

Les attaques à main armée visant les transports de fonds

Xavier Raufer et Stéphane Quéré, avril 2001

- **Transports de fonds : données fondamentales 1**
- **Les convoyeurs de fonds 1**
- **Les attaques de fourgons blindés 2**
- **Les attaques de véhicules type « Axytrans » 2**
- **Evolutions criminelles, dans le cas des attaques de fourgons 3**
- **Les « militaires » 3**
- **Les « débutants » 4**
- **Evolutions sociales et professionnelles : mesures, décrets, etc. 5**
- **Transports de fonds : données fondamentales**

Les principaux clients des transporteurs de fonds (leurs « donneurs d'ordres ») sont les banques et la grande distribution. Le transport de fonds est ainsi le réseau artériel de l'économie française, pour tout ce qui touche aux espèces. Au minimum chaque semaine, parfois chaque jour, les convoyeurs desservent plus de 70 000 sites en France, dont ± 45 000 distributeurs automatiques de billets (DAB). Le DAB, c'est l'assurance d'avoir de l'argent liquide partout, toujours, en petits montants.

Mais la desserte de certains de ces DAB est dangereuse, quand ils sont situés dans un espace public ou piétonnier (gares, aéroports, métro, galeries marchandes, hôpitaux, etc.). Le convoyeur doit marcher, parfois longuement, entre son fourgon et le distributeur, dans des lieux fréquentés, où les malfaiteurs se dissimulent aisément dans la foule. Ces DAB « points noirs » sont entre 4 500 et 5 000 en France, (2 à 300 à Paris).
- **Les convoyeurs de fonds**

Les sociétés de transport de fonds emploient à l'échelle nationale ± 10 000 personnes, dont ± 7 000 convoyeurs. Chaque jour, en France, de 1 200 à 1 400 véhicules blindés sont en circulation. Dans ces camions, on trouve parfois plus de 30 millions de francs en espèces.

Un fourgon blindé pèse ± 3,5 tonnes. Chaque ajout de blindage augmente d'au minimum 600 kilos le poids du véhicule.
- **Les attaques de fourgons blindés**

Au début des années 90, les attaques de fourgons blindés dépassaient rarement les 10 par an. En l'an 2 000, on en a compté 24 (13 tentées et 11 commises) Ces attaques ont provoqué 5 morts et 15 blessés, dont 4 graves. Au total, elles ont rapporté aux criminels un butin dépassant les 100 millions de francs.

Les attaques ayant provoqué des morts se sont déroulées à Grenoble (38), avril 2000 ; Nanterre (92), mai ; Puget sur Argens (83), juin ; Stains (93), octobre ; enfin Gentilly (94) en décembre.
- **Les attaques de véhicules type « Axytrans »**

Voyons maintenant des attaques contre des véhicules de type « Axytrans ». Il convient de les étudier de plus près, la technique étant nouvelle et en usage depuis peu.

COMPARAISON : En l'an 2000, il y a eu plus de « braquages » de véhicules type « Axytrans » (22) que de fourgons blindés (18). Toutes les attaques visant le type « Axytrans » ont réussi ; 9 seulement de celles visant les fourgons.

COUT HUMAIN : L'absence de convoyeurs armés dans les transports type « Axytrans » explique sans doute le faible coût humain de ces braquages : 2 blessés légers, contre 5 morts et 15 blessés, dont 4 graves, pour les fourgons.

BUTIN : 16 millions de F. pour les type « Axytrans », près de 100 millions pour les fourgons blindés. Butin moyen pour le type « Axytrans » : 910 000 F. ; 11 millions pour les fourgons.

© Menaces d'Embarquement des Axiom pour le type d'attaque « Axytrans »

**TYPE D'ATTAQUE** : le nombre minimal de « braqueurs » pour une attaque de fourgons est de 5 individus, équipe maximale en cas d'attaque type « Axytrans ».

**LES BRAQUEURS** : La quasi absence d'arrestation dans le cas d'attaques type « Axytrans », ainsi que la mise en place récente de ces technologies, interdisent pour l'instant l'élaboration d'un portrait de « braqueur-type » ; les témoignages (et le type d'armes utilisées : couteaux, armes de poing de petit calibre, haches, barres de fer, etc.) montrent cependant que, dans ce type d'attaques, opèrent en général des voyous, assez jeunes, plutôt que des équipes confirmées et aguerries issues du grand banditisme.

**LOCALISATION** : 21 sur 26 des attaques étudiées ont eu lieu en région parisienne – mais le système n'est pas encore étendu à l'ensemble du territoire.

La nette augmentation de ce type de « braquages » [voir plus bas, chap. II] montre que la sécurité ce type de transport de fonds est, pour le moment au moins, sujette à caution. En effet, nul conteneur sécurisé (renfermant les billets) ni même aucun billet taché n'a jamais été retrouvé à ce jour, ni chez des malfaiteurs, ni dans la nature. Les « braqueurs » sont-ils stupides ? Ont-ils trouvé le moyen de neutraliser le système ? Dans ce second cas, de deux choses l'une : soit une technique permet d'ouvrir les caissons sécurisés sans déclencher le système rendant les billets de banque inutilisables, soit les malfaiteurs savent écouler (chimie ? escroquerie ?) les billets maculés.

- Evolutions criminelles, dans le cas des attaques de fourgons
  - S'agissant des attaques de fourgons et de façon fort préoccupante, on voit désormais évoluer simultanément sur ce marché criminel :
    - . des bandes professionnelles et aguerries, capables de monter des opérations de niveau carrément « militaire »,
    - . des débutants, organisés en véritables start-up du braquage, mais encore privés du « calme des vieilles troupes » qu'ont acquis leurs concurrents les plus « pros ». Durant leurs « braquages » initiaux, la nervosité – parfois la panique – de ces « bleus » leur fait commettre des actes d'une grande sauvagerie,
    - . et même de simples amateurs, eux s'intéressant plus aux transports type « Axytrans ».

Les « militaires »

Le Monde, du 22 juin 2 000 se fait l'écho d'une attaque montée par un véritable commando de quatre ou cinq hommes en tenue noire, encagoulés et armés de pistolets-mitrailleurs, d'un pain de plastic et d'un bazooka et conclut que face aux armes actuellement utilisées par les gangsters, aucun blindage n'est en mesure de résister . Lors d'une autre attaque (Gentilly, décembre 2000) la presse évoque une dizaine d'hommes lourdement armés ayant monté une attaque d'un caractère quasi-militaire. Un policier relate qu'un des criminels a détruit la porte arrière du camion avec des pains de plastic fabriqués par des gens sachant faire sauter ce genre de blindages. Sang-froid, donc, à ce niveau de professionnalisme, et maîtrise d'une technologie criminelle élaborée. Il y aurait en France une cinquantaine de bandes de ce type, plutôt instables dans leur composition. En effet, c'est un unique individu-phare, voire un noyau dur limité à quelques malfaiteurs, qui détecte et prépare le « coup ». Puis on recrute peu avant l'affaire des « intérimaires du crime », dont le rôle se limite à voler les véhicules, éventuellement à les conduire, à préparer les planques et les itinéraires d'évasion, etc.

Les « débutants »

Stains (93) en octobre 2 000 ; Villejuif (94) en janvier 2001 : ces attaques sont montées par de jeunes gens nerveux, tirant d'emblée une débauche de coups de feu – et tuant impitoyablement les convoyeurs, parfois même avant que ceux-ci n'aient porté la main à leur arme. A Villejuif : le deuxième gangster est resté face aux convoyeurs. Il a tiré en direction des jambes du premier, puis sur le second. Là, il a ouvert le feu à deux reprises sur l'homme qui a été touché à la tête. Le convoyeur a été littéralement achevé (un témoin direct de la scène). Face à ces assassinats dramatiques, commis par ce qui est manifestement la génération montante du Milieu, ce qu'on entend ou qu'on lit des réactions de la police est plutôt surprenant – et semble traduire une certaine incapacité à diagnostiquer sûrement ce qui se déroule vraiment aujourd'hui dans le monde criminel.

compensent le manque de préparation par une agressivité extrême. Or il ne s'agit pas d'amateurs, mais de débutants – ce qui représente en l'occurrence bien plus qu'une nuance – l'amateur tend à voir perdurer son amateurisme ; tandis que le débutant, lui, acquiert bientôt le proverbial calme des vieilles troupes...

Un journaliste maintenant, parlant d'un jeune braqueur tué lors d'une récente attaque de fourgons : à la surprise des policiers, il s'agit d'un petit voyou de banlieue qui aurait étrangement versé dans le grand banditisme. Ici, c'est la surprise de ce policier qui est étonnante. Il faut tout ignorer du milieu criminel pour ne pas voir l'évidence : sur le terrain, chez les voyous – monde rusé, âpre au gain, violent mais peu inventif - s'emparer d'une position lucrative est aisé. Dans une cité, Il suffit d'avoir compris le premier qu'il y avait une fortune à faire en dealant du haschich au demi-gros (50 kilos par semaine, revendus aux détaillants, représentent un bénéfice de plus de 5 millions de F. par an...) ; ou bien en montant un réseau d'escroquerie à la carte bancaire et l'on est riche, très vite.

Mais c'est là que les problèmes commencent. La position criminelle aisément gagnée devient ensuite fort difficile à tenir. Pour se l'approprier en effet, il suffit d'en évincer l'« inventeur » - ou de l'éliminer. Comment décourager durablement la concurrence ? En se faisant respecter. Et quel que soit votre « métier criminel » d'origine, dealer, racketteur, voleur-revendeur de véhicules, proxénète, le respect, véritable titre de noblesse criminelle, ne s'acquiert que d'une façon et une seule : par le braquage.

La vocation manifeste du petit caïd de cité est donc évidemment de monter au braco. Qu'il le fasse n'est pas un motif de « surprise » : c'est tout au contraire l'inéluctable logique d'un fort darwinien struggle for life criminel. C'est le seul moyen dont dispose ce caïd pour se faire respecter. Faute de cette accession à l'aristocratie criminelle, un concurrent, lui, braqueur confirmé – donc membre de l'élite – tuera rapidement notre caïd, ou au minimum le dépouillera de tout autre business qu'il contrôle par ailleurs (drogue, racket, vols de voiture, etc.).

Notons enfin que pour les convois type « Axytrans », la facilité de l'attaque (un convoyeur désarmé), l'absence au moins momentanée d'une répression efficace, et enfin, une hypothétique faille dans le système de maculage, laissent présager l'implication croissante de jeunes malfaiteurs débutants dans ce type d'action criminelle.

- Evolutions sociales et professionnelles : mesures, décrets, etc.

Une succession de drames au premier semestre 2000 a d'abord conduit les professions et fédérations syndicales concernées à multiplier des rencontres et tables rondes, lors desquelles un large éventail de mesures « sécuritaires » ont été envisagées – mais pas toutes retenues :

- . Tournées aléatoires,
- . Accompagnement par la police,
- . Sas de sécurité dans les sites à risque, l'argent passant directement du fourgon à la succursale bancaire, à travers une trappe ménagée dans l'un de ses murs, contre lequel le camion vient se coller ; ou à l'inverse, de l'entreprise, dans le fourgon.
- . Usage de technologies spéciales dans les fourgons, maculant les billets d'encre indélébile en cas d'effraction ou de retard dans la livraison.

Le 22 mai 2000, le ministère de l'Intérieur a rendu public un plan d'urgence : les convoyeurs devaient être dotés au plus vite de nouveaux gilets pare-balles et le blindage des fourgons étant, lui, encore renforcé. Sans le dire, ces mesures revenaient à reconnaître que, contre des projectiles de guerre (munitions 7.62 de la Kalashnikov, par exemple) des armes (lance-roquettes yougoslaves PGP M 80 de 64 mm.) et des explosifs type plastic, les fourgons et gilets pare-balles classiques étaient tragiquement obsolètes.

Le 18 décembre 2000, un décret du ministère de l'Intérieur portant sur la sécurisation des transports de fonds a enjoint aux donneurs d'ordres (Association Française des Banques, AFB, désormais Fédération Bancaire Française, FBF et Fédération du

Commerce et de la Distribution, FBF) de pratiquer d'ici fin 2002 des aménagements massifs dans les agences bancaires et autour des DAB afin d'assurer une meilleure sécurité aux convoyeurs venant remettre ou emporter des espèces.

Mais en février 2001, la FBF a déposé devant le Conseil d'Etat un recours pour « excès de pouvoir » visant ce décret, jugé « trop flou » par les banquiers pour être applicable.