu'a laissé entendre le directeur de la sûreté de l'Administration portuaire de Montréal (APM), Félix Bergeron, dans une lettre datée de juillet dernier, que La Presse a obtenue grâce à la Loi sur l'accès à l'information.

Cette lettre aux propos inquiétants n'a apparemment jamais été envoyée à son destinataire, le sous-ministre adjoint à la Sécurité et Sûreté de Transports Canada, Marc Grégoire, et est restée au stade de brouillon.

Elle reflète cependant les préoccupations exprimées par les dirigeants du Port dans plusieurs autres lettres envoyées à Ottawa dans les mois qui ont précédé l'implantation du Programme d'habilitation de sûreté en matière de transport maritime.

Mis en oeuvre en décembre dernier par le ministre des Transports, Lawrence Cannon, ce programme vise à vérifier les antécédents judiciaires de certains travailleurs portuaires.

« Le Programme permettra de mieux protéger les ports canadiens contre les activités terroristes et le crime organisé, tout en veillant à ce que notre industrie du transport maritime continue d'être compétitive sur les marchés de plus en plus mondialisés », a déclaré le ministre Cannon dans un communiqué de presse publié en septembre dernier.

Les travailleurs visés sont ainsi soumis à une vérification par la GRC et le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), notamment.

Pour en « faciliter la mise en oeuvre », le ministère des Transports a décidé de ne pas l'appliquer à tous les travailleurs portuaires. Ainsi, seuls ceux qui ont accès à certaines zones dites « à risque » doivent faire l'objet de ces contrôles. Ces zones sont notamment celles où se trouvent les systèmes de surveillance et les aires adjacentes aux navires de croisière.

Or, les débardeurs du Port de Montréal, par exemple, qui ont un long historique criminel, ne sont pas assujettis au programme.

#### **Peu de personnel assujetti**

Ces exclusions ont fait bondir les administrateurs du Port de Montréal, qui auraient souhaité que les nouvelles mesures s'appliquent à chacune des quelque 5000 personnes qui travaillent sur son territoire.

Les lettres obtenues par La Presse révèlent qu'un réel affrontement a eu lieu entre les administrateurs du port et les fonctionnaires du ministère canadien des Transports.

« Les modifications apportées au règlement sur la sûreté du transport maritime le 1er décembre 2006, l'outil matriciel pour déterminer les personnes visées par l'habilitation de sûreté et la définition des zones R-2, qui excluent la presque totalité de nos terminaux maritimes, font en sorte que peu de personnel oeuvrant à l'intérieur des terminaux

sera assujéti », a écrit le directeur de la sûreté de l'APM, Félixpier Bergeron, dans cette ébauche de lettre qui devait être signée par le capitaine du port, Jean-Luc Bédard.

M. Bergeron est allé jusqu'à suggérer que l'APM rejeterait toute responsabilité si des incidents fâcheux devaient survenir au port. « Nous vous avisons que l'APM ne pourra être tenu responsable de tout incident relié au fait qu'un membre du personnel, oeuvrant dans une installation maritime assujéti à la Loi sur la Sûreté du transport maritime, n'ait pas été désigné comme participant au programme d'habilitation de sûreté en matière de transport maritime », lit-on au dernier paragraphe du document.

### **Intimidation**

En 2002, un rapport sénatorial a établi que 15% des débardeurs du Port de Montréal avaient un casier judiciaire. Trente-six pour cent des inspecteurs et 54% des employés d'une compagnie contractuelle chargée de ramasser les ordures et de faire des réparations mineures étaient dans la même situation.

Six ans plus tard, la situation reste identique, estime le sénateur libéral Colin Kenney, qui préside le comité sénatorial sur la sécurité nationale, qui a rédigé le rapport.

M. Kenney abonde dans le même sens que l'APM : les vérifications partielles sont nettement insuffisantes.

« Nous nous sommes opposés dès le début, a-t-il souligné lors d'un entretien téléphonique. L'une de nos inquiétudes a toujours été que, en appliquant le programme à certaines personnes seulement, cela laisse quand même la porte ouverte à de l'intimidation. Et ça a toujours fait partie de l'historique du syndicat dans le Port de Montréal. »

Le comité de la Sécurité nationale a entendu au fil des ans plusieurs témoignages qui corroborent cette thèse de l'intimidation, dit-il.

« Si vous vérifiez les antécédents d'une personne mais pas d'une autre, il sera très facile pour la seconde de dire à la première : « J'ai remarqué que vous aviez deux superbes jeunes filles. Comment se portent-elles aujourd'hui ? » illustre le sénateur.

### **Pressions syndicales ?**

Selon Colin Kenney, le ministre des Transports a tout simplement cédé aux pressions des syndicats, des entreprises et des administrations portuaires. Mais une source au Ministère a suggéré que ce serait plutôt l'APM qui souhaitait éviter les affrontements avec ses syndicats.

La correspondance obtenue par La Presse laisse en effet voir que le Ministère a toujours prétendu que l'APM pouvait prendre l'initiative d'élargir le cadre du programme. Une interprétation que le capitaine du port a réfutée à plusieurs reprises. « On a fait notre part... On ne gérera quand même pas leurs relations du travail à leur place ! » a-t-il tranché lors d'un entretien téléphonique.

Entre-temps, l'implantation du programme, commencée le 15 décembre à Montréal, à Halifax et en partie à Vancouver, se poursuit.

Les derniers chiffres montrent que 1673 des 1705 demandes de vérification ont été acceptées. Aucune n'a encore

été rejetée.

Les yeux sont maintenant tournés vers Vancouver, où le programme a été retardé par une contestation... des débardeurs. Le Ministère a décidé de les assujettir au programme - contrairement à ceux de Montréal - puisqu'ils ont accès à des bateaux de passagers.

*Avec la collaboration de William Leclerc*

*Post-scriptum :*

<http://www.cyberpresse.ca/article/2...>