



*Rapport du comité
sectoriel sur le
transport de valeurs*

RAPPORT AU MINISTRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE
SEPTEMBRE 2004

Table des matières

1. Introduction	3
2. Discussions sur les grands enjeux	5
2.1. La formation	5
2.2. Le mécanisme de régulation et l'association représentative	6
2.3. L'identification visuelle.....	7
2.4. Le financement de la réforme	8
3. Conclusion	9
Annexe A : Liste des membres du comité sur le transport de valeurs	10
Annexe B : Liste des recommandations	11
Annexe C : Comptes-rendus des réunions	14

1. Introduction

Le ministre de la Sécurité publique a procédé en décembre 2003 au dépôt du Livre blanc intitulé « La sécurité privée : partenaire de la sécurité intérieure », suivi d'une consultation tenue au cours de l'hiver 2004, dans le cadre d'audiences particulières en commission parlementaire. À la suite de cette consultation, le ministre a choisi de laisser tout le temps nécessaire à la consultation des acteurs issus des différents secteurs composant l'industrie de la sécurité, tout en recherchant l'atteinte d'un consensus le plus large possible visant à passer à l'élaboration d'un projet de loi.

Pour ce faire, cinq comités de travail représentant autant de secteurs d'activité de l'industrie de la sécurité privée, ont été mis sur pied. Le mandat dévolu à ces comités consistait à se prononcer sur certaines problématiques particulières en vue d'enrichir la réflexion en cours. Ces problématiques sont :

- les activités propres à l'industrie;
- la formation (disponible, suivi et éventuellement exigible);
- la mise en place d'un mécanisme de régulation (émission et gestion des permis, traitement des plaintes et administration d'un code de déontologie et implication du milieu);
- la représentativité;
- les équipements et l'uniforme;
- les mesures d'autofinancement du système.

Le comité portant sur le secteur du transport de valeurs, dont la liste des membres figure à l'annexe 1, s'est réuni à trois reprises, soit le 6 juillet, les 3 et 26 août 2004. Bien que les membres aient émis certaines réserves quant à leur éventuel assujettissement, les échanges se sont avérés conviviaux et un esprit de collaboration régnait autour de la table. En guise d'introduction aux travaux, il fut rappelé que la présence de chacun signifiait leur participation au processus visant à assurer au Ministre une dernière réflexion avant la rédaction du projet de loi qui assujettira le secteur du transport de valeurs. Tous ont sciemment adhéré.

En préparation des rencontres, des fiches portant sur chacun des éléments de discussion ont été préparées, de même que certaines plus spécifiques au secteur selon le thème de la rencontre.

Ainsi, une première fiche informative avait comme objet de dresser un portrait de l'industrie du transport de valeurs au Québec et d'identifier certains enjeux qui a priori apparaissaient sensibles.

Par ailleurs, en matière de formation, une fiche générale applicable à l'ensemble de l'industrie de la sécurité privée fut préparée, de même qu'une spécifique portant sur les problématiques propres au secteur du transport de valeurs.

La conclusion tirée de ces deux fiches proposait aux membres de conférer au gouvernement, à l'intérieur de la future législation, le pouvoir réglementaire de déterminer les conditions susceptibles de satisfaire aux exigences en matière de formation. Cette proposition s'inspirait du système des facteurs de modulation instauré dans le secteur de l'incendie.

Les équipements et uniformes ont également fait l'objet d'une fiche applicable à l'ensemble de l'industrie de la sécurité privée. Fondamentalement, celle-ci insistait sur l'importance d'être en mesure d'établir facilement une distinction entre un agent de sécurité et un policier.

Au chapitre du mécanisme de régulation et d'associations représentatives applicables à l'industrie, deux fiches introduisant le modèle applicable aux experts en sinistres et aux courtiers et agents immobiliers ont été préparées et remises aux membres du comité afin d'alimenter leur réflexion. Une fiche introduisant la proposition ministérielle de mécanismes de régulation fut également déposée, parallèlement à une dernière fiche traitant de l'autofinancement de la réforme.

2. Discussions sur les grands enjeux

2.1. La formation

En matière de formation, un consensus est présent quant à la nécessité d'établir des standards de base, de maintenir la formation en entreprise et la formation continue. Il apparaît toutefois impératif que ces trois axes de formation répondent aux besoins de l'industrie.

Les membres du Comité sont unanimes à l'effet que la formation de base devrait constituer un préalable à l'émission du permis. La préoccupation essentielle de disposer d'un schéma de formation qui réponde aux besoins de l'industrie sous-entend des niveaux de spécialisations variables pour l'ensemble des secteurs, incluant le secteur du transport de valeurs et la prise en compte de la capacité du secteur à absorber une main-d'œuvre plus qualifiée et souvent difficile à recruter. L'industrie souhaite avoir à se prononcer par rapport au contenu de la formation.

La formation spécialisée en entreprises, qui porte plus spécifiquement sur les mécanismes d'affaires propres à chacune, constitue, en partie, l'avantage concurrentiel de chacune. Il apparaît qu'elle doit, tout comme la formation spécialisée et continue, demeurer en entreprise et être contrôlée par celle-ci.

Par ailleurs, les membres ont convenu que, à l'instar de ce qui est généralement observé dans d'autres secteurs, il sera impossible d'établir en quelques semaines les paramètres d'un système de formation. Ainsi, il est recommandé au ministre :

- **d'inclure à la future législation sur la sécurité privée, un pouvoir réglementaire du gouvernement l'habilitant à établir des niveaux minimums de formation comme condition à l'exercice des différentes fonctions de la sécurité privée, notamment celles d'agent de transport de valeurs, de même qu'un pouvoir lui permettant de s'assurer de la mise à jour des connaissances minimales nécessaires en entreprise;**
- **de créer, pour l'automne 2004, un comité chargé de proposer les paramètres d'un système de formation adapté au secteur du transport de valeurs (niveau de formation exigible, coûts, durée et contenu des cours, administration et homologation du système de formation, etc.).**

Les membres du Comité souhaitent cependant sensibiliser le ministre à certaines réalités en insistant sur les éléments suivants :

- **la durée de la formation de base à détenir dans le secteur du transport de valeurs devra être raisonnable, de manière à ne pas pénaliser l'embauche et s'inspirer de ce qui se fait actuellement dans l'industrie;**

- **au moment de l'établissement du système de formation, les intervenants de l'industrie devront bénéficier d'un droit acquis dans le cadre des fonctions occupées au moment de l'entrée en vigueur du règlement sur la formation;**
- **la formation exigible devra devenir une condition pour l'obtention des différentes catégories de permis, mais de façon progressive;**
- **bien qu'il s'agisse d'une législation de nature fédérale, il apparaît souhaitable d'entreprendre une démarche en vue de sensibiliser les autorités compétentes aux importants délais actuellement associés à l'acquisition du permis de port d'armes. Le comité recommande de plus d'explorer les possibilités d'une éventuelle harmonisation de cette démarche avec les exigences de formation initiale qui seront requises.**

2.2. Le mécanisme de régulation et l'association représentative

Au terme de la seconde rencontre de travail et en vue des prochains sujets traités par le Comité, une proposition de mécanisme de régulation constitué notamment des différentes associations représentatives fut déposée au Comité par un représentant de l'industrie. Bien que le secteur du transport de valeurs ne soit pas formellement représenté au Québec par une telle association, les membres ont adhéré à l'orientation des autres secteurs de l'industrie. Ainsi, la préoccupation des associations existantes est à l'effet que chacune souhaite conserver son identité propre et sa raison d'être.

Ainsi, le modèle de mécanisme de régulation proposé à l'industrie s'inspire en partie du modèle déposé et associe ce mécanisme aux différentes associations représentatives de chaque secteur composant l'industrie de la sécurité privée.

Concernant le mécanisme de régulation proposé, les membres recommandent au ministre :

- **d'ajouter deux éléments à la structure proposée : la formation et les uniformes;**
- **que la gestion des permis d'agences soit prise en charge par l'industrie;**
- **que le Bureau ait le pouvoir de choisir sa structure et de gérer ses coûts;**
- **que le Bureau fasse des recommandations au ministre en vue de la nomination des membres du Comité d'éthique et de déontologie et qu'il prenne acte sur ces recommandations.**

Il est par ailleurs souhaité par certains membres, que le Bureau ne soit pas une association patronale uniquement et devrait assurer minimalement une représentativité des employés, notamment au sein du conseil d'administration.

2.3. L'identification visuelle

Bien qu'essentiel dans le secteur du transport de valeurs, le port de l'uniforme fait en sorte que des individus en uniforme et armés circulent au sein de la population, souvent en période d'achalandage, d'où l'importance d'établir de claires distinctions entre un agent de sécurité et un policier.

À cet égard, les membres recommandent au ministre :

- **que les normes en matière de « couleur » soient appliquées aux policiers avant qu'elles ne soient appliquées à l'industrie. Le secteur du transport de valeurs est disposé à se conformer en respectant les couleurs choisies par le milieu policier.**
- **que l'utilisation d'épaulettes (insignes) permettant d'identifier l'entreprise (couleur et logo), de même que l'utilisation d'un matricule apposé à la ceinture ou sur l'uniforme constituent un mode d'identification approprié au secteur du transport de valeurs, particulièrement pour assurer la sécurité des agents en évitant d'exposer leur identité.**

En matière de véhicules, le Comité considère que ceux utilisés par le secteur du transport de valeurs ne peuvent être assimilés à des véhicules d'activité policière et, par conséquent, ils n'apparaissent pas problématiques dans leur environnement.

Les membres du Comité souhaitent également sensibiliser le ministre à certaines réalités en insistant sur les éléments suivants :

- **De par leur nature et dans un souci de sécurité de la population et des travailleurs, les membres du Comité sont d'avis que les activités suivantes devraient être obligatoirement faites en uniforme et armées :**
 - **approvisionnement et collecte des argents des institutions financières;**
 - **collecte des dépôts et approvisionnement des établissements commerciaux;**
 - **transport de valeurs en général (argent, bijoux, œuvres d'art, etc.);**
 - **cueillette et transport des enveloppes et des dépôts aux guichets automatiques;**
 - **approvisionnement des guichets automatiques.**
- **L'activité de dépannage de guichets automatiques, qu'elle se tienne dans une succursale d'institution financière ou sur un autre site plus ou moins circonscrit, ne constitue pas une activité exclusive au secteur du transport de valeurs. Le comité de travail est toutefois d'avis qu'elle comporte plusieurs facteurs de risque pour la population et les employés chargés d'exécuter les tâches inhérentes. Conséquemment, cette pratique devrait être encadrée afin d'assurer un environnement sécuritaire à la population.**

- **Les entreprises de transport de valeurs ont notamment comme activité le comptage et le traitement de colis numéraires à l'intérieur de leurs locaux. Bien que cette activité ne soit pas réalisée dans un contexte d'interaction avec la population, le comité de travail propose au ministre de prévoir des conditions législatives obligeant ces entreprises à tenir cette activité dans des lieux appropriés et dans un environnement sécurisé adéquatement.**

2.4. Le financement de la réforme

L'aspect financier représente sans contredit un élément sensible pour le secteur privé. À cet égard, rappelons que le secteur du transport des valeurs n'est actuellement pas assujéti à la *Loi sur les agences d'investigation ou de sécurité*. L'introduction de coûts majorés par rapport aux coûts des permis actuels, doublé de l'introduction d'une formation initiale obligatoire fait craindre aux entreprises certaines difficultés en terme de recrutement de la main-d'œuvre.

Au chapitre de l'autofinancement de la réforme, les membres recommandent au ministre :

- **de préciser le modèle de sorte qu'il prenne en considération la capacité de payer des travailleurs de l'industrie;**
- **que le coût du permis d'agent de transport de valeurs soit modulé et déduit du montant requis pour la vérification des antécédents, puisqu'une enquête similaire est déjà faite par le Contrôleur des armes à feu.**

3. Conclusion

Il apparaît à propos de rappeler que, bien que les membres du Comité aient affirmés leurs réserves quant à leur éventuel assujettissement, il demeure que ceux-ci ont fait preuve d'une grande collaboration dans la réalisation du mandat.

L'industrie de la sécurité privée et, plus particulièrement, les acteurs du secteur du transport de valeurs souhaitent continuer à collaborer à la réflexion, en s'impliquant notamment dans la définition des paramètres de formation et en conservant le plein contrôle quant au contenu et la fréquence de la formation spécialisée qu'ils dispensent.

En matière de régulation, les membres du Comité ont émis le souhait que le mécanisme proposé voit son mandat élargi à l'émission des permis d'agences et à la définition des paramètres et au contrôle de la formation. Il est également souhaité que l'intervention étatique au regard de ce Bureau soit minimale, en ce sens qu'il ait le pouvoir de choisir sa structure et de gérer ses coûts.

Au chapitre de l'identification visuelle, le secteur du transport de valeurs est pleinement disposé à collaborer en respectant les couleurs choisies par le milieu policier. Il appert toutefois que les normes en matière de « couleur » devraient être appliquées aux policiers avant qu'elles ne soient appliquées à l'industrie. Par ailleurs, dans un souci de sécurité du public et des employés, il apparaît que certaines activités traditionnellement assumées par le secteur du transport de valeurs devraient être confiées en exclusivité à des agents armés et en uniforme.

Finalement, de par sa nature, le secteur privé gère des coûts et des revenus dans un contexte de rentabilité. L'autofinancement de la réforme, bien que souhaité par l'industrie, doit se faire dans le respect de la capacité de payer des différents acteurs, en particulier celle des employés.

Annexe A : Liste des membres du comité sur le transport de valeurs

Membres du comité

Monsieur Alain Brière
Vice-président exploitation
Groupe de sécurité Garda inc.
1390, rue Barré
Montréal (Québec) H3C 1N4

Monsieur Pierre Dufresne
Directeur du Québec
Brink's Canada Ltée – Service Mondial
9630, rue St-Patrick
Lasalle (Québec) H8R 1R8

Monsieur François Legendre
Président
Syndicat national des convoyeurs
425, rue Guy, bureau 208
Montréal (Québec) H3J 1S9

Monsieur Steven H. Meitin
Directeur général
Sécuricor
1325, rue William
Montréal (Québec) H3C 1R4

Monsieur Robert Pretto (remplaçant de M. Robert Champagne)
Conseil des agences de sécurité et d'investigation du Québec (CASIQ)
1980, rue Sherbrooke ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H3H 1E8

Monsieur Philippe Yamorsky
Directeur des ressources humaines
Sécuritas Canada Limitée
1980, rue Sherbrooke ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H3H 1E8

Responsable du Comité : M. Jean-Yves Sirois, Sûreté du Québec
Secrétaire du Comité : M. Jean-François Boucher, Ministère de la Sécurité publique

Annexe B : Liste des recommandations

Au regard du projet de loi, il est recommandé au ministre, en matière de :

Formation

- D'inclure à la future législation sur la sécurité privée un pouvoir réglementaire du gouvernement l'habilitant à établir des niveaux minimums de formation comme condition à l'exercice des différentes fonctions de la sécurité privée, notamment celles d'agent de transport de valeurs, de même qu'un pouvoir lui permettant de s'assurer de la mise à jour des connaissances minimales nécessaires en entreprise.
- De créer, pour l'automne 2004, un comité chargé de proposer les paramètres d'un système de formation adapté au secteur du transport de valeurs (niveau de formation exigible, coûts, durée et contenu des cours, administration et homologation du système de formation, etc.).

Mécanisme de régulation, association représentative

- D'ajouter deux éléments à la structure proposée: la formation et les uniformes;
- Que la gestion des permis d'agences soit prise en charge par l'industrie;
- Que le Bureau ait le pouvoir de choisir sa structure et de gérer ses coûts;
- Que le Bureau fasse des recommandations au ministre en vue de la nomination des membres du Comité d'éthique et de déontologie et qu'il prenne acte sur ces recommandations.

Uniforme et équipements

- Que les normes en matière de « couleur » soient appliquées aux policiers avant qu'elles ne soient appliquées à l'industrie. Le secteur du transport de valeurs est disposé à se conformer en respectant les couleurs choisies par le milieu policier.
- Que l'utilisation d'épaulettes (insignes) permettant d'identifier l'entreprise (couleur et logo), de même que l'utilisation d'un matricule apposé à la ceinture ou sur l'uniforme constituent un mode d'identification approprié au secteur du transport de valeurs, particulièrement pour assurer la sécurité des agents en évitant d'exposer leur identité.

Autofinancement de la réforme

- De préciser le modèle de sorte qu'il prenne en considération la capacité de payer des travailleurs de l'industrie.
- Que le coût du permis d'agent de transport de valeurs soit modulé et déduit du montant requis pour la vérification des antécédents, puisqu'une enquête similaire est déjà faite par le Contrôleur des armes à feu.

Les membres du Comité souhaitent cependant sensibiliser le ministre à certaines réalités en insistant sur les éléments suivants :

Formation

- La durée de la formation de base à détenir dans le secteur du transport de valeurs devra être raisonnable, de manière à ne pas pénaliser l'embauche et s'inspirer de ce qui se fait actuellement dans l'industrie;
- Au moment de l'établissement du système de formation, les intervenants de l'industrie devront bénéficier d'un droit acquis dans le cadre des fonctions occupées au moment de l'entrée en vigueur du règlement sur la formation;
- La formation exigible devra devenir une condition pour l'obtention des différentes catégories de permis, mais de façon progressive;
- Bien qu'il s'agisse d'une législation de nature fédérale, il apparaît souhaitable d'entreprendre une démarche en vue de sensibiliser les autorités compétentes aux importants délais actuellement associés à l'acquisition du permis de port d'armes. Le comité recommande, de plus, d'explorer les possibilités d'une éventuelle harmonisation de cette démarche avec les exigences de formation initiale qui seront requises.

Uniformes et équipements

- De par leur nature et dans un souci de sécurité de la population et des travailleurs, les membres du Comité sont d'avis que les activités suivantes devraient être obligatoirement faites en uniforme et armées :
 - approvisionnement et collecte des argents des institutions financières;
 - collecte des dépôts et approvisionnement des établissements commerciaux;
 - transport de valeurs en général (argent, bijoux, œuvres d'art, etc.);
 - cueillette et transport des enveloppes et des dépôts aux guichets automatiques;
 - approvisionnement des guichets automatiques.

- L'activité de dépannage de guichets automatiques, qu'elle se tienne dans une succursale d'institution financière ou sur un autre site plus ou moins circonscrit, ne constitue pas une activité exclusive au secteur du transport de valeurs. Le comité de travail est toutefois d'avis qu'elle comporte plusieurs facteurs de risque pour la population et les employés chargés d'exécuter les tâches inhérentes. Conséquemment, cette pratique devrait être encadrée afin d'assurer un environnement sécuritaire à la population.

- Les entreprises de transport de valeurs ont notamment comme activité le comptage et le traitement de colis numéraires à l'intérieur de leurs locaux. Bien que cette activité ne soit pas réalisée dans un contexte d'interaction avec la population, le comité de travail propose au ministre de prévoir des conditions législatives obligeant ces entreprises à tenir cette activité dans des lieux appropriés et dans un environnement adéquatement sécurisé.

Annexe C : Comptes-rendus des réunions

Première rencontre

**COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL « TRANSPORT DES VALEURS »
RENCONTRE TENUE LE MARDI, 6 JUILLET 2004 À 13H30
SÛRETÉ DU QUÉBEC – MONTRÉAL**

Étaient présents :

M. Jean-Yves Sirois	Sûreté du Québec / Président du comité
M. Jean-François Boucher	Ministère de la Sécurité publique / Secrétaire du comité
M. Alain Brière	Groupe de sécurité Garda inc.
M. Pierre Dufresne	Brink's Canada Ltée.
M. Philippe Yaworsky	CASIQ
M. François Legendre	Syndicat national des convoyeurs
M. Robert Pretto	Sécuritas Canada Ltée
M. Mario Racine	Syndicat national des convoyeurs

Était absent :

M. Steven H. Meitin	Securicor
---------------------	-----------

Ordre du jour

1. Accueil et présentation des participants
 2. Invitation lancée par le Ministre de la Sécurité publique et mandat du comité
 3. Plan de travail et agenda
 4. Analyse comparative des lois existantes
 5. Grille des activités propres au secteur du transport des valeurs
 6. Équipements et uniformes
 7. Mandat de l'ÉNAP
 8. Varia
2. **Invitation lancée par le ministre et mandat du comité**
- Une désignation officielle du ministre de la Sécurité publique sera acheminée à M. Pretto au cours des prochains jours ou des prochaines semaines puisque ce dernier agira à titre de remplaçant de M. Champagne.**
3. **Plan de travail et agenda**
- Les prochaines rencontres sont fixées au mardi 3 août de 9h00 à 12h00 et au jeudi 5 août de 9h00 à 12h00

6. Équipements et uniformes

UNIFORME

Il sera souligné au ministre qu'il serait souhaitable que les normes en matière de « couleur » soient appliquées aux policiers avant de l'appliquer à l'industrie.

À l'unanimité, les participants s'entendent pour que les six premières activités du tableau nécessitent un uniforme, alors que la dernière « Comptage et manipulation de colis numéraires en vue de leur redistribution » n'a pas à se faire en uniforme.

MODE D'IDENTIFICATION

Le consensus auquel le comité adhère consiste donc en l'utilisation d'épaulettes permettant d'identifier l'entreprise (couleur et logo), de même que l'utilisation d'un matricule apposé à la ceinture ou sur l'uniforme.

ARME À FEU

Il est convenu à l'unanimité que les cinq premières activités du tableau synthèse des activités se font armés.

Le cas d'entreprises manufacturières (ex. IBM, NCR) qui font du dépannage de guichets (activité 6) non armé, ou à l'occasion accompagnés de gardiens armés est soulevé.

Il est convenu que ce cas particulier sera discuté au niveau du comité directeur et que le comité de travail se penchera à nouveau sur le sujet lors d'une réunion subséquente.

L'activité 7 (*comptage et traitement des colis numéraires en vue de leur redistribution*) ne comporte aucun risque et ne devrait pas être considéré.

L'activité 7 est donc retirée des exigences en matière d'uniforme et d'arme à feu, mais une question touchant l'imposition de normes de localisation et de construction de locaux abritant des salles de comptage et de traitement sera ramené au niveau du comité directeur.

VÉHICULES

Dans le secteur du transport de valeur, les véhicules ne peuvent être assimilés à des véhicules d'activité policière. Ainsi, ces véhicules dans leur environnement ne sont pas problématiques parce qu'on ne peut les comparer aux véhicules policiers.

La prochaine rencontre est prévue pour le 3 août de 9h00 à 12h00. Elle traitera de formation (exigible, existante et éventuelle), de représentativité et d'association.

TABLEAU SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS

ACTIVITÉS	Assujettissement du secteur du transport de valeur	Fonctions autorisées : transport de valeur	Formation obligatoire	Formation continue	Association représentative	Identification			Mécanismes de régulation (émission, déontologie, inspection ...)	Autofinancement de la réforme
						Uniformes *	Véhicules	Armes		
1. Approvisionnement et collecte des argents des institutions financières		OUI				OUI	OUI	OUI		
2. Collecte des dépôts et approvisionnement des établissements commerciaux		OUI				OUI	OUI	OUI		
3. Transport de valeurs en général (argent, bijoux, œuvres d'art, etc.)		OUI				OUI	OUI	OUI		
4. Cueillette et transport des enveloppes et des dépôts aux guichets automatiques		OUI				OUI	OUI	OUI		
5. Approvisionnement des guichets automatiques		OUI				OUI	OUI	OUI		
6. Dépannage des guichets automatiques		OUI				OUI?	OUI	??		
7. Comptage et traitement de colis numéraires en vue de leur redistribution		OUI				NON	S/O	NON		
						UNANIMITÉ		UNANIMITÉ		

*Jean-François Boucher
12 juillet 2004*

Deuxième rencontre

**COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL « TRANSPORT DE VALEURS »
RENCONTRE TENUE LE MARDI, 3 AOÛT 2004 À 9H00
SÛRETÉ DU QUÉBEC - MONTRÉAL**

Étaient présents :

M. Jean-Yves Sirois	Sûreté du Québec / Président du comité
M. Jean-François Boucher	Ministère de la Sécurité publique / Secrétaire du comité
M. Alain Brière	Groupe de sécurité Garda inc.
M. Pierre Dufresne	Brink's Canada Ltée.
M. François Legendre	Syndicat national des convoyeurs
M. Steven H. Meitin	Securicor
M. Philippe Yaworsky	CASIQ
M. Claude Thibault	Sécuritas Canada Ltée (<i>remplaçant de M. Robert Pretto</i>)

Ordre du jour

1. Accueil
2. Rappel du mandat du comité
3. Révision et approbation du procès-verbal (rencontre du 6 juillet 2004)
4. Formation initiale obligatoire
5. Prochaine rencontre (représentativité, mécanisme de régulation, autofinancement)
6. Varia

2. **Rappel du mandat du comité**

M. Sirois fait un rappel du mandat du comité et spécifie que notre comité s'est déjà positionné à l'unanimité sur les points 1 et 5 (fonctions du secteur du transport de valeur et équipements-uniformes).

3. **Révision et approbation du procès-verbal (rencontre du 6 juillet 2004)**

M. Sirois fait un retour sur le procès-verbal de la rencontre du 6 juillet dernier. Plus spécifiquement il aborde la question du dépannage de guichets, laquelle était demeurée en suspens et référée au comité directeur. À cet égard, il spécifie que le futur cadre législatif sera plus général et n'ira pas aussi loin en termes de spécificité.

Il suggère de sensibiliser le ministre au fait que le dépannage de guichets automatique ne constitue pas une activité exclusive aux transporteurs de valeurs, et de proposer que cette activité soit minimalement exécutée dans un environnement sécuritaire, puisqu'elle représente un risque pour la population et les employés.

Pour ce faire, le libellé suivant est proposé en tant que position formelle et unanime du comité de travail sur le transport des valeurs :

- L'activité de dépannage de guichets automatiques, qu'elle se tienne dans une succursale d'institution financière ou sur un autre site plus ou moins circonscrit, ne constitue pas une activité exclusive au secteur du transport de valeurs. Le comité de travail est toutefois d'avis qu'elle comporte plusieurs facteurs de risque pour la population et les employés chargés d'exécuter les tâches inhérentes. Conséquemment, celle-ci devrait être minimalement encadrée afin d'assurer un environnement sécuritaire à la population.

Au chapitre des normes et paramètres touchant le lieu où des opérations de comptage de numéraires sont réalisées, M. Sirois précise que la loi ne pourra aborder de telles problématiques. Il sera toutefois soumis au Ministre que l'entreprise devrait avoir l'obligation de prendre des mesures de sécurité appropriées.

Pour ce faire, le libellé suivant est proposé en tant que position formelle et unanime du comité de travail sur le transport des valeurs :

- Les entreprises de transport de valeur ont notamment comme activité le comptage et le traitement de colis numéraires à l'intérieur de leurs locaux. Bien que cette activité ne soit réalisée dans un contexte d'interaction avec la population, le comité de travail propose au Ministre de la Sécurité publique de prévoir des conditions législatives obligeant ces entreprises à tenir cette activité dans des lieux appropriées et dans un environnement sécurisé de façon adéquate.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Le compte-rendu de la rencontre du 6 juillet 2004 est adopté à l'unanimité par le comité, tel que rédigé.

4. **Formation initiale obligatoire**

Deux fiches ont été remises aux membres en début de rencontre, une traitant de formation dans le contexte « général » de la sécurité privée, et une seconde se rapportant plus spécifiquement au secteur du transport de valeur. Le modèle de formation appliqué au secteur de la sécurité incendie a également été remis à titre informatif. Par ailleurs, M. Sirois spécifie que l'éventuel projet de loi visera à ce que l'ensemble de l'industrie de la sécurité privée bénéficie d'une formation

initiale. La solution privilégiée consisterait donc à conférer au gouvernement un pouvoir réglementaire à l'intérieur de cette législation.

La proposition développée par le comité de travail du secteur de l'investigation est également remise aux membres du comité de travail en tant que préalable aux discussions.

Une problématique particulière est soulevée concernant l'obtention du permis port d'armes par les postulants. La procédure sous-jacente serait très longue et constituerait un frein important à l'embauche dans ce secteur.

Il est proposé qu'une lettre soit adressée au nom du comité au contrôleur des armes à feu pour lui faire part de la problématique soulevée.

En matière de formation initiale, les membres du comité sont unanimes à l'effet que la formation de base devrait constituer un pré requis à l'émission du permis, et l'industrie souhaite avoir à se prononcer par rapport au contenu de celle-ci. Concernant la formation spécialisée et continue, celle-ci doit exister en entreprise et être contrôlée par celle-ci.

Formation relative au secteur du transport de valeurs

Après avoir pris connaissance de la fiche rédigée sur le sujet par la secrétaire du comité et de la position exprimée par le comité sur le secteur de l'investigation, les membres ont convenu que, à l'instar de ce qui est généralement observé dans d'autres secteurs, il sera impossible d'établir en quelques semaines les paramètres d'un système de formation. Aussi, les membres conviennent, à l'unanimité, que le texte ci-après constitue leur position formelle en ce qui a trait à la formation de base :

- Dans le rapport du comité, il sera recommandé au ministre d'inclure à la future législation sur la sécurité privée un pouvoir réglementaire du gouvernement l'habilitant à établir des niveaux minimums de formation comme condition à l'exercice des différentes fonctions de la sécurité privée, notamment celles d'agent de transport de valeurs.
- Les membres vont également recommander au ministre de créer, pour l'automne 2004, un comité chargé de proposer les paramètres d'un système de formation adapté au secteur du transport de valeurs (niveau de formation exigible, coûts, durée et contenu des cours, administration et homologation du système de formation, etc.).

Les membres, dans le cadre de leur rapport, vont cependant sensibiliser le ministre à certaines réalités en insistant sur les éléments suivants :

- la durée de la formation de base à détenir dans le secteur du transport de valeur devra être raisonnable, de manière à ne pas pénaliser l'embauche;

- au moment de l'établissement du système de formation, les intervenants de l'industrie devront bénéficier d'un droit acquis dans le cadre des fonctions occupées au moment de l'entrée en vigueur du règlement sur la formation;
- la formation exigible devra devenir une condition pour l'obtention des différentes catégories de permis, mais de façon progressive.
- bien qu'il s'agisse d'une législation de nature fédérale, il apparaît souhaitable d'entreprendre des démarches en vue de raccourcir les délais importants actuellement associés à l'acquisition du permis de port d'armes et d'harmoniser cette démarche avec les exigences de formation initiale qui seront éventuellement requises.

5. **Prochaine rencontre**

Il apparaît à propos d'attendre que l'ÉNAP ait remis son rapport (prévu pour le 18 août) et que les évaluations de coûts soient complétées avant de tenir une prochaine rencontre du comité de travail. Celle-ci est donc prévue pour jeudi le 26 août 2004, au 1701, Parthenais, Montréal, à la salle 1.04, à partir de 9h00.

6. **Varia**

En prévision de la prochaine rencontre du comité, une proposition de modèle de représentation (copie jointe) est remise à chacun par un des membres du comité. Il ajoute que la CASIQ en tant qu'organisme n'existe plus et qu'elle est remplacée par l'Association Provinciale des Agences de Sécurité (A.P.A.S.). Par ailleurs, il précise que le modèle proposé privilégie un modèle de fédération d'associations.

Il existerait également au Canada une association représentant le secteur du transport de valeurs. Il s'agit de la « Armoured Car Association of Canada ».

Jean-François Boucher
9 août 2004

Troisième rencontre

**COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL « TRANSPORT DE VALEURS »
RENCONTRE TENUE LE JEUDI, 26 AOÛT 2004 À 9H00
SÛRETÉ DU QUÉBEC - MONTRÉAL**

Étaient présents :

M. Jean-Yves Sirois	Sûreté du Québec / Président du comité
M. Jean-François Boucher	Ministère de la Sécurité publique / Secrétaire du comité
M. Alain Brière	Groupe de sécurité Garda inc.
M. Pierre Dufresne	Brinks Canada Ltée.
M. François Legendre	Syndicat national des convoyeurs
M. Jean Desbiens	Securicor (<i>remplaçant de M. Steven H. Meitin</i>)
M. Philippe Yaworsky	CASIQ
M. Claude Thibault	Sécuritas Canada Ltée (<i>remplaçant de M. Robert Pretto</i>)

Invités

M. Guy Asselin	Service du contrôle des armes à feu
M. Réjean Hardy	Division de la sécurité institutionnelle

Ordre du jour

1. Accueil
2. Lecture et adoption du procès-verbal de la rencontre du 3 août
3. Révision des positions adoptées par le comité
4. Mécanisme de régulation, mandat et association représentative
5. Coûts et autofinancement
 - 5.1. Coût des permis d'agences et d'agents
 - 5.2. Coût du mécanisme à mettre en place
6. Rapport final à transmettre au Ministre
7. Varia

1. Accueil

Suite à la dernière rencontre, le responsable du Service du contrôle des armes à feu, M. Guy Asselin, a été invité à s'entretenir avec les membres et répondre à leurs questions et préoccupations. Ce dernier s'est montré ouvert à tenir d'autres rencontres afin de trouver des moyens pour aménager des conditions propres au secteur du transport des valeurs à partir des problématiques vécues. Il a conclu son exposé en mentionnant que l'objectif qu'il poursuit dans l'exécution de son mandat n'est pas de nuire à l'industrie. Il est donc convenu que la lettre prévue ne sera pas transmise au chef provincial des armes à feu compte tenu des échanges directs tenus avec ce dernier.

2. Lecture et adoption du procès-verbal de la rencontre du 3 août

Aucunes modifications ne sont apportées au compte-rendu de la rencontre du 3 août 2004 et celui-ci est adopté tel que rédigé, à l'unanimité par le comité.

3. **Révision des positions adoptées par le comité**

Un document intitulé « *Comité de travail sécurité privée : secteur transport de valeurs - Synthèse des positions adoptées par le comité* » est remis aux membres du comité afin de faire le point sur les décisions et recommandations faites par le Comité. Ce document servira de base à la rédaction du rapport final.

Les modifications suivantes ont été décidées par le Comité :

- Que le préambule du document soit modifié pour se lire comme suit :

D'entrée de jeu, tous les participants ont été sensibilisés et comprennent bien l'importance de la démarche qui est entreprise. La présence de chacun autour de la table signifie leur participation au processus visant à assurer au Ministre une dernière réflexion avant la rédaction du projet de loi.

- En matière d'uniforme, que l'on ajoute à la position formelle du comité qui sera transmise au Ministre, que l'industrie se conformera en respectant les couleurs choisies par le milieu policier
- Que soit retiré le mot « minimalement » du dernier paragraphe de la page 1 de la synthèse. Celle-ci sera donc libellé :

Conséquemment, cette pratique devrait être encadrée afin d'assurer un environnement sécuritaire à la population.

- Que soit ajouté à la troisième recommandation du comité qui réfère à une formation de durée raisonnable « ... et s'inspirer de ce qui se fait actuellement dans l'industrie. ». Cette recommandation sera donc libellée :

La durée de la formation de base à définir dans le secteur du transport de valeur devra être raisonnable, de manière à ne pas pénaliser l'embauche et s'inspirer de ce qui se fait actuellement dans l'industrie.

- Finalement, le Comité reconnaît un pouvoir réglementaire en matière de formation minimale et un pouvoir pour s'assurer de la mise à jour des connaissances minimales nécessaires en entreprise.

4. **Mécanisme de régulation, mandat et association représentative**

5. **Coûts et autofinancement**

5.1. Coût des permis d'agences et d'agents

5.2. Coût du mécanisme à mettre en place

Ces deux points de l'ordre du jour ont été discutés simultanément

Après avoir pris connaissance du modèle de mécanisme de régulation proposé, les membres du Comité ont émis certains commentaires :

Il est avancé qu'il manquerait deux éléments à la structure pour qu'elle tende vers un idéal et soit fonctionnelle : la formation et les uniformes.

Il est par ailleurs souhaité par certains membres, que le Bureau ne soit pas une association patronale uniquement et devrait assurer minimalement une représentativité des employés.

Il est demandé par le Comité que le coût du permis d'agent de transport de valeurs soit modulé et déduit du montant requis pour la vérification des antécédents, puisqu'une enquête similaire est déjà faite par le contrôleur des armes à feu.

Les membres du Comité souhaiteraient que le modèle soit précisé pour analyser la capacité de payer des travailleurs de l'industrie. À cet égard, il est proposé d'ajouter à l'annexe 1 de l'hypothèse de financement, les heures effectuées par les gens de ces industries respectives et le salaire moyen gagné.

Il est aussi proposé qu'une recommandation soit faite au Ministre à l'effet que le Bureau lui fasse des recommandations en vue de la nomination des membres du Comité d'éthique et de déontologie et que le Ministre prenne acte sur ces recommandations.

Il est finalement suggéré que les permis d'agences soient pris en charge par l'industrie et que le Bureau ait le pouvoir de choisir sa structure et de gérer ses coûts.

6. Rapport final à transmettre au Ministre

Après avoir présenté aux membres le modèle de rapport qui sera remis au Ministre, le responsable spécifie que celui du présent Comité leur sera transmis par courriel jeudi, le 2 septembre prochain et que leurs commentaires éventuels seront considérés dans la préparation de la version finale.

En fin de rencontre, M. Réjean Hardy de la division de la sécurité institutionnelle à la Sûreté du Québec, s'est joint au Comité en fin de rencontre pour répondre aux questionnements que les membres entretiennent.

Fin de la rencontre : 14h00

Jean-François Boucher
30 août 2004

STRUCTURE D'ENCADREMENT DU SECTEUR DE LA SÉCURITÉ PRIVÉE

