

MÉMOIRE
DU
SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE

**Présenté à la
Commission des institutions**

Sur le document intitulé

« La sécurité privée – Partenaire de la sécurité intérieure »

27 mai 2004

PRÉSENTATION

Le Syndicat national des convoyeurs, Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3812 (ci-après Syndicat), est une association accréditée au sens du *Code du travail du Québec* (L.R.Q., c. C-27) et du *Code canadien du travail* (L.R.C. (1985), ch. L-2) afin de représenter les agents de transport de valeurs à l'emploi de *Société en commandite Garda-Sécur* ainsi que *Transit Desjardins Inc.*, entreprises auparavant comprises au sein de *Sécur Inc.* aujourd'hui démantelée.

C'est en 1983 que le Syndicat fait son entrée, pour la première fois, dans le secteur du transport de valeurs mobilières en représentant des convoyeurs de fonds et d'autres employés chez *Sécur Inc.* à la succursale de l'Ancienne-Lorette à Québec. C'est par suite d'un vote par tous les salariés de l'entreprise sur le choix d'un agent négociateur unique que le Syndicat devient, le 10 août 2001, le seul syndicat habilité à négocier les conditions de travail de tous les salariés de *Sécur Inc.* à travers le Québec.

Bien que l'entreprise *Sécur Inc.* fut aliénée, l'automne dernier, à la *Société en commandite Garda-Sécur* et à *Transit Desjardins Inc.*, le Syndicat demeure toujours la seule association accréditée pour représenter tous les salariés au sein de ces entreprises.

Ayant participé activement aux consultations tenues depuis 1996 dans le cadre des travaux du Comité consultatif sur la sécurité privée au Québec, le syndicat constitue un interlocuteur incontournable en matière de transport de valeurs. C'est donc avec plaisir que le syndicat participe au débat concernant le Livre blanc, *La sécurité privée, partenaire de la sécurité intérieure*.

INTRODUCTION

L'industrie du transport de valeurs est une industrie en soit. Selon le dernier Registre des entreprises de Statistiques Canada en date de décembre 2003, elle est composée aujourd'hui de quarante-sept (47) établissements à travers le Canada et de sept (7) au Québec.

Les problématiques actuelles vécues par l'industrie du transport de valeurs ne datent pas d'hier. Depuis de nombreuses années, les difficultés relatives à la sécurité des agents de transport de valeurs et du public perdurent. Confrontés au souci d'offrir des services de transport au meilleur coût possible pour leurs clients, les représentants de cette industrie ont démontré, d'ores et déjà, qu'ils étaient incapables, par eux-mêmes, de trouver des solutions adéquates aux lacunes observées en matière de sécurité.

C'est donc la voie législative qu'il convient d'opter. En effet, rien ne peut justifier que la sécurité du public et des travailleurs soit encore négligée. Si l'objectif du Ministère vise à préserver l'intérêt du public, la sécurité doit être une composante prioritaire dans tous les débats menant à une éventuelle législation.

Afin de bien illustrer notre propos, nous suggérons, dans un premier temps, de passer en revue la situation actuelle de l'industrie des convoyeurs de fonds. Nous élaborerons donc sur les fonctions exercées par nos membres et les lacunes vécues en matière de sécurité. Par la suite, nous exposerons nos commentaires quant aux principes et orientations contenus dans le Livre blanc.

A. LA SITUATION ACTUELLE

1. Les fonctions actuelles de l'agent de transport de valeurs

Tel que mentionné plus haut, les activités qui étaient auparavant exercées par l'entreprise *Sécur Inc.* sont désormais effectuées par deux sociétés soit, *Société en commandite Garda-Sécur* et *Transit Desjardins Inc.* En effet, le 28 septembre 2003, *Sécur Inc.* aliénait à *Société en commandite Garda-Sécur* toutes ses activités sauf celles relatives aux traitements d'enveloppes et de dépôts de guichets automatiques. Quant à ces dernières activités, *Sécur Inc.* s'est départi de celles-ci en faveur de *Transit Desjardins Inc.* le 23 décembre 2003.

Nos membres à l'emploi de *Société en commandite Garda-Sécur* exercent donc actuellement les fonctions suivantes :

- ☞ Approvisionnement à partir de la Banque du Canada pour distribution soit aux comptoirs d'institutions financières, soit aux guichets automatiques;
- ☞ Collecte des surplus des institutions financières;
- ☞ Collecte et consolidation des dépôts des établissements commerciaux;
- ☞ Transport d'argent, de bijoux, d'œuvres d'art, etc...

Quant à nos membres salariés de *Transit Desjardins Inc.*, ceux-ci sont appelés à effectuer des fonctions relatives au traitement des enveloppes et de dépôts aux guichets automatiques soit dans le jargon du milieu, TEGA. Elles diffèrent de celles exercées par la *Société en commandite Garda-Sécur* en ce qu'elles ne comportent aucun transport de biens. Nous sommes d'avis que, bien que ces tâches ne contiennent aucune composante de transport, celles-ci doivent tout de même être visées par une législation ultérieure ce dont nous discuterons plus loin.

Les clients de ces deux entreprises sont soit des institutions financières (caisses populaires et banques), soit des clients commerciaux. Elles exercent les activités décrites plus amplement sous les rubriques qui suivent.

a) Société en commandite Garda-Sécur

Le transport des valeurs comprend la cueillette et le dépôt de fortes sommes d'argent par véhicules blindés sur une route prédéterminée. Ces opérations sont effectuées soit par un (1) seul agent, soit en équipe de deux (2), trois (3) ou quatre (4) employés armés et portant un uniforme. Les employés travaillent de jour ou de nuit sur un horaire de sept jours. Une partie de ce transport consiste à faire la cueillette de valeurs chez des clients commerciaux pour livraison à leur institution financière. L'autre partie consiste à approvisionner une institution financière pour les besoins des consommateurs à partir de la Banque du Canada. Les agents sont donc appelés à cueillir des billets de banque auprès de la Banque du Canada à Ottawa pour ensuite les distribuer aux institutions financières à travers le Québec. Il est à noter que *Société en commandite Garda-Sécur* détient l'exclusivité du transport d'argent auprès de la Banque du Canada pour toutes les institutions financières au Québec ainsi que l'acheminement des billets de banque usagés à ladite banque.

Le service de messagerie sécuritaire est un type de transport de valeurs effectué avec des véhicules non blindés pour des cueillettes, auprès de clients, de moins de 30 000 \$, mais dont les sommes totales dans le véhicule ne dépassent pas 150 000 \$. Les employés affectés à ce service travaillent soit seuls, soit en équipe de deux (2), sont armés et sont assignés à des routes prédéterminées sur un horaire de cinq jours. Les valeurs proviennent de clients commerciaux et doivent être livrées soit à une succursale, soit au siège social de l'institution financière désignée.

L'approvisionnement des guichets automatiques est un autre type d'activités propre au transport de valeurs. Il se fait à intervalles réguliers avec un véhicule blindé et est mené par trois (3) employés en uniforme et armés. Selon les succursales et les contrats avec l'institution financière, ce service peut aussi comprendre la cueillette des dépôts de nuit des commerçants et l'approvisionnement de guichets préparée par la salle de comptage pour le lendemain. Quant au service de cueillette d'enveloppes déposées dans des guichets automatiques, il se fait par une équipe de deux (2) employés avec un véhicule non blindé.

Le dépannage des guichets automatiques constitue un autre type d'activités. Il est effectué soit par des équipes de deux (2) employés armés et en uniforme, travaillant avec un véhicule non blindé. Les routes ne sont pas déterminées à l'avance car ils répondent aux appels urgents des clients pour réparer leurs guichets en panne et pour approvisionner d'urgence les guichets en argent. Ce travail se fait surtout de jour et de soir pour les institutions financières et, depuis peu, pour des entreprises de guichets automatiques.

La salle de comptage est une autre composante de cette entreprise. On y prépare les colis d'approvisionnement d'argent pour les institutions financières à partir de commandes reçues par courrier électronique de l'institution financière elle-même.

La **fonction de la voûte** (chambre forte) représente également un élément important de l'entreprise. Il s'agit de recevoir les colis cueillis par les équipes et de les entreposer en prévision d'un réacheminement vers d'autres institutions financières ou commerces. Les colis traités par le service du numéraire et la salle de comptage y sont aussi entreposés en attendant d'être remis aux équipes sortantes.

Ainsi, les employés des salles de comptage préparent les colis d'approvisionnement des guichets automatiques qui sont ensuite remis aux employés de la voûte. Les employés de la voûte les remettent aux équipes du transport des valeurs et des guichets automatiques aux fins de livraison. À leur retour chez *Société en commandite Garda-Sécur*, les équipes du transport des valeurs, de la messagerie sécuritaire et des guichets automatiques remettent aux employés de la voûte, des colis numéraires recueillis auprès des clients qui sont ensuite traités par les employés des salles de comptage.¹

b) Transit-Desjardins Inc.

Cette entreprise n'exerce aucun transport de valeurs. Ses activités comprennent exclusivement le traitement d'enveloppes déposées dans un guichet automatique par des particuliers ou des commerces. Ainsi, les employés de cette entreprise comptent l'argent recueilli dans les guichets automatiques du Mouvement Desjardins.

¹ Description des fonctions inspirée de la décision du CCRI *Sécur Inc. (Re)*, [2001] CCRI No 109, 15 février 2001.

2. Les problématiques actuelles relatives à la sécurité du public et des agents de transport de valeurs

a) L'évolution de l'industrie

Il convient, avant d'examiner plus en détails les problématiques vécues par nos membres, de souligner que l'évolution du marché a eu un impact sur les activités des employeurs.

D'une part, l'arrivée des cartes de débit a contribué grandement à une modification du fonctionnement de l'industrie du transport de valeurs. L'argent en espèce étant moins en circulation, les commerçants ont donc requis, de plus en plus, de l'industrie des services de transport de valeurs par messagerie sécuritaire. L'industrie y a donc répondu positivement. Tel que mentionné plus haut, il s'agit donc d'un service moins coûteux qui vise des cueillettes de moins de 30 000 \$ pour un client, mais dont les sommes totales dans le véhicule transportant ces valeurs ne dépassent pas 150 000 \$. Le transport s'effectue dans un véhicule non blindé. Il peut donc s'agir d'une simple automobile ou d'une fourgonnette, véhicule non protégé.

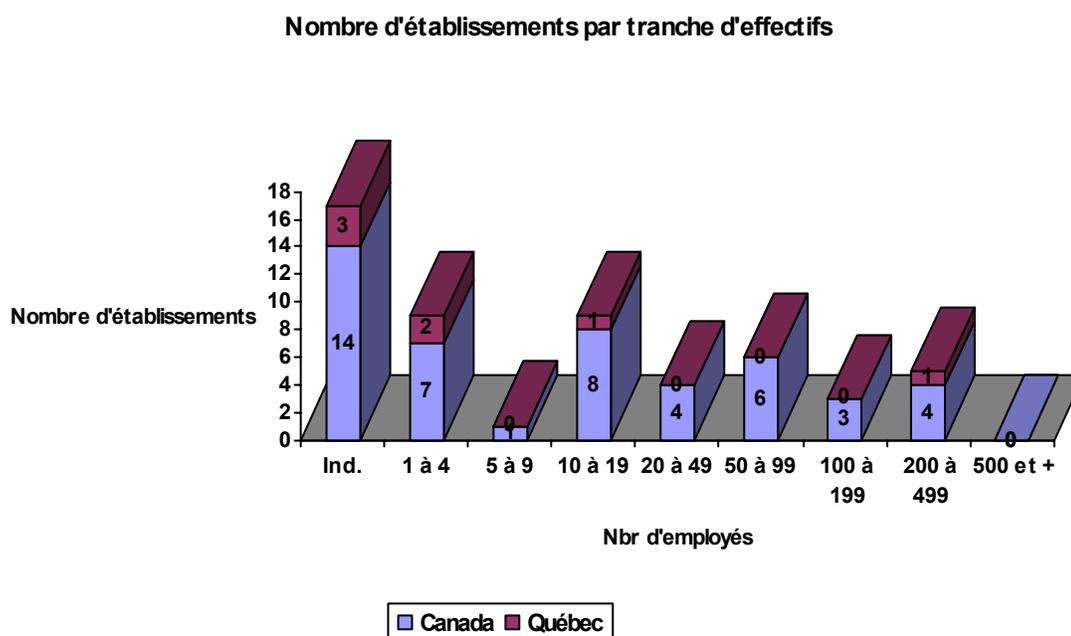
De plus, les institutions financières exigent, de plus en plus, que l'argent des commerces soit déposé à leur siège social plutôt qu'à la succursale la plus rapprochée, afin de tirer avantage des retombées d'intérêts.

Notons également que l'augmentation du nombre d'entreprises utilisant les services de messagerie sécuritaire a mené au développement d'un service de banque mobile pour recueillir sur la route l'argent des véhicules non blindés, lorsque les montants en question sont supérieurs à 150 000 \$.

Par ailleurs, les institutions financières, pour éviter d'accumuler d'importantes sommes sur place, ont exigé, de l'industrie, un service « *just in time* », soit un service par lequel elles bénéficient d'un service de dépannage d'argent à deux heures de préavis.

Également, certains clients ont réclamé que les services les plus courants offerts par l'industrie soit, la gestion du numéraire, les commandes, la cueillette, les dépôts ainsi que le traitement de tous les services associés aux guichets automatiques, soient tous exécutés dans un même lieu. L'industrie a donc répondu à ces demandes en colligeant dans un seul véhicule, parcourant un seul trajet, tous ces services.

Tel que mentionné plus haut, cette industrie comporte aujourd'hui sept (7) établissements au Québec. Certains sont de plus grande importance, compte tenu du nombre d'employés, d'autre moins. Certains exercent même avec des effectifs qui se composent d'employés contractuels, de membres de la famille ou des propriétaires eux-mêmes. Le tableau suivant, adapté du Registre de Statistiques Canada, décembre 2003, illustre ce propos.



Adapté de : Statistique Canada, Registre des entreprises, SCIAN 561613, décembre 2003

Ce tableau indique le nombre d'établissements ² de transport de valeurs par tranche d'employés. La colonne intitulée *Ind.* soit, *indéterminée*, indique le nombre d'établissements qui, selon Statistiques Canada, *ne tiennent pas de liste de paye. Leur effectif peut se composer d'employés contractuels, des membres de la famille du propriétaire de l'entreprise ou du(des) propriétaires eux-mêmes* ³.

² Il est à noter que, selon le Guide *Définitions et concepts utilisés par le registre des entreprises* de Statistiques Canada, un établissement constitue une entité de production soit, une unité physique où se déroule l'activité économique.

³ Guide *Définitions et concepts utilisés par le registre des entreprises*, Statistiques Canada

D'après Statistiques Canada, il existe donc trois (3) établissements au Québec qui exercent sans employé à proprement parler soit 43% de l'industrie québécoise. Au Canada, il s'agit plutôt de 30 % exerçant de cette façon. Ce sont de petites ou de très petites entreprises qui exercent de façon pratiquement artisanale.

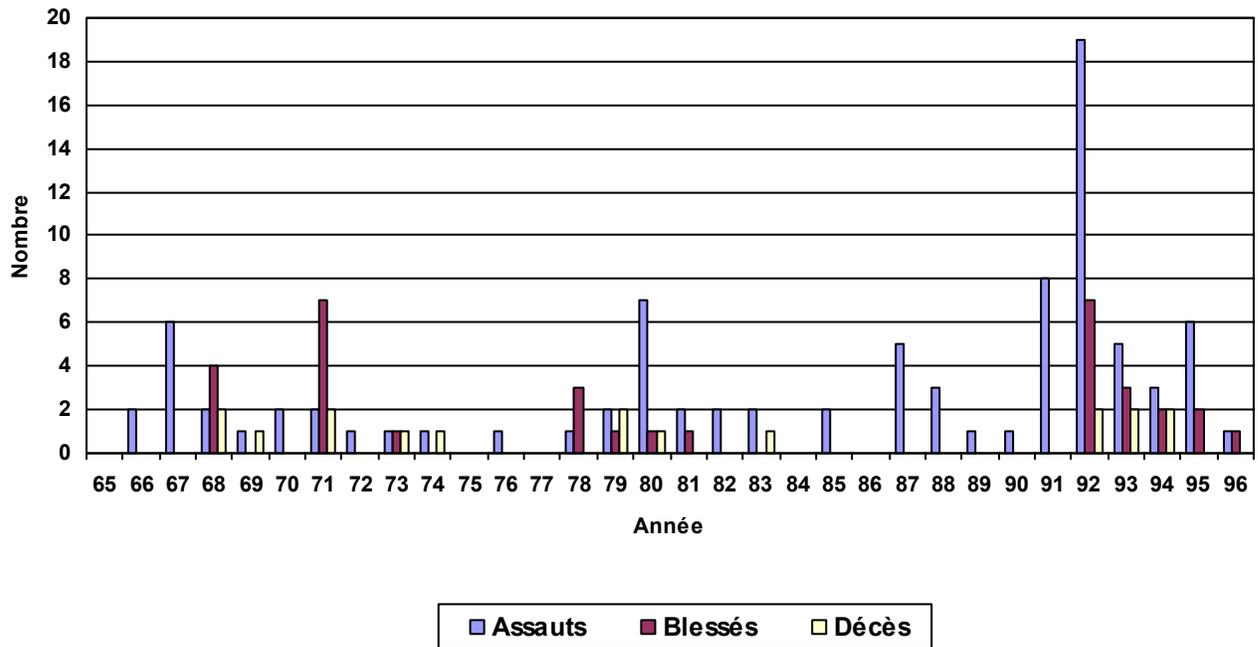
Cet état de fait nous inquiète. Ces établissements, ne déclarant aucun employé, s'improvisent dans le domaine du transport de valeurs. Offrant des services à peu de frais, ce type d'établissements force l'industrie à moduler à la baisse les standards de sécurité et ce, au détriment du public et des agents. Puisqu'il n'existe aucune réglementation exigeant le respect de normes et d'agents compétents et formés, il ne faut pas s'étonner qu'un nombre aussi important d'entreprises pullulent au Québec et au Canada. En réglementant, comme il se doit, l'industrie du transport de valeurs et en obligeant toutes les entreprises, sans exception, à observer des normes minimales de sécurité, il y aura nécessairement diminution d'improvisateurs de transport de fonds et une concurrence saine et soucieuse de la qualité et de la sécurité des services s'imposera.

b) *La sécurité dans le domaine du transport de valeurs*

Le transport de fortes sommes d'argent, qui peuvent aller jusqu'à 200 millions de dollars, comporte une énorme part de risques. Les dangers inhérents à l'exercice des fonctions d'agent de transport de valeurs ne constituent pas un mythe. Les événements survenus par le passé démontrent définitivement que ces dangers sont loin de n'être qu'hypothétiques. On peut concevoir aisément qu'un véhicule débordant de telles sommes d'argent puisse appâter n'importe quel criminel le moins audacieux (et dangereux !). Pourtant, aucune législation, ni de près ni de loin, ne répond à cette troublante problématique.

Il n'existe aucune étude canadienne relevant le nombre d'infractions criminelles reliées aux assauts de transporteurs de valeurs mobilières. Le Syndicat a toutefois répertorié, par une revue de presse, le nombre d'événements ayant reçu une couverture médiatique et ce, de 1966 à 1996. Le tableau suivant illustre donc le nombre d'assauts, de blessés et de décès médiatisés, par année, lors de transport de fonds.

Nombre d'assauts, blessés et décès par année



Il appert de notre étude que les assauts envers les transporteurs de valeurs sont loin de n'être que sporadiques. De plus, soulignons que les assauts se font souvent lorsque les agents recueillent les sommes des guichets automatiques ou des institutions financières. Presque tous se font à main armée. Les agents doivent donc être prompts à toute éventualité.

Ainsi, selon les chiffres que nous avons compilés, il y eût, de 1966 à 1996, 91 assauts, 33 blessés et 17 décès. En moyenne donc, trois (3) assauts envers les convoyeurs de fonds ont lieu à chaque année.

Ces événements se déroulent sur des lieux publics où les citoyens circulent librement. Il peut donc s'agir de centres commerciaux, de commerces ayant pignon sur rue ou d'institutions financières.

Fait d'autant plus inquiétant, le milieu du crime organisé est très au fait des horaires, des lieux et des itinéraires de cueillette et de livraison de valeurs.

Deux (2) événements ont amené le Bureau du coroner à enquêter sur les circonstances de décès survenus lors de transport de fonds. Il s'agit de l'enquête menée par la coroner Anne-Marie David en 1993 et celle du coroner Roger C. Michaud conduite en 1995. Ces enquêtes ont mené à la production de rapports. Un autre rapport fut également produit par la coroner Louise Nolet, le 11 avril 1994, concernant l'agent Alain Labrie, décédé dans l'exercice de ses fonctions. L'enquête fut toutefois référée aux policiers de la Ville de Québec⁴.

Enquête Coroner Anne-Marie David

Le 8 mars 1993, l'agent de transport de valeurs Gérard Boyle, à l'emploi de la compagnie *Sécur Inc.*, meurt dans l'exercice de ses fonctions. Il fut atteint par sept (7) projectiles d'armes à feu tirés par trois individus lors d'un assaut dans un centre commercial. Voici les faits ayant mené à ce décès tragique, extraits du rapport de la coroner David du 4 novembre 1993 :

« *Le 8 mars 1993, vers 9 :54 heures, monsieur Thomas Bonnell, chauffeur pour la compagnie Sécur, gare son camion blindé devant la porte P-8 du centre commercial Rockland, 2305 Rockland, Ville Mont-Royal. Il est accompagné de monsieur Fernand Morissette, transporteur/chef d'équipe, et de monsieur Gérald Boyle, garde.*

Monsieur Boyle est armé d'un revolver calibre .38 spécial chargé de 6 balles qui est dans son étui, il a également un fusil de calibre 12 chargé de 4 balles. Monsieur Morissette est armé d'un revolver calibre .38 spécial chargé de 6 balles qui est dans son étui. Messieurs Morissette et Boyle descendent du camion. Monsieur Morissette pousse un diable. Ils entrent dans le centre commercial en empruntant le corridor situé entre les commerces Métro et Sport Expert. Ils tournent à droite dans le mail central, passent devant Sport Expert et arrivent devant les portes de la succursale de la Banque de Montréal. Il est environ 9 :58 heures.

Les portes sont verrouillées, la banque n'est pas encore ouverte. Monsieur Morissette frappe, le gérant ouvre. Messieurs Morissette et Boyle récupèrent deux sacs de valeurs. Monsieur Morissette pose les sacs sur le diable. Messieurs Boyle et Morissette quittent la banque et rebroussement chemin. Monsieur Morissette marche devant et pousse le diable. Il sort son revolver de son étui et le tient de la main droite car il n'aime pas l'endroit où il a l'impression qu'il serait à découvert en cas d'agression armée.

⁴ *Rapport d'investigation du coroner, Louise Nolet, 11 avril 1994, No A-93990.*

Ils empruntent le corridor. Monsieur Morissette marche du côté gauche du corridor. Monsieur Boyle suit à quelques pieds derrière lui, il est du côté droit du corridor. Il est environ 10 heures.

Trois hommes armés vêtus de vestes trois quart et de tuques de couleur bourgogne, portant des verres fumés et dont le bas du visage est masqué par un cache col ou un foulard blanc surgissent du Métro. Un d'entre eux crie « go, go, go » tandis que deux d'entre eux tirent en direction de messieurs Boyle et Morissette. Monsieur Boyle, mortellement touché à la tête et à l'abdomen, s'affaisse. Monsieur Morissette est blessé à la cuisse droite mais ne s'en aperçoit pas, il se retourne face au mail central et vide le chargeur de son revolver en direction des trois hommes. Une fois le chargeur vide, un des trois hommes se dirige vers lui en criant d'une voix mal assurée mais dans un anglais sans accent « lie down, ... sucker I gone a kill you ». Monsieur Morissette jette son revolver et s'étend sur le plancher face contre terre.

Les hommes s'emparent du diable et des armes de messieurs Boyle et Morissette. Ils quittent le mail central en empruntant l'escalier en colimaçon qui est vis-à-vis le corridor et qui permet d'accéder à une sortie menant au stationnement intérieur du centre commercial. Une fois en bas, ils jettent le fusil de monsieur Boyle dans une fontaine qui se trouve au bas de l'escalier, laissent le chariot près de la sortie, s'emparent des deux sacs, sautent dans un véhicule et prennent la fuite. »⁵

[Nos soulignés]

Enquête Coroner Roger C. Michaud

Le 22 novembre 1994, un autre événement mortel survient chez les agents de transport de valeurs. Il s'agit de Monsieur Richard Lavallée qui meurt, lui aussi, des suites tragiques d'un assaut à main armée alors qu'il était en fonction. Il fut atteint par cinq (5) projectiles d'armes à feu. Voici comment le coroner décrit les circonstances du décès :

« *Les transporteurs arrivent au commerce situé au 5595 rue Monkland à Montréal, pour prendre possession de valeurs. Le garde et le préposé à la cueillette, M. Lavallée, s'approchent des portes coulissantes automatiques pour se diriger droit devant eux, dans l'aire de sortie de caisse, jusqu'au coffre-fort.*

⁵ *Rapport d'investigation du coroner, Anne-Marie David, 4 novembre 1993, No A-81729.*

Deux hommes entrent immédiatement derrière eux. Le premier passe le tourniquet à droite et se dirige dans la première allée. Le deuxième se rend directement à la caisse rapide devant lui puis se dirige un peu à gauche afin de se retrancher derrière la distributrice de boissons gazeuses adossée au mur.

Pendant la cueillette des valeurs par M. Lavallée, le garde surveille l'aire en déambulant derrière les sorties de caisse.

Le temps venu de quitter le commerce, le garde précède M. Lavallée vers la porte de sortie lorsque, soudainement, la personne réfugiée dans la première allée s'approche du tourniquet et fait immédiatement feu en direction du garde pour le blesser au bras, puis tire en direction de M. Lavallée. Les plombs retrouvés dans le mur proviennent d'une arme de calibre .38.

L'autre personne cachée derrière la distributrice attaque M. Lavallée de dos et le blesse. M. Lavallée réussit à se rendre sur le trottoir avant de s'affaïsser. Les douilles sur le plancher près de la distributrice de boissons gazeuses proviennent d'une arme de calibre 9mm.

Le sac d'argent est récupéré et les deux agresseurs reviennent sur leur pas, passent devant la distributrice et le coffre-fort dans l'aire de sortie de caisse et s'enfuient par la porte arrière.»⁶

⁶ *Rapport d'investigation du coroner, Roger C. Michaud, 24 mai 1995, No A-97930.*

B. ANALYSE DU LIVRE BLANC

À la lecture du Livre blanc, nous constatons que le Ministère de la sécurité publique entreprend enfin une démarche visant à réglementer cette industrie du transport de valeurs. Nous saluons cette démarche. Toutefois, nous sommes consternés par le fait que la sécurité du public et des agents ainsi que les moyens pour l'assurer n'y sont pas abordés. Aucun passage ne discute ni de près, ni de loin, de la problématique propre à cette industrie en matière de sécurité. Le Livre blanc s'intitule pourtant *La sécurité privée, partenaire de la sécurité intérieure*. Une sécurité privée non sécuritaire ne peut certainement pas être un *partenaire de cette sécurité intérieure* !

Après avoir élaboré sur la situation que nous vivons actuellement, nous sommes donc en mesure d'exposer clairement notre point de vue quant au Livre blanc.

1. La définition de la sécurité privée

Le Livre blanc définit ainsi l'expression *sécurité privée* :

« ...consiste en des mesures proactives et non pénales qui ont pour but spécifique de réduire la criminalité en agissant sur les facteurs qui la déterminent, soit sur les circonstances et l'environnement dans lesquels sont commis les délits ou soit encore sur les facteurs contemporains qui prédisposent à la criminalité. » (page 33)

Il nous semble manifeste que cette définition ne tient aucunement compte du secteur du transport de valeurs. En effet, nos membres n'exercent aucune activité reliée à la *réduction de la criminalité* ou à une quelconque activité de répression. Nos membres exécutent des fonctions de transport de valeurs mobilières à haut risque. Cette définition n'est donc d'aucune utilité en l'espèce et répond beaucoup plus aux préoccupations du Ministère quant aux secteurs du gardiennage, de l'enquête et de l'investigation.

Force est de constater qu'il n'y a, en fait, aucun dénominateur commun entre ces secteurs et celui dans lequel vivent à chaque jour nos membres. Nous sommes donc d'avis qu'il serait malaisé d'identifier l'industrie de la sécurité privée comme comprenant le secteur du transport de valeurs. En effet, tel que nous pouvons le constater par notre

description de ce secteur dans le chapitre précédent, les besoins criants en matière de réglementation du secteur du transport de biens différent de ceux ressentis dans les autres secteurs identifiés dans le Livre blanc.

Quoi qu'il en soit, il nous apparaît tout de même opportun de commenter les principes dégagés dans le Livre blanc concernant la dichotomie entre les services policiers et les services de sécurité privée.

C'est ainsi que le Ministère de la sécurité publique souhaite voir une cloison plus étanche entre les services policiers et les services de sécurité privée. On juge que *la criminalité, sa répression, le maintien de la paix, la déclaration d'infractions et les enquêtes de nature criminelle sont de la responsabilité exclusive des services de sécurité publique, principalement des services policiers, et doivent le demeurer* (page 33 du Livre blanc).

Sans dissenter longuement sur le fondement d'une telle dichotomie, dont la pertinence relève plus de problématiques propres aux secteurs des agents de sécurité et d'investigation, qu'il nous soit permis de constater que le Ministère omet de se pencher sur les liens entre les services policiers et les agents de transport de valeurs.

En effet, nous estimons qu'une collaboration plus étroite entre ces deux services devrait être encouragée par des mesures précises. Actuellement, aucun dispositif n'est mis en place afin que les corps policiers soient tenus de divulguer des informations aux agences de transport de valeurs quant à l'existence de sites à haut risque où les agents ont à exécuter leurs tâches. Les agents ignorent donc le niveau de risques qu'ils confrontent lorsqu'ils sont dépêchés sur des lieux de cueillette ou de livraison de valeurs. Non seulement leur sécurité est gravement compromise à défaut de telles indications policières mais, au surplus, le citoyen risque gros en s'aventurant dans de tels lieux en présence de convoyeurs qui ignorent le niveau de danger. Les cas d'assauts cités plus haut sont souvent survenus dans des centres commerciaux où le public se voyait dans la mire de tirs nourris d'armes à feu. Pouvons-nous tolérer de tels *westerns publics* ?

Si les services policiers négligent ou omettent de transmettre des informations essentielles aux agences pour évaluer les risques, les opérations de transport de valeurs ne peuvent s'exécuter en toute sécurité, peu importe la volonté des employeurs.

2. La formation

Le Syndicat salue cette intention gouvernementale de rendre obligatoire des cours de formation à nos membres. Cette intention fut longtemps une des premières revendications du Syndicat en matière de transport de valeurs.

Le Livre blanc suggère donc que les agents de transport de valeurs soient tous soumis à une formation de base en sécurité privée et d'un examen de tirs de l'École nationale de police du Québec. La formation de base aborderait les aspects juridiques et éthiques de la sécurité privée, la sécurité incendie et les premiers soins.

Or, nous sommes forcés de constater qu'une telle formation ne vise qu'à répondre aux préoccupations du Ministère envers les secteurs du gardiennage et de l'investigation. N'est-il pas aveuglé par ces inquiétudes au détriment des besoins criants dans le secteur du transport de valeurs, secteur pourtant compris dans l'analyse qu'élabore le Livre blanc?

La formation à être dispensée aux agents de transport de valeurs devrait plutôt porter sur les techniques d'intervention les plus sécuritaires à adopter lors de vols de valeurs à mains armés beaucoup plus que sur les *aspects juridiques* de la sécurité privée, bien que ces aspects doivent également être abordés. Cette formation serait obligatoire pour tous les agents de transport de valeurs requérant un permis.

La formation de base, requise pour l'obtention d'un permis d'agent, ne devrait pas être la seule exigence, dans une éventuelle loi, en matière de formation. Pour éviter que les objectifs de *professionnalisation* des agents du transport de valeurs ne soient qu'un vœu pieux, encore faut-il que le Ministère impose à l'industrie l'obligation de maintenir une formation continue en entreprise. Cette idée de formation continue a été soulevée dans le rapport du coroner Michaud du 24 mai 1995, ci-haut cité.

Bien que les employeurs forment actuellement nos membres de façon continue, la formation desservie n'est pas adaptée à la réalité et ne comporte aucun volet pratique. Nous suggérons donc que les agences de transport de valeurs soient toutes soumises à l'obligation de dispenser de telles formations. Un contrôle de l'État à cet égard, que ce soit par la Commission de la santé et sécurité au travail (CSST) ou un autre organisme gouvernemental, serait d'ailleurs de mise. C'est d'ailleurs ce que suggérait le coroner Michaud où il recommandait que la CSST revoit périodiquement le programme de formation continue afin qu'il soit adapté à la réalité.

Quant à la formation sur le maniement des armes, le Livre blanc ne propose qu'un *examen de tir* pour l'obtention d'un permis. Cette exigence nous apparaît nettement insuffisante compte tenu du danger inhérent à l'utilisation d'une arme à feu. Les coroners David et Michaud ont pourtant recommandé, dans leurs rapports, qu'il soit exigé un recyclage biannuel en maniement des armes à autorisation restreinte pour le travail. Cette exigence nous apparaît incontournable ! On ne peut tolérer que les agents de transport de valeurs n'aient droit à aucun rappel ou pratique de tir au cours de leur emploi.

3. *Les normes minimales en matière de sécurité*

Tel que soulevé ci-haut, notre déception est grande relativement à l'absence, dans le Livre blanc, d'une intention gouvernementale visant à prescrire des normes minimales de sécurité propre au transport de valeurs. Les dangers inhérents que présente ce secteur d'activités sont pourtant bien réels. Certes, aucune législation édictant de telles normes ne parviendra à éliminer entièrement ces dangers. Ce constat ne devrait toutefois pas justifier l'inertie. Bien que l'on ne puisse arriver à l'éradication complète du risque propre à cette industrie, il nous apparaît primordial, à tout le moins, d'assortir ce risque de normes minimales visant à le prévenir. Car, c'est bien connu, prévenir, c'est guérir.

Depuis le début des consultations entamées par le Ministère en 1996, le Syndicat a maintes fois répété l'importance de l'implantation de certaines normes essentielles à la sécurité de ses agents membres et du public. Le mémoire déposé auprès du Ministre de

la sécurité publique par la *Coalition intersyndicale des convoyeurs de fonds du Québec* en octobre 1997 en fait d'ailleurs état.

Par conséquent, nous soumettrons, dans les lignes qui suivent, certaines des normes que nous jugeons essentielles à la prévention des assauts pouvant survenir à l'occasion de transport de valeurs tel que nous l'avons décrit ci-haut.

a) Les lieux de cueillette et de livraison

Tout d'abord, le Syndicat estime hautement problématique l'absence de toute règle concernant les lieux de cueillette. Ces derniers peuvent être situés n'importe où, au gré de la volonté de l'institution financière. Or, placer, par exemple, un guichet automatique au fin fond de centres commerciaux force les agents de transport à parcourir, avec leurs précieuses cargaisons, de longues allées de magasins qui peuvent être bondées. Le risque d'assauts est d'autant plus élevé. Notons que les agressions tragiques relatées ci-haut se sont produites dans de telles circonstances.

C'est ainsi que la coroner Anne-Marie David recommandait, à cet égard, d'imposer le transport de valeurs par accès direct aux commerces et institutions financières. *Il s'agit d'effectuer le transport en accolant le camion blindé à un accès direct (exemple : sortie arrière) menant à la banque ou au commerce. En quelque sorte, procéder comme pour le ravitaillement des commerces d'alimentation où les grossistes livrent la marchandise en utilisant des camions qui sont accolés aux portes réservées pour la livraison.*

Nous estimons donc qu'une telle norme devrait être élaborée dans le cadre d'un outil législatif ou réglementaire. Lorsqu'il s'agit de sécurité, aucun effort ne devrait être ménagé pour en assurer son respect.

b) Le nombre d'agents lors du transport des valeurs

Tel que souligné précédemment, l'industrie du transport de valeurs s'est développée en fonction des besoins des clients. Ces derniers ont modulé les services offerts sur le marché.

Ainsi, il s'avère qu'un de ces besoins exprimés couramment par ceux-ci est, évidemment, d'obtenir des services à moindres coûts. La concurrence est donc musclée. Pour ainsi offrir du transport de valeurs à meilleur prix, certaines entreprises ont offert des services de cueillette et de livraison de fonds par un seul agent. Les autres, dont les employeurs de nos membres, ont suivi la tendance.

Ce constat nous inquiète. Réduire ainsi les coûts ne rassure aucunement sur la sécurité des convoyeurs et du public. Nous estimons que permettre à un seul agent de transporter 100 000 \$ sans escorte, ni protection, constitue un jeu de roulette russe très dangereux. Encore faut-il rappeler qu'une somme aussi importante véhiculée, par un seul agent par surcroît, peut en affrioler plus d'un. La sécurité ne devrait jamais céder le pas à l'économie.

Par conséquent, nous recommandons qu'une éventuelle législation impose une norme visant à s'assurer que le transport de valeurs, compte tenu du risque inhérent à cette activité, soit effectué par un minimum de deux (2) agents et ce, en tout temps.

c) *L'évaluation des sites à risques*

Cette inquiétude que nous éprouvons relativement au nombre d'agents appelle également une autre de nos préoccupations.

Actuellement, les employeurs ne fournissent aucun indice à leurs agents leur permettant d'évaluer les niveaux de risque lors de cueillette et de livraison de fonds. Les agents n'ont donc que pour seul indice le flair du moment. Les extraits du rapport de la coroner Anne-Marie David reproduits ci-haut font d'ailleurs état de cette problématique. Ainsi, quelques instants avant l'agression armée ayant entraîné la mort de l'agent Boyle, l'agent Morrissette, qui l'accompagnait, a sorti son revolver car « *il [n'aimait] pas l'endroit où il [avait] l'impression qu'il serait à découvert en cas d'agression armée* ».

Peut-on, comme société responsable, tolérer une telle improvisation devant un danger aussi important ? Comment peut-on accepter que le risque ne s'évalue actuellement que sur des *impressions* ?

La coroner David avait pourtant recommandé qu'un processus d'évaluation de risques soit mis sur pied afin d'éviter que des événements tragiques, telle la mort de l'agent Boyle, ne ressurgissent. Cette recommandation, comme toutes les autres, fut restée lettre morte. Combien d'enquêtes de coroner attendons-nous pour agir ?

Nous insistons sur cette problématique. Une réglementation devrait édicter des mesures précises visant à rendre obligatoire un processus d'évaluation des risques, en fonction de niveaux. Nous estimons que ce processus doit passer nécessairement par une consultation entre les services policiers et l'industrie d'où la nécessité d'accroître la divulgation d'informations par ces services tel que nous l'avons souligné ci-haut.

4. Les règles déontologiques

Actuellement, aucune règle déontologique n'existe chez les employeurs de nos membres. Ces employeurs peuvent donc exiger de leurs salariés d'exécuter des fonctions dans des conditions dont la sécurité est fort douteuse. Ainsi, nos membres peuvent être appelés à cueillir et livrer de fortes sommes d'argent à bord d'un simple véhicule et même seuls.

Il appert que ces exigences proviennent des clients eux-mêmes qui réclament des services de transport au meilleur coût possible. Les employeurs y répondent en proposant des services par véhicule non blindé et par un seul agent et ce, au détriment de la sécurité même de ce dernier et du public. Cet état de fait est inconcevable. Alors que les risques demeurent élevés lorsque le transport s'effectue en équipe de deux (2), l'industrie pousse encore plus loin ce risque en exigeant que le travail s'effectue par un seul agent qui trimbalera des sommes importantes avec un simple véhicule.

Actuellement, il est impossible à l'agent de transport de valeurs de refuser d'exécuter ces tâches dans de telles conditions et ce, malgré le danger que cela représente. En effet, il existe, ce que l'on appelle en droit du travail, le principe de *obéir maintenant, se*

plaindre ensuite. Ainsi, selon ce principe, un salarié ne peut refuser d'exécuter un ordre de son employeur. Il peut toutefois contester plus tard cet ordre par le dépôt d'un grief devant un tribunal d'arbitrage. Une exception existe toutefois. Si un tel ordre contrevient à une loi d'ordre public, le salarié est justifié de refuser de s'y conformer sans attendre l'issue d'un grief.

Or, à défaut d'un Code de déontologie érigé au rang de loi d'ordre public, l'agent de transport de valeurs ne peut donc pas bénéficier de cette exception. Il est donc contraint *d'obéir et se plaindre ensuite* et ce, au péril de sa vie.

Notre société peut-elle tolérer qu'un agent transporte 200 000 \$ dans son propre véhicule seul et sans autre accompagnement ? À notre avis, lorsqu'il s'agit de sécurité, aucun effort ne saurait être dispensé. Nous estimons donc que la situation actuelle commande l'établissement d'une loi d'ordre public tel qu'un Code de déontologie et ce, afin que tous soient assujettis au respect de règles sécuritaires les plus élémentaires.

De telles règles déontologiques doivent, nous dit le Livre blanc, être élaborées et appliquées par l'industrie elle-même. Il en va de la *responsabilisation* de ce secteur de l'activité économique, semble-t-il.

Or, pour satisfaire leurs clientes désireuses d'économiser le plus possible, alors qu'elles engrangent déjà des milliards de profits chaque année, l'industrie du transport de valeurs, en répondant positivement à leurs demandes, ne semble pas s'incommoder de la sécurité de ses agents et du public. Comment peut-on alors prétendre que seule l'industrie est à même d'élaborer de telles règles alors que celles-ci risquent de mécontenter ces propres clientes ?

Nous croyons que l'intention du Ministère de confier l'établissement de telles règles à l'industrie du transport de valeurs ne produira certainement pas les résultats escomptés. La sécurité du public et des agents de transport de valeurs, ne représentant pas un intérêt important pour les entreprises de transport de valeurs, doit être préservée par l'État. Il lui incombe donc d'établir lui-même un Code de déontologie. Le contrôle de son respect pourrait être assuré par un tribunal administratif ayant tous les pouvoirs

nécessaires pour interpréter ce Code et pour émettre des ordonnances et/ou des sanctions pénales.

5. Les permis

L'intention d'imposer l'obtention d'un permis pour l'exercice d'activités de transport de valeurs nous réjouit. C'est ainsi que, tel que le suggère le Livre blanc, les agences de transport de valeurs, tout comme les agents eux-mêmes, devront obligatoirement se procurer un permis. Cette obligation entraînera donc un impact certain sur les entreprises qui s'improvisent sur le marché.

Toutefois, tel que nous l'avons décrit au chapitre *Situation actuelle*, nos membres n'exercent pas seulement des fonctions relatives au transport de valeurs à proprement parler. En effet, certains membres, salariés de *Société en commandite Garda-Sécur* ou de *Transit-Desjardins Inc.*, effectuent des tâches relatives à l'entreposage et au comptage d'argent. Certains sont armés lorsqu'ils sont en service tout comme les agents affectés au transport. Compte tenu de l'importance des tâches et du niveau de dangerosité, nous estimons que ceux-ci devraient également être assujettis à l'obligation de détenir un permis d'exercice.

CONCLUSION

Bien que nous saluons l'intention de l'État d'élaborer une législation permettant de mieux encadrer le secteur de la sécurité privée, c'est toutefois avec déception que nous constatons que cette intention, exprimée dans le Livre blanc, ne reflète pas entièrement les préoccupations des agents de transport de valeurs.

Le métier d'agent de transport de valeurs en est un où les risques d'événements tragiques peuvent survenir. Ainsi, de 1966 à 1996, trois (3) agressions par année ont eu lieu en moyenne. Et pour cause ! Nul besoin d'être un grand diplômé en criminologie pour comprendre que 200 millions de dollars dans un seul véhicule peut appâter n'importe quel criminel le moins audacieux (et dangereux !). Pourtant, aucune législation, ni de près ni de loin, ne répond à cette troublante problématique et ce, au détriment de la sécurité des agents et du public.

Nous ne parlons donc pas ici d'une simple légende urbaine mais d'une réalité. Il est donc grand temps de se pencher sérieusement sur ce secteur de l'activité économique québécoise. Le Livre blanc s'intitule *La **sécurité** privée, partenaire de la sécurité intérieure*. Une sécurité privée non sécuritaire ne peut certainement pas être un *partenaire de cette sécurité intérieure* !

Par conséquent, les lacunes en matière de sécurité ici commentées doivent, de toute urgence, être corrigées. Il est temps d'agir. L'État, qui est en consultation depuis 1996 à ce sujet, a maintenant tous les outils en main pour procéder à une législation qui viendra mettre un terme à l'improvisation dans ce secteur d'activités. Une législation qui imposera, une fois pour tout, le respect des droits fondamentaux et de la sécurité des travailleuses et travailleurs de ce secteur et des citoyens.