



Armé et en sécurité

Améliorer la sécurité publique et prévenir les crimes par le biais d'une meilleure réglementation de l'industrie des véhicules blindés.



UNIFOR
theUnion | lesyndicat

Armé et en sécurité

Améliorer la sécurité publique et prévenir les crimes par le biais d'une meilleure réglementation de l'industrie des véhicules blindés.

Enjeu

La sécurité du public et des employés des véhicules blindés est de plus en plus compromise par l'absence d'une réglementation exhaustive de l'industrie. Les nouveaux venus et les entreprises déjà établies sont engagés dans une concurrence soutenue des prix en abaissant les normes de sécurité, une situation qui accroît le risque de crime commis à l'aide d'une arme à feu – vols à main armée – et rend les cibles plus vulnérables pour le crime organisé.

Recommandation

Élaborer un cadre réglementaire fédéral complet pour l'industrie des véhicules blindés afin de renforcer la sécurité et de prévenir le crime par l'adoption de normes minimales en matière de formation des employés, de spécifications des véhicules, de composition des équipes et d'exigences relatives à la sécurité des équipements.

TABLE DES MATIÈRES

1. L'industrie des véhicules blindés.....	1
2. Unifor dans l'industrie.....	3
3. Les crimes à main armée, le crime organisé et la sécurité publique.....	4
4. Le cadre réglementaire actuel.....	5
5. Initiatives législatives et pratiques exemplaires.....	6
6. Préoccupations relatives à la sécurité et solutions.....	8
7. Conclusion.....	10

1. L'INDUSTRIE DES VÉHICULES BLINDÉS

La nécessité du transport sécuritaire des objets de valeur existe depuis les origines du commerce des métaux précieux et des pierres précieuses, et ce service a pris de l'expansion avec l'introduction des toutes premières formes de devises. De nos jours, l'industrie des véhicules blindés a pris de l'ampleur avec l'évolution des services bancaires de détail pour desservir les guichets automatiques bancaires (GAB) largement dispersés. Pour le citoyen moyen, l'industrie des véhicules blindés reste en bonne partie inaperçue, sauf lors de la cueillette ou de la livraison d'argent liquide alors qu'un véhicule blindé est stationné devant une banque ou une boutique et qu'on entend occasionnellement un reportage sur un vol ou pire encore. Cependant, malgré cette faible visibilité quotidienne, l'ensemble de l'industrie de la logistique sécurisée fait partie intégrante de notre système financier et de nos activités commerciales courantes avec toutes ses répercussions considérables.

Chaque billet de banque dans votre portefeuille, chaque pièce de monnaie dans vos poches est passé par un véhicule blindé avant de vous parvenir. Mais ce n'est pas tout. Les cartes de débit et les cartes de crédit que vous possédez, les pierres précieuses et les métaux précieux de vos bijoux, les titres et les certificats d'actions de votre portefeuille de placement, les bulletins de vote contestés, les œuvres d'art renommées, les manuscrits rares, les objets de collection de toutes sortes se sont tous retrouvés sur les manifestes d'un véhicule blindé à un moment ou à un autre.

James L. Dunbar, fondateur de Dunbar Armored Inc., la troisième plus importante entreprise de véhicules blindés, et coauteur de Bulletproof, une histoire de l'industrie.

Le marché mondial de la logistique sécurisée est estimé à 14 milliards de dollars; cinq entreprises multinationales dominent 60 % de l'industrie, dont la plus importante, Brink's, détient 23 % du marché et compte 70 000 employés dans plus de 100 pays¹. On estime que G4S, une agence privée de sécurité du Royaume-Uni, accapare environ 14 % du marché mondial, Preosegur 13 %, Loomis 11 % et Garda, au Québec, 4 %. Le reste de l'industrie est représenté littéralement par des milliers de petites entreprises opérant dans un seul pays ou dans de plus petites régions. Depuis les dernières années, l'industrie mondiale a connu une consolidation considérable et, compte tenu du grand nombre de petites entreprises toujours en exploitation, cette tendance pourrait se maintenir. L'industrie canadienne est dominée par trois des plus grandes entreprises : Brink's, G4S et Garda.

L'industrie de la logistique sécurisée (ou industrie des « fonds en transit » ou des « véhicules blindés », comme on l'appelle plus souvent) demeure un secteur lucratif et en pleine expansion. Le plus récent rapport financier annuel de Brink's affiche un bénéfice d'exploitation mondial de 260 millions de dollars (tous les montants sont indiqués en dollars américains) sur des revenus de 3,8 milliards de dollars, ce qui représente une marge d'exploitation de 7 %². Les plus récents résultats pour une année complète du segment mondial de fonds en transit de G4S montrent des revenus de 2 milliards et une marge d'exploitation de 10,5 %³. Pendant ce temps, la plus petite de ces entreprises, Garda, voyait ses revenus de la logistique sécurisée croître de 5 % en 2012 pour atteindre 584 millions de dollars et un bénéfice d'exploitation de 11 % à l'échelle de l'entreprise⁴. Malgré les progrès enregistrés dans l'utilisation des cartes de débit, des cartes de crédit et dans

¹ The Brink's Company: Investor Overview, le 6 février 2013

² The Brink's Company: Fourth Quarter 2012 Earnings, le 1^{er} février 2013

³ G4S, scb, *Preliminary Results for the Year Ended December 31, 2012*, le 13 mars 2013.

⁴ Rapport financier de l'entreprise; communiqué le plus récent avant la privatisation et la radiation de la cote en novembre 2012.

le commerce de détail sur l'Internet, l'industrie des véhicules blindés est loin de décliner.

En matière de sécurité, l'une des stratégies de l'industrie des véhicules blindés consiste à ne dévoiler ouvertement que peu de détails opérationnels afin d'éviter de renseigner les criminels. Au Canada, peu de renseignements sont disponibles sur la portée et la dimension de l'industrie en ce qui concerne le nombre d'entreprises et d'emplacements d'exploitation, les flottes opérationnelles, le nombre d'emplois ou la valeur des biens transportés.

Afin d'avoir une idée de l'ampleur de ces activités ailleurs, l'Association des industries de véhicules blindés des pays membres de l'U.E. (ESTA) estime à 74 000 le nombre d'employés qui travaillent sur 20 000 véhicules sécurisés partout dans les pays de l'U.E⁵. L'Independent Armoured Car Operators Association des États-Unis (l'Association des exploitants de véhicules blindés des États-Unis) estime que l'industrie américaine recense entre 65 et 80 entreprises⁶.

Statistique Canada donne une idée du nombre « d'emplacements d'affaires » dans l'industrie des véhicules blindés et du nombre d'emplois. Plusieurs endroits sont des succursales de grandes entreprises et, en 2012, on comptait 63 emplacements distincts de véhicules blindés sur le territoire canadien. Basées sur le nombre d'emplois à ces emplacements, les données indiquent un total qui s'établirait entre 4 000 et 5 000 employés⁷. En 2006, une demande d'accès à l'information déposée par le député conservateur Garry Breitkreuz concernant le nombre de personnes possédant une autorisation de port d'arme indiquait que 5 831 gardiennes et gardiens de véhicules blindés détenaient un tel permis à ce moment-là⁸. En 2010, une analyse situationnelle de l'industrie de la sécurité privée pour le Conseil sectoriel de la police de RHDCC indiquait que l'industrie comptait plus de 9 000 personnes dans le secteur des véhicules blindés, un nombre qui pourrait inclure le personnel préposé à la gestion de trésorerie, à la répartition et à l'administration en plus des gardiennes et des gardiens armés⁹.

⁵ Association européenne des transports de sécurité (AETS), 2012.

⁶ Independent Armoured Car Operators Association, 2012.

⁷ Statistique Canada, tableau CANSIM 551-0003.

⁸ CBC, *Who May Carry Handguns in Canada*, 14 août 2012.

⁹ *Situational Analysis of the Private Security Industry and National Occupational Standards for Security Guards, Private Investigators and Armoured Car Guards*. Rapport au Conseil sectoriel de la police de RHDCC, 2010.

2. LES UNIFOR DANS L'INDUSTRIE

Unifor représentent près de 2 000 personnes employées dans les véhicules blindés en Ontario et en Colombie-Britannique, dont environ les trois quarts travaillent pour Brink's et les autres pour G4S. Nous représentons également des membres dans de plus petites entreprises indépendantes.

Membres des Unifor dans le domaine des véhicules blindés

Entreprise	Endroit	Province	Section locale	Membres
BRINK'S	VANCOUVER	C.-B.	114	300
BRINK'S	THUNDER BAY	ON	229	20
BRINK'S	TORONTO	ON	112	582
BRINK'S	BARRIE	ON	112	80
BRINK'S	WINDSOR	ON	195	50
BRINK'S	LONDON	ON	27	85
BRINK'S	KITCHENER-WATERLOO	ON	1 524	50
BRINK'S	HAMILTON	ON	504	90
BRINK'S	NORTH BAY	ON	103	10
BRINK'S	TIMMINS	ON	599	9
BRINK'S	SUDBURY	ON	598	17
BRINK'S	SAULT STE. MARIE	ON	1 120	10
BRINK'S	OTTAWA	ON	4 266	115
BRINK'S	KINGSTON	ON	4 266	50
BRINK'S	PETERBOROUGH	ON	4 266	50
G4S	VICTORIA	C.-B.	114	28
G4S	OTTAWA	ON	4 266	135
G4S	NANAIMO	C.-B.	114	23
G4S	PRINCE GEORGE	C.-B.	114	22
G4S	VANCOUVER	C.-B.	114	166
B & L SECURITY	VERNON	C.-B.	114	30

Total: 1 922

3. LES CRIMES À MAIN ARMÉE, LE CRIME ORGANISÉ ET LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Le transport de grandes sommes d'argent ou autres objets de valeur augmente largement les risques par rapport à leur entreposage dans les voûtes sécuritaires des institutions financières ou des commerces de détail. Le déplacement des objets de valeur crée des circonstances imprévisibles et des variables inconnues qui rendent l'industrie des véhicules blindés la cible constante d'activités criminelles.

La nature même des vols et des tentatives de vols contre les véhicules blindés sous-entend un crime à main armée (au risque de répéter l'évidence même : vous avez besoin d'une arme de poing pour voler un véhicule blindé). De plus, pour déjouer les systèmes de surveillance et de communication ainsi que les techniques permettant d'éviter le risque et s'engager enfin dans des opérations de blanchiment d'argent, les criminels doivent être sophistiqués, capables de coordonner une planification comprenant plusieurs intervenants, l'espionnage industriel, l'infiltration et le vol lui-même. La grande majorité des attaques contre les véhicules blindés implique directement le crime organisé : les gangs de rue, les motards et la mafia. Contrairement à d'autres méfaits du crime organisé, les vols de véhicules blindés sont très visibles et les cibles les plus vulnérables se trouvent dans des endroits publics très achalandés.

La nature même de l'industrie des véhicules blindés comporte des risques. Toutefois, les décideurs ont la responsabilité de créer un cadre réglementaire qui minimise ce risque.

Au Canada, des statistiques détaillées concernant les attaques contre les véhicules blindés ne sont pas disponibles au public. Toutefois, une estimation de l'industrie indique que depuis 2000, elle déplore plus de 70 attaques contre des véhicules blindés au Canada qui ont fait trois victimes et deux blessés graves. Des estimations similaires indiquent que les vols réussis ont permis au crime organisé d'engranger plus de 60 millions de dollars durant cette période.

Aux États-Unis, on publie beaucoup plus de détails sur les attaques contre les véhicules blindés. Un récent rapport de la U.S. National Armoured Car Association (Association nationale des véhicules blindés des États-Unis) indique que 61 attaques ont lieu chaque année, un chiffre très similaire à celui du Canada après l'ajustement en fonction de la population¹⁰.

La mort tragique de trois gardiens de véhicules blindés à Edmonton le 15 juin 2012 au cours d'un vol par un collègue de travail montre bien le risque dramatique associé au transport de sommes massives d'argent. Les enquêtes et les analyses se poursuivent afin d'établir si les améliorations apportées dans les communications, la surveillance, la formation, l'évaluation des employés, la technique de localisation des véhicules ou le recours à la technologie IBNS (un système intelligent de neutralisation des billets de banque libérant un agent fumigène qui détruit les devises volées) auraient pu prévenir ces vols et les décès tragiques de Eddie Rejano (39 ans, père de deux enfants), de Brian Ilesic (35 ans, père d'un enfant) et de Michelle Shegelski (âgée de 26 ans).

La nature même de l'industrie des véhicules blindés comporte des risques. Toutefois, les décideurs ont la responsabilité de créer un cadre réglementaire qui minimise ce risque et de veiller à ce que les risques inacceptables pour le public et les travailleuses et travailleurs ne deviennent pas le terrain d'une concurrence de marché.

¹⁰ Mike Gambrell, président, National Armoured Car Association, présentation à la conférence de l'Association des industries de véhicules blindés des pays membres de l'U.E.: *The American Armored Car Industry*, Tallinn, Estonie, juin 2007

4. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ACTUEL

Malgré les risques élevés inhérents à l'industrie des véhicules blindés, la prédominance des crimes à main armée, l'implication du crime organisé et les menaces inhérentes à la sécurité du public, la réglementation existante est minimale. Actuellement, une législation et une réglementation disparates régissent dans les territoires de compétence seulement quelques éléments de l'industrie des véhicules blindés.

Les disparités actuelles démontrent l'absence d'un cadre réglementaire global et harmonisé.

La pierre angulaire de la législation du gouvernement fédéral sur les armes à feu prévoit un régime général d'attribution de licences et d'enregistrement et, encore plus important, elle prévoit la délivrance d'un permis de port d'arme dans le cadre d'une activité professionnelle et les exigences de formation qui y sont associées. De plus, les provinces délivrent des permis et enregistrent les gardiennes et gardiens de sécurité. Quatre provinces exigent l'enregistrement spécifique d'une entreprise de véhicules blindés visant en grande partie à contrecarrer l'utilisation criminelle des véhicules blindés. De plus, les règles régissant la sécurité des véhicules et la délivrance des permis pour les conducteurs sont régies par les codes de la route provinciaux.

En ce qui concerne les questions liées à l'embauche et aux relations du travail, la vaste majorité des opérations de véhicules blindés est régie par le Code du travail du gouvernement fédéral en raison de la nature interprovinciale des opérations, bien que quelques exceptions soient couvertes par une législation provinciale.

Actuellement, les principaux secteurs d'interaction entre la législation et la réglementation dans l'industrie des véhicules blindés sont les suivants :

- Délivrance de permis d'arme à feu (fédéral) :
 - Permis de possession et d'acquisition (PPA) et;
 - Permis d'autorisation de port d'une arme (AdP)
- Délivrance de permis et enregistrement des gardiennes et gardiens de sécurité (provincial et fédéral)
- Permis des véhicules blindés et enregistrement (CB, MB, TN, NÉ.)
- Code de la route pour la sécurité des véhicules et la délivrance des permis de conducteur (provincial)
- Permis commerciaux (provincial)
- Loi sur les véhicules à moteur (fédéral)
- Législation en matière de santé et sécurité (provinciale et fédérale).

Les disparités actuelles démontrent l'absence d'un cadre réglementaire global et harmonisé et indiquent que la conformité à la réglementation hausse les coûts des entreprises. Toutefois, l'éventail des mesures législatives démontre également qu'il existe plusieurs domaines possibles dans lesquels pourraient intervenir les décideurs du fédéral.

5. INITIATIVES LÉGISLATIVES ET PRATIQUES EXEMPLAIRES

Une recension des initiatives législatives dans d'autres territoires de compétence révèle une longue histoire et plusieurs initiatives différentes entreprises pour réglementer l'industrie des véhicules blindés. Une étude de la législation dans des économies similaires révèle plusieurs exemples de règlements adoptés :

Aux États-Unis

- Fédéral : *Armour Car Reciprocity Act*, reconnaissance interétatique des permis et normes minimales de formation.
- État de New-York : *Armour Car Carrier Act*, qui prévoit l'enregistrement des entreprises et la délivrance spécifique de permis de gardien de véhicules blindés ainsi que des exigences minimales en matière de formation sur le maniement d'armes.
- Utah : *Security Personnel Licencing Act – Armoured Car Rule*: prévoit l'enregistrement des entreprises, la délivrance de permis spécifiques aux gardiennes et gardiens de véhicules blindés ainsi que des exigences minimales en matière de formation sur les opérations d'un véhicule blindé et le maniement des armes.

Australie

- Nouvelle-Galles du Sud : *Vehicles Used for Cash Transit Activities, Regulation 38* : prévoit les spécifications de blindage des véhicules, les exigences relatives à la sécurité des équipements et établit la composition minimale d'une équipe.

Union européenne

- En 2011, le Parlement européen a promulgué des règlements régissant le *Transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro* (Règlement 1214/2011) établissant de nouvelles spécifications minimales pour le blindage des véhicules, les niveaux de résistance balistique ainsi que des exigences de sécurité pour les équipements.
- Les équipes doivent être composées d'un nombre minimal de personnes qui varie en fonction de plusieurs facteurs, notamment le type de véhicule et la présence de la technologie IBNS.
- Les véhicules blindés traditionnels traversant les frontières des pays membres de l'U.E. doivent maintenant avoir un équipage de trois personnes.
- Une recherche comparative commandée avant l'adoption des règlements de l'U.E. révèle que plusieurs territoires de compétence étaient déjà dotés d'une législation très avancée sur les véhicules blindés. Le transport transfrontalier par véhicules blindés entre les États membres de l'U.E. est toujours régi par une législation nationale :

États membres de l'U.E. dotés d'une législation de pointe en matière de véhicules blindés

	Heures minimales de formation	Conduite la nuit	Spécifications de blindage des véhicules	Gilet pare-balles obligatoire	Nb. membres min. des équipes
France	80	Interdit	Oui	Oui	3 pour les situations à risques élevés. Échelle préétablie en fonction des niveaux de risque
Belgique	144 Fonds en transit 42 armes à feu	Interdit	Oui	Oui	3 pour les situations à risques élevés. Échelle préétablie en fonction des niveaux de risque
Italie	Selon les conventions collectives	Interdit	Oui	Oui	3 membres pour toutes les opérations
Espagne	180	Aucune mention	Oui	Aucune mention	3 membres pour toutes les opérations
Finlande	100 Fonds en transit 40 armes à feu 24 utilisations des gaz	Aucune mention	Oui	Oui	Aucune mention

Source : *A Comparative Review of the Legislation Governing Cash in Transit Private Industry in the 15 EU Members*, CoESS/UNI-Europa, rapport mixte financé par la Commission européenne, 2004 (mise à jour en 2006).

L'existence d'une législation de pointe sur les véhicules blindés dans d'autres territoires de compétence sert de guide pratique aux décideurs du Canada et les oriente vers les pratiques exemplaires dans l'industrie. D'un point de vue critique, une revue internationale souligne que les grandes multinationales de l'industrie, notamment Brink's, G4S et Garda, sont toutes exploitées avec succès et sont rentables dans des territoires de compétence dotés d'une réglementation beaucoup plus avancée qu'elle ne l'est au Canada.

6. PRÉOCCUPATIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ET SOLUTIONS

À la suite de discussions et d'un dialogue soutenus, les membres des Unifor dans l'industrie des véhicules blindés ont élaboré un ensemble de solutions pratiques afin d'améliorer la situation et de prévenir le crime en établissant des normes minimales en matière de formation, de composition des équipages, des véhicules et des équipements.

6.1 Formation

Préoccupations : La formation actuelle sur les armes à feu, l'usage de la force et les exigences relatives aux véhicules lourds sont inadéquates, appliquées de façon inefficace et incohérentes dans les territoires de compétence. La concurrence des nouveaux arrivants dans l'industrie force de plus en plus les entreprises déjà en place à abaisser leurs normes. La sécurité des travailleuses et travailleurs et du public est constamment menacée.

Solutions : Normaliser la formation sur les armes à feu, l'usage de la force et les véhicules lourds, notamment en adoptant les mesures suivantes :

- 40 heures en salle de tir (arme de poing) pour les nouveaux employés;
- 10 heures en salle de tir (fusil de chasse) pour les nouveaux employés;
- exigence semestrielle de renouvellement de la qualification;
- formation sur l'usage de la force pour les nouveaux employés et mises à jour régulières;
- permis de conduire pour les véhicules lourds de plus de 5 500 kg de poids brut avec frein à air comprimé;
- terminer avec succès un cours approprié sur la conduite défensive.

6.2 Équipes

Préoccupations : Le recours à des équipes de plus en plus restreintes (2 coéquipiers) et de membres non armés, combinés à des protocoles d'exploitation qui prévoient la sortie simultanée du véhicule de tous les membres de l'équipage (« all-off ») crée une cible beaucoup plus facile pour un vol à main armée et pose un risque pour la sécurité des travailleuses et travailleurs et du public.

Solutions : Normaliser les exigences pour un minimum de coéquipiers basées sur le niveau de risque en adoptant, entre autres, les mesures suivantes :

- équipage de 3 membres avec un conducteur dans le véhicule pour les secteurs publics à risque élevé, les sacoches de nuit des GAB, la transition d'argent comptant et les chargements urgents d'argent comptant;
- équipage de 2 membres avec conducteurs dans le véhicule pour les appels de moindre risque;
- équipage de 2 membres pour les appels de service et les chargements ordinaires;
- exiger que tous les membres de l'équipage soient armés pour les déplacements d'objets de valeur;
- les services de police doivent établir une catégorie de risque pour tous les sites.

6.3 Véhicules

Préoccupations : L'absence de réglementation et de pratiques cohérentes a entraîné une hausse du recours à des véhicules non blindés (VNB) pour le transport des objets de valeur. En ce qui concerne les véhicules blindés, l'absence de normes minimales, un blindage inadéquat, des communications et des équipements insuffisants ainsi qu'un entretien irrégulier entraînent une hausse du risque de vol à main armée.

Solutions : Établir des normes minimales pour les véhicules en adoptant, entre autres, les mesures suivantes :

- tous les déplacements d'objets de valeur sont effectués dans des véhicules blindés avec un équipage armé;
- les véhicules blindés doivent être classifiés comme ceux ayant un poids brut de 5 500 kg;
- prévoir une protection balistique suffisante : châssis, plafond, plancher et vitres;
- installer un dispositif mécanique permettant de sortir du véhicule sans alimentation;
- installer un système de climatisation et de chauffage auxiliaire;
- installer un système de localisation GPS avec circuit de neutralisation;
- installer un appareil radio bidirectionnel avec répartiteur;
- installer un appareil radio bidirectionnel avec conducteurs et messagers;
- munir chaque coéquipier d'un téléphone cellulaire;
- installer des phares de détresse et des sirènes;
- installer une alarme et une caméra auxiliaires;
- assurer le respect des exigences relatives à l'entretien et à l'inspection des véhicules.

6.4 Équipement

Préoccupation : Des pratiques incohérentes dans l'attribution des gilets pare-balles (« gilets de protection balistique ») et l'absence d'exigences obligatoires de porter cet équipement constituent un risque substantiel pour la sécurité des travailleuses et travailleurs et augmentent la possibilité de vol à main armée.

Solutions : Normaliser les exigences concernant le port du gilet pare-balles en adoptant, entre autres, les mesures suivantes :

- le port obligatoire du gilet pare-balles;
- obliger les employeurs à fournir un gilet pare-balles à toutes les gardiennes et tous les gardiens de véhicules blindés;
- remplacer les gilets pare-balles aux cinq ans pour répondre aux plus récentes normes des corps policiers.

7. CONCLUSION

Un cadre réglementaire fédéral global et harmonisé établissant des normes minimales pour l'industrie des véhicules blindés permettra d'améliorer la sécurité tant du public que des travailleuses et travailleurs, et contribuera à combattre les crimes commis à l'aide d'une arme de poing et à diminuer l'influence du crime organisé. D'un point de vue critique, l'adoption de normes minimales et l'uniformisation des règles du jeu permettront de redresser la concurrence basée sur une baisse inacceptable des normes de sécurité.

Au Canada, une recension du cadre réglementaire actuel montre que la législation et les exigences sont disparates et inefficaces, accusent des chevauchements et sont parfois contradictoires. Toutefois, la portée de la législation actuelle révèle également plusieurs possibilités d'intervention pour les décideurs du fédéral.

D'autres territoires de compétence ont adopté une approche plus proactive en matière de politique, et il existe plusieurs exemples de législation de pointe et exhaustive établissant des normes minimales pour l'industrie. Plus récemment, après une étude approfondie et l'engagement des parties intéressées, l'administration américaine a adopté une réglementation ambitieuse et complète. Le rayonnement mondial des plus importantes entreprises, notamment Brink's, G4S et Garda, signifie que ces entreprises se conforment déjà à une réglementation beaucoup plus progressiste que celle du Canada; puisqu'elles font face à une concurrence commerciale, nous pouvons conclure qu'elles sont toujours exploitées avec succès dans ces territoires de compétence et qu'elles sont rentables.

Les questions relatives à la sécurité dans le transport des objets de valeur persistent depuis la naissance du commerce. À l'époque moderne, les entreprises en question ont démontré que leur préoccupation absolue est la sécurité des objets de valeur alors que les décideurs ont la responsabilité d'élaborer et d'appliquer une réglementation de nature à assurer la sécurité des travailleuses et travailleurs de l'industrie et de gérer le risque à l'égard du public. Dans le contexte d'aujourd'hui, l'intersection des crimes commis avec une arme de poing et l'industrie des véhicules blindés nous indique qu'une réglementation canadienne ne doit pas tarder, compte tenu du déclin des normes de sécurité.

L'intersection des crimes commis avec une arme de poing et l'industrie des véhicules blindés nous indique qu'une réglementation canadienne ne doit pas tarder, compte tenu du déclin des normes de sécurité.



unifor
theUnion | lesyndicat