

N° 427

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 juin 2000

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE, relatif à la **sécurité du dépôt** et de la **collecte de fonds** par les entreprises privées,*

Par M. Jean-Pierre SCHOSTECK,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, *président* ; René-Georges Laurin, Mme Dinah Derycke, MM. Pierre Fauchon, Charles Jolibois, Georges Othily, Robert Bret, *vice-présidents* ; Patrice Gélard, Jean-Pierre Schosteck, Jacques Mahéas, Jean-Jacques Hyst, *secrétaires* ; Nicolas About, Guy Allouche, Jean-Paul Amoudry, Robert Badinter, José Balarello, Jean-Pierre Bel, Christian Bonnet, Mme Nicole Borvo, MM. Guy-Pierre Cabanel, Charles Ceccaldi-Raynaud, Raymond Courrière, Jean-Patrick Courtois, Luc Dejoie, Jean-Paul Delevoye, Gérard Deriot, Gaston Flosse, Yves Fréville, René Garrec, Paul Girod, Daniel Hoeffel, Jean-François Humbert, Pierre Jarlier, Lucien Lanier, Edmond Lauret, Claude Lise, François Marc, Bernard Murat, Jacques Peyrat, Jean-Claude Peyronnet, Henri de Richemont, Simon Sutour, Alex Türk, Maurice Ulrich.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 2395, 2413 et T.A. 524

Sénat : 380 (1999-2000)

Ordre public.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS.....	3
EXPOSÉ GÉNÉRAL.....	4
I. LA PROFESSION DE CONVOYEUR DE FONDS : UNE ACTIVITÉ À RISQUES DONT L'EXERCICE EST RÉGLEMENTÉ.....	5
A. UNE ACTIVITÉ RÉGLEMENTÉE CONCOURANT À LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE.....	5
B. UN DISPOSITIF RÉGLEMENTAIRE SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE FONDS RÉCEMMENT REFONDU	6
C. UNE ACTIVITÉ RISQUÉE SOUVENT MAL RECONNUE.....	7
1. Une recrudescence des attaques de fourgons blindés	7
2. Un besoin de reconnaissance sociale	10
II. LE PROJET DE LOI : LIMITER LA PHASE PIÉTONNE DU TRANSPORT DE FONDS.....	10
III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : DES MESURES NÉCESSAIRES ET URGENTES DEVANT S'INTÉGRER DANS UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE	11
EXAMEN DES ARTICLES.....	15
• <i>Article premier</i> (art. L. 2213-3 du code général des collectivités locales) Stationnement et circulation des véhicules de transport de fonds.....	15
• <i>Article 2</i> Aménagements opérés par les donneurs d'ordre pour sécuriser l'accès des véhicules de transport de fonds.....	16
• <i>Article 3</i> Dispositions pénales.....	17
TABLEAU COMPARATIF	ERREUR! SIGNE'

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS

Réunie le mercredi 21 juin 2000, sous la présidence de **M. Jacques Larché, président**, la commission des Lois a examiné, sur le rapport de **M. Jean-Pierre Schosteck**, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale relatif à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par les entreprises privées.

Après avoir regretté qu'il ait fallu une grève des convoyeurs de fonds pour que le Parlement soit saisi de mesures législatives concernant la sécurité du convoyage de fonds, la commission a considéré que ce projet de loi tendant à limiter la phase piétonne du transport de fonds était le bienvenu compte tenu des risques élevés auxquels celle-ci exposait tant les convoyeurs de fonds que le public.

Elle a cependant souhaité que le décret prévoyant les aménagements de sécurité devant être réalisés à cet effet par les donneurs d'ordre fasse preuve d'un maximum de souplesse pour tenir compte de la multiplicité des situations sur le terrain. Elle a préconisé à cet égard que soient mises à profit les observations réalisées par les commissions départementales de la sécurité des transports de fonds récemment instituées.

La commission a en outre tenu à affirmer avec force que l'intervention des acteurs privés **ne devait pas exonérer l'État de ses obligations en matière de sécurité.**

Sous le bénéfice de ces observations, la commission a **adopté l'ensemble du projet de loi sans modification.**

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture le 31 mai 2000, relatif à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par les entreprises privées.

L'examen de ce projet prend place quelques jours après la mort d'un convoyeur de fonds à la suite d'une attaque perpétrée dans le Var sur un véhicule blindé en stationnement devant une banque.

Ce projet de loi avait été examiné par le Conseil des ministres du 17 mai 2000 dans un contexte de grève générale des convoyeurs de fonds, intervenue du 9 au 24 mai 2000.

Cette grève générale faisait directement suite à deux agressions de fourgons blindés s'étant produites successivement à une semaine d'écart à Grenoble et à Nanterre et à l'issue de chacune d'elle un convoyeur avait été tué et deux convoyeurs blessés.

Des tables rondes sur la sécurité de cette profession s'étaient pourtant tenues dès le mois de janvier 1999 au ministère de l'intérieur. Associant les entreprises de convoyage de fonds, leur personnel et les représentants des donneurs d'ordre, elles avaient abouti le 4 mai 1999 à un relevé de conclusions détaillant les mesures à prendre en la matière.

En conséquence, le décret du 28 avril 2000 et ses deux arrêtés d'application du même jour ont refondu l'ensemble de la réglementation relative à la protection du transport de fonds.

Le volet législatif de ces mesures devait être intégré dans un projet de loi en préparation réglementant l'exercice de l'ensemble des activités de sécurité privées.

Ce projet de loi d'ensemble a été délibéré en Conseil des ministres le 17 mai 2000 et déposé sur le Bureau du Sénat. Compte tenu de l'urgence

accordée à l'adoption des mesures sur la sécurité du transport de fonds, le gouvernement a préféré en extraire deux articles pour constituer un projet de loi spécifique susceptible d'être examiné à bref délai par les deux assemblées.

Le présent projet de loi comporte ainsi deux articles ayant pour objet de **limiter la phase piétonne du transport de fonds et à permettre son exercice à l'écart du public.**

Il autorise en premier lieu les maires à délimiter sur la voie publique des emplacements réservés pour le stationnement et la circulation des véhicules de transport de fonds et, en second lieu, il impose aux clients des entreprises de convoyage de fonds l'obligation de réaliser des aménagements de leurs locaux afin de limiter les trajets piétonniers des convoyeurs.

I. LA PROFESSION DE CONVOYEUR DE FONDS : UNE ACTIVITÉ À RISQUES DONT L'EXERCICE EST RÉGLEMENTÉ

A. UNE ACTIVITÉ RÉGLEMENTÉE CONCOURANT À LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Le secteur du transport de fonds emploie un effectif de plus de 7000 personnes pour un chiffre d'affaires de 1,7 milliards de francs en 1998. Très concentré, il ne compte qu'une quinzaine d'entreprises, deux d'entre elles, la Brink's et Ardial-Serse, se partageant à elles seules 80% du marché. La Brink's, filiale du groupe américain du même nom, emploie 4000 salariés et Ardial-Serse, dépendant du groupe bancaire suisse UBS, en compte 2000.

Les clients des entreprises de convoyage, « les donneurs d'ordre », relèvent principalement du secteur bancaire (70%) et de celui de la distribution.

La loi n° 95-72 du 20 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité avait placé les entreprises de transport de fonds, avec les entreprises de surveillance et de gardiennage et les agences privées de recherche, parmi les activités de sécurité privées concourant à la sécurité générale et devant, de ce fait, faire l'objet d'une réglementation de leurs conditions d'exercice. Elle prévoyait le dépôt d'un projet de loi général destiné à compléter les textes existants, à savoir, en la matière, la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983. Un premier projet de loi, déposé sur le Bureau du Sénat le 21 juin 1995¹, n'avait pu faire l'objet d'un examen par le Parlement.

¹ *Projet de loi n° 324 (1994-1995)*

Lors du colloque de Villepinte, en octobre 1997, le Premier ministre avait annoncé le dépôt d'un nouveau projet de loi réglementant les activités de sécurité privées en complément d'un texte sur les polices municipales et d'un projet de loi créant une autorité indépendante chargée de contrôler la déontologie des acteurs, tant publics que privés, de la sécurité.

Il fallut attendre le 15 avril 1999 pour que la loi relative aux polices municipales voie le jour (loi n° 99-291) et le 6 juin 2000 pour que soit promulguée la loi portant création de la Commission nationale de déontologie de la sécurité (loi n° 2000-494).

Le projet de loi réglementant l'exercice des activités de sécurité privées n'a été délibéré en Conseil des ministres que le 17 mai 2000 et fera vraisemblablement l'objet d'une discussion au Sénat à l'automne 2000. Il prévoit, en plus de l'autorisation administrative des entreprises, l'agrément de leurs personnels et de leurs dirigeants, un renforcement des contrôles exercés par la puissance publique, une plus grande transparence et une professionnalisation plus importante des personnels.

B. UN DISPOSITIF RÉGLEMENTAIRE SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE FONDS RÉCEMMENT REFONDU

Les prescriptions de sécurité à respecter pour le transport de fonds résultent désormais du décret n° 2000-376 du 28 avril 2000, complété par deux arrêtés du même jour publiés au Journal Officiel du 4 mai 2000 et par l'arrêté du 7 juin 2000 publié au Journal Officiel du 10 juin 2000. Le décret du 28 avril s'est substitué au décret n°79-618 du 13 juillet 1979 modifié en 1982 et en 1991.

Sont ainsi réglementés, comme auparavant, tous les transports de fonds, bijoux ou de métaux précieux représentant une **valeur d'au moins 200 000 F**, à l'exception des valeurs transportées par une personne physique pour son propre compte et de celles convoyées par l'autorité militaire ou sous escorte de la police ou de la gendarmerie nationale.

Le décret prévoit deux modes de convoyage :

- le **convoyage par voiture blindée** ayant un **équipage de trois personnes armées** d'armes de la 1^{ère} ou de la 4^{ème} catégorie, les normes de blindage étant précisées dans un des arrêtés du 28 avril ;

- le **convoyage par voiture banalisée** comprenant **une seule personne non armée** et non soumise au port d'un uniforme, avec utilisation de dispositifs garantissant que **les fonds seront détruits ou maculés** en cas d'attaque. Ces dispositifs doivent être agréés par le ministre de l'intérieur en

fonction des caractéristiques techniques fixées dans un des arrêtés du 28 avril, après avis d'une commission technique. Ce mode de convoyage ne peut toutefois être utilisé ni pour le transport de la monnaie divisionnaire, ni pour celui des bijoux et métaux précieux. Auparavant, il avait été autorisé à titre expérimental par le décret n° 91-867 du 4 septembre 1991, sur la base duquel avait été autorisé, par arrêté du 19 novembre 1971, le système HDS (hold down system) exploité par la société Axytrans. Fortement contesté par les convoyeurs de fonds, ce système est actuellement utilisé dans 5% des cas.

Les deux types de véhicules doivent être dotés d'un système de communication et d'un système d'alarme relié au centre d'alerte de l'entreprise de transport de fonds ainsi que d'un système de repérage à distance. Les véhicules blindés doivent en outre comporter des gilets pare-balles et des masques à gaz, le modèle de gilet pare-balles étant défini par l'arrêté du 7 juin 2000.

Les personnels doivent être agréés par le préfet. Les autorisations de port d'armes sont délivrées pour cinq ans et peuvent faire l'objet de la même décision que l'agrément.

Une **commission départementale de la sécurité des transports de fonds** est constituée dans chaque département. Présidée par le préfet, elle comprend des représentants de l'administration, des donneurs d'ordre, des entreprises de convoyage de fonds et de leurs salariés ainsi que deux maires désignés par l'association départementale des maires. Elle est consultée sur toute question relative à la sécurité des collectes et transports de fonds.

C. UNE ACTIVITÉ RISQUÉE SOUVENT MAL RECONNUE

1. Une recrudescence des attaques de fourgons blindés

L'activité de convoyage de fonds présente des risques importants.

Depuis le début 1999 et jusqu'au 27 mai 2000, ont été comptabilisées par l'Office central pour la répression du banditisme **105 attaques** effectuées à l'occasion de convoyage de fonds, toutes formes confondues, ou lors d'opérations de maintenance de guichets ou distributeurs automatiques de banques. Plus de **40% de ces agressions** se sont produites pendant la phase piétonne du transport de fonds.

Une **nette recrudescence des attaques** a été enregistrée **au cours de l'année 2000**, les cinq premiers mois de cette année ayant connu autant

d'agressions de fourgons blindés et de véhicules non blindés sécurisés que l'ensemble de l'année 1999.

**Agressions commises et tentées à l'occasion de transports de fonds
en 1999 et 2000 (jusqu'au 27 mai 2000)**

	Fourgons blindés	véhicules non blindés sécurisés	véhicules non blindés non sécurisés	Dabistes¹	Total
Phase piétonne	9	12	6	17	44
véhicule en circulation et autres²	15	5	13	28	61
Total	24	17	19	45	105
% phase piétonne	37,5%	70,6%	31,6%	37,8%	41,9%

Données communiquées par le ministère de l'intérieur

Les convoyeurs de fonds ont déploré **4 tués** et **12 blessés** entre le 1^{er} janvier 1999 et le 27 mai 2000 s'agissant des seuls transports de fonds par camions blindés, avec, là encore, **une nette recrudescence sur les cinq premiers mois de l'année 2000**, au cours desquels ont été enregistrés le même nombre de tués et le double de blessés que pendant l'ensemble de l'année 1999. Une attaque commise sur un fourgon blindé dans le Var le 16 juin dernier a de nouveau endeuillé la profession. Aucune mort n'est à déplorer à l'occasion de convoyage en voiture banalisée. Par ailleurs, aucun tiers n'a jamais été tué ou blessé lors de ces agressions, ce qui aurait pu être le cas, particulièrement pendant la phase piétonne.

¹ Agents de maintenance des distributeurs automatiques de billets.

² Circulation par blocage avec des véhicules ou avec des explosifs ; arrivée du véhicule pendant un vol à main armée ; véhicule en stationnement sans occupant ou à l'arrêt ; personne dans le local technique d'un distributeur automatique pendant la temporisation ou l'approvisionnement du distributeur.

**Convoyeurs de fonds tués ou blessés lors d'agressions
du 1^{er} janvier 1999 au 27 mai 2000**

	Fourgons blindés	véhicules non blindés sécurisés	Dabistes¹	Total
Phase piétonne				
tués	1	-	-	1
blessés	3	3	3	9
véhicule en circulation et autres				
tués	3	-	-	3
blessés	9	-	2	11
Total				
tués	4	-	-	4
blessés	12	3	5	20

Réalisé à partir des données communiquées par le ministère de l'intérieur

S'agissant des dangers comparés de la phase piétonne et des autres phases du convoyage, il ressort des tableaux reproduits plus haut que depuis, le 1^{er} janvier 1999, plus de **40% des attaques se sont produites pendant la phase piétonne.**

Une étude réalisée par l'Office central pour la répression du banditisme avait fait par ailleurs ressortir que les **attaques commises lors du parcours piétonnier** sur la période **1988-1995** avaient représenté **69,7% des agressions** contre les convoyeurs de fonds utilisant des fourgons blindés.

**Agressions commises entre 1988 et 1995
A l'occasion de transports de fonds par fourgon blindé**

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Total
Fourgon en circulation	3	2	1	2	2	2	3	5	20
Phase piétonne	8	11	9	6	5	1	3	3	46
Total	11	13	10	8	7	3	6	8	66
% en phase piétonne	73,7	84,6	90	75	71,4	33,33	50	37,5	69,7

Source : ministère de l'intérieur

¹ Agents de maintenance des distributeurs automatiques de billets.

Il apparaît donc justifié de prendre des mesures pour limiter au maximum les risques du convoyage de fonds pendant la phase piétonne, sachant que ces risques pèsent avant tout sur les convoyeurs mais concernent aussi le public susceptible d'être particulièrement exposé en certains lieux.

2. Un besoin de reconnaissance sociale

Malgré les risques encourus, les convoyeurs de fonds bénéficient de rémunérations proches du salaire minimum ce qui génère des difficultés de recrutement et de nombreuses rotations d'effectifs au détriment de la qualification de personnels pourtant dotés d'une arme.

Le mouvement de grève générale du mois de mai 2000, déclenché à partir de revendications relatives à la sécurité, s'est rapidement transformé en un conflit social révélateur d'un malaise profond. Il a débouché sur un protocole d'accord prévoyant l'attribution d'une prime de risque mensuelle de 1000 F nets, des augmentations de salaires variant de 3% à 6,5% sur un ou deux ans selon les différentes catégories de personnels, la possibilité de départ à la retraite à 55 ans au bout de 20 ans d'activité et une augmentation des indemnités en cas de décès ou d'invalidité.

Par ailleurs, le texte a entériné un accord sur l'interdiction du travail de nuit, sur le renforcement des gilets pare-balles¹, ainsi que sur la mise en conformité, avant le 31 décembre 2002, des véhicules blindés existants avec la norme de blindage de niveau *3 bis*², à savoir une norme supérieure à celle exigée pour le 30 juin 2001 par l'arrêté du 28 avril 2000.

La participation des donneurs d'ordre au financement de ces différentes mesures reste à déterminer, les entreprises de transport de fonds estimant ne pas pouvoir en assumer seules la charge financière.

II. LE PROJET DE LOI : LIMITER LA PHASE PIÉTONNE DU TRANSPORT DE FONDS

Le présent projet de loi complète les mesures réglementaires sur la protection du transport de fonds par des dispositions législatives tendant à limiter la phase piétonne de cette activité.

¹ *Cet accord a été pris en compte dans l'arrêté du 7 juin 2000 fixant le modèle des gilets pare-balles exigés.*

² *Norme devant permettre de résister notamment à une attaque d'armes de type Kalachnikov.*

Composé initialement de deux articles, il a été complété par l'Assemblée nationale.

L'article premier modifie le code général des collectivités territoriales pour autoriser le maire à réserver sur la voie publique des emplacements pour le stationnement ou la circulation des véhicules de transport de fonds.

L'article 2 prévoit l'obligation pour les donneurs d'ordre de réaliser dans leurs locaux des aménagements réduisant la phase piétonne des transports de fonds.

Ces aménagements seront déterminés par décret. L'Assemblée nationale a précisé qu'il serait tenu compte de la caractéristique des immeubles, de la nature des activités qui y sont exercées et des conditions de leur desserte.

L'Assemblée nationale a également précisé que le décret devrait être publié au plus tard dans les **six mois** à compter de la publication de la loi. Elle a de plus fixé au **31 décembre 2002** la date limite de mise en conformité des locaux existants à la date de publication de la loi. Elle a en outre prévu de n'exiger des aménagements spéciaux que des personnes faisant appel de manière habituelle à des convoyeurs de fonds.

Elle a enfin introduit un *article 3* prévoyant des **sanctions pénales** pour les donneurs d'ordre ne réalisant pas les aménagements voulus. Les personnes physiques encourraient ainsi 100 000 F d'amende. Les personnes morales pourraient se voir infliger une amende d'un montant cinq fois plus élevé ainsi des peines complémentaires pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'exercer leur activité.

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : DES MESURES NÉCESSAIRES ET URGENTES DEVANT S'INTÉGRER DANS UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE

Votre commission est en accord avec les mesures proposées.

Elle regrette cependant qu'il ait fallu attendre une grève des convoyeurs de fonds pour que ce projet de loi, comme celui d'ensemble sur la sécurité privée, soit déposé devant le Parlement alors que la réflexion sur la sécurité privée est, on l'a vu plus haut, en cours depuis 1995.

Sur le fond, votre commission estime en premier lieu qu'il est justifié de donner aux maires la faculté de faciliter le stationnement et la circulation des véhicules de convoyage de fonds.

Cette faculté pourra être utilisée **au gré des circonstances locales**, notamment en fonction des aménagements effectués par les donneurs d'ordre, sachant qu'il ne sera pas toujours judicieux de signaler un emplacement aux yeux des malfaiteurs, et qu'une place de stationnement d'où il serait difficile de s'extraire peut être un obstacle à un démarrage rapide en cas d'attaque.

En deuxième lieu, votre commission approuve le fait que les donneurs d'ordre soient contraints de réaliser des aménagements de sécurité. L'externalisation du service rendu ne doit en effet pas aller de pair avec une **externalisation de risques qui touchent autant les convoyeurs de fonds que le public**.

Il a été indiqué à votre rapporteur que les aménagements imposés pourraient être, selon les cas, des sas, dans lesquels peuvent entrer les véhicules, des trappes permettant d'effectuer un transfert de fonds en accolant le véhicule à une façade d'immeuble, des locaux techniques sécurisés donnant la possibilité d'opérer à l'abri du regard du public ou des voies d'approche évitant le contact avec le public.

Dans nombre de cas, il sera cependant très difficile, voire impossible, de réaliser des aménagements, notamment dans les zones piétonnes des centres ville ou dans les galeries commerçantes.

Votre commission constate que la **date butoir du 31 décembre 2002** fixée par l'Assemblée nationale pour la mise en conformité des locaux existants laisse peu de marge aux personnes concernées.

Il semble que les réseaux de la grande distribution aient déjà pris en compte les exigences de sécurité du dépôt et de la collecte de fonds. De nombreux établissements ont déjà mis en œuvre des procédures entièrement automatisées avec acheminement des fonds par voie pneumatique, de la caisse vers des coffres-forts relevés par les convoyeurs. Ils ne seront donc pas particulièrement affectés par les nouvelles contraintes imposées. Il n'en est pas de même des commerçants travaillant sous des enseignes indépendantes ou des agences bancaires. Un important effort devra ainsi être effectué concernant les 28 000 agences bancaires auxquelles s'ajoutent les agences postales.

Votre commission estime cependant que cette contrainte de délai imposée aux donneurs d'ordre est justifiée par une exigence de sécurité particulière. Elle considère en outre que la date proposée présente un bon compromis entre le souhait des convoyeurs de fonds d'accélérer le processus et celui des donneurs d'ordre de disposer d'un maximum de temps pour effectuer les travaux voulus. Elle vous propose donc de souscrire au délai fixé par l'Assemblée nationale.

Votre commission approuve enfin l'adjonction de sanctions pénales opérée par l'Assemblée nationale, dans la mesure où une obligation non sanctionnée est de peu de portée. Votre rapporteur estime qu'il s'agit d'un cas où la mise en cause de la personne morale apparaît particulièrement justifiée et il souscrit au fait que l'Assemblée nationale n'ait pas assorti d'une peine de prison la peine d'amende de 100 000 F proposée pour les personnes physiques.

Votre commission **approuve donc l'ensemble du texte issu des travaux de l'Assemblée nationale.**

Elle tient cependant à insister pour que les dispositions réglementaires prévoyant les aménagements de sécurité à réaliser **gardent toute la souplesse nécessaire** pour tenir compte de la réalité du terrain.

Il semble que les **commissions départementales de la sécurité des transports de fonds** mises en place officiellement par le décret du 28 avril 2000 soient des instances de dialogue appréciées de l'ensemble des partenaires. Il leur revient de recenser les situations dangereuses au niveau local et de dégager des solutions. Les dispositions réglementaires devront être rédigées à partir des observations effectuées par ces commissions et il importe qu'elles soient susceptibles d'adaptation en fonction des conditions locales.

Votre commission tient également à insister sur la nécessité de mettre en œuvre entre les convoyeurs de fonds et les donneurs d'ordre **de nouveaux protocoles de sécurité** intégrant les contraintes des différentes parties.

A cet égard, la suppression des tournées à heures fixes souhaitée par les convoyeurs de fonds semble être un important facteur de sécurité. Elle se heurte cependant, semble-t-il, outre à des difficultés d'organisation par les entreprises de convoyage elles-mêmes, à une certaine rigidité de la pratique de la Banque de France en matière de prise en compte le jour même des sommes déposées à ses guichets.

Une réflexion sur les risques du convoyage de fonds ne peut pas, en tout état de cause, être dissociée d'une réflexion sur **la réorganisation des flux de monnaie fiduciaire**. Les banques souhaiteraient quant à elles limiter les risques du convoyage de fonds en obtenant l'autorisation de recycler elles-mêmes les billets de banque, comme cela est autorisé par exemple en Allemagne.

Enfin, votre commission tient à souligner avec force que l'intervention des acteurs privés ne doit pas exonérer l'État de ses obligations en matière de sécurité.

Le renforcement des normes de blindage des véhicules et la multiplication des aménagements de sécurité se heurtent à un grand banditisme lui-même de mieux en mieux équipé et prêt à l'escalade.

En tout état de cause, la mise en œuvre prochaine de l'Euro rendra les attaques de transports de fonds encore plus attractives pour le grand banditisme, dans la mesure où un même volume convoyé correspondra à des montants six fois plus élevés. La période transitoire pendant laquelle le franc restera en circulation en même temps que l'Euro sera par ailleurs une source de multiplication des convois de fonds.

Il revient à l'État de lutter plus efficacement contre le grand banditisme. Or, les attaques opérées récemment par des malfaiteurs puissamment armés n'ont toujours pas été élucidées, si l'on excepte l'arrestation partielle du gang qui avait attaqué un véhicule blindé le 1^{er} janvier 1999 à Bordeaux, causant la mort d'un convoyeur et blessant un de ses collègues.

Par ailleurs, il importe que certains transferts de fonds d'un montant élevé soient **escortés par la police nationale ou la gendarmerie**.

L'accroissement des normes de sécurité du convoyage de fonds doit donc s'accompagner d'une politique efficace de prévention et de répression menée par l'État.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations, et compte tenu de l'urgence qui s'attache à l'amélioration de la sécurité du transport de fonds, votre commission vous propose **d'adopter le projet de loi sans modification**

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

(art. L. 2213-3 du code général des collectivités locales)

Stationnement et circulation des véhicules de transport de fonds

Cet article autorise le maire à délimiter des emplacements de stationnement réservés aux véhicules de transport de fonds et à autoriser ces mêmes véhicules à circuler sur les voies dédiées aux transports publics et aux taxis.

Il complète à cet effet les 1° et 2° de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités locales.

Le 1° de l'article L. 2213-3 autorise à l'heure actuelle le maire à instituer sur la voie publique des stationnements réservés à des véhicules affectés à un service public, alors que le 2° du même article lui permet de délimiter des emplacements pour faciliter la circulation et le stationnement des véhicules de transport public de voyageurs et des taxis.

Il est à noter que l'article 40 bis du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains, en cours d'examen en deuxième lecture par l'Assemblée nationale, complète également le 2° de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales pour donner au maire la possibilité de délimiter des emplacements permettant l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises. Cet article 40 bis a été adopté dans les mêmes termes par les deux assemblées. Il ne présente aucune incompatibilité de fond avec le présent projet. La compatibilité formelle des deux textes exige cependant que le présent projet de loi devienne définitif le premier, ce qui sera vraisemblablement le cas.

L'Assemblée nationale n'a pas modifié cet article.

Votre commission vous propose **d'adopter l'article premier sans modification.**

Article 2

**Aménagements opérés par les donneurs d'ordre
pour sécuriser l'accès des véhicules de transport de fonds**

Cet article prévoit l'obligation pour les donneurs d'ordre de procéder à des aménagements de leurs locaux afin de sécuriser l'accès des véhicules de transport et de limiter l'acheminement à pied des valeurs convoyées.

Les aménagements à réaliser seront déterminés par décret.

Le texte prévoyait initialement que ce décret déterminerait les délais dans lesquels les locaux existants devraient être mis en conformité avec les nouvelles obligations.

L'Assemblée nationale a précisé que ce décret devrait intervenir dans un délai de **six mois** et elle a préféré fixer au **31 décembre 2002** la date à laquelle les aménagements devront avoir été opérés dans les locaux existants actuellement, y compris dans les locaux en construction n'ayant pas encore été réceptionnés.

Elle a, en outre, exclu du champ d'application de l'article les personnes ne recourant au convoyage de fonds qu'à titre occasionnel.

Elle a de plus précisé que les aménagements exigés seraient fonction des caractéristiques des immeubles ainsi que de la nature des activités exercées et des conditions de leur desserte.

Il a été indiqué à votre rapporteur que pourraient être imposés, selon les cas, des sas, des trappons, des locaux techniques sécurisés permettant d'opérer à l'abri du regard du public ou des voies d'approche évitant le contact avec le public.

Il sera très difficile dans certains cas d'exiger des aménagements, par exemple dans une zone piétonne d'un centre ville ou dans les galeries commerçantes.

Votre commission s'est interrogée sur la nécessité de prévoir l'intervention du décret dans un délai de six mois, cette indication n'ayant aucune portée juridique contraignante. Elle a cependant estimé que l'engagement pris à cet égard par le Gouvernement était le bienvenu.

Votre commission s'est principalement demandé si le respect de la date butoir du 31 décembre 2002 n'imposait pas une contrainte excessive aux donneurs d'ordre. Elle a cependant considéré que l'urgence commandée par des exigences particulières de sécurité justifiaient ces contraintes à partir du moment où, en tout état de cause, il apparaissait que le délai imposé pouvait matériellement être tenu.

Votre rapporteur a obtenu l'assurance que le décret serait publié dans le délai de six mois prescrit. **Le Gouvernement devra cependant être attentif au fait qu'un retard pris à cet égard s'imputerait indûment sur le délai imposé aux donneurs d'ordre pour mettre leurs locaux en conformité.**

Votre commission vous propose d'adopter **l'article 2 sans modification.**

Article 3

Dispositions pénales

Cet article, introduit par l'Assemblée nationale, sanctionne pénalement les personnes physiques ou morales n'ayant pas opéré les aménagements de locaux prescrits par le texte.

Le paragraphe I prévoit une amende de 100 000 F à l'encontre des personnes physiques. Les peines d'amende de ce montant sont le plus fréquemment assorties d'une peine de prison d'une durée d'un an. Votre commission approuve cependant la décision de l'Assemblée nationale de ne pas avoir institué de peine d'emprisonnement.

Le paragraphe II prévoit la mise en jeu de la responsabilité des personnes morales, ce qui semble particulièrement adapté en ce cas.

Le paragraphe III détaille les peines applicables aux personnes morales.

Celles-ci seront passibles d'une amende de 500 000 F en application de l'article L. 131-38 du code pénal prévoyant que les personnes morales encourent une amende égale au quintuple de l'amende sanctionnant les personnes physiques.

Les personnes morales seront également passibles des peines complémentaires suivantes :

- interdiction d'exercice de l'activité à titre définitif ou provisoire ;
- fermeture définitive ou provisoire de l'établissement concerné ;
- interdiction définitive ou provisoire de faire appel public à l'épargne ;
- interdiction d'émettre des chèques pour une durée de cinq ans ;
- affichage ou diffusion de la décision prononcée.

Votre commission vous propose **d'adopter l'article 3 sans modification.**

*

* *

Votre commission vous propose donc d'adopter **l'ensemble du projet de loi sans modification.**

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p align="center">Code général des collectivités territoriales</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>	<p align="center"><i>La commission propose d'adopter le présent projet de loi sans modification.</i></p>
<p><i>Art. L. 2213-3.</i> — Le maire peut, par arrêté motivé :</p>	<p>I. — Au 1^o de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « et pour les besoins exclusifs de ce service, », sont <i>ajoutés</i> les mots : « et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, ».</p>	<p>I. — Au 1^o...</p>	
<p>1^o Instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;</p>	<p>II. — <i>A la fin</i> du 2^o du même article, <i>sont ajoutés</i> les mots : « ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions. »</p>	<p>... sont <i>insérés</i> ...</p>	
<p>2^o Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis.</p>	<p align="center">Article 2</p>	<p>II. — <i>Le 2^o du même article est complété</i> par les mots ...</p>	
	<p><i>Les entreprises ou services</i> faisant appel à des personnes physiques ou morales exerçant <i>une activité consistant à transporter et à surveiller, jusqu'à leur livraison effective, des fonds, des bijoux ou des métaux précieux, doivent réaliser les aménagements, en particulier immobiliers, de</i></p>	<p align="center">Article 2</p>	
		<p><i>Les personnes</i> faisant appel, <i>de façon habituelle</i>, à des personnes physiques ou morales exerçant <i>l'activité de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux doivent aménager leurs locaux de façon à sécuriser l'accès des véhicules utilisés pour cette activité et limiter le transport à pied des valeurs qu'elles leur</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Code de la construction et de l'habitation</p> <p><i>Art. L. 111-19</i> - La réception est l'acte par lequel le maître de l'ouvrage déclare accepter l'ouvrage avec ou sans réserves. Elles interviennent à la demande de la partie la plus diligente soit à l'amiable, soit, à défaut, judiciairement. Elle est, en tout état de cause, prononcée contradictoirement.</p> <p>La garantie de parfait achèvement, à laquelle l'entrepreneur est tenu pendant un délai d'un an à compter de la réception s'étend à la réparation de tous les désordres signalés par le maître de l'ouvrage, soit au moyen de réserves mentionnées au procès-verbal de réception, soit par voie de notification écrite pour ceux révélés</p>	<p><i>nature à faciliter l'accès des véhicules de collecte de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le but notamment de réduire le transport à pied de ces fonds. Un décret détermine les normes d'aménagement auxquelles doivent répondre ces locaux et les délais dans lesquels les locaux existants doivent être mis en conformité avec ces normes.</i></p>	<p><i>confient.</i></p> <p>Un décret détermine les aménagements dont les locaux desservis doivent être dotés en fonction des caractéristiques des immeubles ainsi que de la nature des activités qui y sont exercées et des conditions de leur desserte. Ce décret est publié au plus tard dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi.</p> <p><i>Les locaux existants à la date de la publication de la présente loi, ainsi que ceux qui, à cette même date, n'auront pas fait l'objet de la réception prévue à l'article L. 111-19 du code de la construction et de l'habitation doivent être dotés des aménagements prévus par le décret mentionné à l'alinéa précédent au plus tard le 31 décembre 2002</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>postérieurement à la réception.</p> <p>Les délais nécessaires à l'exécution des travaux de réparation sont fixés d'un commun accord par le maître de l'ouvrage et l'entrepreneur concerné.</p> <p>En l'absence d'un tel accord ou en cas d'inexécution dans le délai fixé, les travaux peuvent, après mise en demeure restée infructueuse, être exécutés aux frais et risques de l'entrepreneur défaillant.</p> <p>L'exécution des travaux exigés au titre de la garantie de parfait achèvement est constatée d'un commun accord, ou, à défaut, judiciairement.</p> <p>La garantie ne s'étend pas aux travaux nécessaires pour remédier aux effets de l'usure normale ou de l'usage.</p>			
Code pénal			
<p><i>Art. 121-2</i> - Les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7 et dans les cas prévus par la loi ou le règlement, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants.</p> <p>Toutefois, les collectivités territoriales et leurs groupements ne sont responsables pénalement que des infractions commises dans</p>		<p>Article 3 (<i>nouveau</i>)</p> <p><i>I. - Est puni de 100 000 F d'amende le fait de ne pas respecter les obligations prévues à l'article 2.</i></p> <p><i>II. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I.</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de conventions de délégation de service public.</p>			
<p>La responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits.</p>			
<p><i>Art. 131-38</i> - Le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction.</p>		<p><i>III. - Les personnes morales encourent les peines suivantes :</i></p>	
		<p><i>1° L'amende, dans les conditions prévues par l'article 131-38 du code pénal ;</i></p>	
		<p><i>2° Les peines mentionnées au 2°, 4°, 6°, 7° et 9° de l'article 131-39 du même code .</i></p>	
<p><i>Art. 131-39</i> - Lorsque la loi le prévoit à l'encontre d'une personne morale, un crime ou un délit peut être sanctionné d'une ou de plusieurs des peines suivantes:</p>			
<p>.....</p>			
<p>2° L'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement ou indirectement une ou plusieurs activités professionnelles ou sociales ;</p>			
<p>.....</p>			
<p>4° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;</p>			
<p>.....</p>			
<p>6° L'interdiction, à</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, de faire appel public à l'épargne;</p>			
<p>7° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'émettre des chèques autres que ceux qui permettent le retrait de fonds par le tireur auprès du tiré ou ceux qui sont certifiés ou d'utiliser des cartes de paiement ;</p>			
<p>9° L'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication audiovisuelle.</p>			
<p>Les peines définies aux 1° et 3° ci-dessus ne sont pas applicables aux personnes morales de droit public dont la responsabilité pénale est susceptible d'être engagée. Elles ne sont pas non plus applicables aux partis ou groupements politiques ni aux syndicats professionnels. La peine définie au 1° n'est pas applicable aux institutions représentatives du personnel.</p>			