

**Etude comparative  
de la législation du transport de fonds  
dans les 15 États membres de l'UE**

Rapport final d'un Projet commun CoESS / UNI-Europa  
financé par la Commission Européenne  
Octobre 2004

Préparé par Lilany Morré  
[lilany.morre@village.uunet.be](mailto:lilany.morre@village.uunet.be)

## **Etude comparative de la législation du transport de fonds dans les 15 États membres de l'UE**

Cette étude, réalisée par la CoESS et l'UNI-Europa dans le cadre du Dialogue Social Sectoriel de la Sécurité Privée, s'inscrit dans la stratégie de poursuivre l' "*Etude comparative des législations de la Sécurité Privée en Europe*" menée en 2002 par ECOTEC, étude qui portait essentiellement sur la Sécurité Humaine.

Cette enquête sur le secteur du transport de fonds a également bénéficié de l'aide financière de la Commission Européenne et a été menée par un groupe de travail spécifique composé conjointement des membres de la CoESS et d'UNI-Europa ainsi que des membres de l'ESTA.

Le questionnaire s'adressait aux pays membres de l'Europe des 15, et sera ultérieurement étendu aux 10 nouveaux pays membres ayant rejoint l'Union Européenne depuis mai 2004.

Le Portugal, pour des raisons indépendantes, ne figure pas dans le Rapport final ; sa réponse sera incluse dans une future édition du document.

La CoESS et l'UNI-Europa remercient chaleureusement les membres du groupe de travail ainsi que Lilany Morré, auteur du rapport final présenté lors de la quatrième Conférence Européenne sur les Services de Sécurité Privée, organisée conjointement par la CoESS et l'UNI-Europa à Madrid en octobre 2004.

Initialement disponible en anglais, français et espagnol, cette étude sera progressivement traduite en d'autres langues européennes. Approuvé par le Comité du Dialogue Social Sectoriel de la Commission Européenne, ce travail important est directement lié à la "Déclaration commune sur l'harmonisation du cadre législatif" signée par la CoESS et l'UNI-Europa le 13 décembre 2001 lors de la Conférence Européenne sur les Services de la Sécurité Privée à Bruxelles.

Les deux partenaires Sociaux européens du secteur de la Sécurité Privée sont particulièrement reconnaissants envers la Commission Européenne pour le soutien financier de l'étude.

## Table des matières

<b><u>INTRODUCTION</u></b> .....	<b>5</b>
<u>Genèse et objectifs de l'étude</u> .....	5
<u>Méthodologie</u> .....	5
<u>Structure du rapport</u> .....	6
<b><u>I. CONDITIONS D'ACCÈS À LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR DE FONDS</u></b> .....	<b>7</b>
<u>Définition légale (Tableau 1)</u> .....	7
<u>Types de licence (Tableau 2)</u> .....	7
<i>Droit commercial ou droit des sociétés:</i> .....	7
<i>Droit du transport</i> .....	7
<i>Réglementation sur les entreprises liées à la sécurité</i> .....	8
<u>Formation (Tableau 7 – Tableau 12)</u> .....	9
<u>Limites d'âge (Tableau 7 – Tableau 11)</u> .....	9
<u>Sanctions (Tableau 4 – Tableau 10)</u> .....	10
<u>La détention et l'utilisation des armes (à feu) (Tableau 13 – Tableau 14)</u> .....	10
<b><u>II. CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS</u></b> .....	<b>11</b>
<u>Règles relevant du droit du transport et du droit du travail (Tableau 15)</u> .....	11
<u>Règles relevant de la réglementation particulière aux transporteurs de fonds (Tableau 16)</u> .....	11
<u>Obligations vis-à-vis des services de police (Tableau 16)</u> .....	11
<b><u>III. MODES D'EXÉCUTION DES PRESTATIONS</u></b> .....	<b>12</b>
<u>Définition légale du transport de fonds et valeurs (Tableau 17)</u> .....	12
<u>Caractéristiques et moyens de protection des fourgons (Tableau 19)</u> .....	12
<u>Système de repérage (tracking) (Tableau 19)</u> .....	13
<u>Moyens de communication (Tableau 20)</u> .....	13
<u>Marquage (Tableau 20)</u> .....	13
<u>IBNS (Tableau 21 – Tableau 22)</u> .....	14
<u>Armes (Tableau 23)</u> .....	14

<b><u>Convoyeurs de fonds (Tableau 24)</u></b> .....	<b>15</b>
= <u>Équipement individuel</u> .....	15
= <u>Équipement collectif</u> .....	15
= <u>Composition de l'équipage</u> .....	15
= <u>Service d'escorte</u> .....	15
<b><u>Obligations à remplir par le client (Tableau 25)</u></b> .....	<b>15</b>
<b><u>Règles inhérentes au code de la route (Tableaux 26 - 27)</u></b> .....	<b>16</b>
<b><u>Locaux de la société de transport de fonds (Tableau 28)</u></b> .....	<b>17</b>
= <u>Aménagement et dépôt des fonds et des valeurs</u> .....	17
<b><u>Informations vis-à-vis de la police (Tableau 29)</u></b> .....	<b>17</b>
<b><u>Règles propres à chaque pays (Tableau 30)</u></b> .....	<b>17</b>
= <u>Organisation des tournées</u> .....	17
= <u>Conditions dans lesquelles l'équipage peut quitter le véhicule</u> .....	17
= <u>Autres dispositions</u> .....	18
<b><u>Règles spécifiques à chaque pays permettant à un véhicule de transport de fonds étranger (opéré par une société ayant son siège dans un pays membre ou non de l'UE) de traverser le territoire (Tableau 31)</u></b> .....	<b>18</b>
<b><u>IV. INCIDENTS PENDANT LE SERVICE</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Suivi psychologique (Tableau 32)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Protection sociale (Tableau 33)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Sanctions (Tableau 34)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Autorité de contrôle (Tableau 35)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>Retrait de la licence (Tableau 36)</u></b> .....	<b>19</b>
<b><u>CONCLUSIONS</u></b> .....	<b>21</b>
<b><u>Notes finales</u></b> .....	<b>23</b>

## Introduction

---

### **Genèse et objectifs de l'étude**

Le présent rapport contient la version finale d'un projet commandé par les partenaires sociaux du secteur privé de la sécurité en Europe, la CoESS et Uni-Europa. Il a bénéficié du soutien financier de la Commission européenne.

La Commission européenne - alors représentée par la DG ECFIN - s'était penchée sur le développement d'une réglementation européenne en matière de transport de fonds transfrontalier.

En vue de permettre une collaboration active entre les partenaires sociaux dans le cadre du dialogue social, ces derniers sont naturellement devenus les porteurs du projet.

La présente étude se propose de traiter de manière schématique mais exhaustive les aspects suivants :

- la situation juridique (tant sur le plan national que régional);
- le cadre social (accords collectifs); et
- la pratique sur le terrain par rapport au transport de fonds et de valeurs dans l'Union européenne et ce, avant le 1<sup>er</sup> mai 2004.

Les principaux points qui seront abordés sont les suivants :

- ✓ L'existence d'un concept formel relatif aux activités liées au transport de fonds dans les Etats membres
- ✓ Les exigences en matière d'accès à la profession
- ✓ Les conditions d'exercice des prestations
- ✓ Les modes d'exécution des prestations par rapport aux biens transportés, aux véhicules et aux itinéraires
- ✓ La prise en charge sociale en cas d'incident

### **Méthodologie**

La présente étude, qui a été menée en étroite collaboration avec le Secrétariat de la CoESS et d'Uni-Europa, s'inscrit dans le cadre du « dialogue social » sectoriel.

Les informations qui figurent dans ce rapport ont fait l'objet de vérifications croisées de la part des partenaires sociaux. Les cases restées vides ainsi que les légères imprécisions sont imputables aux difficultés rencontrées pour obtenir les réponses d'un nombre suffisant d'experts au sein des États membres afin de nous permettre de recouper les informations dans les délais impartis.

## Structure du rapport

Le présent rapport est axé autour de *4 sujets principaux*

- I. Les conditions d'accès à la profession des opérateurs et des entreprises de transport de fonds  
Ce chapitre se focalise principalement sur les critères d'agrément des sociétés, du personnel dirigeant et des salariés. Nous avons accordé une attention particulière à certaines matières telles que l'obtention des licences, la formation, l'âge, les armes etc.
- II. Les conditions d'exercice des prestations  
Dans quelles conditions se déroule concrètement les transports de fonds ?
- III. Les modes d'exécution des prestations  
Comment s'organisent les transports de fonds ? Quelles sont les exigences par rapport aux biens transportés et aux véhicules ? Quel rôle le client joue-t-il pour sécuriser le transport ? Comment un véhicule affecté au transport de fonds opère-t-il sur le réseau routier et dans les espaces publics ?
- IV. Incidents pendant le service  
De quel encadrement social les victimes d'un incident bénéficient-elles ? Qu'en est-il de leurs familles ?

Dans chacun de ces chapitres, une attention toute particulière a été portée aux sanctions éventuelles en cas de non-respect des prescriptions en vigueur. Chaque point se réfère à un stade donné du processus législatif/réglementaire et se rattache à de nombreux aspects susceptibles d'être potentiellement couverts par la législation.

Tous ces éléments constituent une composante essentielle en vue de contrôler et de sécuriser les transports de fonds.

---

## I. Conditions d'accès à la profession de transporteur de fonds

---

(Tableaux 1 à 14)

### Définition légale ([Tableau 1](#))

Un peu plus de 50 % des États membres ne disposent d'aucune définition spécifique pour le transport de fonds. Dans certains cas, l'activité de transport de fonds est couverte par la législation générale en matière de sécurité, sauf en Autriche et en l'Allemagne où les critères de performances sont régis par les organisations professionnelles, les accords avec les compagnies d'assurance, les accords collectifs et la législation en général.

La Belgique, la France, l'Italie, l'Espagne, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas se sont tous dotés d'une définition spécifique du transport de fonds dans leur arsenal législatif.

En règle générale, le transport de fonds est considéré comme étant « *une activité exercée à titre professionnel pour le compte de tiers portant sur le transport de biens de grande valeur* ».

### Types de licence ([Tableau 2](#))

Les États membres exigent différents types de licences pour les sociétés qui organisent des prestations de transport de fonds. On en distingue principalement trois :

- Licence basée sur le droit commercial et le droit des sociétés
- Licence reposant sur le droit du transport
- Licence fondée sur la réglementation en matière de sécurité

#### *Droit commercial ou droit des sociétés*

La plupart des pays imposent certaines formalités liées à l'exploitation d'une activité telles que l'inscription au Registre de commerce ou l'accès à certains métiers ou professions. Les pays qui exigent une licence spécifique en la matière sont peu nombreux. L'exemple le plus emblématique vient de l'Allemagne qui exige une licence qui repose sur le droit commercial, en l'occurrence le paragraphe 34a du Code de l'industrie, et, dans certains cas, une licence qui se fonde sur le paragraphe 32 de la Loi sur les systèmes de crédit.

#### *Droit du transport*

Pour ce qui est des exigences issues du droit du transport, presque tous les États membres préconisent certaines formalités telles que l'inscription au registre des transporteurs, une certification et le respect de certaines règles. Seuls l'Autriche, la Belgique et l'Allemagne exigent la possession d'une licence de transport spécifique. Dans le cas de la Belgique, cette licence est limitée au transport international, alors que l'Allemagne impose une licence uniquement pour certains types de transport.

### *Réglementation sur les entreprises liées à la sécurité*

À l'heure actuelle, tous les États membres, à l'exception de l'Autriche et de l'Allemagne, sont dotés d'une législation spécifique en matière de sécurité. Quelques pays néanmoins (Belgique, France, Grand-Duché de Luxembourg et Espagne) disposent d'un chapitre distinct consacré au transport de fonds et de valeurs à proprement dit. La plupart des réglementations concernant les transports de fonds et de valeurs découlent en particulier de la législation générale en matière de sécurité.

L'octroi des licences se fait à trois niveaux : de l'entreprise ([Tableau 3](#) et [Tableau 6](#)), du chef d'entreprise/des cadres dirigeants ([Tableau 7](#) et [Tableau 10](#)) et des salariés ([Tableau 11](#) et [Tableau 14](#)).

Les licences sont soit octroyées sur le plan *national, régional ou local* et ont une *validité* d'une durée limitée de 3 à 5 ans, mais sont renouvelables. Les organes gouvernementaux<sup>1</sup> responsables de l'octroi de la licence sont principalement le *Ministère de la justice, le Ministère de l'intérieur* ou les *autorités de police*. La concession d'une licence est précédée d'une demande écrite adressée au département responsable contenant toutes les informations nécessaires et s'accompagne habituellement de certaines modalités par rapport à la viabilité financière, aux garanties financières<sup>1</sup> ([Tableau 6](#)) ainsi qu'à l'intégrité morale du chef d'entreprise ([Tableau 9](#)) et du personnel ([Tableau 11](#)) et, dans certains cas, à la disponibilité des moyens et des méthodes nécessaires dans le chef de l'entreprise candidate. Les sociétés spécialisées dans les prestations liées aux transports de fonds se limitent habituellement à ce type de prestations. Dans l'hypothèse où d'autres prestations sont prises en charge, une licence/un agrément supplémentaire est requis. Les prestations concernées ont essentiellement trait à la sécurité, notamment le gardiennage, le monitoring des systèmes d'alarme, la protection des personnes etc. Dans un seul cas, celui de la Finlande, les transports de fonds peuvent être combinés à des prestations générales de transport.

Le non-respect des conditions d'exécution peut déboucher sur de nombreuses sanctions (administratives et pénales) pouvant aller jusqu'au retrait de la licence.

En plus de l'obtention d'une licence par la société de transport de fonds, la plupart des États membres exigent une licence supplémentaire ([Tableau 8](#) et [Tableau 11](#)) ou une certification pour le chef de l'entreprise et son personnel (cadres dirigeants et salariés). Les conditions afférentes à cette licence ont pour but de garantir des normes minimales quant à l'intégrité et à la qualité des services fournis. L'octroi de la licence/la certification est généralement précédée d'une enquête de moralité, notamment sur l'absence de casier judiciaire, impose des garanties supplémentaires en termes de fiabilité et d'intégrité ([Tableau 9](#) et [Tableau 11](#)) et l'existence d'une formation professionnelle spécifique ou d'une expérience suffisante à un poste de direction dans le secteur privé ou public.

---

<sup>1</sup> Par rapport aux réglementations en matière de sécurité : la Belgique, la France, l'Italie, l'Espagne et les Pays-Bas : une garantie financière et/ou une police d'assurance couvrant la responsabilité civile  
Eu égard à la réglementation du transport ou commerciale : l'Autriche, la Finlande, l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg et le RU.

### **Formation** ([Tableau 7](#) et [Tableau 12](#))

Le contenu des formations se focalise principalement sur les aspects législatifs et techniques du secteur. Néanmoins, leur durée diffère considérablement d'un État à l'autre.

La formation, bien qu'elle ne soit pas toujours obligatoire, peut être dispensée en interne ou par organisme externe. La certification est généralement confiée à un organe technique ou, dans certains cas, délivrée en accord avec le Ministre de l'éducation.

Les exigences en matière de formation des chefs d'entreprise et des cadres dirigeants ne sont pas souvent obligatoires. Les États membres qui se sont dotés d'une norme en matière de formation adoptent des approches différentes : dans certains cas, ils préconisent une qualification professionnelle de type général, dans d'autres en revanche ils imposent à la direction de l'entreprise une formation plus spécifiquement liée à la sécurité. La Belgique reconnaît également une expérience professionnelle antérieure dans le domaine de la sécurité.

En ce qui concerne le contenu des modules de formation, on constate une fois de plus des différences notables. Ainsi, certains États accordent-ils plus d'importance aux connaissances générales en matière de gestion d'entreprise<sup>2</sup> alors que d'autres préfèrent une formation davantage axée sur les aspects sécuritaires tout en insistant sur les capacités de gestion<sup>3</sup>.

Les exigences de formation par rapport aux salariés divergent fortement d'un pays à l'autre. La plupart des programmes de formation allient leçons théoriques et cours pratiques et s'étalent sur une durée allant de 1 à 186 heures.

La formation des salariés est financée principalement par l'entreprise elle-même, mais bénéficient parfois de subventions du gouvernement. La formation doit être terminée avant l'engagement ou doit débiter dès l'entrée en service.

Au-delà de la formation de base, des cours de recyclage sont également disponibles. Ces derniers se focalisent en grande partie sur la révision, l'application ou la mise à jour des compétences acquises. Ici aussi la durée et le format des cours varient considérablement d'un État à l'autre.

Le contenu des formations, les organismes de formation et les formateurs doivent souvent être agréés.

En l'absence de normes légales, les organisations professionnelles ou les sociétés elles-mêmes dispensent habituellement des sessions de formation (de manière limitée).

### **Limites d'âge** ([Tableau 7](#) et [Tableau 11](#))

Pratiquement tous les États membres fixent des limites d'âge. L'âge du chef d'entreprise et des cadres dirigeants varie entre 18 et 30 ans au minimum et 62 ans au maximum (bien qu'il n'y ait aucune limite d'âge).

Du côté des salariés, la fourchette varie généralement entre 18 et 65 ans, à l'exception de la France où l'âge minimum est fixé à 21 ans pour le port d'arme et du Royaume Uni où l'âge minimum est de 21 ans.

---

<sup>2</sup> Droit civil, commercial, social et fiscal, gestion commerciale et financière, connaissance du marché, normes et techniques d'exploitation

<sup>3</sup> Organisation du secteur, aspects légaux du secteur, droit pénal, relations sociales, libertés fondamentales, relations avec la clientèle

### **Sanctions** ([Tableau 4](#) et [Tableau 10](#))

Le non-respect des règles ou la violation des dispositions légales se traduisent invariablement par des sanctions administratives allant du simple avertissement à l'amende, en passant par le retrait temporaire ou permanent de la licence. Si les infractions commises ressortent du code pénal, des peines d'amende ou d'emprisonnement peuvent être prononcées. Dans certains cas, le personnel responsable de l'infraction peut être licencié.

Bien que cela ne soit pas toujours formalisé, il semble que la faculté d'interjeter appel soit disponible dans la plupart des États membres.

En Allemagne, le non-respect des normes professionnelles ou de la réglementation en vigueur se traduit principalement par une augmentation considérable des primes d'assurance.

### **La détention et l'utilisation des armes (à feu)** ([Tableau 13](#) et [Tableau 14](#))

Le Danemark, la Grèce, l'Irlande, la Suède, les Pays-Bas et le RU interdisent formellement la possession et l'utilisation d'armes à feu. En Allemagne, en France, au Grand-Duché de Luxembourg et en Espagne la détention d'une arme à feu est obligatoire pendant le service. L'Autriche, la Belgique, la Finlande, l'Italie, l'Espagne et le Grand Duché de Luxembourg autorisent la détention d'armes à feu pendant le transport de fonds. Les accords sociaux rendent toutefois le port des armes à feu obligatoire en Belgique.

Le droit ou le devoir de détenir et d'utiliser une arme à feu doit être motivé et est encadré par des conditions très strictes.

La demande est généralement introduite par la société qui emploie le bénéficiaire. Le permis de porter et d'utiliser une arme est cependant délivré sur un plan individuel moyennant le respect de certaines conditions *sine qua non*. Ces conditions ont trait aux qualités morales (par exemple l'absence de casier judiciaire), à la réussite d'une formation sur la manipulation des armes, à la disponibilité de séances de tir régulières et à un contrat de travail avec la société requérante. La permission est généralement limitée aux heures de travail. Les armes à feu doivent être déposées dans les locaux de la société après le service. Le permis peut être révoqué ou retiré dès que l'employé n'est plus au service de la société. Les autorités habilitées à décerner le permis sont principalement les autorités locales telles que la police ou le gouverneur, à l'exception du Grand Duché de Luxembourg où le Ministre de la justice est directement responsable de la délivrance des permis.

La Belgique, la France, le Grand Duché de Luxembourg et l'Espagne imposent des exigences spécifiques à la détention et à l'achat des armes à feu.

Les revolvers sont généralement autorisés.

La violation des dispositions légales en vigueur ou le non-respect de la réglementation se traduit irrévocablement par le retrait ou la révocation du permis de détention ou de possession d'une arme à feu.

## II. Conditions d'exercice des prestations

---

(Tableaux 15 et 16)

### **Règles relevant du droit du transport et du droit du travail** ([Tableau 15](#))

Neuf États membres sur 14 se sont dotés d'une réglementation pour encadrer les temps de conduite et les horaires de travail inhérents aux activités de transport.

Ces réglementations découlent des législations (nationales) ou des accords sociaux.

L'horaire de travail varie de 35 heures par semaine en France à plus de 40 heures par semaine (au Royaume Uni, notamment).

La réglementation inhérente aux temps de conduite suit le même schéma. L'Allemagne et l'Espagne préconisent un repos obligatoire après 4 heures et demi au volant.

La Belgique, la France, l'Italie et le Grand-Duché de Luxembourg ont tous érigé en règle absolue l'interdiction du transport de nuit<sup>4</sup>.

### **Règles relevant de la réglementation particulière aux transports de fonds** ([Tableau 16](#))

La Belgique, la France, l'Italie et le Grand-Duché de Luxembourg interdisent expressément les transports de fonds la nuit.

L'Irlande ne possède aucune disposition spécifique en matière de transport de nuit mais admet certaines réticences de la part de la police par rapport au transport nocturne.

Cette interdiction du transport de nuit est incorporée de manière spécifique dans la loi sur la sécurité en vigueur en Belgique et au Luxembourg. En France, cette interdiction a été décrétée lors de l'accord social national signé en 2000.

### **Obligations vis-à-vis des services de police** ([Tableau 16](#))

Dans la plupart des États membres, il n'existe aucune obligation formelle vis-à-vis de la police.

En Belgique, en Italie et en Espagne, toutes les entreprises de transport de fonds sont tenues de communiquer au préalable pour chacun des transports toutes les informations pertinentes aux autorités de police compétentes, y compris les modifications apportées aux horaires communiqués.

En Espagne, la police a le droit de vérifier les registres de transport, qui doivent être obligatoirement conservés pendant une période de 5 ans.

En Allemagne, des accords ont été conclus avec la police en vue de réguler le contrôle du trafic.

---

<sup>4</sup> Généralement de 22 heures à 6 heures

### III. Modes d'exécution des prestations

(Tableaux 17 à 31)

#### Définition légale du transport de fonds et valeurs ([Tableau 17](#))

Le contenu des fonds et des valeurs transportés est similaire pour tous les États membres. Toutefois, seuls trois États se sont dotés d'une définition légale du contenu du transport ; ainsi, la Belgique, la France et le Grand-Duché de Luxembourg font référence au facteur de risque, à l'engagement professionnel ou à la valeur des biens. Pour ce qui est des limitations inhérentes aux quantités transportées, il s'agit principalement d'une question d'accord entre les entreprises et leurs assureurs. Par rapport aux transports de fonds réputés « légers » (light CIT), on épinglera les exceptions de la France, de l'Espagne et de la Belgique qui imposent des restrictions supplémentaires lorsque les montants transportés dépassent certains plafonds.

Tous les pays opèrent au moyen de véhicules blindés et, dans une certaine mesure, à l'aide de systèmes intelligents de neutralisation des billets (IBNS). Les pays qui se sont dotés d'un arsenal juridique ont prévu les modalités d'utilisation des véhicules blindés et des IBNS.

#### Caractéristiques et moyens de protection des fourgons ([Tableau 19](#))

Plusieurs législations en vigueur prévoient des niveaux et des possibilités de blindage variables pour utiliser des fourgons semi-blindés et/ou non blindés à condition qu'ils soient équipés de nouvelles technologies (IBNS) pour toutes les opérations de collecte/livraison.

Même en l'absence d'un arsenal juridique spécifique, le blindage minimal disponible est souvent régi par des normes définies par les organisations professionnelles ou par les règlements des compagnies d'assurance.

Il n'est guère surprenant de constater que les États membres qui disposent d'un cadre juridique général relativement détaillé ont pris soin de prescrire des normes minimales de blindage des véhicules. Ces derniers doivent en effet être homologués par un organisme de certification reconnu et doivent être agréés par l'autorité responsable avant leur mise en circulation.

Sur le plan technique, on peut conclure que l'essentiel du blindage dans les États membres possédant une réglementation en la matière s'articule comme suit :

- La technologie de blindage est développée pour fournir une protection maximale contre un certain niveau prédéfini de résistance aux projectiles et aux chocs.
- Le niveau de protection<sup>5</sup> de chacun des compartiments dépend entièrement du niveau de blindage général de la carrosserie des véhicules.

---

<sup>5</sup> Réticences en fonction de la classification des armes à feu;  
trappes protégées;  
sortie de secours intégrée;  
coffre-fort;  
bouclier de protection à l'avant du véhicule;  
verrouillage sécurisé;

- Outre le blindage, le fourgon doit être équipé de tous les dispositifs possibles pour garantir la sécurité de l'équipage. Pour ce faire, une attention toute particulière est portée à un niveau suffisant de circulation d'air frais, à la communication indispensable avec l'extérieur, au système d'alarme, etc.

### **Systeme de repérage (tracking) ([Tableau 19](#))**

Presque tous les États membres exigent un système de repérage (tel que le GPS) permettant de localiser en permanence le véhicule et/ou de détecter certains comportements suspects. Généralement, cela passe par une liaison directe avec le central de la société, à l'exception de certains pays qui disposent d'une liaison directe avec la police<sup>6</sup>.

On épinglera le fait que seules les législations les plus sévères contiennent des normes minimales prédéfinies par rapport aux exigences du système de repérage.

### **Moyens de communication ([Tableau 20](#))**

Tous les pays semblent disposer d'un système de communication dédié relié au central de la société. La liaison se fait par radio, téléphone ou GSM. Malgré l'absence d'une liaison directe avec la police, tous les États ont développé, dans une plus ou moins large mesure, une procédure de communication via le central de la société.

### **Marquage ([Tableau 20](#))**

En vue de permettre une identification rapide du véhicule, la plupart des sociétés ont recours à un marquage approprié sur les quatre flancs du véhicule (numéro d'identification et logo de la société).

La Belgique, la France, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas se sont tous dotés d'une réglementation formelle en matière de marquage des véhicules. En Allemagne, le marquage est réglementé par la BDGW.

Ces réglementations ont trait principalement aux dimensions, à la luminosité et au contenu du marquage ainsi qu'à la position/l'emplacement (avant, arrière, latéral et au-

---

cloison blindée entre le compartiment valeurs et le compartiment conducteur avec trappe de communication intégrée;(!)

trémie à pièces (pour pouvoir se débarrasser des clés) ; (!)

fenêtres ignifuges;

pare-chocs renforcés; pneumatiques; (pneus anti-crevaison)

défecteur; (!)

verrouillage du réservoir d'essence;

sas;

système d'air conditionné;

système de verrouillage sécurisé ne pouvant être ouvert que de l'intérieur du véhicule;

système d'alarme protégé à bord du véhicule;

extincteurs;

absence d'options externes telles que marches, crochets et autres poignées de portes etc.

<sup>6</sup> Hormis la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, où une liaison directe par GPS avec la police est disponible, et la Finlande qui n'envisage à l'heure actuelle aucune communication directe avec la police, leur système est actuellement en cours de révision et une liaison directe sera probablement disponible en cas d'urgence.

dessus du toit) des inscriptions. En Belgique, le marquage doit permettre d'identifier le type de transport (pièces, documents, système de neutralisation).

### **IBNS ([Tableau 21](#) et [Tableau 22](#))**

Seuls quatre pays<sup>7</sup> disposent d'un cadre juridique réglementant l'utilisation des IBNS (Intelligent Banknotes Neutralisation System). Cet arsenal décrit les modalités techniques ainsi que le contenu, le degré de neutralisation et le montant lié à l'utilisation de ces systèmes.

Les systèmes de neutralisation doivent être homologués par un organisme de certification officiel et/ou être agréés par l'autorité responsable<sup>8</sup> de l'État en question au terme d'une procédure formelle<sup>9</sup>. La plupart des technologies de neutralisation ne sont valables que pour une période de temps limitée. Les sociétés Axytrans, Villiger, Spinaker, Intactus ou SQS proposent des systèmes agréés dans plusieurs pays. Nonobstant cela, des systèmes de neutralisation destinés au convoyage de fonds sont disponibles dans la quasi-totalité des pays. Ces systèmes constituent souvent une alternative au transport blindé ou le complètent. Les IBNS sont souvent utilisés pendant le transport à pied.

Par système IBNS, on entend en substance « *un système de neutralisation qui permet de déjouer les tentatives illicites d'ouverture d'un conteneur en neutralisant son contenu de manière irréversible* ».

### **Armes ([Tableau 23](#))**

Six États membres<sup>10</sup> interdisent la mise à disposition d'armes pendant le convoyage de fonds.

La Belgique<sup>11</sup>, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne imposent le port d'armes pendant le transport de fonds.

L'Autriche et la Finlande autorisent, moyennant des conditions strictes, l'usage d'armes pendant le convoyage de fonds. La détention d'armes est généralement limitée aux pistolets, à l'exception de la France et de l'Espagne qui autorisent la présence d'un riot gun à bord du véhicule.

La Finlande n'encourage pas activement la possession et l'utilisation d'armes durant les opérations de convoyage, mais laisse le soin à la direction d'argumenter et de motiver le besoin de recourir, le cas échéant, à cette prérogative. Les armes à feu ne peuvent être utilisées qu'à des fins de légitime défense.

---

<sup>7</sup> Belgique (Ministre de l'intérieur), France (Ministre de l'intérieur), Italie (Préfecture) et Grand-Duché de Luxembourg (OLAS)

<sup>8</sup> En Allemagne, ce système est autorisé moyennant accréditation par l'Assurance accident de l'État.

<sup>9</sup> Belgique : certification préalable, numéro d'identification et logo de la société visibles à l'extérieur

France : demande d'approbation et certificat de test

Italie : Préfecture

<sup>10</sup> Danemark, Irlande, Grèce, Suède, RU et Pays-Bas

<sup>11</sup> Moyennant un accord social

### **Convoyeurs de fonds ([Tableau 24](#))**

#### – Équipement individuel

La plupart des convoyeurs officiant dans un fourgon blindé portent un uniforme et sont munis d'un gilet pare-balles et d'un masque à gaz.

En Allemagne, les dispositions afférentes à l'équipement individuel découlent d'un accord contractuel entre la compagnie d'assurance et l'entreprise de transport de fonds. Au Royaume Uni, ces dispositions ont été négociées conformément aux procédures de santé et de sécurité en vigueur dans l'entreprise.

#### – Équipement collectif

Aucune réglementation spécifique n'est disponible en la matière. Les équipements collectifs vont des systèmes radio aux IBNS, en passant par les téléphones portables et les armes supplémentaires telles que revolvers ou riot guns (Espagne).

#### – Composition de l'équipage

Le nombre de convoyeurs par tournée dépend en large mesure du type de transport et varie de 1 à 3 par véhicule, le cas échéant avec escorte (voir infra).

#### – Service d'escorte

L'accompagnement obligatoire d'un fourgon blindé par une escorte est réparti de manière uniforme entre les États membres. La Belgique, la France, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne possèdent tous des exigences légales en termes de mise à disposition d'un véhicule d'escorte. En Belgique, par exemple, le service d'escorte est habituellement assuré par la Police Fédérale. Dans l'hypothèse où cette dernière serait dans l'impossibilité d'assurer l'escorte nécessaire, la société est tenue d'y suppléer en fournissant deux voitures d'escorte, chacune avec un équipage de trois personnes.

En Irlande, une escorte n'est organisée que pour les transports de valeurs importantes et est assurée par l'armée.

### **Obligations à remplir par le client ([Tableau 25](#))**

En cas de transport de fonds à l'aide de fourgons blindés, le client occupe une position importante quant à la sécurité et à la sûreté du transport, de l'équipage et du public. Compte tenu du rôle important qu'il est appelé à jouer pour assurer la sécurité nécessaire, le client est tenu de prendre les mesures nécessaires pour limiter les risques d'incident.

Eu égard à l'infrastructure des points de desserte (notamment les ATM) ([Tableau 25](#)), neuf États membres ne disposent d'aucune législation spécifique concernant la collecte/la livraison des valeurs. Cela ne signifie pas pour autant qu'aucune disposition n'est prise. Certaines procédures sont décrites de manière formelle dans les contrats d'assurance ou découlent directement des négociations avec le client. Par conséquent, elles sont définies sur une base individuelle.

Les pays qui offrent un cadre légal par rapport au rôle du client s'attachent principalement à isoler le processus de transport. Ces dispositions vont de la mise en oeuvre de mesures techniques à la configuration des locaux (tels que coffres forts, sas, verrous, caméras, systèmes d'alarme, contrôle d'accès, système de vidéosurveillance (CCTV) et ainsi de suite), en passant par certaines politiques en matière d'organisation et de procédure (zones sécurisées, identification de l'équipage, isolement du public, élimination des obstacles potentiels, temps trottoir limité, horaires de livraison préétablis, les manipulations doivent s'effectuer dans un délai prédéfini après l'arrivée sur les lieux etc.).

Comme mentionné précédemment, les pays qui ne se fondent pas sur une législation bien arrêtée organisent tout aussi fréquemment des mesures et des procédures similaires.

En Belgique, la livraison doit s'effectuer dans une zone sécurisée en cas de non-utilisation des IBNS et se déroule d'une zone sécurisée à une autre ou de sas à sas. Le législateur belge impose également certaines restrictions aux valeurs acheminées par conteneur/par arrêt.

La France et le Grand-Duché de Luxembourg ont promulgué des procédures relativement détaillées et se concentrent sur chacun des maillons faibles du processus d'approvisionnement (on songe notamment à certains dispositifs tels que les sas, les zones sécurisées interdites au public, les verrous, les systèmes de repérage, les valises indestructibles (« strong boxes »), les systèmes de vidéosurveillance (CCTV), les systèmes de communication, les systèmes d'alarme ou encore l'absence de fenêtres/portes donnant sur la route).

### **Règles inhérentes au code de la route** ([Tableau 26](#) et [Tableau 27](#))

Un transport de fonds sûr repose en grande partie sur la possibilité d'évoluer de manière fluide et ininterrompue dans la circulation.

Neuf<sup>12</sup> répondants sur 14 ont déclaré qu'aucune réglementation spécifique n'est en vigueur en termes de dérogations éventuelles au code de la route.

Les directives existantes se concentrent sur la garantie d'un passage rapide et sûr.

Parfois, un permis spécial ou une dérogation pour stationner ou s'arrêter dans un lieu public s'avère nécessaire.

Par rapport au délai de livraison et à la configuration du lieu de stationnement, la priorité numéro un consiste à s'acquitter de l'opération aussi rapidement que possible et avec un degré de sécurité maximal.

Le même raisonnement prévaut pour les bandes de circulation des autobus et les voies publiques. Pour faire prendre conscience au public présent des risques potentiels d'attaque, la société se dote souvent d'un permis spécial ou met en place des moyens ou des méthodes spéciaux<sup>13</sup> ([Tableau 27](#)). Face au refus d'accorder un statut spécial aux transporteurs de fonds, certains répondants déplorent, plus ou moins ouvertement, le manque de compréhension des autorités de police locales pour ce type de transport.

<sup>12</sup> Autriche, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Espagne, Suède, Pays-Bas et RU

<sup>13</sup> Utilisation de valises avec fumigènes ou de valises intelligentes, de zones parfaitement étanches, d'escortes, de sas, de verrous, ...

### **Locaux de la société de transport de fonds ([Tableau 28](#))**

- Aménagement et dépôt des fonds et des valeurs

Ce domaine demeure relativement peu couvert par la législation des États membres. Même les pays qui ont coutume de fournir un cadre législatif plutôt strict font l'impasse sur cette matière. Seuls la Grèce, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Espagne imposent certaines normes de sécurité, notamment concernant la salle des coffres, les zones sécurisées, les places de parking sécurisées, les sas d'entrée et les systèmes de défense passive.

Le Danemark et l'Allemagne s'appuient soit sur les conditions prévues par le contrat d'assurance soit sur les normes professionnelles.

En Finlande, un accord a été signé avec la Banque Nationale eu égard au dépôt des fonds et des valeurs.

### **Informations vis-à-vis de la police ([Tableau 29](#))**

Les informations communiquées à la police (locale) sont principalement régies par des procédures (in)formelles<sup>14</sup>. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une règle, les horaires, les itinéraires et les méthodes employés<sup>15</sup> sont fréquemment communiqués à la police. Il arrive que cela se déroule de manière régulière et avant que le transport n'ait lieu<sup>16</sup>; parfois les informations sont à la disposition des forces de police au cas où ces dernières en auraient besoin.

Comme mentionné plus haut, seuls le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique disposent d'une liaison directe avec la police. Dans tous les autres pays, la communication avec les forces de police est organisée à partir de la centrale de la société.

La situation des Pays-Bas est unique dans la mesure où la police dispose d'un rapport écrit, mis à jour deux fois par an.

En cas de confrontation en face-à-face, l'identification du convoyeur s'effectue essentiellement par l'uniforme et via son badge d'identification.

### **Règles propres à chaque pays ([Tableau 30](#))**

- Organisation des tournées

L'organisation des tournées incombe en grande partie à la société de services et s'effectue principalement en fonction des besoins et des desideratas du client. Seule la Belgique a développé une série de règles officielles (inscrites dans la législation) pour chaque type de transport en soulignant les limitations inhérentes aux montants transportés, au nombre d'arrêts et au nombre de conteneurs IBNS par tournée.

- Conditions dans lesquelles l'équipage peut quitter le véhicule

---

<sup>14</sup> En Italie, la procédure pour communiquer les informations est organisée par le département de police locale

<sup>15</sup> En Belgique, cela varie en fonction du type de transport.

<sup>16</sup> Obligation de le communiquer préalablement dans un certain délai et sous peine d'amende en cas de non-respect

Chaque pays possède son propre cortège de règles par rapport à la faculté de sortir du véhicule<sup>17</sup>.

Les politiques sont laissées à la discrétion des entreprises. En règle générale, abandonner le véhicule est considéré inacceptable.

– Autres dispositions

Il convient d'épingler à ce sujet les dispositions énoncées dans le droit belge par rapport à la protection obligatoire de la police sur les routes à trois bandes, l'interdiction des transports mixtes, sans oublier l'obligation d'opérer dans un laps de temps réduit de 30 minutes.

Les Pays-Bas soulignent l'importance d'effectuer le plus grand nombre possible de transferts à l'intérieur d'une zone fermée/sécurisée.

**Règles spécifiques à chaque pays permettant à un véhicule de transport de fonds étranger (opéré par une société ayant son siège dans un pays membre ou non de l'UE) de traverser le territoire ([Tableau 31](#))**

Dans la majorité des cas, les États membres ne disposent pas d'une législation spécifique régissant les transports de fonds sur leur territoire effectués par une société étrangère ayant son siège dans un pays membre de l'UE.

En Belgique, en France et au Luxembourg, les entreprises de transport de fonds étrangères doivent se conformer soit à la législation locale soit à la réglementation en vigueur dans un État membre. Toutefois, l'autorité responsable du pays hôte est tenue de délivrer (généralement via une procédure simplifiée) un permis spécial pour pouvoir opérer sur son territoire.

Au Danemark, les opérateurs étrangers doivent, en tout état de cause, se conformer à la législation danoise. En Allemagne, il n'existe pas à proprement parler de contrôle formel du transport transfrontalier; cependant, les règles d'application en cas d'incident en vigueur dans les différents États doivent être respectées.

Les sociétés ayant leur siège en dehors de l'UE sont soumises aux mêmes règles. La réglementation du pays hôte prévaut. Cela n'implique pas nécessairement que ces sociétés étrangères doivent recommencer l'ensemble du processus.

<sup>17</sup> En Belgique, l'opérateur peut quitter le véhicule lorsqu'il se trouve dans une zone sécurisée. En Finlande, en Allemagne et au Grand-Duché de Luxembourg, les sociétés possèdent des procédures détaillées précisant le moment et l'endroit indiqués pour quitter le véhicule. La Grèce exige une autorisation préalable et une surveillance permanente. En Irlande, l'équipage ne peut pas quitter le véhicule en dehors du point de collecte.

---

## IV. Incidents pendant le service

---

(Tableaux 32 à 36)

### **Suivi psychologique** ([Tableau 32](#))

La plupart des décisions qui ont trait aux personnes blessées sont gérées au niveau de la société. Seuls la Belgique, le Danemark, la France et l'Allemagne se sont dotés d'une politique officielle par le biais d'accords et de conventions.

Le suivi psychologique à l'attention des familles dépend en bonne partie de la volonté des sociétés d'offrir une aide supplémentaire. Les sociétés qui opèrent dans la plupart des États membres n'offrent pas ce type de soutien aux familles.

### **Protection sociale** ([Tableau 33](#))

Les programmes de protection sociale possèdent de meilleurs fondements juridiques (législation et accords sociaux) et se concentrent essentiellement sur le revenu garanti pendant une période donnée après un incident.

La société se charge parfois d'assurer cette protection. En principe, les mesures d'assistance sociale se limitent uniquement à la personne blessée.

### **Sanctions** ([Tableau 34](#))

À l'exception de la Grèce, de l'Irlande, de l'Italie, du Grand-Duché de Luxembourg, de l'Espagne et du RU, le non-respect de ces mesures sociales entraîne invariablement diverses pénalités allant de l'avertissement aux amendes, en passant par le retrait de la licences, voire l'emprisonnement.

### **Autorité de contrôle** ([Tableau 35](#))

Dans les pays dotés d'une législation spécifique en matière de sécurité, l'autorité de tutelle sur le plan national est soit le Ministère de l'intérieur ou le Ministère de la justice.

Au niveau local et régional, le contrôle des sociétés de transport de fonds et de leurs activités incombe principalement aux autorités de police.

Cela ne signifie pas que ces autorités soient automatiquement investies du pouvoir d'infliger des pénalités en cas de violation des règles. Dans certains cas, elles le font; d'autres fois, en revanche, ces autorités de contrôle ne sont pas habilitées à imposer les sanctions prévues.

Bien que le droit d'interjeter appel ne soit pas toujours formalisé, le contrevenant a néanmoins le droit d'introduire un recours.

### **Retrait de la licence** ([Tableau 36](#))

Le retrait de la licence intervient la plupart du temps lorsque les sociétés de transport de fonds ne se conforment pas à la législation en vigueur.

Les licences de la société, des cadres dirigeants ou des salariés sont toutes passibles de révocation.

En l'Allemagne, le non-respect de la réglementation en vigueur se traduit généralement par une augmentation des primes d'assurance.

## Conclusions

---

En nous basant sur les résultats de cette étude, nous pouvons formuler les observations suivantes.

Pour ce qui concerne les *conditions d'accès* à la profession de transporteur de fonds :

- ↔ Absence d'une définition légale unique pour le transport de fonds
- ↔ Absence d'une source de droit unique (droit des sociétés, droit du transport, réglementation inhérente à la sécurité)
- ↔ Manque d'un programme de formation cohérent en termes de contenu et de durée
- ↔ Plusieurs acceptions du concept de moralité
- ↔ Points de vue différents sur les enquêtes de moralité
- ↔ Divergences sur le droit de posséder et d'utiliser une arme

La plupart des États membres respectent toutefois l'âge minimum de 18 ans pour exécuter des prestations de sécurité ou exploiter une entreprise de transport de fonds, ainsi que l'obligation de porter un uniforme ou un badge d'identification.

Eu égard aux *conditions d'exercice des activités de transport de fonds et des modalités y afférentes*, on constate une fois de plus de profondes divergences au sein de l'UE.

- ↔ La plupart des pays autorisent les tournées de nuit et ne prévoient aucune restriction formelle des plages horaires
- ↔ Des règles officielles concernant la communication avec les forces de police font toujours défaut
- ↔ Des règles officielles concernant les spécifications techniques des véhicules font toujours défaut
- ↔ Les points de vue divergent sur l'utilisation des IBNS
- ↔ Absence de définition concernant les biens transportés
- ↔ Il n'existe, la plupart du temps, aucune obligation de rendre disponibles des moyens de communication, des systèmes de repérage, un marquage adéquat sur les véhicules et des IBNS
- ↔ Des règles officielles quant au fonctionnement des véhicules sur la voie publique et dans les lieux publics sont pratiquement inexistantes
- ↔ Les opinions divergent quant au degré de sécurité à fournir aux sociétés de transport de fonds
- ↔ Dans la plupart des États membres, aucune disposition légale spécifique n'est disponible eu égard à la responsabilité du client dans le processus du transport de fonds
- ↔ Les points de vue divergent sur les renseignements à fournir à la police
- ↔ En ce qui concerne la mise en place d'un encadrement social des victimes d'incidents, la plupart des initiatives sont laissées à l'appréciation de la société et ne reposent sur aucune législation ni accord social

- ↪ Absence de réglementation sur les uniformes par rapport aux activités transfrontalières au sein de l'Union européenne
- ↪ Les sanctions pour infraction à la législation sociale divergent

Bien qu'il existe une grande disparité entre les arsenaux juridiques des États membres, il convient de souligner que la réalité sur le terrain ne répond pas toujours à la réalité juridique. Par conséquent, il n'est pas rare que des mesures doivent être prises pour combler certains vides juridiques.

## Notes finales

<sup>1</sup> Aperçu des différentes autorités

<b>États membres</b>	<b>Société</b>	<b>Directeur de la société / cadres supérieurs</b>	<b>Employés</b>
<b>Autriche</b>	Autorité chargée de l'industrie	Pas d'autorité spécifique	N/A
<b>Belgique *</b>	Ministère de l'intérieur (SPFI)	Ministère de l'intérieur (SPFI)	Ministère de l'intérieur (SPFI)
<b>Danemark</b>	Commissariat de police		Commissariat de police
<b>Finlande</b>	Ministère de l'intérieur – Unité de supervision sectorielle de la sécurité - Gouvernement régional	Ministère de l'intérieur - Unité de supervision sectorielle de la sécurité Gouvernement régional	Département de police locale
<b>France</b>	Préfecture du siège de la société Direction régionale de l'équipement Ministère de l'intérieur	Ministère du transport / Ministère de l'éducation Préfet de la région où l'examen a eu lieu	Préfecture départementale pour accord et licence de port d'arme Pour les questions sociales : le Ministère du transport
<b>Allemagne</b>	Autorités locales		Autorités locales
<b>Grèce</b>	Ministère chargé de l'ordre public	Ministère de la justice Ministère chargé de l'ordre public Autorités de police	Ministère chargé de l'ordre public Autorités de police
<b>Irlande</b>	ND	ND	ND
<b>Italie</b>	Préfecture départementale	Préfecture	Doit prêter serment devant la Préfecture
<b>Grand-Duché de Luxembourg</b>	Ministère de la justice Ministère du commerce Ministère du transport	Ministère de la justice Département du commerce	Ministère de la justice
<b>Portugal*</b>			
<b>Espagne</b>	Ministère de l'intérieur Ministère du transport	Ministère de l'intérieur Ministère du transport	Ministère de l'intérieur
<b>Suède ***</b>	ND	ND	ND
<b>Pays-Bas</b>	Ministère de la justice	Ministère de la justice	Police locale représentant le Ministère de la justice
<b>R.U.</b>	<i>Security Industry Authority (SIA)</i> Licence d'opérateur délivrée par la <i>Vehicle Operators Service Authority (VOSA)</i>	VOSA et SIA	SIA