

Le transport de fonds à l'heure européenne

- Les professionnels militent avec conviction pour garder les espèces en circulation
- Les transporteurs traditionnels gardent leur confiance aux « véhicules blindés » même équipés de valises intelligentes
- La communauté bancaire a le sentiment d'avoir déjà fait beaucoup pour aménager les agences

► suite de la page Une

ponts ! En effet, de nouvelles négociations avec la Commission Européenne vont avoir lieu au sujet de l'harmonisation des transports, mais il va falloir attendre 2008. Cela étant, l'affaire est loin de se résoudre, d'autant que certains acteurs de la zone européenne (transporteurs de fonds, établissements bancaires, fédérations et associations, ministères...) ne souhaitent pas donner naissance à un tel dispositif universel.

Quoiqu'il en soit, pour ce qui est de la France, les mentalités évoluent favorablement. Les banques ont fait de nombreux efforts pour renforcer la sécurité au niveau des valeurs, et ce, notamment, en ce qui concerne l'aménagement des sites et de l'introduction de solutions sécuritaires dans les automates, qui à court terme, seront intégrées en standard sur les machines. Du côté des transporteurs de fonds, l'utilisation des valises intelligentes est d'avantage acceptée. Elle semble se généraliser. Mais passer d'un mode opératoire de transport en véhicules blindés à un transport en véhicules banalisés sur le territoire national, il va falloir encore patienter. Les enjeux sont importants : maintenir une sécurité optimale sachant que les coûts d'investissement restent élevés lorsqu'il s'agit de modifier sa flotte de véhicules. Enfin, les fournisseurs de solutions vont devoir redoubler d'imagination en matière de solutions pour faire face à une montée de la criminalité provenant des pays de l'est ■

EURICPA (EUROpean Intelligent Cash Protection Association) compte aujourd'hui sept membres (Fluiditi étant le dernier entrant), fournisseurs européens de systèmes intelligents. L'association, qui fête bientôt ses deux années d'existence, entend poursuivre ses actions de promotion du mode de transport alternatif auprès de la communauté des convoyeurs de fonds, du secteur bancaire ainsi que des diverses institutions européennes. Stratégie générale dévolue par David Milner son Président.

La Vie des Agences : Quels sont les objectifs d'EURICPA pour 2007 ?

David Milner : 2007 est une année de challenge pour notre association. Nous entendons bien poursuivre les actions entamées l'année dernière et redoubler d'efforts pour atteindre nos futurs objectifs. Ils s'articulent, entre autres, autour de quatre éléments majeurs :

- Veille sur les initiatives émanant des institutions européennes (projet d'harmonisation, programme de prévention de la criminalité...),
- Consolider et étendre les collaborations avec des organismes tels que, European Vending Association (EVA - Association européenne de distributeurs automatiques), The European Security Transport Association (ESTA - association européenne de sécurité des transports de fonds), European Payments Council (EPC), European Banking Federation (EBF), Banknote Watch, et évidemment, les institutions européennes (Parlement Européen, Commission Européenne, Banque Centrale Européenne...),
- Suivre de prêt le développement des standards et développer des activités de recherche et développement, por-

L'indispensable harmonisation

tant, par exemple, sur la protection du transport de valeurs comme les pièces ou les bijoux,

Renforcer nos actions en communication et de sensibilisation.

LVA : *Collaborez-vous avec des institutions telles que l'ESTA afin d'améliorer la sécurité des transports de fonds, voire d'imposer l'harmonisation par une loi européenne ?* ►

ESTIMATION DU NOMBRE DE SYSTEMES INTELLIGENTS EN CIRCULATION EN EUROPE

| Pays | Estimation Valises en circulation en 2006 (1) | Estimation Cassettes en circulation en 2006 (2) |
|--------------------|---|---|
| Allemagne | 2 600 | 200 |
| Autriche | 6 000 | 140 |
| Belgique | 9 000 | 10 550 |
| Danemark | 7 000 | 30 |
| Finlande | 3 000 | - |
| France | 54 000 | 42 250 |
| Irlande | 1 050 | 60 |
| Italie | 1 650 | 260 |
| Norvège | 1 100 | 2 000 |
| Pays-Bas | 1 550 | 8 850 |
| République Tchèque | - | 650 |
| Royaume-Uni | 5 000 | 36 000 |
| Slovaquie | 1 500 | - |
| Suède | 9 500 | 21 000 |
| Suisse | 2 200 | 1 200 |
| Autres | 1 600 | 6 000 |
| Total | 106 750 | 129 190 |

+ 30 % de systèmes intelligents en circulation en Europe en 2006

Cette augmentation approximative de 30 % du nombre de systèmes intelligents en circulation en Europe par rapport à 2005 se justifie, entre autres, par un changement de loi dans des pays comme la Belgique ou la Suède. En effet, les transporteurs de fonds sont tenus d'utiliser des systèmes intelligents et protéger de bout en bout le transport des valeurs. Pour ce qui est de la France, l'augmentation semble être liée au remplacement des matériels et à l'équipement des automates.

1) : Valises intelligentes intégrant un système de maculation des billets utilisées pour le transport de fonds en véhicules banalisés et/ou blindés.

2) : Cassettes auto-sécurisées destinées aux automates bancaires permettant de sécuriser la chaîne complète du transport des valeurs.

NB : Le nombre de valises dans le tableau représente le nombre d'unités vendues mais ne distingue pas celles utilisées pour les systèmes « end-to-end » de celles employées uniquement dans le cadre de la protection sur le trottoir. EURICPA publiera prochainement ses chiffres relatifs au nombre total d'utilisateurs finaux de systèmes intelligents en Europe

Source : Euricpa

La Fédération bancaire : la communauté bancaire a multiplié les efforts pour aménager les structures

La sécurité des valeurs est au cœur de la préoccupation du monde bancaire. Position de la communauté Bancaire, au travers de Bernard Dutreuil, Directeur des Systèmes et moyens de paiement de la Fédération Bancaire Française (FBF).

La Vie des Agences : *Quelle est la position de la FBF en ce qui concerne la sécurité des transports de fonds ?*

Bernard Dutreuil : Pour la FBF, la question de la sécurité est un problème global qui nécessite la coordination de l'ensemble des acteurs concernés (entreprises bancaires, convoyeurs, pouvoirs publics) et l'examen de toutes les solutions susceptibles de renforcer la sécurité des transports de fonds (systèmes alternatifs, recyclage des espèces, etc.). Afin de réduire les risques, il s'agit en effet de limiter le nombre de convois sur la voie publique, ou de rendre les fonds inutilisables, par des techniques de dissuasion (maculage des billets...).

Pour leur part, les banques ont réalisé des investissements importants pour mettre leurs locaux aux nouvelles normes et renforcer les procédures de sécurité.

Depuis 2004, suite à un rapport interministériel, de nouveaux décrets laissent le choix du mode de transport aux entreprises bancaires - entre transport armé et transport non armé - en fonction de ce qui est le plus adapté aux caractéristiques de leur réseau. C'est un premier pas significatif vers l'abandon de la course au surarmement, source de toutes les attaques les plus violentes.

Des avancées visibles

Une autre avancée concerne la réduction des distances de transport en décentralisant le recyclage. Depuis début 2006, les établissements de crédit peuvent procéder eux-mêmes au contrôle des billets en agence pour recharger les DAB/GAB, dans les conditions fixées par un décret. Ce dernier qui exige notamment la signature au préalable d'une convention avec la Banque de France.

LVA : *Tous acteurs concernés se regroupent régulièrement pour débattre d'éléments sécuritaires portant, entre autres, sur les personnes. Or, il semble que ces discussions n'évoluent pas à grands pas. Quelle est votre position face à ce débat ?*

B.D. : Les rencontres de 2003, lors de



Bernard Dutreuil, Directeur des Systèmes et moyens de paiement de la FBF

la mission interministérielle, ont abouti à des solutions concrètes et positives. Les différents acteurs continuent de se rencontrer. C'est d'ailleurs ce travail commun qui a permis d'établir des protocoles d'accord afin de renforcer la sécurité des dabistes (personnels chargés de la gestion des approvisionnements et de la maintenance technique des automates de dépôt ou de retrait d'espèces). Ils ont été signés en décembre dernier entre la FBF, les transporteurs de fonds et le ministère de l'Intérieur. Les signataires se sont

engagés à mettre en place un ensemble de mesures ayant trait aux procédures d'intervention, à la sécurisation des appareils et de l'environnement, etc.

LVA : *Pensez-vous qu'il faille régler le secteur des transports de fonds à l'échelle européenne ?*

B.D. : L'arrivée de l'euro a élargi la zone de contrefaçon, ce qui implique des actions au niveau européen ainsi qu'un renforcement de la détection de la fausse monnaie. Le marché du transport de fonds doit désormais être envisagé au niveau européen. Il existe déjà une réglementation européenne en termes de recyclage des billets, qui homogénéise les critères de contrôle des billets. Elle vise ainsi à supprimer les distorsions de concurrence entre les acteurs des différents pays et crée les conditions d'un marché européen des équipements de contrôle des billets. C'est ce cadre qui est aujourd'hui effectif pour le recyclage en France.

Le besoin évident d'une harmonisation en zone frontalière est effectivement perçu.

Ce travail d'harmonisation est donc à poursuivre pour assurer, en Europe, le meilleur niveau de sécurité possible ■

➔ suite de la page 8

D.M. : Les membres d'EURICPA collaborent étroitement avec ceux de l'ESTA. Sachant que les sept sociétés que compte notre association sont les fournisseurs directs des membres de l'association européenne de sécurité des transports de fonds, nous sommes constamment à leur écoute afin que leurs opérations se déroulent, entre autres, sans accroche, rapidement et en toute sécurité. ESTA est opposée à l'harmonisation du transport de fonds dans la zone euro. Cependant,

certains hauts responsables du secteur de la sécurité ressentent farouchement ce besoin d'harmonisation. En tant qu'association, nous nous devons de prendre en considération ces diverses opinions et de tenter de transmettre les messages clés aux personnes concernées. Et notre meilleur allié reste l'EPC. Du côté de la Commission Européenne, elle pourrait lancer de nouvelles initiatives en ce qui concerne l'harmonisation des transports de fonds à partir de 2008.

Pièces et billets doivent subsister

Pour l'ESTA, le sujet portant sur l'harmonisation appartient au passé. Désormais, l'association mène un nouveau combat : s'opposer à un projet de société où les espèces n'ont plus leur place. C'est un point très important pour nous tous, d'autant plus si vous prenez en considération les problèmes de fraude sur les cartes de paiement.

LVA : *Entendez-vous lancer une campagne d'information à l'échelle européenne afin de sensibiliser le public ?*

D.M. : En tant qu'association, nos ressources sont limitées. Elles ne nous

permettent pas de programmer des campagnes de communication à grande échelle. « Sensibiliser » nos clients est un travail de longue haleine. En tout cas, si nous devions brandir des bannières pour proclamer nos messages, nous serions confrontés aux critiques de nos clients. Après tout, les transporteurs de fonds utilisent souvent les deux systèmes - conventionnel et dit « intelligent ». Cela étant, pour des raisons opérationnelles et financières, ils ne sont pas prêts à migrer vers un mode 100 % « intelligent ». Dans des pays comme la Suède ou la Belgique, l'évolution joue en notre faveur puisque le gouvernement impose de façon réglementaire, l'utilisation de systèmes « bout en bout ». Une autre manière de promouvoir nos idéaux est de collaborer avec des structures telles que Vigie Billet et Banknote Watch (initiative citoyenne réunissant des acteurs publics et privés, individus, entreprises ou institutions, impliqués dans la production des billets de banque, leur conservation, leur circulation, leur protection, ou encore, la lutte contre les malfaiteurs et leur recherche) et EVA afin de les aider à atteindre leurs objectifs conjointement aux nôtres ■

NCR : dernier adhérent d'Euricpa

Dernier membre entrant dans l'association EURICPA, Fluiditi, filiale de NCR, dispose d'une solution de sécurisation de bout en bout dédiée aux automates bancaires. « Fluiditi ATM Cash Security » fait partie intégrante de l'automate. La solution a été conçue initialement pour les modèles « Serie 5600 » et « Personas » de NCR. Le système est pourvu de capteurs capables de détecter divers types d'attaques. En cas d'agression, la solution déploie instantanément un ordre de maculation des billets. L'encre n'est pas située dans la cassette du DAB, mais elle est connectée à cette dernière au travers de l'automate. Inoffensive pour l'homme, l'encre est indélébile. Elle a passé les tests les plus rigoureux de par le monde (plus de cinquante produits chimiques et détergents) ■



David Milner, Président d'EURICPA

Brink's : la sécurité passe par les blindés et la valise intelligente

Les activités de Brink's France s'articulent autour de trois pôles, particularisme qui lui confère une vision globale de la sécurité. Sa division « Cash Management » englobe, entre autres, le transport de fonds, le traitement des valeurs, ou encore, la gestion et la maintenance des automates bancaires. Considéré comme leader, ayant fait ses preuves sur le marché, le pôle Cash Management souhaite renforcer sa relation avec le monde bancaire et celui de la distribution, en leur offrant une approche globale de la logistique des valeurs. Entretien avec Patrick Lagarde, son Directeur Adjoint.



Patrick LAGARDE,
Directeur Adjoint Brink's France.

La Vie des Agences : *Quelle est la stratégie de Brink's Cash Management ?*

Patrick Lagarde : Notre stratégie sécuritaire dans le domaine du transport de fonds porte sur plusieurs éléments : Supprimer définitivement l'accès aux valeurs pour les convoyeurs durant les trajets sensibles (80 % des cas d'agressions sur les fourgons blindés). Ils n'ont donc aujourd'hui plus la possibilité d'accéder aux coffres tant volontairement que sous la contrainte. L'ensemble de ces mêmes véhicules

sont équipés d'un système d'immobilisation irréversible des fonds en cas d'attaques, et ce, notamment à l'explosif. Ce dispositif propriétaire immobilise les sacs mais ne dénature pas les billets. Il joue l'effet d'un retardateur qui nécessite quelques heures pour accéder aux valeurs, les agresseurs ne pouvant s'emparer des fonds, sachant que la plupart des attaques ne dure qu'entre trois et cinq minutes. La généralisation de systèmes de dénaturation des valeurs (SQS et Axy-

trans...) sur l'ensemble des parcours piétonnier. Une desserte sur deux est effectuée par l'accrolement du véhicule à un accès au local client. Sur les 50 % restants, 25 % des dessertes sont d'ores et déjà réalisées avec l'utilisation d'un système alternatif impliquant la dénaturation des billets. Notre volonté est de migrer le quart restant dans les mois qui viennent.

Une triple association satisfaisante

Tous nos véhicules blindés sont dotés de systèmes alternatifs. Ils sont utilisés – et en cours de généralisation – uniquement lors du trajet piéton. Dans les fourgons, les valeurs sont protégées par un dispositif d'immobilisation qui vient compléter le blindage durant la phase routière.

LVA : *Quel dispositif est envisageable pour protéger les pièces, et par voie de conséquence vos hommes lors du trajet piéton ?*

P.L. : La monnaie métallique n'est que très peu attractive et impossible à dénaturer en l'état actuel de la technologie. Le véhicule blindé ou le semi-blindé avec hommes armés sont les meilleurs moyens pour sécuriser l'équipage et les pièces transportées. **LVA :** *En dehors des équipements dont vous disposez actuellement, entendez-vous faire appel à d'autres modes opérationnels pour renforcer la sécurité ?*

Une flotte sans véhicule banalisé

P.L. : Oui. Parmi les modes actuellement autorisés, le transport de fonds à deux convoyeurs armés en véhicules blindés ou semi-blindés (cabine blindée) avec l'utilisation des dispositifs intelligents (SQS, Axytrans...) est susceptible de répondre à certains besoins. Ce mode opératoire a pour nous vocation à compléter ceux aujourd'hui utilisés sans s'y substituer. Notre Fédération professionnelle (FEDESFI) est actuellement en discussion avec nos partenaires sociaux pour définir dans notre convention collective, les modalités d'exercice du transport de fonds avec un équipage de 2 (véhicules légers, semi-blindés ou blindés).

Nous n'avons pas choisi d'utiliser de véhicules banalisés avec deux hommes sans arme et les dispositifs intelligents pour les transports de plus de 30 000 euros dans la mesure où ce mode opératoire offre une protection insuffisante de l'équipage. De plus, il est plus coûteux car son inaptitude à

effectuer certains transports (monnaie, versements fractionnés ou volumineux...) nécessite une logistique dédiée.

LVA : *Que pensez-vous de l'harmonisation de votre métier à l'échelle européenne ?*

P.L. : Le transport de fonds a été exclu du champ d'application de la directive dite « Bolkenstein » et la Commission Européenne doit décider dans les mois qui viennent si une directive propre à notre métier est nécessaire. Si tel est le cas, des discussions s'ouvriront alors autour d'un projet d'harmonisation des réglementations des membres de l'Union Européenne. C'est le vœu de la plupart des entreprises du secteur mais la tâche est immense ■

Partenariat – Brink's – et CELR

La Caisse d'Epargne Languedoc Roussillon (CELR) a conclu un partenariat innovant avec Brink's. En effet, depuis janvier dernier, ce transporteur de fonds est l'interlocuteur unique du réseau de la CELR. Il est en charge de l'alimentation et de la gestion des fonds, ainsi que de la maintenance des automates (GAB, ILS et caisses automatiques).

« Il s'agit d'un véritable choix stratégique pour la CELR, s'inscrivant à la fois dans la recherche d'une qualité de service optimum pour nos clients et l'amélioration de notre efficacité interne en matière de gestion. Le choix d'un prestataire unique, leader national sur ces métiers, doit nous permettre d'avoir une organisation de ces prestations plus cohérente et donc plus efficace. Cette approche novatrice dans ce domaine permet d'intégrer une obligation de résultat, puisque l'objectif global retenu est d'offrir une disponibilité de nos automates de 98 %. Ce contrat permet en outre d'agir directement et positivement, dès 2007, sur le PNB de la Caisse d'Epargne Languedoc Roussillon » a indiqué Grégoire Minassian, Directeur Général, Membre du Directoire de la Caisse d'Epargne Languedoc Roussillon, lors de la ratification de la convention ■



Véhicule blindé.

Mise en garde par FEDESFI

Créée en 2003, la Fédération des Entreprises de la Sécurité Fiduciaire (FEDESFI) regroupe la quasi totalité (97 %) de l'activité fiduciaire et du transport de fonds en France (Brink's, Corstrans, Prosegur, Sazias, Loomis et G4S). Patrick Lagarde, son Président a déclaré : « Nous déplorons certaines dérives graves de la part d'entreprises extérieures à notre profession (surveillance, courses...) qui offrent des services de transport de fonds au mépris de la réglemen-

tation très stricte de notre métier. Nous allons attirer l'attention de leurs clients et des banques en particulier qui, en traitant avec ces sociétés et/ou en les laissant accéder à leurs agences, courent le risque de voir leur responsabilité pénale mise en cause. Par ailleurs, FEDESFI a déjà procédé à des mises en demeure de sociétés qui ne respectent pas les règles d'exercice de notre profession et n'hésitera pas à engager les actions judiciaires nécessaires. » ■

Axytrans-Diebold : arriver à protéger tous les Dab et les cassettes à terme

Nombreux sont les constructeurs d'automates et les fournisseurs de solutions de maculation des billets qui s'allient en vue d'offrir au monde bancaire des solutions des sécurisations optimales dans le domaine du transport de fonds. Tel est, entre autres, le cas de Diebold. « Deux partenariats technologiques (Axytrans et SQS) ont été annoncés simultanément à l'occasion de notre événement clients en novembre dernier. N'ayant pas souhaité développer une solution propriétaire, nous avons sélectionné, parmi les acteurs, deux fournisseurs de solutions de maculation qui doivent nous permettre de couvrir l'ensemble du marché, et ce, tout en laissant aux banques l'alternative de la solution la plus adaptée à leurs besoins » a indiqué Xavier Bianne, Directeur Général de Diebold France. « L'accord scellé avec Axytrans porte tout d'abord sur la France dans la mesure où la demande qui émane des établissements bancaires français en matière de sécurité physique est plus importante que dans les autres pays (32 % contre 20 % selon une enquête menée par Diebold au moment du lancement de sa gamme Opteva). Il s'étendra si le partenariat est concluant sur la France » souligne-t-il.

« Si aujourd'hui le partenariat avec Diebold se limite au territoire national, c'est une réelle opportunité, pour Axytrans, d'envisager cette collaboration, à termes, à l'échelle internationale. Nous estimons que le marché global de la sécurisation des DABs devrait représenter approximativement 40 % de notre chiffre d'affaires estimé à 110 millions d'euros en 2009 (multiplié par 4 en trois ans) » com-



Guillaume Pinchon, Directeur de la Division Axytrans (à gauche) et Xavier Bianne, Directeur Général de Diebold France

mente Guillaume Pinchon, Directeur de la Division.

« A travers cet accord, deux entreprises expertes dans leur domaine respectif offrent une solution globale permettant de résoudre le problème de la sécurité au profit de l'évolution de l'univers bancaire et du LSB. Une fois cet enjeu résolu, le monde bancaire va pouvoir s'ouvrir au consommateur, et donc, aux services » souligne Guillaume Pinchon.

Une nouvelle qui semble enchanter les banquiers

« Avant d'adopter une solution, l'analyse d'un banquier porte sur deux éléments. D'une part, l'aspect sécuritaire (il s'agit de délimiter les zones géographiques à risque) et, d'autre part, le coût. De 45 à 70 euros par mois est l'investissement d'un banquier d'une

solution Axytrans pour un automate pourvu de 2 à 5 cassettes. Ce montant intègre la fourniture du produit, son installation et le service. Pour un enjeu aussi important qu'est la sécurité, le prix à payer est peu onéreux ! » indique-t-il. Pour Xavier Bianne, « Banquiers et transporteurs de fonds semblent avoir réagi positivement suite à cette annonce. D'une part, parce que Diebold s'engage sur une solution sécuritaire et, d'autre part, le client n'a pas le sentiment d'être emprisonné dans une solution unique ».

« Durant plus de 18 mois, nous avons collaboré avec les équipes d'Axytrans au niveau recherche et développement, intégration matérielle et logicielle sur les automates Opteva, approche commerciale, offre de services, etc. D'ici peu, nos techniciens seront en mesure d'installer et de maintenir les systèmes Axytrans sur nos automates »,

indique le Directeur Général de Diebold. Ajoutant, que parmi l'ensemble de la base installée, certains automates (leur durée de vie étant d'environ sept ans) pourront être mis à jour par simple intégration de la cassette et du logiciel adéquat. Les autres seront pourvus de la solution de maculation en amont lors de remplacement. « Nous estimons que cet équipement se généralisera sur 80 % du parc des automates français d'ici 2010. »

Pour Guillaume Pinchon, « A la différence de nos concurrents, nous disposons d'un module universel qui s'intègre dans toutes les cassettes et confère une protection physique optimale (maculation des billets en cas d'attaque). La solution de pilotage est intégrée à l'automate qui gère divers types de capteurs (liquide, gaz, lumière, secousse, assiette...), sachant que d'autres modules peuvent y être intégrés, et ce, sans modifier la carte électronique de pilotage. A titre indicatif, et nous sommes également les seuls à le proposer, nous savons interrompre la distribution en cas de maculation des billets. Nous offrons donc au marché des solutions intelligentes à trois niveaux de sécurité. » Filiale du groupe François Charles Oberthur Fiduciaire, acteur majeur de l'industrie de la haute sécurité de par son historique d'imprimeur, Axytrans est à la pointe de la technologie (encre...). Aujourd'hui, son programme de développement produits et solutions s'évalue entre 2,5 et 3 millions d'euros. Evolutive, leur gamme de produits est certifiée par le Ministère de l'Intérieur et par le Centre National de Prévention et de Protection (norme A2P) ■

Les constructeurs homologués en France

Aujourd'hui, seuls deux fournisseurs de solutions intelligentes – **SQS** et **Axytrans** – disposent des homologations françaises répondant aux exigences en matière de transports de fonds. **SQS** offre une gamme de valises, dont le produit phare est baptisé « Q-Collector 380 ». Ce modèle est doté d'un système de maculation breveté, programmé pour dénaturer les billets placés à l'intérieur de sacs de conditionnement. La société suédoise fournit également une solution de protection intégrale d'un bout à l'autre de la chaîne logistique, allant du transport au remplissage des automates bancaires. Le concept de base du système SQS a un effet dissuasif grâce à une combinaison de blindage protecteur électronique, de dispositifs de des-

truction et d'un système de traçabilité. La solution de sécurité « SQS ATM – end-to-end » (DAB) offre un environnement de travail sûr et pratique, une manipulation aisée des valeurs et sa modularité lui permet de s'adapter à toutes les exigences des clients. Outre



Le Module i master d'Axytran (à gauche) et le module d'encrage i Casset.

les équipements historiques, **Axytrans** met en exergue une solution de protection des fonds dans les automates bancaires, baptisée « i ATM statique ». Le système est composé de deux modules : « i Cassette », module d'encrage placé dans chaque cassette.

Il détecte les agressions grâce à de nombreux capteurs (lumière, température, liquide...) et neutralise les billets avec un procédé pyrotechnique de maculage en huit dixièmes de seconde. Cœur du système, ce module est en liaison radio permanente, soit avec le conteneur, soit avec l'automate bancaire. Amovible, il s'adapte à la plupart des modèles de cassettes de DAB. Quant à « i Master », ce module fait partie intégrante de l'automate. Il détecte l'ouverture de la porte et toutes les tentatives d'agression provenant de l'extérieur grâce à ses capteurs de gaz, sismique et DOCT (Détection Ouverture Choc et Thermique). Il est en connexion radio avec le module « i Cassette » pour déclencher le système en cas d'attaque de l'automate ■