

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI**

**sur le transport de sécurité de biens ou de valeurs**

## **1. COMMENTAIRE GENERAL**

### **1.1 Contexte**

Ces dernières années, la Suisse latine a été fortement touchée par plusieurs attaques de fourgons de transport de fonds. On ne cite ici que les cas vaudois ou survenus à proximité du Canton de Vaud, étant entendu que des événements similaires ont été recensés ailleurs en Suisse latine, notamment le 8 juillet 2019 au Tessin.

30 décembre 2015 : brigandage à Bussigny lors du chargement d'un fourgon. Cette affaire a été jugée en août 2018, à Lausanne. Dix-sept personnes ont été interpellées et l'auteur principal a été condamné à sept ans de privation de liberté.

27 janvier 2017 : tentative de brigandage contre un fourgon à proximité du centre de tri de Daillens. Trois auteurs ont été interpellés. En mars 2018, à Yverdon-les-Bains, ils ont été condamnés à 16 mois de privation de liberté, pour deux d'entre eux, respectivement à 14 mois pour le troisième.

24 mai 2017 : brigandage contre un fourgon sur l'autoroute à la hauteur de Nyon, avec enlèvement des convoyeurs et incendie du véhicule. Les auteurs, au nombre de sept, ont été arrêtés à leur retour en France. L'affaire sera jugée en France.

8 février 2018 : brigandage d'un fourgon avec prise d'otage (fille du convoyeur) à Lyon et ordre d'aller sur le parking de la jonction d'autoroute à Chavornay.

12 avril 2018 : cas du Mont-sur-Lausanne, avec incendie de véhicules.

23 novembre 2018 : brigandage contre un fourgon transportant des montres de luxe.

23 août 2019 : cas sur l'autoroute, à la hauteur de la sortie de La Sarraz, contre un fourgon qui convoyait des fonds. Trois véhicules ont été notamment incendiés sur place.

30 octobre 2019 : attaque d'un fourgon de transport de métaux précieux déjoué par la Police nationale française avec l'arrestation de huit auteurs, lourdement armés et en possession d'explosifs, près de la frontière franco-suisse (Collonges). L'attaque aurait dû se produire en Suisse (Canton de Genève).

2 décembre 2019 : vers 19h40, un véhicule de transfert de fonds a été bloqué à Daillens par des agresseurs armés. Les convoyeurs ont été contraints de sortir de leur véhicule pendant que les auteurs s'emparaient du contenu, après avoir ouvert les portes avec de l'explosif. Les auteurs ont pris la fuite après avoir incendié les véhicules.

Les enquêtes pénales concernant certaines de ces affaires sont encore en cours.

### **1.2 Législation fédérale**

L'interdiction faite à des véhicules de transport de fonds lourds de rouler la nuit implique qu'il est impossible pour les transporteurs de fonds de circuler avec des fourgons fortement blindés en dehors des heures de la journée. Ceci les pousse à ne pas prévoir de dispositifs lourds sur leurs fourgons car la législation fédérale interdit la circulation aux véhicules de plus de 3,5 tonnes la nuit. Ce sont donc des autorités fédérales, administratives (OFROU) ou politiques (Conseil fédéral, DETEC), qui décident seules et souverainement en la matière. En l'espèce, elles ont choisi de ne pas permettre une évolution de cette pratique, malgré la pression répétée des élus fédéraux, des autorités cantonales et des représentants de la branche dans ce sens. L'OFROU et le Conseil fédéral justifient leur inaction par un blocage de principe à toute dérogation à l'interdiction de circuler la nuit pour les poids lourds, quel qu'en soit par ailleurs le motif, la protection contre le bruit étant jugée absolument prépondérante. Ce faisant, la thématique des transports de fonds est renvoyée à la compétence exclusive des cantons sous l'angle de la sécurité publique.

### **1.3 Mesures déjà prises**

En France, les attaques sur les fourgons blindés ont cessé dès le moment où certaines règles ont été édictées. Ces règles portent essentiellement sur la valeur maximale à transporter par convoi ainsi que sur les niveaux de blindage et les normes de sécurité. D'autres pays européens connaissent des dispositions analogues.

En ce qui concerne le Canton de Vaud, une autorégulation de la branche, en collaboration avec les assurances, a été privilégiée dans un premier temps, jusqu'à la fin de l'année 2019. Cependant, cette solution n'a pas eu un écho suffisant dans les milieux concernés. Les intérêts économiques en présence ne coïncident en effet pas toujours spontanément avec la prise de mesures efficaces et immédiates.

Au vu de l'urgence, le Conseil d'Etat a adopté le 11 décembre 2019 un arrêté imposant aux entreprises de transport de fonds les mesures suivantes :

- véhicule avec blindage lourd
- dispositif rendant sans valeur le contenu en cas d'effraction ou d'agression
- minimum de deux équipiers par véhicule, chauffeur compris
- transport uniquement de jour (05h00 – 22h00)
- valeur maximale transportée par véhicule : dix millions de francs suisses

Ces mesures correspondent à celles que les entreprises concernées avaient de toute manière l'intention de prendre à terme (sauf concernant la limitation des montants transportés), ainsi que cela résultait des discussions régulières entre ces entreprises et la Police cantonale. Elles ne réduisent évidemment pas à zéro le risque de nouvelles attaques, mais elles ont un caractère préventif et dissuasif évident, l'intérêt du canton étant de se montrer aussi peu attractif que possible pour les malfaiteurs concernés.

Était visé ici, prioritairement, le transport de billets de banque en grande quantité, d'un centre à l'autre. L'arrêté prévoit en outre des aménagements et des exceptions pour divers autres types de transports particuliers, comme l'alimentation des distributeurs automatiques de billets ou le transport d'objets de valeur.

Suite aux nombreux échanges et séances entre la Police cantonale et les entreprises de transport de fonds ainsi que leur faîtière, celles-ci se sont réorganisées et ont pris des mesures pour respecter les conditions de l'arrêté. Notre canton est ainsi devenu moins attractif pour les délinquants.

#### **1.4 Description générale de la loi proposée**

L'arrêté cité repose sur la clause générale de police; il doit donc, aussitôt que possible, être remplacé par une loi au sens formel. Celle-ci reprend le contenu de l'arrêté dans la mesure utile. L'expérience acquise depuis la mise en vigueur de l'arrêté permet en outre d'avoir dans la loi une meilleure adéquation de ces règles avec les nécessités des différents types de transports.

Contrairement à l'arrêté, la loi projetée ici ne se rattache plus au concordat du 18 octobre 1996 sur les entreprises de sécurité (ci-après, le concordat), qui permet au canton d'édicter des normes plus sévères dans ce domaine, ou à ses normes d'application cantonales. En effet, l'objet du concordat est d'encadrer les entreprises de sécurité par un régime d'autorisations, avec principalement un contrôle des antécédents du personnel concerné, responsables d'entreprises ou agents de sécurité. Il s'agit en somme de la réglementation classique d'une activité économique. En revanche, l'édiction de contraintes techniques et opérationnelles repose sur la compétence globale des cantons en matière de sécurité publique, autonome par rapport au concordat. Ceci dit, le but poursuivi ici et celui du concordat sont certes complémentaires et concernent souvent, de fait, les mêmes entreprises.

Du point de vue de la systématique, la loi distingue entre différents types de chargement, qui appellent des mesures différentes. En effet, le transport d'objets tels que montres ou bijoux, dont la valeur peut parfois être élevée, ne présente en réalité pas, pour les malfaiteurs, une rentabilité satisfaisante par rapport à l'attaque d'un fourgon transportant des billets de banque ou de l'or et implique une traçabilité possible des objets soustraits.

Dès lors, en fonction du contenu transporté, les mesures imposées par la loi différeront, ainsi que les seuils de valeur transportable. Des exceptions ponctuelles ou périodiques, faisant l'objet de décisions spécifiques, doivent être réservées afin de ne pas enfreindre l'activité des entreprises ou garantir les besoins de la population.

Le contrôle de l'application de la loi est délégué à la Police cantonale, qui édicte des directives ou statue le cas échéant, pour des demandes particulières, par la voie de décisions administratives.

#### **1.5 Mesures non retenues**

Le port d'une arme peut conduire à une escalade de la violence. Il n'a donc pas paru opportun de l'imposer, dans certains cas, par le biais de cette législation. A contrario, si les conditions posées par le droit fédéral pour le permis de port d'armes sont remplies, une entreprise a le droit d'armer ses agents et un canton ne peut pas, dans une loi cantonale, interdire le port d'armes par les convoyeurs de fonds.

La possibilité de demander une escorte de la police pour certains convois n'est pas retenue. Il ne relève pas de la mission de la police de contribuer à une activité privée, laquelle doit prendre les dispositions qui lui incombent pour assurer la sécurité de ses biens et de son personnel.

La police se réserve toutefois la possibilité de prendre des mesures spécifiques pour renforcer la sécurité de ces transports selon sa propre analyse des risques, l'organisation d'escortes aléatoires pouvant en faire partie.

## **2. COMMENTAIRE PAR ARTICLES**

### **2.1 Titre de la loi : Loi sur le transport de sécurité de biens ou de valeurs**

Le titre de la loi reprend le terme communément admis pour décrire l'activité concernée, par ailleurs défini dans le corps même de la loi.

### **2.2 Chapitre I : Dispositions générales**

Dans ce chapitre, on trouve le champ d'application et les définitions.

### **2.3 Art. 1 : Champ d'application**

Le transport pratiqué au profit de l'entreprise détentrice des valeurs elle-même (à l'interne) n'est pas soumis à la loi. Celle-ci s'applique aux mandats confiés à une entreprise tierce, qui est une entreprise de sécurité (prestation externe). A cet égard, les notions d'entreprise de sécurité et de contrat de mandat sont ici les mêmes que celles en usage dans le cadre de l'application du concordat du 18 octobre 1996 sur les entreprises de sécurité, pour délimiter le champ d'application de celui-ci. En d'autres termes, la personne ou l'entreprise qui transporte elle-même ses propres valeurs n'est pas visée ici.

Est concerné le transport de sécurité de biens ou de valeurs. Il s'agit d'appréhender ces termes dans leur sens courant et usuel. Certains éléments de cette définition sont néanmoins précisés dans la loi (cf. art. 2 et son commentaire, ci-dessous), pour répondre au souhait souvent exprimé par les entreprises elles-mêmes dans le cadre des travaux préparatoires.

### **2.4 Art. 2 : Définitions**

#### *2.4.1 Transport*

Le transport est l'action par laquelle on déplace un chargement d'un lieu à un autre.

#### *2.4.2 Transport de sécurité*

Des mesures particulières sont prises, pour ce transport, de manière à créer une absence de danger ou à limiter le danger, ce danger provenant d'actes illicites humains (effraction, agression, vol etc....).

A contrario :

- Un transport "ordinaire", ne tombant pas sous le coup de cette disposition, est celui qui ne se distingue pas, au niveau de ses aménagements ou des mesures prises, de tout transport tel qu'il est fait habituellement de manière quotidienne par tous.
- La sécurisation contre des dangers naturels, des dangers de la route ou de potentiels dégâts accidentels n'est pas une sécurisation au sens où on l'entend ici (sens du concordat, également).

Il convient de relever que le transport fait par des agents de sécurité ou sous l'égide d'une entreprise de sécurité, quelles qu'en soient les modalités, sera naturellement et automatiquement considéré comme un transport de sécurité, vu la nature de ces entreprises.

Dès qu'il s'agit d'un transport de sécurité, celui-ci entre dans le champ d'application de la loi et doit satisfaire à ses exigences.

#### *2.4.3 Biens et valeurs*

La portée de la précision "de biens ou de valeurs" a notamment pour but de soustraire du propos, ici, le transport de personnes; celui-ci entre, par exemple dans le concordat du 18 octobre 1996 sur les entreprises de sécurité, dans la définition du terme plus général de "protection de personnes".

Au surplus, qu'il s'agisse "de biens ou de valeurs" implique qu'il existe en principe une proportionnalité des mesures prises avec la valeur du bien, objectivement quantifiable. En d'autres termes, le coût lié à ce caractère sécurisé du transport est normalement en adéquation avec la valeur des biens transportés.

#### 2.4.4 Œuvres d'art

Le transport d'œuvres d'art, par exemple entre des collectionneurs et des musées à l'occasion d'expositions, n'est pas inclus dans le champ d'application de la loi (art. 6 al. 4 du présent projet de loi). Il a donc fallu définir ce qu'est une œuvre d'art, c'est-à-dire un objet dont la valeur n'est pas déterminée par des critères objectifs.

#### 2.4.5 Blindage

Il est renoncé à prévoir dans la loi, ou même dans un règlement, des normes techniques précises à vocation universelle.

En effet, le rang normatif d'une loi au sens formel est trop élevé pour y fixer des détails tributaires de l'évolution technique, qui est constante. En France, par exemple, ces normes ressortent aussi de textes d'un rang infra-légal (voir l'arrêté du 28 avril 2000 fixant les normes minimales nécessaires à l'agrément prévu par les articles R. 613-36 et R. 613-37 du code de la sécurité intérieure). Même un règlement du Conseil d'Etat paraît trop rigide, d'où l'idée de directives du service (Police cantonale). L'expérience d'ores et déjà acquise sur la base de l'arrêté montre que la Police cantonale est à même d'homologuer pour chaque entreprise chacun de ses véhicules, en fonction de divers critères liés au mode d'utilisation de ces véhicules et selon les spécificités de l'activité de ces entreprises, notamment la nature des biens transportés. Il va de soi que, pour mener à bien cette tâche, elle consulte régulièrement la branche, afin d'obtenir les renseignements techniques nécessaires à un choix judicieux des mesures imposables (voir ci-dessous ad art. 9).

#### 2.4.6 Transport de centre à centre

Le terme de "centre" désigne un immeuble sécurisé. Il correspond de manière générique à celui de "hub" ou de "centre fort", couramment utilisés dans la branche.

De fait, le transport de pièces de monnaie est anecdotique et ne tente guère les malfaiteurs. En revanche, leur cible principale est constituée par ces importants transports de fonds, de centre à centre. Ce sont donc les billets de banque qui constituent ici l'élément déterminant la nature du transport.

Concrètement, il s'agit, par exemple, des transports faits pour le compte de la Banque nationale ou de grandes banques. Les billets de banque repartent ensuite de ces centres, en plus petites quantités, pour alimenter les distributeurs automatiques de billets.

#### 2.4.7 Dispositif de détérioration des billets

Le terme de "détérioration" a été retenu de préférence à ceux de "dévalorisation" ou de "neutralisation", les billets ainsi traités n'étant pas détruits, ni formellement démonétisés. Un dispositif de détérioration des billets se définit donc comme un système qui complique la circulation de l'argent liquide, par exemple au moyen d'une maculation ou d'un marquage.

### 2.5 Chapitre II : Conditions du transport

Ce chapitre constitue le cœur de la loi. Il contient les exigences imposées aux personnes ou entreprises concernées.

#### 2.6 Art. 3 : Transport de centre à centre

Ces transports présentent, pour les malfaiteurs, le plus intéressant rapport entre l'investissement nécessaire à l'attaque, y compris le risque que celle-ci comporte par ailleurs, et le profit qui en est retiré. C'est pourquoi les normes prévues pour ces transports sont les plus sévères.

La limite efficace fixée en France à dix millions d'Euros correspond, en tenant compte du change, à douze millions de francs suisses. En outre, cette limite est plus proportionnée que le montant de dix millions précédemment fixé par l'arrêté, eu égard aux contraintes imposées aux entreprises. L'effet dissuasif de ce seuil ne doit pas être négligé. Ce sont les importantes sommes d'argent transportées en Suisse qui attirent les criminels transfrontaliers, parce qu'elles garantissent la rentabilité de leur action et sont en adéquation avec les risques pris.

Des transports mixtes étant possible, la valeur maximale fixée ici à douze millions s'entend en billets de banque, de sorte que la valeur du chargement complet pourrait donc, de fait, excéder ce montant.

Les exceptions prévues à l'alinéa 2 visent par exemple certains convois exceptionnels pouvant être organisés par la Banque nationale, notamment au moment de remplacer d'anciennes coupures par de nouveaux billets de banque. Une escorte privée, par exemple, devra notamment être prévue pour ces convois spéciaux, à titre de renforcement des mesures de sécurité.

Un système qui complique ou retarde notablement l'accès au chargement peut par exemple consister en un filet métallique intégré au blindage, qui rend impossible le meulage de celui-ci, ou en une projection de mousse expansive, qui bloque l'accès au chargement.

#### **2.7 Art. 4 : Alimentation des distributeurs automatiques de billets ou des caisses des commerces ou entreprises**

Du moment où les montants ainsi distribués sont obligatoirement plus réduits, parce qu'ils sont conditionnés dans des caissettes sécurisées et séparées, non accessibles collectivement, les mesures de sécurité peuvent aussi être adaptées en conséquence et différer de celles prévues pour un transport de centre à centre. Ceci dit, le système de détérioration des billets rendra de toute manière nul le profit lié à une telle attaque pour les malfaiteurs.

#### **2.8 Art. 5 : Transport de métaux précieux**

Les métaux dont le transport peut être la cible d'attaques peuvent varier au fil du temps et selon la conjoncture. C'est pourquoi ils ne sont pas énumérés spécifiquement dans la loi. Le service compétent (Police cantonale) en tiendra à jour la liste et la publiera. Cette liste sera fonction de l'état de la criminalité. Il s'agit en principe de métaux d'investissement (dont en premier lieu l'or).

A part la destruction de la marchandise, qui est impossible, les mesures à prendre pour ce type de chargement sont les mêmes que pour les transports d'espèces de centre à centre. Toutefois, bien que l'or représente un butin tout aussi profitable que les billets de banque pour d'éventuels attaquants, il est plus difficile à manipuler, son transbordement dans d'autres véhicules prend plus de temps et son poids ne permet de transporter que des quantités limitées. La limite de valeur à douze millions ne s'y applique donc pas.

#### **2.9 Art. 6 : Transport d'objets de valeur**

Qu'il s'agisse de montres ou de bijoux, le profit à retirer d'une attaque, pour les malfaiteurs, est beaucoup plus aléatoire qu'en matière de billets de banque. Les objets en question s'avèrent en effet difficilement réalisables : bien que la valeur théorique de ces chargements puisse être élevée, elle est tributaire d'un réseau de commerce légal. De plus, la destruction de tels objets ne peut pas raisonnablement être exigée. Il convient donc de ne pas imposer de normes trop contraignantes ni de seuils particuliers pour ces transports. Bien qu'il s'agisse ici, par conséquent, d'une norme plutôt programmatique qu'impérative, la notion de transport d'objets de valeur est néanmoins tout de même mentionnée dans la loi, pour des raisons de transparence et de sécurité du droit.

Comme déjà mentionné, le transport d'œuvres d'art, par exemple entre des collectionneurs et des musées à l'occasion d'expositions, n'est pas inclus dans le champ d'application de la loi, s'agissant d'objet dont la valeur n'est pas déterminée par des critères objectifs.

#### **2.10 Art. 7 : Transports de moindre importance**

Une certaine souplesse doit être possible pour les transports de sécurité de moindre importance, portant sur des valeurs inférieures à cent mille francs suisses.

#### **2.11 Art. 8 : Concept de sécurité**

De fait, les entreprises concernées élaborent spontanément un concept de sécurité, lié à la nature de leur activité. Il est apparu utile d'ériger en obligation cette responsabilité dans la loi. Compte tenu de la grande diversité des tâches et des philosophies de ces entreprises, ainsi que de l'évolutivité importante de ces concepts et de leur caractère confidentiel, leur homologation par l'autorité ou leur communication systématique à celle-ci ne sont pas prévues. L'autorité doit néanmoins pouvoir y accéder au besoin.

#### **2.12 Chapitre III : Dispositions finales et d'exécution**

Ce chapitre contient les dispositions finales et d'exécution.

### **2.13 Art. 9 : Autorité d'application**

Il est prévu que la Police cantonale soit l'autorité d'application de la loi et puisse rendre les décisions en découlant, y compris sous la forme d'éventuelles directives. En effet, ce service est à même d'apprécier les risques liés à la criminalité et de faire des analyses en matière de prévention.

La Police cantonale peut notamment spécifier quels types précis de blindages (normes) doivent être adoptés selon les types de transports prévus par la loi.

Ceci dit, édicter de telles directives exige un haut niveau de connaissance du marché, que la Police cantonale doit acquérir. Elle devrait ainsi, avant d'émettre des directives, consulter la branche, sans toutefois privilégier le point de vue d'une entreprise par rapport à une autre. Il peut, par exemple, être utilement fait appel, comme l'intermédiaire, à l'Association des entreprises suisses de services de sécurité (AESS).

Pour les éventuelles décisions particulières, la procédure est évidemment régie par la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative, sans qu'un renvoi exprès à cette loi soit nécessaire.

### **2.14 Art. 10 : Disposition pénale**

Cette disposition est rédigée dans les termes usuels.

### **2.15 Art. 11 : Délai de mise en conformité**

Le délai de mise en conformité doit pouvoir être adapté en fonction des contraintes liées notamment à l'achat de nouveaux véhicules, les délais de réalisation et livraison pouvant être assez longs en la matière. Il est ainsi prévu qu'une certaine souplesse puisse s'exercer via l'autorité d'application.

Les entreprises devront soumettre les mesures prises à une homologation formelle par la Police cantonale. Il s'agira de mesures durables, définissant pour une durée indéterminée l'activité de l'entreprise, de sorte que les modifications subséquentes n'en devraient être ni fréquentes ni nombreuses.

### **2.16 Art. 12 : Exécution et entrée en vigueur**

Cet article reprend la formule usuelle d'exécution.



### **3. CONSULTATION**

L'Association des entreprises suisse de sécurité (AESS) a été consultée à différents stades de la rédaction. Elle maintient une forte opposition de principe malgré un aménagement conséquent du projet de loi dans le sens voulu par les entreprises, notamment la modulation du poids des véhicules et de la valeur maximale transportée en fonction de la nature du chargement (billets de banque, métaux précieux etc.). La loi sera ainsi, à bien des égards, mieux adaptée à la réalité du terrain et aux nécessités économiques que l'arrêté actuellement en vigueur.

## **4. CONSEQUENCES**

### **4.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)**

L'arrêté du 11 décembre 2019 repose sur la clause générale de police; il doit donc, aussitôt que possible, être remplacé par une loi au sens formel. Celle-ci reprend le contenu de l'arrêté dans la mesure utile. L'expérience acquise sur la base de l'arrêté permet en outre d'avoir dans la loi une meilleure adéquation de ces règles avec les nécessités des différents types de transports.

### **4.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)**

Néant.

### **4.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique**

Néant.

### **4.4 Personnel**

Néant.

### **4.5 Communes**

Néant.

### **4.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie**

Néant.

### **4.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Ce projet de loi met en œuvre le point 1.5. du programme de législature : "Renforcer la sécurité. Face à l'évolution de la démographie et de la typologie de la criminalité, en particulier la menace terroriste, et face aux risques technologiques et environnementaux, adapter régulièrement les moyens mis à disposition et poursuivre les efforts au titre de la prévention des menaces et de la répression des infractions, en coordination avec l'ensemble des acteurs concernés, ainsi qu'avec les instances intercantionales et la Confédération".

### **4.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Néant.

### **4.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

### **4.10 Incidences informatiques**

Néant.

### **4.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

### **4.12 Simplifications administratives**

Néant.

### **4.13 Protection des données**

Néant.

### **4.14 Autres**

Néant.

## **5. CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de loi sur le transport de sécurité de biens ou de valeurs.

# PROJET DE LOI

## sur le transport de sécurité de biens ou de valeurs

### du 3 mars 2021

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

décrète

## Chapitre I Dispositions générales

### Art. 1 Champ d'application

<sup>1</sup> La présente loi s'applique au transport de sécurité de biens ou de valeurs (ci-après le transport) sur le territoire du Canton de Vaud, pratiqué par des entreprises de sécurité sous contrat de mandat.

### Art. 2 Définitions

<sup>1</sup> Le transport est l'action par laquelle on déplace un chargement d'un lieu à un autre.

<sup>2</sup> Est un transport de sécurité un transport pour lequel des mesures particulières sont prises, de manière à créer une absence de danger ou à limiter le danger, ce danger provenant d'actes illicites humains.

<sup>3</sup> Par transport de sécurité de biens ou valeurs, on entend le transport d'une marchandise dont la valeur, objectivement quantifiable, justifie les mesures de sécurité prises.

<sup>4</sup> Par œuvre d'art, on entend un objet dont la valeur intrinsèque peut être faible, mais qui se voit attribuer une valeur plus élevée à cause de sa nature patrimoniale, historique ou artistique.

<sup>5</sup> Par blindage, on entend un élément constructif de renforcement du véhicule visant à protéger les occupants et le contenu d'attaques balistiques, mécaniques ou explosives.

<sup>6</sup> Par transport de centre à centre, on entend les transferts d'importantes sommes d'argent, en billets de banque, d'un lieu sécurisé à un autre lieu sécurisé.

<sup>7</sup> Un dispositif de détérioration des billets est un système qui complique la mise en circulation de l'argent liquide, par exemple au moyen d'une maculation ou d'un marquage.

## Chapitre II Conditions du transport

### Art. 3 Transport de centre à centre

<sup>1</sup> Le transport se fait aux conditions suivantes :

- a. les véhicules sont des véhicules lourds (plus de 3,5 tonnes) équipés d'un blindage;
- b. les véhicules sont équipés d'un dispositif de détérioration des billets ou d'un dispositif qui en retarde ou en complique notablement l'accès, en cas d'effraction ou d'agression;

- c. deux équipiers au minimum accompagnent le transport, chauffeur inclus;
- d. le transport se fait uniquement entre cinq heures du matin et vingt-deux heures;
- e. la valeur maximale transportée par véhicule est de douze millions de francs suisses en billets de banque.

<sup>2</sup> Exceptionnellement et en cas de nécessité, le transport d'une valeur maximale supérieure à douze millions de francs suisses peut faire l'objet d'une autorisation particulière dérogeant aux autres dispositions du présent article, s'il est accompagné d'une escorte privée. La Police cantonale est compétente pour délivrer ces autorisations et en fixer les modalités. Il n'existe aucun droit à obtenir une telle dérogation.

#### **Art. 4 Alimentation des distributeurs automatiques de billets ou des caisses des commerces ou entreprises**

<sup>1</sup> Le transport se fait aux conditions suivantes :

- a. l'argent est conditionné dans au moins dix caissettes équipées d'un système intelligent de détérioration des billets (IBNS dans la réglementation européenne).
- b. le transport se fait uniquement entre cinq heures du matin et vingt-deux heures;
- c. la valeur maximale transportée est, par caissette, d'un million de francs suisses et, par véhicule, de dix millions de francs suisses.

#### **Art. 5 Transport de métaux précieux**

<sup>1</sup> La Police cantonale tient à jour et publie une liste des métaux dont le transport est soumis aux règles du présent article.

<sup>2</sup> Le transport se fait aux conditions suivantes :

- a. les véhicules sont équipés d'un blindage;
- b. les véhicules sont équipés d'un dispositif qui retarde ou complique notablement l'accès au contenu en cas d'effraction ou d'agression;
- c. deux équipiers au minimum accompagnent le transport, chauffeur inclus;
- d. le transport se fait uniquement entre cinq heures du matin et vingt-deux heures;

#### **Art. 6 Transport d'objets de valeur**

<sup>1</sup> Le transport se fait en principe au moyen de véhicules équipés d'un blindage et accompagné d'agents de sécurité.

<sup>2</sup> Selon les particularités du cas, des mesures de sécurité adéquates et conformes aux usages de la branche doivent être observées.

<sup>3</sup> La police cantonale peut édicter des directives spécifiques à ce genre de transport.

<sup>4</sup> Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas au transport d'œuvres d'art.

## **Art. 7 Transports de moindre importance**

<sup>1</sup> Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux transports d'une valeur inférieure à cent mille francs suisses.

<sup>2</sup> Pour ces transports, des mesures de sécurité adéquates et conformes aux usages de la branche doivent être observées.

## **Art. 8 Concept de sécurité**

<sup>1</sup> Les entreprises élaborent pour leur activité un concept de sécurité conforme aux usages de la branche.

<sup>2</sup> Elles le communiquent sur demande à la Police cantonale.

## **Chapitre III Dispositions finales et d'exécution**

### **Art. 9 Autorité d'application**

<sup>1</sup> La Police cantonale est l'autorité d'application de la présente loi.

<sup>2</sup> Elle est notamment compétente pour en contrôler l'exécution et édicter des directives.

<sup>3</sup> Elle définit et homologue le blindage des véhicules pour chaque type de transport énuméré au chapitre II de la présente loi.

### **Art. 10 Disposition pénale**

<sup>1</sup> Les infractions aux dispositions de la présente loi et à ses dispositions d'application sont punies de l'amende.

<sup>2</sup> La loi sur les contraventions est applicable.

<sup>3</sup> La complicité et la négligence sont punissables.

### **Art. 11 Délai de mise en conformité**

<sup>1</sup> Les entreprises soumises à la présente loi ont, pour s'y conformer, un délai de six mois dès son entrée en vigueur.

<sup>2</sup> Sur présentation d'un dossier motivé, elles peuvent requérir la prolongation de ce délai auprès de la Police cantonale, qui statue par voie de décision administrative.

<sup>3</sup> La police cantonale avalise les mesures prises par les entreprises pour se conformer aux dispositions du chapitre II de la présente loi. Les entreprises concernées devront à nouveau soumettre toute modification ultérieure de ces mesures à la Police cantonale pour approbation.

### **Art. 12 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a, de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, l'entrée en vigueur.