

# Le point de vue du transporteur

*Le décret de décembre 2000 améliore les dispositifs sécuritaires en normalisant en partie les équipements. Mais certaines spécificités ne sont pas prises en compte, ce qui ne facilite pas son application.*



GÉRARD TURREL  
Directeur adjoint  
ventes et marketing  
*Brink's*

L'article 2 de la loi du 10 juillet 2000, relative à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par des entreprises privées, impose aux personnes qui font appel à titre habituel aux entreprises de transport de fonds d'aménager leurs locaux dans le but de sécuriser l'accès des véhicules utilisés pour cette activité et de limiter le transport à pied des valeurs.

Tel est l'objet du décret n° 2000-12534 du 18 décembre 2000 qui détermine les aménagements qui s'imposent aux donneurs d'ordre, quel que soit le mode de transport utilisé :

- transport non réglementé ;
- transport en fourgon blindé ;
- transport en véhicule banalisé, lorsque les fonds sont placés dans des valises sécurisées.

■ Article 3 - L'utilisation de trappons

L'article 3 définit les équipements les plus sécurisants en évitant tout trajet piétonnier et, sous cet aspect, il est conforme à nos attentes. Le sas véhicule est évidemment inadapté aux agences bancaires et seuls les trappons de façade permettant l'accostement ou l'accostage du véhicule sont à considérer.

Le pré-requis à l'utilisation de ces trappons est la réservation d'un emplacement de stationnement par un moyen physique autant que possible afin d'assurer la bonne réalisation de la desserte.

La position du trappon doit permettre au véhicule de réaliser la desserte sans empiéter sur les bâtiments ou commerces voisins. Cet emplacement doit être d'un accès suffisamment aisé pour permettre une fuite rapide du véhicule en cas d'agression.

Cette solution présente l'avantage de nous laisser une plus grande autonomie d'organisation en nous affranchissant des contraintes horaires d'ouverture et de fermeture des agences, mais elle fige les conditions de transfert et n'est pas évolutive.

■ Articles 4 et 9

L'utilisation de véhicules banalisés

Les impossibilités en droit ou en fait conduisent vers les dispositifs de substitution de l'article 4 qui sont très proches des dispositifs de l'article 9 visant les véhicules banalisés.

Dans ces situations, le transporteur retrouve la fragilité du parcours piétonnier et l'agence bancaire la problématique de la réalisation des aménagements pour un cheminement et un dépôt ou collecte en dehors de la présence ou de la vue du public.

Ces difficultés d'aménagement pourraient conduire une partie de nos clients à demander d'effectuer les dessertes en dehors des heures d'ouverture, solution en apparence simple et économique, mais qui présente deux inconvénients majeurs :

- les créneaux horaires concernés, tôt le matin et tard le soir, ne sont pas les plus sé-

curitaires et nous laissent peu de marge d'organisation ;

- si un transfert d'une partie de notre activité se déplaçait sur ces créneaux horaires, cela impacterait immédiatement nos coûts de production par l'accroissement des moyens humains et matériels conjugués à une perte de production liée à la diminution du ratio : point d'arrêt/heure véhicule.

Au-delà d'un certain seuil, nous nous heurterons à des problèmes sociaux liés à l'organisation du travail de nos personnels. Quel serait l'accueil d'un planning de service qui proposerait des horaires de travail 5 h - 9 h et 18 h - 22 h ?

#### ■ Article 10 - L'implantation des DAB

L'article 10 visant les conditions d'implantation des DAB-GAB et imposant la création d'un local technique, offre des possibilités intéressantes de fonctionnement pour les agences et les transporteurs. De plus, si l'accès depuis la voie publique permet l'accostement ou l'accostage du véhicule, on retrouve le niveau de sécurité des dispositifs de l'article 3, le trappon de façade étant avantageusement remplacé par un coffre à double entrée pour les liaisons avec l'agence.

Cette configuration laisse le choix d'internaliser ou d'externaliser la maintenance des automates avec des accès appropriés, de traiter les coffres de dépôt et l'ensemble des transferts sans reconnaissance contradictoire, dans de bonnes conditions de sécurité avec un système vidéo. Cette situation répond aux exigences d'aujourd'hui et préserve l'adaptation aux nouveaux modes de transport de demain.

#### DES INCERTITUDES

Ce décret présente donc l'avantage de normaliser un minimum d'équipements et d'éliminer de fait certaines dessertes à risque, notamment sur les DAB-GAB. Il demeure qu'il ne prend pas en compte la spécificité de certains sites ou secteurs et imposera très souvent des voies dérogatoires en zone urbaine où les risques sont élevés, et des aménagements lourds en zone rurale où les risques sont moindres.

Mais ce texte, élaboré autour des deux seuls types de transport existants et aujourd'hui souvent mis en défaut, pourra très rapidement évoluer à l'écoute des professionnels qui œuvrent pour faire avancer les technologies et la sécurisation globale de ce métier à haut risque. ●