

Document mis  
en distribution  
le 29 mai 2000



N° 2413

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 mai 2000.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE (1) SUR LE PROJET DE LOI (N° 2395), *relatif à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par les entreprises privées,*

PAR M. JEAN-PIERRE DUFAU,

Député.

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

**Ordre public.**

*La commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République est composée de :* M. Bernard Roman, *président* ; M. Pierre Albertini, Mme Nicole Feidt, M. Gérard Gouzes, *vice-présidents* ; MM. Richard Cazenave, André Gerin, Arnaud Montebourg, *secrétaires* ; MM. Léo Andy, Léon Bertrand, Jean-Pierre Blazy, Emile Blessig, Jean-Louis Borloo, Patrick Braouezec, Mme Frédérique Bredin, MM. Jacques Brunhes, Michel Buillard, Dominique Bussereau, Christophe Caresche, Mme Nicole Catala, MM. Jean-Yves Caullet, Philippe Chaulet, Olivier de Chazeaux, Pascal Clément, François Colcombet, François Cuillandre, Henri Cuq, Jacky Darne, Camille Darsières, Jean-Claude Decagny, Bernard Derosier, Franck Dhersin, Marc Dolez, Renaud Donnedieu de Vabres, René Dosière, Jean-Pierre Dufau, Renaud Dutreil, Jean Espilondo, Jacques Fleury, Jacques Floch, Roger Franzoni, Claude Goasguen, Louis Guédon, Mme Cécile Helle, MM. Philippe Houillon, Michel Hunault, Henry Jean-Baptiste, Jérôme Lambert, Mmes Christine Lazerges, Claudine Ledoux, MM. Jean-Antoine Léonetti, Bruno Le Roux, Mme Raymonde Le Texier, MM. Jacques Limouzy, Noël Mamère, Thierry Mariani, Roger Meï, Louis Mermaz, Jean-Pierre Michel, Ernest Moutoussamy, Mme Véronique Neiertz, MM. Robert Pandraud, Christian Paul, Dominique Perben, Henri Plagnol, Didier Quentin, Jean-Pierre Soisson, Frantz Taittinger, Jean Tiberi, Alain Tourret, André Vallini, Alain Vidalies, Jean-Luc Warsmann.

## Sommaire

---

Pages

*introduction*  
**5**

*I. — Le malaise des convoyeurs de fonds*  
**6**

*1. Huit mille salariés et quelques entreprises*  
**6**

*2. Pour de meilleures conditions de sécurité et de rémunération*  
**7**

*II. — Relever le défi de la sécurité*  
**8**

*1. Le décret du 28 avril 2000*  
**8**

*2. Le projet de loi*  
**11**

**DISCUSSION GÉNÉRALE**  
**13**

**EXAMEN DES ARTICLES**  
**17**

Article premier (art. L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales) :  
Stationnement et circulation des véhicules de transport de fonds  
**17**

Article 2 : Accès des véhicules de transport de fonds  
**18**

*TABLEAU COMPARATIF*  
**21**

**liste des personnes entendues par le rapporteur**

23

MESDAMES, MESSIEURS,

Assurer la sécurité du convoyage de fonds fait partie des missions de l'Etat et rejoint les priorités du Gouvernement et de sa majorité parlementaire.

Il s'agit, en effet, de préserver une activité qui recouvre une dimension d'intérêt général, exerce un rôle social au quotidien, soutient l'économie locale de proximité : la monnaie fiduciaire transportée par les convoyeurs sert à tous les Français et pour toutes les transactions mais ce sont les citoyens les plus modestes, et les petites et moyennes entreprises, qui en sont les plus dépendants. Il s'agit, également, de protéger des hommes et des femmes dont les emplois sont particulièrement précaires et qui sont parfois victimes de la violence, de surcroît sur la voie publique.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement a entamé, dès le printemps 1999, une concertation approfondie avec les représentants de cette profession. Le 28 avril dernier, un décret a renforcé certaines normes de sécurité relatives au convoyage. D'autres mesures, destinées à réduire la phase piétonne du transport des fonds, y compris en imposant à ceux qui ont recours à ce service de procéder à certains aménagements, devaient figurer, initialement, dans un projet de loi portant sur l'ensemble des activités privées qui contribuent à la sécurité de notre pays. Ce texte sera effectivement examiné, prochainement, par le Sénat, puis, à l'automne, par l'Assemblée nationale, mais les mesures précitées relatives au convoyage de fonds sont finalement présentées dans le présent projet de loi, soumis selon la procédure d'urgence à l'approbation de la représentation nationale.

L'individualisation de ces mesures législatives dans un texte autonome et l'accélération de leur mise en œuvre témoignent de la volonté du Gouvernement de répondre aux préoccupations qui se sont exprimées, sur le plan de la sécurité, durant la récente grève des « convoyeurs ».

Les autres revendications formulées à cette occasion, de nature statutaires et salariales, soulevaient surtout des questions de droit privé, relevant de la négociation paritaire. Soulignons, néanmoins, qu'en accompagnant ces discussions, y compris en nommant, le 17 mai, un conciliateur, et en apportant, enfin, des réponses concrètes et rapides en matière de sécurité du convoyage, le Gouvernement a favorisé la poursuite

du dialogue social et la conclusion d'un accord entre les parties.

## I. — Le malaise des convoyeurs de fonds

La grève des convoyeurs qui, durant plusieurs semaines, a interrompu le transport des fonds et l'approvisionnement des distributeurs automatiques de billets dans notre pays, a fait apparaître au grand jour une profession méconnue des Français, qui exerce son activité dans des conditions souvent difficiles.

### 1. Huit mille salariés et quelques entreprises

Assurer le convoyage des fonds (monnaie fiduciaire ou scripturale) et, plus accessoirement, des bijoux et des métaux précieux ; traiter pour le compte d'autrui des moyens de paiement : ces deux missions, qui sont celles des convoyeurs de fonds, recouvrent ainsi une activité de transport proprement dite, mais également les multiples opérations qui lui sont liées, telles que le stockage, le comptage, le chargement, le déchargement et le gardiennage des fonds, ainsi que l'alimentation en billets des distributeurs automatiques.

Ils étaient 7 760 salariés, en France, en 1998, à exercer ce métier, au sein d'une quinzaine d'entreprises seulement.

Le degré de concentration de ce secteur économique est d'autant plus fort que la majorité de ces salariés sont employés par deux sociétés qui se partagent près de 80 % du marché : « Brink's France » d'abord, filiale du groupe américain du même nom, qui emploie 4 000 personnes ; « Ardial-Serse » ensuite, reprise par une filiale d'investissement du groupe bancaire suisse UBS en octobre 1998, au sein de laquelle travaillent 2 000 salariés.

Le chiffre d'affaires de la profession dans son ensemble était de 1 729,3 millions de francs en 1998, en hausse de + 3,3 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance, imputable pour partie à l'atténuation de la guerre des prix que se livraient, auparavant, les principaux intervenants, a mis fin à deux années consécutives de résultats négatifs. Les sociétés Brink's France et Ardial-Serse réalisent, à elles-seules, un chiffre d'affaires de 1 350 millions de francs.

Les clients de ces entreprises sont essentiellement des banques, à hauteur, environ, de 70 %, ainsi que les sociétés du secteur de la distribution (20 %).

Les convoyeurs de fonds dénoncent, cependant, les conditions de sécurité et de rémunération dans lesquelles ils travaillent.

## **2. Pour de meilleures conditions de sécurité et de rémunération**

De quels maux souffre le secteur du convoyage ?

De toute évidence, cette profession ressent de plus en plus mal, d'abord, un manque de reconnaissance de la part de la société elle-même.

En second lieu, il s'agit, incontestablement, d'un « métier à risque », comme en témoignent les nombreuses agressions qui se sont produites, à l'encontre des convoyeurs de fonds, au cours des dernières années. Les plus récentes, à Bordeaux, le 25 janvier 2000, Grenoble, le 27 avril, et Nanterre, le 5 mai, se sont soldées par la mort de trois convoyeurs et plusieurs blessés. Ces événements dramatiques reflètent, pour partie, une montée générale de la violence physique à l'encontre des salariés, au sein même des entreprises et des services publics : les conducteurs de bus, les contrôleurs, les pompiers, les enseignants, le ressentent trop souvent. Mais ce phénomène est d'autant plus accentué en ce qui concerne les convoyeurs que l'argent est intrinsèquement lié à leur activité. On comprend pourquoi, sur leurs pancartes, les manifestants inscrivaient parfois : « *Stop aux assassinats !* ».

Enfin, malgré ces conditions difficiles, les emplois sont précaires et les rémunérations proches du salaire minimum. La formation est notoirement insuffisante, en dépit de la détention d'armes à feu par les agents, de la professionnalisation croissante de ce métier et des enjeux nouveaux liés à l'introduction progressive de la monnaie unique européenne.

Ces trois réalités ont fait « la une » de l'actualité dès lors que les convoyeurs de fonds ont cessé toute activité, le 9 mai dernier.

Le 13 mai, à l'issue de longues heures de discussion entre les représentants des salariés et de leurs employeurs, un premier relevé de conclusions a fait apparaître des avancées : sur l'interdiction du convoyage la nuit ; la durée d'activité ; l'amélioration de la qualité des gilets pare-balles ; l'accompagnement psychologique des victimes d'agressions, à l'image des pratiques instituées par certaines entreprises telles que la RATP.

Les négociations continuant d'achopper sur la question salariale, le



Gouvernement a encouragé et accompagné le dialogue entre les partenaires sociaux. Le 17 mai, le ministre des transports, M. Jean-Claude Gayssot, a nommé un conciliateur, en la personne de M. Christian Proville, contrôleur général du travail et des transports.

Le 23 mai, un accord a finalement été signé, marquant la fin de la grève et la reprise du travail.

Toutefois, avant même l'achèvement de ces négociations, le Gouvernement avait décidé d'agir dans le domaine qui relève directement de sa compétence, celui de la sécurité. Il propose d'accélérer la mise en œuvre des mesures législatives décidées au terme d'une concertation engagée, au printemps 1999, avec les représentants salariaux et patronaux des convoyeurs de fonds, des différentes catégories de donneurs d'ordre (banques, grandes surfaces, etc.) et de l'administration.

## II. — Relever le défi de la sécurité

Une refonte du dispositif réglementaire qui encadre les règles de sécurité du convoyage de fonds a d'ores et déjà été mise en œuvre à travers un important décret du 28 avril 2000. Le présent projet de loi complète ces mesures par deux dispositions législatives qui tendent à réduire la phase piétonne de cette activité.

### 1. Le décret du 28 avril 2000

Le décret n° 2000-376 du 28 avril 2000 relatif à la protection des transports de fonds a procédé à une refonte d'ensemble du dispositif réglementaire qui prévalait jusqu'à présent : les dispositions, désormais abrogées, du décret n° 79-618 du 13 juillet 1979 modifié relatif à la protection des transports de fonds, étaient devenues obsolètes, voire privées de base légale depuis le vote de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance, gardiennage et transport de fonds.

Ce nouveau cadre s'applique, comme le précédent, aux transports de fonds représentant une somme d'un montant égal ou supérieur à 200 000 F, à l'exception des timbres-poste non oblitérés, des lettres et des paquets (*article 1er*).

L'*article 2* du décret du 28 avril 2000 précise que les fonds doivent être transportés dans des véhicules blindés.

« *A titre exceptionnel* » et à l'exclusion des bijoux, des métaux précieux et de la monnaie divisionnaire, il est admis qu'ils puissent également être convoyés dans des véhicules banalisés, sous réserve d'être placés dans des dispositifs, préalablement agréés par le ministre de l'intérieur (*article 8*) sur la base de conditions techniques fixées par arrêté () et après avis d'une commission technique (*article 9*), garantissant leur destruction en cas d'agression (maculage des billets). Ces dispositifs n'avaient été reconnus, jusqu'à présent, qu'à titre « *expérimental* », par un décret n° 91-887 du 4 septembre 1991. Leur utilisation dans des véhicules banalisés reste modeste, tant sur le territoire français que sur celui de l'Union européenne dans son ensemble, ce qui limite, pour l'instant, les répercussions sur l'emploi : un véhicule banalisé ne comprend, en effet, qu'une seule personne, non armée (*article 7*), alors que l'équipage d'un véhicule blindé est composé, obligatoirement, de trois personnes, armées (*article 3*).

Tout véhicule blindé servant au transport des fonds doit par ailleurs être équipé d'une arme complémentaire de la 4<sup>ème</sup> catégorie (du type « fusil à pompe »).

Les normes minimales d'aménagement et d'équipement des véhicules blindés figurent à l'*article 4* : ils doivent être dotés de systèmes de communication, d'alarme et de repérage à distance, qui sont également obligatoires en ce qui concerne les véhicules banalisés (*article 8*). En outre, ils doivent être équipés de gilets pare-balles et de masques à gaz en nombre égal à celui des personnes qui s'y trouvent. Les éléments susceptibles de concourir à leur sécurité (les parois et les vitres notamment) sont soumis à un agrément préalable du ministre de l'intérieur, sur la base de normes minimales de résistance, définies par arrêté ().

L'*article 5* régit l'accès et l'usage des véhicules blindés, y compris en phase d'entretien ou de réparation.

L'*article 6* prévoit que, pour les missions exercées hors du véhicule blindé, le port du gilet pare-balles est désormais obligatoire.

Les *articles 10 et 11* portent sur les modalités d'agrément et d'autorisation de port d'arme des convoyeurs de fonds. Actuellement, l'agrément du convoyeur est délivré par le préfet du département de son domicile, alors que l'autorisation de port d'arme relève de la compétence du préfet du département du siège social de l'entreprise ou de l'établissement secondaire. La procédure est simplifiée. L'agrément et l'autorisation de port d'arme seront tous deux délivrés par le préfet du département où l'entreprise

a son principal établissement ou, le cas échéant, son établissement secondaire. L'agrément des convoyeurs de fonds, aujourd'hui limité à trois ans par voie de circulaire, sera désormais délivré sans limitation de durée. La validité de l'autorisation de port d'arme passe de trois à cinq ans. Enfin, l'autorisation de port d'arme vaut agrément.

Votre rapporteur salue, également, la création, très pertinente, des « cellules départementales de la sécurité des transports de fonds » (*article 12*), placées sous la présidence du préfet et composées de représentants de l'administration, de la profession, de ses interlocuteurs (banques et grandes surfaces) et d'élus locaux (deux maires désignés par l'association départementale des maires). Elle sera consultée sur toutes les questions relatives à la sécurité des transports de fonds dans le département et se réunira au moins une fois par an.

L'*article 13* actualise les sanctions pénales encourues en cas de manquement aux dispositions du décret. Les personnes morales sont pénalement responsables lorsqu'elles commettent de telles infractions.

L'*article 14* prévoit des dispositions transitoires pour la mise en conformité des véhicules blindés et banalisés ainsi que des dispositifs garantissant la neutralisation des fonds. Les dates d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions sont comprises entre le 31 août prochain et le 1<sup>er</sup> juillet 2001.

Ce dispositif a été complété, comme on l'a vu, par deux arrêtés du 28 avril 2000, publiés au *Journal Officiel* du 4 mai. On observera, à cet égard, que l'arrêté prévu par l'article 4 du décret n° 2000-376 prévoit, dans le point 9 de son article 4, qu'« un dispositif de ventilation ou de climatisation doit être installé dans le véhicule blindé ». Les salariés souhaitent que ces équipements soient rendus obligatoires de façon cumulative, et non pas alternative : cette demande, de bon sens, justifiée par les conditions de travail parfois difficiles à l'intérieur des véhicules, mériterait d'être prise en compte par le Gouvernement et de donner lieu à une modification de cet arrêté. Un troisième arrêté, relatif aux gilets pare-balles, devra être publié ultérieurement.

Depuis le déclenchement de la grève des convoyeurs de fonds, le renforcement des normes de sécurité a été accéléré. Le ministre des transports a indiqué que, dans le cadre du Conseil national des transports, une révision du contrat-type « transport de fonds » sera engagée afin de proscrire toute clause imposant la remise ou l'enlèvement des fonds à heures fixes et de privilégier plutôt les plages horaires. Le ministre de l'Intérieur a donné instruction aux préfets de réunir, avant la fin du mois de

mai, les commissions départementales de la sécurité des transports de fonds instituées, comme on l'a vu, par le décret du 28 avril 2000, afin de dresser, localement, la liste des points de desserte présentant des risques pour la sécurité des convoyeurs et de définir les mesures nécessaires pour les réduire. Instruction a été donnée, par ailleurs, à la direction générale de la police nationale, pour que le concours des forces de police et de gendarmerie soit accordé, ponctuellement, à certains transports de fonds sensibles (). Les normes de blindage des véhicules devraient, enfin, être renforcées pour tous les véhicules existants d'ici l'été 2001, celles prévues par l'arrêté précité du 28 avril 2000 devant être modifiées à cet effet.

Au plan général, des mesures législatives sont cependant nécessaires pour parachever ce dispositif.

## **2. Le projet de loi**

Les mesures proposées par le présent projet de loi s'intègrent dans un plan d'ensemble destiné à réexaminer les conditions d'exercice de la sécurité privée dans notre pays.

La sécurité des Français relève, d'abord, des représentants de l'Etat : la police et la gendarmerie nationale sont les deux acteurs de ce service public. Les polices municipales, dont les compétences et le statut ont été précisés par la loi n° 99-291 du 15 avril 1999, y participent également. Toutefois, et de façon croissante, d'autres acteurs, privés, interviennent : les convoyeurs de fonds, bien sûr ; les entreprises de surveillance et de gardiennage, surtout ; les entreprises de protection physique des personnes ; les entreprises de recherche privée. Au total, le secteur privé de la sécurité emploie, aujourd'hui, plus de 100 000 salariés, et réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de 15 milliards de francs.

La nécessité d'organiser un cadre clair et harmonisé afin de réglementer l'ensemble de ces activités privées, de préciser leurs missions et l'articulation de ces dernières avec celles de la police et de la gendarmerie, d'améliorer la professionnalisation et la formation des agents, qui est, comme on l'a déjà souligné en ce qui concerne les convoyeurs de fonds, très insuffisante, et de renforcer la transparence de ces activités, s'est progressivement imposée. A l'occasion du colloque qui s'est tenu, à Villepinte, les 24 et 25 octobre 1997, sur le thème : « *Des villes sûres pour des citoyens libres* », le Premier ministre avait annoncé le dépôt d'un projet de loi d'ensemble sur la sécurité privée.

Toutes ces questions seront donc abordées à l'occasion de l'examen du projet de loi « *relatif aux activités de sécurité privées et à la*

*sécurité interne de certains services publics* », qui compte 50 articles et que le ministre de l'Intérieur a effectivement présenté au conseil des ministres le 17 mai dernier : ce texte sera prochainement inscrit à l'ordre du jour du Sénat puis de l'Assemblée nationale.

Toutefois, afin d'accélérer le renforcement de la sécurité du convoyage de fonds, il a finalement été décidé de présenter les mesures relatives à cette activité dans un texte distinct, soumis au Parlement selon la procédure d'urgence. C'est l'objet du projet de loi « *relatif à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par les entreprises privées* », sur lequel porte le présent rapport.

Deux articles sont soumis au vote de la représentation nationale.

L'*article 1<sup>er</sup>* a trait aux conditions de stationnement et de circulation des véhicules des entreprises de transport de fonds : il autorise les maires à prendre des mesures particulières en ce qui les concerne, à l'image de ceux dont ils peuvent déjà faire usage pour les véhicules de transport en commun ou les taxis.

L'*article 2* va également dans le sens d'une réduction du transport piétonnier des fonds collectés et convoyés, en imposant à ceux qui font appel aux services de ces entreprises de procéder à un certain nombre d'aménagements.

Il va de soi que la problématique de la sécurité du transport de fonds devra également être examinée, dans l'avenir, par rapport au contexte européen : l'existence d'une monnaie unique pour l'ensemble des pays de notre continent va modifier les enjeux de cette activité et conduira sans doute à une harmonisation de la réglementation des différents Etats membres. La France, qui s'apprête à exercer, pour six mois, la présidence du Conseil de l'Union européenne, pourrait utilement prendre une initiative dans ce sens.

Dans l'immédiat, les deux mesures proposées par ce projet de loi, qui viennent compléter celles déjà mises en œuvre par le décret précité du 28 avril 2000, illustrent, en définitive, le souci du Gouvernement de répondre aux attentes urgentes des convoyeurs de fonds et s'inscrivent, dans le même temps, dans le cadre plus général d'une politique de sécurité dont le Premier ministre, conscient du fait que l'insécurité recoupe le champ des inégalités sociales, a fait l'une de ses priorités.

\*

\* \*

*Après l'exposé du rapporteur, plusieurs commissaires sont intervenus dans la discussion générale.*

Rappelant les revendications récemment exprimées par les convoyeurs de fonds, **M. Bruno Le Roux** a approuvé le choix fait par le Gouvernement de soumettre en urgence au Parlement un projet de loi améliorant leur sécurité, tout en indiquant que son examen aurait été plus facile dans le cadre du projet de loi relatif aux activités privées de sécurité. Considérant que la légitimité de cette profession ne pouvait être remise en cause, il a déclaré qu'il était nécessaire d'établir pour elle des conditions de sécurité maximale, notamment par une politique systématique de réduction des risques.

Il a jugé que les deux articles du projet de loi, en étendant les prérogatives des maires en vue de réserver des emplacements spécifiques aux convoyeurs sur la voie publique, et en prévoyant l'aménagement des locaux des donneurs d'ordre, apportaient une réponse complémentaire à celles du décret du 28 avril 2000 renforçant les normes de sécurité. Il a, toutefois, indiqué qu'il serait nécessaire d'envisager des sanctions en cas de non-respect des dispositions de l'article 2 par les donneurs d'ordre.

Soulignant la nécessité de prendre en compte l'avis de la profession, il a estimé que certaines avancées technologiques en matière de convoyage, à travers, notamment, des systèmes de maculage des billets en cas d'agression, devraient permettre d'améliorer la sécurité des personnels sans remettre en cause leur emploi.

Considérant que le transport de fonds n'était pas une activité de service public, il a estimé que, si en matière de sécurité l'Etat ne pouvait tout prendre en charge, il lui revenait, en revanche, d'organiser l'intervention conjointe des acteurs publics et privés dans ce domaine. Sur ce point, il a constaté qu'au cours de la précédente législature, aucun texte n'avait permis de régler ces questions, alors que sous la législature actuelle, le Parlement avait déjà adopté le projet de loi sur les polices municipales, qu'il examinait actuellement le projet de loi créant une commission nationale de déontologie de la sécurité et était saisi du projet de loi relatif aux activités de sécurité privées.

**M. Jean-Antoine Léonetti** a regretté que le retard pris par le projet de loi relatif aux activités de sécurité privées impose au Gouvernement de soumettre en urgence à l'Assemblée un projet de loi spécifique aux convoyeurs de fonds. Estimant que la reprise du travail par les convoyeurs n'était pas due aux mérites du Gouvernement, il a jugé que celui-ci s'était

réfugié derrière le statut privé de cette profession pour éviter que l'Etat soit mis financièrement à contribution.

Jugeant que l'obligation d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire était une mission de service public, il a regretté que le Gouvernement n'envisage pas de prêter le concours des forces de l'ordre aux convoyeurs et qu'il se contente de renvoyer la charge de leur sécurité aux maires et aux donneurs d'ordre. Il a estimé que les dispositions proposées par le projet de loi étaient à la limite du réglementaire, tout en exprimant son accord avec l'objectif de réduction des risques dans la phase piétonne du convoyage. Il a, par ailleurs, fait observer que les innovations technologiques ne constituaient pas une panacée dès lors que le renforcement des blindages suscitait l'augmentation de la puissance des armes des délinquants. Indiquant que le groupe UDF voterait en faveur de ce projet de loi malgré son caractère mineur, il s'est réjoui que le Gouvernement reconnaisse que l'intérêt général pouvait être assuré par des personnes privées, soulignant qu'il était, dès lors, nécessaire que celles-ci puissent se protéger efficacement.

Tout en exprimant son accord avec le projet de loi, **Mme Nicole Catala** a estimé que ses dispositions constituaient une faible amélioration de la situation des convoyeurs. Soulignant l'importance des risques encourus par cette profession, elle s'est interrogée sur l'incapacité du Gouvernement à assurer sa sécurité, ainsi que celle de tous les citoyens. Elle a, en outre, estimé que le convoyage constituait une mission de service public. Elle s'est enfin interrogée sur la rédaction du projet de loi en relevant l'imprécision juridique de la notion de services, ainsi que l'absence de définition des locaux concernés par la nouvelle mise aux normes de sécurité en matière de convoyage.

*En réponse, le rapporteur a apporté les précisions suivantes.*

— Le caractère limité des dispositions proposées doit être relativisé. En particulier, la possibilité pour les maires de prendre des mesures, par arrêté, pour protéger davantage la circulation et le stationnement des véhicules de transport de fonds, est une innovation importante qui satisfait une demande ancienne de la profession.

— L'article 2 du projet de loi appelle effectivement un certain nombre d'observations de forme et de fonds. Compte tenu des délais, particulièrement brefs, qui encadrent l'examen de ce texte par l'Assemblée nationale, aucun amendement n'a été présenté par le rapporteur à ce stade de la discussion mais une nouvelle rédaction de cette disposition sera proposée à l'occasion de la prochaine réunion de la Commission. Il

conviendrait également de réfléchir à la possibilité d'encadrer dans le temps la latitude laissée au Gouvernement pour définir les sujétions qui seront imposées aux donneurs d'ordres et à la meilleure façon de sanctionner, le cas échéant, un non-respect de leur part de ces nouvelles obligations.

— Le fait que l'opposition n'ait pas manifesté, en tout état de cause, une hostilité particulière à l'égard des mesures proposées, laisse présager un vote unanime de ce projet de loi par l'Assemblée nationale, ce qui serait souhaitable.

— En ce qui concerne l'attitude du Gouvernement durant la grève des convoyeurs de fonds, il est paradoxal que l'opposition réclame ou condamne, en fonction de l'actualité, l'intervention de l'Etat. Le choix du Gouvernement de favoriser la poursuite du dialogue, de refuser de prendre des engagements financiers dans un conflit relevant du droit privé, mais de proposer, en revanche, des mesures concrètes dès lors que les sujets abordés relèvent de sa compétence, semble pertinent. Le transport de fonds est une activité d'intérêt général mais ne constitue pas un service public.

— Le projet de loi porte exclusivement sur les aspects relatifs à la sécurité du transport de fonds dans notre pays. Il s'intègre néanmoins dans un ensemble plus vaste de mesures traitant également de la déontologie, de la formation et de l'encadrement des activités privées de sécurité.

La Commission a *rejeté* l'exception d'irrecevabilité n° 1 et la question préalable n° 1, présentées par M. José Rossi.



## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier*

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

#### **Stationnement et circulation des véhicules de transport de fonds**

Le présent article propose de modifier l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales, afin de combler l'absence, dans le cadre de la législation actuelle, de normes permettant de réserver des places de stationnement ou des couloirs de circulation aux véhicules affectés au transport de fonds. Une circulaire du 2 avril 1999, adressée à l'ensemble des préfets, avait déjà préconisé une certaine tolérance à l'égard de la circulation de ces véhicules, mais ce rappel n'avait été formulé qu'à titre provisoire, dans l'attente d'une future évolution législative.

*Le paragraphe I* de cet article autorise le maire, par arrêté motivé, à instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération, comme pour les véhicules affectés à un service public (ceux de la police et de la gendarmerie par exemple).

*Le paragraphe II* accorde également aux maires la faculté de réserver aux véhicules de transport de fonds, comme pour les véhicules de transport public de voyageurs et les taxis, des emplacements sur ces voies publiques, afin de faciliter leur circulation et leur stationnement.

Ces dispositions pourraient permettre, à titre d'illustration, de prévoir des places de stationnement protégées près des banques, afin de limiter la durée des transferts, ou d'autoriser la circulation et le stationnement des véhicules de transport de fonds dans les couloirs et les emplacements réservés.

Les maires auront la charge d'apprécier, en fonction des

circonstances locales, l'opportunité de faire usage de ce pouvoir supplémentaire qui leur est ainsi accordé en matière de police municipale.

De toute évidence, il conviendra que cette mesure, réclamée de longue date par la profession et qui a été saluée par tous les interlocuteurs de votre rapporteur, fasse l'objet d'une information et d'un usage étendus. On observera, à cet égard, que deux maires par département siègent au sein des commissions départementales de la sécurité des transports de fonds instituées, comme on l'a vu, par le décret du 28 avril 2000, et qui peuvent être saisies de toute question relative à la sécurité des collectes et transports de fonds ainsi qu'à la sécurité du traitement des moyens de paiement.

Le cas échéant, il conviendra également de s'assurer de l'absence de contradiction entre cette disposition et le projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains, adopté en première lecture par l'Assemblée nationale puis par le Sénat le 18 mai dernier, qui modifie l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales, prévoit des mesures plus restrictives pour le stationnement dans le centre des villes, étend les compétences intercommunales en matière de stationnement et de partage de la voirie, accroît le caractère normatif et opposable des plans de déplacement urbain (PDU).

La Commission a *adopté* l'article premier sans modification.

## *Article 2*

### **Accès des véhicules de transport de fonds**

Le présent article propose que les établissements qui génèrent de la collecte ou du dépôt d'importantes sommes d'argent en liquide (banques, surfaces commerciales, grands magasins, etc.), et qui font appel à des sociétés de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, soient tenus de réaliser des aménagements, notamment immobiliers, de nature à faciliter l'accès des véhicules de convoyage et à éviter, en particulier, que les convoyeurs soient contraints de côtoyer le public, par exemple dans les galeries commerçantes ou sur les trottoirs.

Aucune obligation de ce type n'existait dans le cadre de la législation actuellement en vigueur, ce qui rendait difficile la mise en œuvre de mesures contraignantes à l'égard de donneurs d'ordre parfois réticents à

procéder à des aménagements coûteux, même pour des raisons de sécurité.

La définition des normes techniques que ces locaux devront désormais respecter, ainsi que les délais dans lesquels ils devront être mis en conformité, le cas échéant, avec la nouvelle réglementation, sont cependant renvoyés à un décret. Ce choix appelle plusieurs remarques.

Tout d'abord, d'après les indications qui ont été communiquées à votre rapporteur, ce décret irait plutôt dans le sens de la fixation d'un « cahier des charges », comportant des obligations de résultats en termes de « *réduction du transport à pied des fonds* », en fonction des réalités du terrain, plutôt que des obligations de moyens. Toutefois, des équipements pourraient être imposés :

— des « sas de sécurité », permettant l'entrée du véhicule à l'intérieur de l'établissement et la réalisation des opérations de dépôt et de collecte en dehors de toute présence du public, dans des locaux fermés et sécurisés ;

— des « trappons », c'est-à-dire des ouvertures aménagées en façade des bâtiments, permettant au véhicule de s'y accoler de telle sorte que le transfert des fonds devient possible sans que les convoyeurs sortent du véhicule, ce type d'aménagement étant plus adapté pour les grandes surfaces commerciales que pour les locaux situés en milieu urbain.

Dans certains cas, un aménagement des locaux pourrait permettre, à tout le moins, que le transport et le transfert des fonds se fassent en dehors de tout contact avec le public et dans le champ visuel des autres convoyeurs chargés de la surveillance.

La modification de certains distributeurs automatiques de billets, qui sont parfois approvisionnés en façade des immeubles, pourrait aussi être exigée dans le cadre de ce décret : ces opérations devraient intervenir de façon systématique à travers des locaux sécurisés auxquels le public n'aurait pas accès.

Il paraît particulièrement important que la préparation de ce texte fasse l'objet d'une concertation approfondie avec la profession mais aussi, dans le même temps, que sa publication intervienne dans des délais relativement rapides, de l'ordre de six mois. Dans le même esprit, il conviendrait de préciser à quelle échéance les locaux existants devront être mis en conformité avec la nouvelle réglementation, un délai de deux ans pouvant sembler raisonnable. On observera, enfin, que le dispositif proposé par le Gouvernement ne prévoit aucune sanction, ni *a priori* ni *a posteriori*, en cas de non respect des obligations du décret. C'est un point sur lequel

votre rapporteur poursuit sa réflexion, se réservant la possibilité de présenter un amendement en séance.

La Commission a *adopté* l'article 2 sans modification.

*La Commission a ensuite adopté le projet de loi sans modification.*

\*

\* \*

*En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande d'adopter le projet de loi relatif à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par les entreprises privées (n° 2395).*

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur —	Texte du projet de loi —	Propositions de la Commission
<p><b>Code général des collectivités territoriales</b> <i>Art. L. 2213-3.</i> — Le maire peut, par arrêté motivé :</p> <p>1° 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>Article 1<sup>er</sup> I. — Au 1° de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « et pour les besoins exclusifs de ce service, », sont ajoutés les mots : « et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, ».</p>	<p>Article 1<sup>er</sup> <i>(Sans modification).</i></p>
<p>2° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis.</p>	<p>II. — A la fin du 2° du même article, sont ajoutés les mots : « ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions. »</p>	

	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Les entreprises ou services faisant appel à des personnes physiques ou morales exerçant 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 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.</p>	<p style="text-align: center;">Article 2 <i>(Sans modification).</i></p>
--	--	--

## liste des personnes

entendues par le rapporteur ( )



- MM. Michel Caillaud (représentant du syndicat FNCR) ; Jacques Charles (CFDT) ; Frédéric Chollet et Patrick Masson (CGT) ; Thierry Douine et Michel Guyomard (FGT/CFTC) ; Jean-Pierre Lecœuvre (FO).
  
- M. Philippe Regnier, président du syndicat de la logistique des valeurs ( SYLOVAL).
  
- MM. Gilles de la Vieuville, directeur général de l'Association française des établissements de crédit et des entreprises d'investissement (AFECEI ) ; Michel Rosier, président du « comité sécurité » de l'Association française des banques (AFB) ; Yves Lucet, conseiller sécurité de l'AFB et Mme Nathalie Briot, chargée des relations parlementaires.
  
- MM. Jean-Marie Delarue, directeur des libertés publiques et des affaires juridiques au ministère de l'Intérieur ; Jacques Quastana, sous-directeur des libertés publiques et de la police administrative et Pascal Girault, chef du bureau des libertés publiques.
  
- M. Bernard Théobald, délégué général de PERIFEM et Mme Véronique Etienne-Martin, chargée des relations avec le Parlement et les institutions européennes de la Fédération du commerce et de la distribution.

(

- 1) *Arrêté du 28 avril 2000 fixant les conditions techniques nécessaires à l'agrément prévu par l'article 8 du décret n° 2000-376 du 28 avril 2000 relatif à la protection des transports de fonds ( J.O. du 4 mai 2000).*
- 2) *Arrêté du 28 avril 2000 fixant les normes minimales nécessaires à l'agrément prévu par l'article 4 du décret n° 2000-376 du 28 avril 2000 relatif à la protection des transports de fonds ( J.O. du 4 mai 2000).*
- 3) *J.O. Assemblée nationale, 1ère séance du 10 mai 2000.*
- 4) *L'Association des maires de France (AMF) a également été consultée. Une contribution écrite a été transmise à votre rapporteur.*