

Un dispositif encore perfectible

Le nouveau dispositif pour améliorer la sécurité lors des transports de fonds est imparfait. Il faut examiner d'autres solutions, notamment le principe de la neutralisation des billets.



JOEL VAILLANT
Responsable
de la sécurité
Crédit Lyonnais

Depuis plus de 25 ans, les établissements bancaires recourent à des sociétés de transports de fonds pour assurer le dépôt et la collecte des pièces et des billets. Cette activité exercée par une quinzaine d'entreprises emploie 12 000 personnes dont 6 200 convoyeurs et 800 dabistes pour assurer chaque année environ 8 000 000 d'approvisionnements et de délestages des agences bancaires, des distributeurs automatiques de billets, de La Poste, du Trésor, du commerce, etc. Cependant le degré de concentration économique est important dans ce secteur puisque deux sociétés, Brink's et Valiance, se partagent 80 % du marché.

Tous ces mouvements de fonds réalisés grâce à un parc de 1 500 véhicules blindés attirent, bien entendu, la convoitise de malfaiteurs puissamment armés. Les convoyeurs de fonds ont été victimes ces cinq dernières années de 81 attaques qui ont occasionné des blessures à 32 d'entre eux et entraîné la mort de 12 des leurs. Ces événements dramatiques ont suscité un

élan de sympathie dans l'opinion publique à l'endroit de cette profession à risques, insuffisamment formée et rémunérée, et la réaction des pouvoirs publics.

Dès 1999, le ministre de l'intérieur a créé une commission tripartite composée de représentants des donneurs d'ordre (banques/commerces), des transports de fonds (patronat/syndicats) et de l'Administration. Puis sous la pression des événements, notamment de la grève du printemps 2000, le gouvernement a imposé de nouvelles normes de sécurité, dont la mise en œuvre soulève de nombreuses difficultés.

LA NORMALISATION

- La première réforme est opérée par le décret du 28 avril 2000 :
 - qui définit les conditions dans lesquelles les fonds doivent désormais être transportés,
 - qui officialise les nouvelles technologies (maculation des billets),
 - qui crée les Commissions départementales de sécurité de transports de fonds.
- La deuxième est le résultat d'une loi votée selon la procédure d'urgence le 10 juillet 2000. Composée de trois articles seulement, elle a pour objet de faciliter le stationnement et la circulation des véhicules de transports de fonds et d'imposer aux donneurs d'ordre :
 - de procéder avant le 31 décembre 2002 à l'aménagement de leurs locaux en vue de sécuriser l'accès des véhicules et de limiter les transports à pied des valeurs,
 - de fixer les peines applicables en cas de non-respect de ses obligations.
- La troisième est le fruit du décret du 18 décembre 2000. Il vise directement la pro-

**«La loi du 10 juillet 2000
a pour objet de faciliter
le stationnement et la
circulation des véhicules de
transports de fonds, en
imposant certaines mesures
aux donneurs d'ordres.»**

tection des convoyeurs de fonds en instaurant la création de sas ou trappon en façade afin d'éviter aux convoyeurs de réaliser les opérations de collecte ou de dépôt de fonds en présence du public grâce à la réservation d'un emplacement de stationnement.

Dans l'hypothèse où cet équipement ne peut être installé pour des raisons de fait, (bouche de métro devant l'agence par exemple) ou de droit (refus de permis de construire), les opérations doivent alors être exécutées dans les locaux desservis par les convoyeurs hors de la présence du public. Cependant ces travaux ne peuvent être réalisés qu'après consultation de la Commission départementale de sécurité des transports de fonds, laquelle émet un avis qui ne lie pas les donneurs d'ordre. Il est peu envisageable, compte tenu des risques pénaux potentiels, de passer outre.

LES DIFFICULTÉS DE L'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION

En vue de faciliter la mise en œuvre de la réglementation, le ministère de l'intérieur a diffusé le 15 février une circulaire explicative d'une vingtaine de pages qui soulèvent néanmoins de nombreuses interrogations. En effet, la mise en conformité des 30 000 agences bancaires et des milliers de distributeurs automatiques dans un laps de temps aussi bref est-elle réalisable pendant la période sensible du passage à l'euro ?

Par ailleurs, l'installation d'un trappon en façade d'agence implique que le véhicule blindé puisse s'accoler au mur. Ceci nécessite de solliciter auprès des maires la réservation d'un emplacement de stationnement spécifique, de faire réaliser fréquemment des aménagements (création d'un bateau, renforcement de la résistance du trottoir au tonnage du blindé), de tenir compte de l'environnement de l'agence (signalisation, lampadaires, accès d'immeubles, etc.) et d'obtenir les autorisations de modifier la façade des propriétaires, des bâtiments de France, etc.

Ensuite, la suppression du parcours piétonnier se heurte très rapidement à la réalité et à des comportements variés, notamment des maires. Certes, la réglementation prévoit, en cas d'impossibilité de fait ou de droit, de recourir aux dispositifs de substitution, mais alors il faut constituer un dossier le justifiant, ce qui impose de multiples démarches préalables, un véritable parcours du combattant dans un maquis administratif et réglementaire complexe et parfois contradictoire.

Les donneurs d'ordre se doivent de sécu-

La sécurité, un pouvoir partagé

► La sécurité est une mission régaliennne de l'État, un droit fondamental pour chaque citoyen et une préoccupation constante des banques. L'inflexion de la courbe des agressions et de la violence dépend essentiellement de l'action du triptyque «pouvoirs publics-transports de fonds-donneurs d'ordre» et accessoirement de celle de la Communauté européenne.

- Aux premiers revient le devoir de lutter contre l'insécurité, de renforcer les moyens et structures pour endiguer cette criminalité récurrente, de veiller à l'application de la réglementation et de comparer les dispositions prises dans d'autres Etats pour en tirer des enseignements.

- Au deuxième de procéder aux nécessaires adaptations en vue de supprimer ou de limiter l'attrait du butin par le truchement des nouvelles technologies.
- Au troisième de trouver avec les municipalités les possibilités de réduire, voir de supprimer le parcours piétonnier des convoyeurs, mais également de recourir à l'emploi des nouvelles technologies en les accompagnant d'une forte campagne de communication.
- Enfin à l'Union européenne de permettre à Europol de jouer un rôle majeur dans la coordination des informations portant sur des billets maculés, notamment à la veille du passage à l'euro, et de définir de nouvelles règles pour tous les États membres.

riser en priorité les sites à risques, appelés couramment «points noirs». Leur recensement exigé au lendemain de l'assassinat d'un convoyeur, le 4 janvier 2001 à l'hôpital de Villejuif, a été confié aux Commissions départementales de sécurité des transports de fonds. Afin de faciliter leurs travaux, une grille d'évaluation a été élaborée par un groupe de travail composé de représentants des transports de fonds et des banques. Elle n'a pas donné, sur le terrain, les résultats escomptés.

Malgré l'absence de définition précise d'un «point noir», un chiffre de 4 000 a néanmoins été publié fin janvier par la plupart des médias. A ce jour, rares sont les Préfets ayant notifié aux donneurs d'ordre la liste des sites à risques. Dès lors comment être en mesure de les aménager prioritairement ?

Ce n'est pas la seule interrogation qui subsiste. Le décret du 18 décembre ne définit pas en termes suffisamment clairs et précis les obligations d'aménagement à réaliser, alors même que leur non-respect est assorti de lourdes sanctions pénales. C'est pourquoi la Fédération bancaire française a décidé de déférer ce texte au Conseil d'Etat par la

«Rares sont les Préfets ayant notifié aux donneurs d'ordre la liste des sites à risques.»

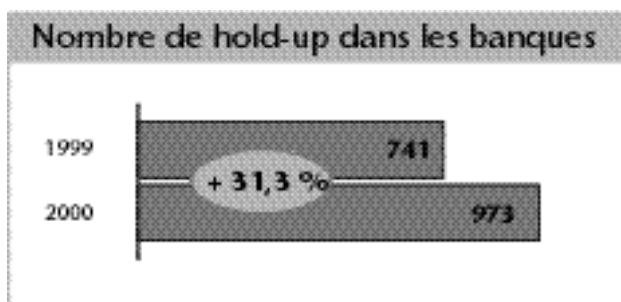
voie d'un recours pour excès de pouvoir. Cette démarche répond à un objectif de clarification du texte, d'efficacité dans sa mise en œuvre et d'amélioration de la sécurité.

DES ÉVOLUTIONS NÉCESSAIRES

«La France est le pays qui a la réglementation la plus contraignante en matière de transports de fonds.»

La France est incontestablement le pays qui a la réglementation la plus contraignante en matière de transports de fonds et qui subit le plus d'agressions aux conséquences humaines inégalées. Cette spécificité française peut s'expliquer par l'existence de plusieurs bandes spécialisées dans ce type d'attaque, l'émergence de nouvelles équipes plus dangereuses, l'importance du gain, mais plus globalement par un problème d'insécurité et de société.

La recrudescence des vols à main armée n'est pas, hélas, l'apanage des convoyeurs de fonds. En 2000, le nombre de hold-up dans les banques est passé de 741 à 973 (+31,3%), tandis que les actes de violence perpétrés contre les clients et les employés ont fortement progressé (+128,6% et +56,7%). Il en est de même des prises d'otages, lesquelles ont pris au cours du premier trimestre 2001 une plus grande ampleur. Enfin, depuis le début de l'année les attaques dirigées contre les banques se sont traduites par la mort de deux hommes (un employé et un vigile). Il me semble impor-



tant de démontrer que les convoyeurs ne sont pas les seules victimes des malfaiteurs.

Le nouveau dispositif réglementaire pour limiter le parcours piétonnier des convoyeurs, répond imparfaitement aux exigences de sécurité. L'analyse détaillée des 24 agressions recensées en 2000 le confirme puisque 70% d'entre elles se sont déroulées alors que le blindé circulait, contre seulement 30% voici quelques années.

Des pistes pour améliorer la sécurité existent. Elles méritent d'être explorées sans a priori. La principale consiste à sup-

primer ce qui attire les criminels, le butin, grâce à l'utilisation des nouvelles technologies. Il s'agit de systèmes reposant sur le principe de la neutralisation des billets lors d'une agression en les rendant inutilisables grâce à la maculation. Aujourd'hui un seul système, Axytrans, offre cette possibilité. Selon les diverses estimations, l'emploi des nouvelles technologies représenterait environ 10% du marché. Tout laisse à penser que d'ici un ou deux ans, d'autres produits auront été agréés par le ministère de l'intérieur et contribueront à leur développement.

Certes en 2000, 17 attaques ont été commises sur des convoyeurs non armés durant la phase piétonne, mais avec des atteintes physiques sans commune mesure avec celles de leurs homologues en blindés (4 blessés au cours des cinq dernières années pour 53 attaques, contre 32 blessés et 12 tués pour 81 attaques contre les blindés).

D'autres évolutions ou adaptations cependant sont souhaitables, tels :

- la réorganisation générale de la distribution de la monnaie fiduciaire. Elle devrait permettre de réduire sensiblement les opérations de dépôt et de collecte des fonds, notamment en favorisant, à l'instar d'autres pays, le recyclage des billets ;
- l'orchestration de campagnes de communication de grande envergure sur la pertinence des nouvelles technologies et l'évolution de la définition légale du recel ; tout billet maculé étant supposé provenir d'un vol ;
- le renforcement du rôle d'Europol dans la protection de l'euro, de l'analyse criminelle et stratégique ;
- l'amélioration de la formation des convoyeurs en s'inspirant de l'exemple de certains Etats, comme l'Espagne, qui a instauré un cursus de formation ;
- le développement du porte-monnaie électronique.