

4th European Conference on private security services (Madrid 14-15 October 2004)

BY VINCENT ANCORA, Honorary National Secretary CSC-AS, Belgium

INTRODUCTION

Comme le fait apparaître l'étude comparée des législations sur les transports de fonds en Europe, il est nécessaire d'harmoniser les diverses législations existantes et de créer des règles européennes minimales, basées sur les normes les plus élevées, applicables à l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne.

Pour nous et pour l'ensemble des travailleurs de notre secteur, le premier objectif d'une harmonisation européenne, des règles qui régissent le transport de fonds est de garantir partout en Europe un niveau de sécurité maximale pour les travailleurs de ce secteur à risques. Nous prônons donc une harmonisation vers le haut.

Je tiens ici à rappeler que, si la Belgique a des normes élevées, ce n'est pas le fruit du hasard. C'est suite à des attaques répétées, et aux mouvements de grève importants qui ont suivi ces agressions, que le gouvernement, en accord avec toutes les parties intéressées, a décidé de fixer les normes strictes qui ont permis de réduire fortement les attaques sur les fourgons.

Dès lors, nous ne voulons pas perdre dans une harmonisation minimaliste ce que nous avons durement acquis. Il est clair que, pour nous, l'harmonisation ne signifie pas la seule mise en commun des législations nationales, elle doit aussi tenir compte des spécificités nationales.

CHAMP D'APPLICATION DE L'INITIATIVE

En ce qui nous concerne, l'harmonisation doit viser à faciliter le transport de fonds terrestre de point à point entre les 25 membres de l'Union européenne, c'est à dire, directement entre des espaces protégés, sans arrêts intermédiaires pour desservir un ou des clients en cours de route.

En Belgique, nous entendons par espace protégé, un local dont les murs, portes et fenêtres sont constitués de matériaux anti-intrusion, conçu de façon telle que les manipulations s'effectuent en dehors de la vue du public, et qui se trouve dans une partie séparée et fermée d'un bâtiment non accessible au public.

Je crois que cette définition pourrait servir de base à la définition de normes européennes.

NORMES MINIMALES

Chez nous, le port d'armes est autorisé par la législation, mais, son caractère dissuasif ayant fait ses preuves, notamment vis à vis de la petite délinquance, il a été rendu obligatoire par convention collective.

Compte tenu du fait que dans certains pays le port d'arme est interdit, nous optons pour le respect des règles nationales relatives au port d'armes.

Sur base des expériences acquises, suite aux attaques de fourgons, le transport de valeurs, entre 22 heures et 6 heures a été interdit en Belgique.

Le risque d'attaque pendant la nuit étant plus grand, et les dispositifs de soutien (Force de l'ordre) aux transporteurs étant moins opérant la nuit, nous demandons d'harmoniser au niveau européen l'interdiction du transport de valeurs pendant la nuit.

FORMATION

En ce qui concerne la formation, la législation belge impose aux travailleurs une formation de base préalable, et les agents de sécurité privée qui désirent travailler dans le transport de fonds doivent recevoir une formation complémentaire.

D'autre part, le port d'armes étant requis, les membres de l'équipage reçoivent une formation préalable et obligatoire de minimum 42 heures suivie par une formation semestrielle de tir d'au moins 50 cartouches, et d'un recyclage de 40H sur 2 ans.

La formation et le recyclage des travailleurs, pour faire face à l'évolution technologique, étant la base du professionnalisme, nous préconisons, pour rendre, entre autres, efficace le transport de fonds transfrontalier, que les partenaires sociaux européens négocient et définissent le contenu d'un recyclage et d'une formation européenne pour les transporteurs de fonds.

Cette formation européenne, basée sur les niveaux de formation les plus élevés existants dans les Etats membres de l'Union européenne, devrait être reconnue par un certificat européen.

VEHICULES DE SECURITE ET EQUIPAGE

Les fourgons doivent être spécialement conçus et fabriqués pour le mouvement des fonds, la sécurité et la protection de l'équipage pendant les opérations de transport des valeurs.

Les spécifications techniques de ces véhicules doivent répondre aux normes de blindage maximales.

Les véhicules doivent être équipés de moyens de communication bi-directionnel entre les membres de l'équipage, les centres de contrôle de la société et/ou de la police.

Nous estimons qu'en cas de gros transfert, les fourgons doivent bénéficier d'une escorte policière.

Et, pour une plus grande sécurité des travailleurs, le mélange de billets avec la monnaie doit être interdit.

En ce qui concerne les fourgons et l'équipage, il y a pour nous deux possibilités d'effectuer le transport de fonds transfrontalier auxquels il faut ajouter le transport de monnaie, c'est à dire :

- Soit le **transport traditionnel** avec un **véhicule entièrement blindé** dont la cabine sera blindée au minimum selon la norme EN 1603 :2000 classe BR4 (kalachnikov) et un équipage composé de **minimum 3 travailleurs** de l'entreprise de transport de fonds.
- Soit le **transport avec IBNS** (Intelligent Banknote Neutralisation System) dans un véhicule dont la **cabine est blindée** au minimum au niveau de la norme EN 1603 :2000 classe BR4, et un équipage composé de **minimum 2 travailleurs** de la société de transport de fonds. Afin de montrer que le véhicule est équipé d'un système INS, il faut appliquer sur les côtés et à l'arrière du véhicule, un pictogramme européen, reconnaissable dans les 25 pays membres de l'Union européenne.

Pour le transport de monnaie, les mêmes normes de blindage et d'équipage doivent s'appliquer et le véhicule devra être identifiable et indiquer qu'il s'agit d'un transport de monnaie métallique.

CONCLUSIONS

En ce qui nous concerne, il y a un certain nombre de points importants à discuter entre les partenaires sociaux européens, comme par exemple :

- l'interdiction du transport de fonds la nuit
- le contenu de la formation minimum et du recyclage
- les normes et la définition des espaces protégés, des sas d'entrée et des parkings sécurisés
- l'interdiction de mélanger les billets et la monnaie
- les mesures d'accompagnement des victimes d'agression
- la fourniture et l'entretien à charge des entreprises des uniformes et des équipements de protection.

Et pour terminer, je souhaite vous faire part de ma conviction intime sur le fait que, la discussion entre les partenaires sociaux est pour moi, la meilleure méthode pour arriver à un projet européen harmonieux, qui tient compte des spécificités nationales, des préoccupations des uns et des autres, et qui garanti le meilleur niveau de sécurité à nos travailleurs.

Je suis convaincu que la négociation nous permettra d'aboutir à une position commune et nécessaire, pour instaurer un climat de confiance entre les travailleurs et les employeurs de tous les états membres de l'Union européenne.

Merci pour votre attention.
