



CAISSE REGIONALE D'ASSURANCE MALADIE D'ILE DE FRANCE
17-19, rue de Flandre
75954 PARIS CEDEX 19

Note technique C.R.A.M.I.F. n° 6

PREVENTION
DES RISQUES PROFESSIONNELS

PREVENTION DES RISQUES D'AGRESSION
LORS DES INTERVENTIONS DE CONVOYEURS
DE FONDS DANS DES ETABLISSEMENTS
COMMERCIAUX OU FINANCIERS

Approuvée par les Comités Techniques Régionaux:
n° 6 en sa réunion du 20 mars 1990
n° 6 en sa réunion du 19 juin 1990
n° 7 en sa réunion du 21 mars 1990

C.D.U. : 336.7

NOTE TECHNIQUE DE LA
CAISSE REGIONALE D'ASSURANCE MALADIE D'ILE DE FRANCE

Préambule

Lors des opérations de livraison ou d'enlèvement de fonds dans des établissements commerciaux ou financiers, les risques et la prévention concernent, non seulement les entreprises de transport de fonds mais aussi les entreprises dans les établissements desquelles s'effectuent ces livraisons ou enlèvements.

Pour ces opérations, les entreprises de transport de fonds interviennent en tant qu'entreprises extérieures, dites entreprises intervenantes, dans les établissements d'entreprises utilisatrices.

Lors de ces opérations :

- il y a interférence entre les activités des deux entreprises.
- des salariés des deux entreprises sont exposés aux risques liés à ces interventions.

Dans ces conditions, ces interventions entrent dans le champ d'application du décret n° 77-1321 du 29 novembre 1977 qui prévoit une concertation préalable entre le chef de l'entreprise utilisatrice (*établissement commercial ou financier*) et le chef de l'entreprise intervenante (*entreprise de transport de fonds*) pour qu'ils « définissent en commun les mesures à prendre par chacun d'entre eux en vue d'éviter les risques professionnels qui peuvent découler de l'exercice simultané en un même lieu des activités des deux entreprises ».

SOMMAIRE

Pages

PREAMBULE

1 - RAPPELS CONCERNANT L'ACTIVITE DE TRANSPORT DE FONDS	2
2 - RISQUE VISE	2
3 -PREVENTION	4
3.1. - Concertation entre les deux entreprises	4
3.1.1. - Principes généraux	4
3.1.2. - Recherche des mesures de prévention	5
3.2. - Exemple de niveaux d'aménagement	6
3.2.1. - « Trappon » à accès extérieur	6
3.2.2. - Sas à véhicule	6
3.2.3. - Couloir ou local réservé aux convoyeurs avec accès extérieur	7
3.2.4. - Couloir ou local réservé aux convoyeurs avec accès intérieur	7
3.2.5. - Coffre implanté dans un local ouvert aux convoyeurs	7
3.3. - Mesures complémentaires	7
3.3.1. - Stationnement du véhicule blindé	7
3.3.2. - Moyens de communication entre les convoyeurs de fonds et les personnels chargés de l'échange des fonds	8
3.3.3. - Sas à véhicule	8
3.3.4. - Couloir ou local réservé en permanence aux convoyeurs	8
3.3.5. - Couloir ou local neutralisé temporairement	8
3.3.6. - Parcours évacué temporairement	8
3.3.7. - Franchissement des portes et cheminement	8
3.3.8. - Trajet piétonnier non protégé	9
ANNEXE 1 : SCHEMAS DES EXEMPLES DE NIVEAUX D'AMENAGEMENT	10

1 - RAPPELS CONCERNANT L'ACTIVITE DE TRANSPORT DE FONDS

L'activité de transport de fonds évoquée ici est celle soumise aux dispositions du décret n° 79-618 du 13 juillet 1979 qui précise, en particulier, qu'elle s'exerce au moyen de véhicules blindés avec équipages de trois hommes armés (*convoyeurs de fonds*). Ce personnel doit être agréé par le préfet conformément au 2ème alinéa de l'article 4 dudit décret.

Les entreprises spécialisées qui exercent cette activité sont soumises à autorisation administrative aux termes des articles 1er, 2, 5, 6 et 7 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983. Cette autorisation administrative ainsi que le recrutement des personnels font l'objet du décret n° 86-1058 du 26 septembre 1986. Les conditions d'utilisation des matériels, documents, uniformes et insignes font l'objet du décret n° 86-1099 du 10 octobre 1986.

En matière de risques professionnels, ces entreprises relèvent du Comité Technique National n° 15 des Activités du Groupe Interprofessionnel. Jusqu'en 1987 elles étaient classées au numéro de risque 7714.2 avec les entreprises de surveillance et les agences privées de recherches. Depuis 1988, elles font l'objet d'un classement séparé sous le numéro de risque 7714.8 désigné « Transports de fonds, surveillance et transports de fonds (*associés*) ».

2 - RISQUE VISE

Le risque visé ici est l'agression à main armée ayant pour mobile le vol, lors de l'intervention des convoyeurs pour une livraison ou un enlèvement de fonds.

L'agression peut avoir pour objectif le vol des fonds livrés ou enlevés par les convoyeurs ou le vol de la totalité des fonds transportés dans le véhicule blindé.

Lors des livraisons ou des enlèvements de fonds, il y a apparition d'une rupture dans la « chaîne de sécurité » entre le pôle constitué par le véhicule blindé et le pôle constitué par le coffre dans lequel les fonds sont stockés en attente d'enlèvement et/ou déposés lors de la livraison.

Le risque se focalise sur les convoyeurs dès qu'ils ne sont plus protégés, c'est-à-dire lors de tout trajet à pied, aussi court soit-il, qu'ils devront effectuer entre le véhicule blindé et le point de livraison ou d'enlèvement des fonds.

La situation de risque résulte d'une possibilité de mise en présence des convoyeurs et des agresseurs, c'est-à-dire de la possibilité pour ces derniers :

- d'accéder à la zone d'évolution piétonnière des convoyeurs,
- d'être présents dans cette zone lorsque les convoyeurs y évoluent avec des fonds.

Les convoyeurs, cibles de l'agression, ne sont pas les seuls personnels exposés aux risques qui en découlent. Toute personne située dans leur environnement direct lors de leur intervention est également exposée :

- ceci concerne les salariés de l'établissement où a lieu la livraison ou l'enlèvement des fonds, qu'ils soient :
 - directement concernés par l'opération : personnels chargés de l'échange de fonds avec les convoyeurs, personnels de caisse centrale, de surveillance, d'encadrement...,
 - non directement concernés par l'opération : personnels de caisse, de rayons, de réserves, de guichets, de bureaux, de services...,

- ceci peut concerner des salariés d'autres entreprises : commerces voisins, transporteurs en livraison, prestataires de services (*surveillance, maintenance, nettoyage...*),
- le public ne peut être exclu.

Face à une agression, la situation des convoyeurs et celle des autres salariés sont totalement différentes :

- ces derniers (*autres salariés*) ne doivent, d'une manière générale, ni résister, ni s'opposer ouvertement aux agresseurs. (1)
- les convoyeurs portent une arme à feu et sont autorisés à l'utiliser, dans les limites de la légitime défense fixées par l'article 328 du Code Pénal. Ils sont donc «habilités» à résister et riposter. Ils peuvent donc être confrontés à des situations de risque très grave avec usage d'armes à feu.

En cas d'agression des convoyeurs en présence d'autres personnes (*salariés, public*) :

- ces dernières sont exposées au risque très grave d'une fusillade,
- la capacité de riposte des convoyeurs et, par là même, l'effet dissuasif de leur armement et de leur entraînement à son usage sont diminués.

Dans une telle situation, les convoyeurs seront doublement gênés :

- par la difficulté à repérer suffisamment tôt un agresseur parmi les personnes présentes,
- par la crainte, en ripostant à un agresseur, d'atteindre une tierce personne.

Le risque d'agression sera aggravé par un certain nombre de difficultés :

- impossibilité de stationner le véhicule au plus près du lieu de l'opération,
- perturbation des communications radio, entre le véhicule et sa base,
- champ de vision du conducteur insuffisant pour repérer, assez tôt, toute manœuvre suspecte vers son véhicule,
- zones de stationnement et d'évolution du véhicule mal adaptées pour une évacuation rapide,
- perturbation des communications radio entre le véhicule et les convoyeurs en mission hors du champ de vision du conducteur,
- zone d'évolution piétonnière des convoyeurs implantée, aménagée ou encombrée de telle façon qu'ils ne peuvent pas repérer assez tôt une présence suspecte,
- charges transportées par les convoyeurs constituant une gêne pour utiliser leur arme.

La probabilité d'agression est d'autant plus importante que le niveau de butin espéré est élevé, que les mesures de prévention (de « sécurité ») paraissent peu dissuasives et que les lieux sont favorables à une fuite rapide des agresseurs après leur forfait, réussi ou raté.

(1) - La conduite à tenir en cas d'agression est rappelée à l'Annexe 5 de la Note Technique de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés éditée sous la référence I.N.R.S. ED 1240. Ces consignes ne concernent pas les personnels de sécurité armés qui peuvent être présents dans certains établissements.

Le niveau de butin espéré est fonction de l'établissement (*activité, surface, chiffre d'affaires, nature des fonds*) mais aussi de la période de l'année ou du jour du mois ou de la semaine.

Mais, par ailleurs, au fur et à mesure que les sites les plus tentants sont aménagés et gérés pour devenir plus dissuasifs, le risque se déplace vers des sites considérés comme moins tentants mais qui n'ont pas donné lieu à la mise en place de mesures adéquates. Ce phénomène de transfert du risque peut aussi se produire sur un même site entre une zone bien aménagée (*local où est implanté le coffre, zone d'évolution piétonnière intérieure des convoyeurs ...*) et une zone non aménagée (*zone d'évolution piétonnière extérieure des convoyeurs ...*).

3 – PREVENTION

3.1. – Concertation entre les deux entreprises

3.1.1. – Principes généraux

La procédure de concertation préalable définie par le décret n° 77.1321 du 29 novembre 1977 ne doit pas être considérée comme une simple définition des responsabilités de chacune des deux entreprises mais comme la base même de la démarche préventive par une confrontation de leur expérience et une mise en commun de leurs compétences et moyens respectifs pour résoudre au mieux, c'est-à-dire dans l'intérêt commun, le problème posé.

Lorsque l'entreprise de transport de fonds intervient pour le compte d'une autre entreprise, (*en général un établissement financier*) la procédure de concertation devrait être, pour tout ou partie, tripartite.

Dans le cadre de cette procédure, il pourra être fait appel, pour conseil, avis, autorisation... à des tiers tels que autorités municipales, services de police, gendarmerie, gestionnaire de Centre Commercial, fournisseur de matériel...

La concertation portera sur :

- l'analyse des risques, c'est-à-dire des caractéristiques du site et des procédures de travail des deux entreprises pour en dégager les points faibles face au phénomène de l'agression,
- la recherche des mesures de prévention techniques (*aménagements, matériels*) ou administratives (*procédures, consignes*), propres à réduire la probabilité et les conséquences d'une agression,
- la fixation du rôle de chaque entreprise dans la mise en œuvre des mesures de prévention et la détermination des conditions de non exécution de la livraison ou de l'enlèvement des fonds en cas de situation anormale,
- la mise en place d'une procédure d'information mutuelle permanente entre les deux entreprises pour une réaction concertée et immédiate à toute modification ou dérive par rapport à la situation initiale,
- la délimitation des zones d'évolution respectives des salariés de chaque entreprise lors de l'intervention des convoyeurs,
- l'information et la formation des personnels concernés dans chaque entreprise.

3.1.2 – Recherche des mesures de prévention

La recherche concertée des mesures de prévention doit permettre de déterminer :

- des mesures techniques de prévention portant sur l'aménagement du site, du bâtiment et/ou des locaux où a lieu l'intervention des convoyeurs pour obtenir un niveau d'aménagement,
- des mesures de prévention complémentaires d'ordre technique (*matériels de sécurité, d'alarme, de communication...*) et/ou d'ordre administratif (*procédures, consignes...*) fonctions du niveau d'aménagement retenu et permettant son exploitation optimale.

L'ensemble de ces mesures devra être déterminé en tenant compte tant de la sécurité des convoyeurs que de celle du personnel de l'établissement. En particulier, ces dispositions ne doivent pas faire obstacle à l'utilisation de coffres à double serrure, dont l'ouverture nécessite l'utilisation de deux clés, dont l'une est détenue par les convoyeurs.

Les disparités importantes existant entre les établissements concernés ne permettent pas de préconiser le même niveau d'aménagement pour tous.

Cette difficulté persiste même si on examine le problème au niveau des différentes familles dans lesquelles peuvent être classés ces établissements en fonction de certaines caractéristiques (*activité, chiffre d'affaires, situation géographique, surface, disposition des locaux...*).

De ce fait, la détermination du niveau d'aménagement devra se faire au cas par cas, avec comme objectif d'obtenir la meilleure solution, compromis entre ce qui est nécessaire au vu du risque et ce qui est possible au vu des contraintes techniques et économiques, propres à l'établissement.

La démarche de concertation doit permettre d'optimiser ce compromis en se référant aux niveaux d'aménagements connus et estimés les plus sûrs, c'est-à-dire, répondant aux principes directeurs suivants :

A – Mettre les convoyeurs hors de portée d'agresseurs éventuels,

B – Eviter le contact direct entre les convoyeurs et d'autres personnels.

Le **principe A** suppose que puisse être assurée tout au long du trajet piétonnier des convoyeurs, entre le véhicule blindé et le point de livraison ou d'enlèvement des fonds, une protection équivalente à celle fournie par le véhicule blindé. La recherche de cette assurance peut, aux limites, conduire à la suppression du trajet piétonnier des convoyeurs.

Ceci permet, en outre, de diminuer la durée de leur intervention, ce qui est favorable à la sécurité, et de diminuer les contraintes liées au transport des valeurs et, en particulier, des sacs de monnaie.

Si dans l'établissement, l'emplacement du coffre ne permet pas un niveau d'aménagement satisfaisant en ce qui concerne le trajet piétonnier des convoyeurs, on recherchera les possibilités d'une meilleure implantation du coffre. La solution retenue ne devra pas, pour autant, diminuer le niveau de sécurité en ce qui concerne le stockage des fonds et les opérations de transfert interne à l'établissement.

Le **principe B** peut être réalisé, vis à vis des personnels chargés de l'échange des fonds avec les convoyeurs en installant, entre l'intérieur du local où est implanté le coffre et le point de livraison ou d'enlèvement des fonds, un dispositif (*sas à tambour, sas à faces parallèles, monte-charge ou autre système mécanique ou pneumatique*) permettant le transfert des fonds sans contact direct entre les convoyeurs et ces personnels, lorsque ce contact direct n'est pas nécessaire.

Si ce contact direct s'avère nécessaire pour des raisons techniques justifiées, il devra avoir lieu dans un local, en général celui où est implanté le coffre, dont l'accès sera contrôlé de préférence grâce à un sas à personnel.

Vis à vis des autres personnels, la mise en oeuvre du **principe B** est acquise si le **principe A** est réalisé. Dans le cas contraire, il y a lieu de mettre en oeuvre des mesures spécifiques.

Il convient d'intégrer les mesures techniques de prévention touchant à l'aménagement, lors de la conception des bâtiments dans le cadre de leur construction ou de leur réaménagement. Le niveau d'aménagement d'un site existant devra être réexaminé pour amélioration éventuelle en cas de projet de réaménagement de ce site.

La recherche des mesures de prévention devra être menée en examinant :

- le stationnement du véhicule,
- le trajet à pied des convoyeurs :
 - à l'extérieur de l'établissement,
 - à l'intérieur de l'établissement,
- le mode de transfert des fonds au niveau du local où est implanté le coffre.

Il y aura lieu de vérifier, à ces différents stades, que chacun des trois convoyeurs peut jouer pleinement le rôle qui lui est attribué dans l'équipage :

- le convoyeur-conducteur doit veiller aux conditions de sécurité pour l'évolution et le stationnement du véhicule et assurer la protection de ses coéquipiers, à partir du véhicule dont il assure la garde,
- le convoyeur-messenger va livrer ou recevoir les fonds,
- le convoyeur-garde a pour mission de protéger le messenger.

3.2. - Exemple de niveaux d'aménagement (voir Annexe 1 fig. 1 à 7)

Selon les caractéristiques du site et les contraintes qui s'y rattachent, le niveau d'aménagement retenu pourra s'inspirer d'un des exemples suivants.

3.2.1. - « Trappon » à accès extérieur (fig. 1)

Un «trappon» est un sas, de dimensions limitées, à tambour rotatif ou à faces parallèles interverrouillées, par lequel s'effectue le transfert des fonds.

L'accès extérieur au « trappon » suppose que le local où est implanté le coffre soit adjacent à un mur périphérique de l'établissement contre lequel le véhicule blindé vient s'accoster, en vis à vis, latéralement ou par l'arrière suivant sa conception. Une avancée en maçonnerie facilite l'accostage du véhicule et l'utilisation du « trappon ».

3.2.2. - Sas à véhicule (fig. 2 et 2 bis)

Dans ce type d'aménagement, le véhicule blindé pénètre dans un sas intégré au bâtiment et va y rester isolé pendant toute la durée du transfert des fonds qui s'effectue, entre le sas à véhicule (fig. 2), éventuellement prolongé par un couloir réservé aux convoyeurs (fig. 2 bis), et le local où est implanté le coffre, de différentes façons, en fonction de leur implantation respective :

- par un « trappon » s'ils sont mitoyens,
- par un monte-charge (fig. 6) s'ils sont superposés,
- par un système mécanique ou pneumatique de transfert de fonds (fig. 7) dans les autres cas.

3.2.3. – Couloir ou local réservé aux convoyeurs avec accès extérieur (fig. 3)

Cet aménagement consiste en un local ou un couloir réservé, en permanence, aux convoyeurs et dans lequel ils peuvent pénétrer en un point où le véhicule blindé peut accoster le bâtiment ou stationner au plus près. Le transfert des fonds peut s'effectuer, entre ce couloir ou ce local et le local où est implanté le coffre, de différentes façons, en fonction de leur implantation respective :

- par un « trappon » s'ils sont mitoyens,
- par un monte-charge (fig.6) s'ils sont superposés,
- par un système mécanique ou pneumatique de transfert de fonds (fig. 7) dans les autres cas.

3.2.4. - Couloir ou local réservé aux convoyeurs avec accès intérieur (fig. 4 et 4 bis)

Cet aménagement diffère du précédent par le fait que l'accès ne se fait pas à partir de l'extérieur du bâtiment, mais après un parcours piétonnier des convoyeurs à l'intérieur de l'établissement, suivant l'une ou l'autre des modalités suivantes :

- parcours piétonnier par un couloir réservé, temporairement, aux convoyeurs pendant la durée de leur intervention (fig. 4),
- parcours piétonnier par un cheminement évacué, si possible, par le personnel pendant la durée de l'intervention des convoyeurs (fig. 4bis).

3.2.5. – Coffre implanté dans un local ouvert aux convoyeurs (fig. 5)

Dans ce cas, après un parcours piétonnier par un cheminement évacué, si possible, par le personnel pendant la durée de leur intervention, les convoyeurs pénètrent dans le local où est implanté le coffre par un accès contrôlé, de préférence un sas à personnes (cf. chapitre 3.1.2. 1^{ème} alinéa).

3.3. - Mesures complémentaires

A chaque niveau d'aménagement doivent être associées des mesures complémentaires d'ordre technique (*matériels de surveillance, d'alarme, de communication ...*) ou administratif (*procédures, consignes, information et formation des personnels-*) destinées à permettre la meilleure exploitation de l'aménagement choisi et à compenser ses insuffisances éventuelles par rapport aux points A et B évoqués en 3.1.2.

3.3.1. Stationnement du véhicule blindé

L'entreprise utilisatrice doit prendre les mesures nécessaires pour que l'emplacement de stationnement du véhicule blindé soit libre et accessible.

Lorsqu'il est prévu que le véhicule vienne accoster le bâtiment, l'intervention ne devra pas avoir lieu si l'accostage n'est pas possible.

Lorsqu'il n'est pas prévu que le véhicule vienne accoster le bâtiment, il devra pouvoir stationner à un emplacement et dans une position tels que le conducteur, au volant, garde dans son champ de vision le trajet piétonnier extérieur, le plus court possible, des deux convoyeurs et le point d'accès dans le bâtiment.

Lorsqu'il apparaît nécessaire que le véhicule circule et/ou stationne sur une voie piétonnière, sur un trottoir et/ou sur un couloir réservé aux autobus et taxis, l'entreprise utilisatrice et l'entreprise de transport de fonds doivent mener conjointement, auprès des autorités locales compétentes, les démarches nécessaires pour l'obtention des autorisations ou tolérances correspondantes en s'appuyant sur les termes de la circulaire NOR/MDS/D/87/00209/C du 28 juillet 1987 du Ministère de l'Intérieur.

3.3.2. - Moyens de communication entre les convoyeurs de fonds et les personnels chargés de l'échange des fonds

Au point de transfert des fonds, doivent être mis en place des moyens de communication phonique (*interphone*) et visuelle directe (*vitrage blindé*) ou indirecte (*système vidéo*) entre les convoyeurs et les personnels chargés de l'échange des fonds.

Dans le cas d'aménagement le plus simple décrit en 3.2.5. et schématisé par la figure 5 de l'Annexe 1, l'installation d'un interphone ne s'impose pas puisque après identification visuelle au travers d'un vitrage blindé les convoyeurs pénètrent dans le local où est implanté le coffre.

3.3.3. - Sas à véhicule

Le sas à véhicule doit être conçu ou aménagé de telle façon que, lorsque la porte est ouverte, on puisse voir depuis l'intérieur du véhicule, l'ensemble du volume du sas afin de vérifier, avant d'y pénétrer, qu'il n'y a rien d'anormal à l'intérieur.

L'ouverture de la porte pour la sortie du véhicule doit rester à l'initiative du conducteur qui doit disposer des moyens (*vidéo*) nécessaires pour vérifier, depuis son poste de conduite, qu'il n'y a rien d'anormal à l'extérieur.

3.3.4. - Couloir ou local réservé en permanence aux convoyeurs

L'ouverture de la porte d'accès à un couloir ou local réservé en permanence aux convoyeurs doit rester à l'initiative de ces derniers.

3.3.5 - Couloir ou local neutralisé temporairement

La neutralisation temporaire d'un couloir ou local pendant la durée de l'intervention des convoyeurs est à la charge de l'entreprise utilisatrice qui, après réalisation et vérification de cette neutralisation, donnera autorisation d'ouverture de la porte d'accès à ce couloir. Cette ouverture reste à l'initiative des convoyeurs.

3.3.6. - Parcours évacué temporairement

L'évacuation temporaire d'un parcours non protégé est à la charge de l'entreprise utilisatrice qui, après réalisation et vérification de cette évacuation, avant le trajet aller et avant le trajet retour des convoyeurs, leur donnera autorisation d'accès à cette zone. Cet accès reste à l'initiative des convoyeurs.

3.3.7. - Franchissement des portes et cheminement

Avant tout franchissement de porte et tout au long du cheminement lorsque la configuration des lieux ne permet pas une vision directe de la zone à parcourir, les convoyeurs devront disposer des moyens de vérifier qu'il n'y a rien d'anormal au-delà de la porte et/ou sur le cheminement.

Dans le cas d'une porte débouchant sur l'extérieur en un point où le véhicule ne peut pas accoster le bâtiment, les convoyeurs devront disposer des moyens de vérifier qu'il n'y a rien d'anormal au voisinage du véhicule et ne sortiront qu'après avoir reçu le feu vert par radio du conducteur qui, de son poste de conduite, doit pouvoir vérifier qu'il n'y a rien d'anormal au voisinage de ladite porte et sur le trajet piétonnier extérieur des convoyeurs.

Les moyens évoqués peuvent consister, par exemple, en :

- oculus munis de vitrages blindés,
- miroirs,
- systèmes vidéo.

3.3.8. - Trajet piétonnier non protégé

Lorsque les convoyeurs doivent parcourir un trajet piétonnier extérieur et/ou intérieur non protégé, l'entreprise de transport de fonds devra veiller au port effectif des gilets pare-balles qu'elle est tenue de mettre à disposition de son personnel aux termes de la circulaire NOR/IN/D/87/00195/C du 20 juillet 1987 du Ministère de l'Intérieur.

Par ailleurs, l'utilisation d'une valise équipée d'un dispositif anti-agression pour transporter les fonds sur un tel parcours piétonnier peut s'avérer dissuasive pour d'éventuels agresseurs.



