

# TABLE DES MATIERES

---

<b>I.</b>	<b>ENQUETE SUR LA CONDUITE ET LES ACCIDENTS AVEC VEHICULE DE SERVICE</b>	<b>1</b>
<b>1.</b>	<b>MISSION</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>PROBLEMATIQUE</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>ENQUETE</b>	<b>1</b>
3.1.	Travaux précédents	1
3.2.	Devoirs réalisés	2
3.2.1.	Analyse du cadre légal	2
3.2.2.	Examen de la base de données du Comité permanent P	2
3.2.3.	Données du Conseil de discipline	3
3.2.4.	Données conservées par les centres de communications (CIC)	3
3.2.5.	Collecte des données relatives aux accidents de roulage au sein de la police locale et de la police fédérale	3
3.2.6.	Enquête qualitative auprès des zones de police et des unités de la police fédérale concernant la problématique des accidents de roulage et la conduite de véhicules de service	4
3.2.7.	Analyse de risque	5
3.2.8.	Interviews de parties prenantes	6
3.2.9.	Collecte des données documentaires	7
3.2.10.	Benchmarking : volet international	7
<b>4.</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>8</b>
4.1.	Cadre légal	8
4.2.	Analyse de la banque de données du Comité permanent P	10
4.2.1.	Méthode 1 : sur la base des codes d'infraction/de fait	10
4.2.2.	Méthode 2 : sur la base de mots-clés dans les résumés de plainte	11
4.2.3.	Synthèse des deux méthodes	11
4.3.	Analyse du rapport annuel 2009 du conseil de discipline	14
4.4.	Exploitation des données des CIC	16
4.5.	Analyse quantitative : accidents de roulage rapportés par la police locale et de la police fédérale	17
4.5.1.	Analyse des données d'accidents (rapportés via l'enquête) des zones de police	17
4.5.2.	Analyse des accidents (rapportés via l'enquête) de la police fédérale	21
4.6.	Analyse qualitative : résultats du questionnement des services de police	23
4.6.1.	Mesures prises	24
4.6.2.	La formation en matière de conduite en général	24
4.6.3.	La formation à la conduite rapide	27
4.6.4.	Les instructions et les directives	27
4.6.5.	Détermination des situations nécessitant un déplacement urgent	29
4.6.6.	Les procédures et les processus liés à la conduite des véhicules de service	30
4.6.7.	Bonnes pratiques relatives à la conduite de véhicules de service lors de missions prioritaires urgentes	32
4.6.8.	Mesures et sanctions	33
4.7.	Analyse de risque pour les zones de police	34
4.7.1.	Objectif et méthodologie	34
4.7.2.	Constats	36
4.8.	Analyse des entretiens réalisés dans le cadre de l'enquête	37
4.8.1.	Direction de la formation de la police fédérale	37
4.9.	Le service DAR/GIS – problématique des escortes policières	39

4.10.	Analyse de la presse écrite -----	40
4.11.	Analyse des questions parlementaires -----	42
4.12.	Aperçu de la problématique au niveau international-----	42
4.12.1.	Suivi de la problématique des accidents de roulage impliquant les véhicules de police.....	42
4.12.2.	Quels sont les items pris en compte (nombre d'accidents, type de véhicule, circonstances,...) ? .....	43
4.12.3.	Tendance du nombre d'accidents impliquant des véhicules de police ces dernières années.....	43
4.12.4.	Utilisation d'indicateurs de suivi .....	43
4.12.5.	Attention particulière à la problématique des accidents en mission prioritaire (accidents impliquant un véhicule de police dont l'avertisseur sonore et les feux bleus sont en marche). .....	44
4.12.6.	Conditions pour conduire un véhicule de police 1) en général ; 2) en mission urgente .....	44
4.12.7.	Formation particulière pour conduire un véhicule de police.....	45
4.12.8.	Directives formelles relatives à la conduite en situation d'urgence .....	45
4.12.9.	Formations continuées .....	45
4.12.10.	Possibilité d'exclusion .....	46
4.12.11.	Solutions techniques de prévention des accidents de roulage ou d'abus de la réponse d'urgence (feux bleus et avertisseur sonore).....	46
4.12.12.	Bonnes pratiques.....	47
<b>5.</b>	<b>CONCLUSION(S)</b> _____	<b>47</b>
5.1.	Cadre légal-----	47
5.2.	La problématique des accidents de roulage avec véhicule de service -----	48
5.2.1.	Nombre et circonstances des accidents .....	48
5.3.	La conduite de véhicules de service-----	49
5.3.1.	Formations à la conduite dispensées .....	49
5.4.	Vision en matière de conduite enseignée-----	51
5.5.	Les instructions et les directives données dans les services de police-----	51
5.6.	Les procédures et processus en matière de conduite des véhicules de service -----	52
5.7.	Les mesures et les sanctions en cas d'abus-----	53
5.8.	Comparaison avec les pays étrangers -----	54
<b>6.</b>	<b>BONNES PRATIQUES</b> _____	<b>54</b>
<b>7.</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b> _____	<b>55</b>
<b>8.</b>	<b>ANNEXES</b> _____	<b>57</b>

# **I. ENQUETE SUR LA CONDUITE ET LES ACCIDENTS AVEC VEHICULE DE SERVICE**

## **1. MISSION**

1. Enquête sur la conduite et les accidents avec véhicule de service, avec une attention particulière pour la conduite en mission urgente.

## **2. PROBLEMATIQUE**

2. Les accidents de roulage impliquant un véhicule de service et, plus généralement, la question de la conduite de véhicules de service, notamment en mission urgente, constitue une thématique importante du point de vue du Comité permanent P. En effet, les accidents de roulage impliquant un véhicule de police et le comportement au volant des membres du personnel ont un impact considérable sur l'image de la police auprès des citoyens, sans compter les risques pour ceux-ci et le personnel.

3. La problématique qui nous occupe pourrait être comprise, plus généralement, comme un aspect de la fonction d'exemple. Ceci fait partie intégrante des missions du Comité permanent P. En effet, « *en sa qualité d'observatoire de la fonction de police, le Comité P entend, sur la base des enquêtes et analyses effectuées : actualiser en permanence l'« image globale » ; juger du fonctionnement de la police et se prononcer à ce propos ; dispenser propositions et avis aux autorités compétentes ; et cela, d'initiative ou sur demande.* ».<sup>1</sup>

4. Elle pourrait aussi être examinée sous l'angle des analyses de risque que doivent effectuer les employeurs pour répondre à la loi sur le bien-être au travail afin que les membres du personnel accomplissent leurs missions en sécurité.

## **3. ENQUETE**

5. A la requête du Comité permanent P, le Service d'enquêtes P a initié une enquête relative à la problématique des accidents de roulage impliquant un véhicule de service et, plus largement, à la conduite des véhicules de service avec une attention particulière à la conduite en mission urgente. La problématique spécifique des escortes de police constituait un aspect sous-jacent de l'enquête.

### **3.1. TRAVAUX PRÉCÉDENTS**

6. Pour mémoire, en 2007, une enquête similaire<sup>2</sup> a été diligentée par le Service d'enquêtes P suite à des informations relatives aux accidents de roulage avec véhicule de service, pour la période 2005 à 2007, communiquées au Comité permanent P. Dans ce cadre, un rapport a été rédigé afin de dresser

---

<sup>1</sup> Mission Statement du Comité permanent P.

<sup>2</sup> Rapport numéro 2009/28891.

une première image de cette problématique au départ des données recueillies auprès des services de la police intégrée.

7. Cette enquête à présent est basée sur une autre approche qui permet d'aborder la conduite au sens large des véhicules de service par les membres des services de police et d'actualiser l'image de la problématique des accidents de roulage desdits véhicules, sur base de données chiffrées et qualitatives. A la différence de l'enquête précédente, nous nous concentrerons cette fois sur les accidents avec dommages corporels, dans le chef des membres de la police ou des tiers et non plus uniquement les accidents n'ayant entraîné que des dégâts matériels.

### 3.2. DEVOIRS RÉALISÉS

8. Un ensemble de devoirs a été réalisé, qui nous a permis de dresser une image plus générale de la conduite de véhicules de service d'une part et, d'autre part, de disposer de données plus récentes des accidents de roulage avec dommages corporels des véhicules des zones de police et des unités de la police fédérale. Nous décrivons simplement ci-dessous les devoirs en question pour parler au point 4 de leur analyse. Nous avons essayé de recueillir les différentes données sur une période maximale lors de la conduite de l'enquête (c'est-à-dire de 2008 à mi 2011) mais celles-ci n'étaient pas toujours disponibles.

#### 3.2.1. *Analyse du cadre légal*

9. Il était en premier lieu nécessaire de vérifier dans quelle mesure les déplacements en véhicule prioritaire sont réglés par les textes de loi.

#### 3.2.2. *Examen de la base de données du Comité permanent P*

10. Nous avons repris tous les dossiers reliés à la problématique des accidents avec véhicule de police et à la conduite en et hors service par le personnel de police. Initialement, la recherche a été effectuée sur base des infractions mentionnées dans la proposition d'enquête mais il appert que cette sélection n'est pas suffisamment précise puisque de nombreux dossiers repris ne concernent pas la problématique étudiée. C'est pourquoi une recherche dans les résumés de dossiers de plainte, sur la base de mots-clés<sup>3</sup> a été effectuée. Ceci a mis en exergue d'autres infractions dont les plus récurrentes sont les actes arbitraires, les abus de pouvoir ainsi que l'attitude ou le comportement agressif, le non-respect des règles ou encore les actes et attitudes pendant le service portant atteinte à la dignité de la fonction et à l'image de marque<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Mots-clés utilisés : accident, feu bleu, bitonal, véhicule prioritaire, mission prioritaire.

<sup>4</sup> Le 78 (comportement routier agressif ou dangereux en uniforme ou pendant le service), le 76 (actes et attitudes pendant le service portant atteinte à la dignité de la fonction ou à l'image de marque), le 721 (comportement ou attitude agressive), le 842 (non-respect, en tant que fonctionnaire de police, des règles/dispositions légales générales en vigueur).

### 3.2.3. *Données du Conseil de discipline*

**11.** Nous avons analysé le rapport annuel de 2009 du Conseil de discipline dans le but de pouvoir faire le lien et/ou de mettre en exergue des éléments significatifs pour l'objet de notre enquête. En effet, le Conseil de discipline traite les requêtes en réconsidération introduites par les membres du personnel qui se voient infliger une sanction lourde. Le dossier est examiné par la chambre francophone ou néerlandophone d'après le rôle linguistique de l'intéressé. Celle-ci rend ensuite un avis sur la procédure et la sanction infligée. Cet avis n'étant pas contraignant, l'autorité disciplinaire supérieure est libre de le suivre ou pas.

**12.** Cette source a été exploitée compte tenu de l'aspect relatif aux mesures et aux sanctions abordé dans l'enquête écrite et de l'absence de données sur les infractions commises par des véhicules de police auprès de CGOP/B (voir n° 3.2.5).

### 3.2.4. *Données conservées par les centres de communications (CIC)*

**13.** Nous avons demandé auprès du Service opérations de la Direction de l'information policière opérationnelle de la police fédérale (ci-après CGOO) les données relatives aux missions prioritaires effectuées par les services de police, locaux et fédéraux. L'objectif poursuivi était de comparer le nombre d'événements par priorité donnée par le CIC avec le nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service.

### 3.2.5. *Collecte des données relatives aux accidents de roulage au sein de la police locale et de la police fédérale*

**14.** Le service d'Appui à la politique policière de la Direction de l'information policière opérationnelle (CGOP/B) dispose de plusieurs bases de données circulation. Trois d'entre-elles nous intéressaient<sup>5</sup> mais aucune ne pouvait finalement répondre aux besoins de notre enquête car elles ne distinguent pas les véhicules de police et ne sont pas reliées. Il n'était pas possible d'y recenser les accidents avec véhicules de police.

**15.** Nous avons essayé d'utiliser les plaques d'immatriculation en couplant celles des véhicules de police avec la banque de données sur les accidents. Nous nous sommes procuré auprès de la direction de l'infrastructure de la police fédérale, après recherche, la liste des véhicules en usage à la police fédérale et leurs immatriculations depuis 2007 et avons demandé à la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) les immatriculations des véhicules des polices locales. Malheureusement, il est apparu que les véhicules de nombreuses zones de police sont en leasing. Ils n'apparaissent donc pas à la DIV puisque les zones n'en sont pas propriétaires. Le SPF Intérieur et la Commission permanente de la police locale ont été contactés mais ils ne possèdent pas de liste des immatriculations des véhicules des polices locales.

---

<sup>5</sup> Une première base de données reprend les accidents de circulation en Belgique, sur base des formulaires d'accidents de circulation (FAC), avec bon nombre de variables comme le lieu, le moment, les personnes impliquées... Une deuxième banque de données contient les procès-verbaux des infractions de roulage commises sur le territoire. Les chiffres sont disponibles de 2006 à 2009. La troisième comporte les procès-verbaux relatifs aux accidents de roulage.

**16.** L'option choisie était aussi initialement de travailler à partir des infractions de roulage commises par des véhicules de police mais l'idée a été abandonnée puisque CGOP/B ne dispose pas de cet item dans sa base de données.

**17.** Il a finalement été décidé de réaliser la partie quantitative à partir d'un échantillon de zones et de services pour lesquels nous disposons de ces plaques d'immatriculation. A partir de données brutes disponibles pour 75 zones de police et en rééquilibrant en vue de disposer d'un échantillon homogène par rapport aux types de zone, un échantillon final de 65 zones de police et de plusieurs services de la police fédérale a été constitué.

**18.** Afin de déterminer si ces accidents ont été commis avec de véhicules se déplaçant avec feux bleus et sirène actifs, un listing reprenant, par zone de police et direction de la police fédérale, les accidents répertoriés a été transmis aux différents services de police. Il leur a été demandé de compléter le listing sur ces accidents ainsi que ceux non répertoriés dans le fichier pour couvrir la période de 2008 à 2010. Pour des raisons d'opportunité et de rapidité de la transmission, tous les services de la police fédérale ont été invités à répondre.

### *3.2.6. Enquête qualitative auprès des zones de police et des unités de la police fédérale concernant la problématique des accidents de roulage et la conduite de véhicules de service*

**19.** Une enquête écrite via un questionnaire a été rédigée et envoyée aux 65 zones de police de l'échantillon ainsi qu'aux services de la police fédérale. L'échantillon est réparti selon les typologies des zones de police (de 1 à 5 c'est-à-dire des plus grandes aux plus petites zones ) comme suit: 1) type 1 : 2 zones ; 2) type 2 : 7 zones ; 3) type 3 : 16 zones ; 4) type 4 : 21 zones ; 5) type 5 : 19 zones. 40 zones se situent en FLANDRES, 2 à BRUXELLES et 23 en WALLONIE.

**20.** L'objet de ce questionnaire portait sur la conduite des véhicules de service et notamment sur la conduite en mission urgente. Les thèmes abordés par le biais de ce questionnaire sont similaires à ceux traités lors de l'enquête précédente de 2007 et ce, dans un souci de continuité.

**21.** L'exploitation des résultats devait nous permettre d'évaluer:

- 1) *la formation* :1) en matière de conduite de véhicule de service ; 2) en matière de conduite de véhicules de service en mission urgente et 3) en matière de prévention des accidents avec véhicule de service. Ce volet aborde la formation tant du point de vue du contenu, des objectifs poursuivis et du public-cible;
- 2) *les instructions et les directives formelles* :1) en matière de conduite de véhicule de service ; 2) en matière de conduite de véhicules de service en mission prioritaire urgente et 3) en cas de constat de conduite inappropriée ou d'infractions graves de la part de membres du personnel. Par ailleurs, ce volet inclut la définition des situations ou des devoirs qui demandent un déplacement urgent;
- 3) *les procédures et les processus*, à savoir : 1) l'existence de critères spécifiques pour la désignation des conducteurs de véhicules de service ; 2) le suivi de ces critères ; 3) la

possibilité d'être écarté ; 4) la comptabilisation des missions prioritaires urgentes ; 5) l'obligation de motiver le déplacement urgent et 6) l'existence de bonnes pratiques. Ce dernier point pourrait, par le biais des recommandations, permettre de communiquer des bonnes pratiques issues de la réalité locale, qui peuvent être transposées et appliquées de manière transversale.

- 4) *les mesures et les sanctions* : si des comportements inappropriés à la conduite en service ou hors service sont portés à la connaissance du corps de police ou de l'unité de police, quelles sont les mesures prises vis-à-vis du conducteur ?

### 3.2.7. *Analyse de risque*

**22.** Par rapport à l'enquête précédente de 2007 sur les accidents avec véhicules de service, nous avons eu cette fois recours à une méthode d'analyse des risques.

**23.** Il s'agit d'une méthode permettant de comparer les zones de police participantes à l'aide de plusieurs critères qui peuvent avoir un impact sur la fréquence des accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service, plus particulièrement lors de déplacements urgents. En d'autres termes, l'analyse de risques doit permettre d'évaluer la vulnérabilité des zones de police au départ de variables disponibles et donc non-exhaustives. D'autres variables interviennent certainement sur la fréquence des accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de police mais ces données n'étaient pas disponibles au moment de l'enquête<sup>6</sup>.

**24.** Les critères disponibles et utilisés pour l'analyse de risque sont les suivants :

- 1) Le nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service rapporté par les zones de police, et ce pour la période 2008-2010 ;
- 2) Le nombre d'événements selon le type de priorité déterminé par les CIC pour la période 2008-2010 ;
- 3) Le nombre de plaintes générales et spécifiques à l'objet de l'enquête connues dans la database du Comité permanent P entre 2008 et 2010;
- 4) La longueur du réseau autoroutier, des routes provinciales et des routes communales ainsi que le nombre de kilomètres parcourus sur chaque type de route ;
- 5) Le nombre d'habitants de la zone de police ;
- 6) La superficie de la zone de police ;
- 7) Le nombre de communes dans la zone de police ;

---

<sup>6</sup> Par exemple, le nombre et le type d'infractions de roulage par zone de police, le lien entre les infractions de roulage et le nombre et la gravité des accidents par zone de police.

- 8) Le nombre de véhicules de service (par type de véhicule : voiture, motos, cyclomoteurs).

### 3.2.8. *Interviews de parties prenantes*

#### 3.2.8.1. *La Direction de la formation de la police fédérale*

**25.** Nous avons rencontré le directeur de la direction de la formation de la police fédérale (DSE) ainsi que plusieurs collaborateurs impliqués plus particulièrement dans la thématique circulation<sup>7</sup>.

**26.** L'interview s'est déroulée sous forme d'une réunion qui avait pour but de recueillir des informations quant à la formation spécifique en matière de conduite. Plusieurs sujets ont été abordés. L'analyse de ces informations s'est faite conjointement avec l'analyse du questionnaire envoyé aux zones de police et aux services de police fédérale afin 1) de mieux appréhender le volet formation de cette enquête ; 2) de dresser une image comparative entre les besoins formulés par les unités de la police intégrée et l'offre de formation et 3) de relever les écueils éventuels, les bonnes pratiques et pouvoir rédiger des recommandations en matière de formation à la conduite de véhicule de service.

#### 3.2.8.2. *La problématique des escortes policières*

**27.** Nous avons sollicité le service intervention spécialisée de la police administrative de la police fédérale (DGA/DAR/GIS) à propos :

- 1) des ordres d'opération, les ordres de service ou les directives relatives à l'exécution des missions d'escorte (« intercity », « intracity », banque nationale, transferts nationaux de détenus, transferts de détenus dits dangereux, escortes et protection de VIP, ...) ;
- 2) des analyses juridiques éventuellement sollicitées dans le cadre de la conception ou de la mise en œuvre de ces missions ;
- 3) de l'aperçu des formations données au personnel en la matière (formation fonctionnelle, formation continuée durant ces trois dernières années) ;
- 4) des initiatives prises par les responsables en vue d'améliorer la sécurité tant des fonctionnaires de police que des personnes impliquées directement ou indirectement par les dispositifs engagés.

---

<sup>7</sup> La direction de la formation de la police fédérale fonctionne sur base sur un plan de formation qui regroupe huit thématiques dont la circulation et les voies de communication. Les formations sont développées au cours de plateformes de concertation (appelées PCP) qui regroupent les parties prenantes de la formation autour de la table tant de la police fédérale que de la police locale et notamment l'école fédérale et les écoles agréées. Ces plateformes de concertation permettent de recueillir et d'analyser les attentes et les demandes en matière de formation. Chaque plateforme organisée est spécifique à un domaine de formation.



**28.** Après analyse de la documentation, un entretien a eu lieu avec les responsables de ce service qui a permis de compléter les interrogations et points encore en suspens relatifs aux aspects juridiques et structurels des missions de protection et d'escorte de la police fédérale.

### *3.2.9. Collecte des données documentaires*

**29.** Nous avons consulté les articles de la presse écrite nationale depuis janvier 2010 jusque fin 2011 relatifs aux accidents de la route impliquant un véhicule de police ainsi que tout article se référant à un problème de comportement au volant dans le chef d'un membre du personnel des services de police. La recherche porte aussi sur les questions parlementaires ayant trait au sujet de l'enquête entre 2009 et 2011.

### *3.2.10. Benchmarking : volet international*

**30.** Une des demandes consistait à évaluer la prise en compte et les bonnes pratiques y liées au niveau international. Dans ce but, un questionnaire a été envoyé aux états membres du réseau international 'European partners against corruption (EPAC)'.

**31.** Les questions posées concernaient les thèmes suivants :

- 1) le suivi de la problématique des accidents de roulage impliquant les véhicules de police ;
- 2) les items pris en compte (le nombre d'accidents, le type de véhicule, les circonstances,...) ;
- 3) l'évolution des accidents impliquant des véhicules de police ces dernières années ;
- 4) l'utilisation d'indicateurs de suivi ;
- 5) une attention particulière à la problématique des accidents lors de missions ;
- 6) les conditions pour conduire un véhicule de police 1) en général ; 2) en mission urgente ;
- 7) l'existence de formations particulières pour conduire un véhicule de police ;
- 8) les directives formelles relatives à la conduite en situation d'urgence ;
- 9) l'existence de formations continuées à la conduite ;
- 10) les possibilités d'exclusion ;
- 11) l'existence de solutions techniques de prévention des accidents de roulage ou d'abus de la réponse d'urgence (feux bleus et avertisseur sonore).

## 4. ANALYSE

### 4.1. CADRE LÉGAL

32. Les déplacements en situation urgente sont régis par l'arrêté royal du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (article 37, véhicules prioritaires<sup>8</sup>).

33. L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a publié une brochure spécifique sur les véhicules prioritaires<sup>9</sup>. Nous pouvons y lire : « *la notion de mission urgente n'est pas définie dans la réglementation routière. Il appartient donc aux conducteurs d'évaluer eux-mêmes le caractère urgent ou non de leur mission* »<sup>10</sup>.

34. En cas d'accident, il reviendra au juge de fond d'apprécier les faits. Nous pouvons citer en exemple un jugement développé dans la revue Vigiles 2011/3 :

*« Sur la nature de la mission des fonctionnaires de police, ...*

*Au moment de l'accident, les policiers se rendaient en urgence sur les lieux d'un vol présumé, dans une maison vide d'occupants. Un citoyen avait constaté la présence d'une fenêtre ouverte à cette adresse et avait averti la police.*

*Le législateur ne définit pas la notion de 'mission urgente' au sens du Code de la route. On peut considérer qu'une mission est urgente lorsque le moindre retard serait nuisible à l'exécution de la mission ou mettrait en danger l'intégrité physique ou la vie des personnes. L'appréciation se fera en tout état de cause in concreto.*

*Dans le cas d'espèce, le juge va considérer que l'urgence de la mission était toute relative, étant seulement dictée par le fait qu'un vol à l'intérieur d'une habitation était probablement en cours, et non pas parce qu'il y avait des vies en danger, l'immeuble étant vide d'occupants. Le juge accepte néanmoins que la notion d'urgence, même relative, obligeait les policiers à utiliser les feux bleus, et les autorisait à enclencher l'avertisseur sonore spécial. »*

---

<sup>8</sup> Art 37.1. Les véhicules prioritaires sont munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial conformément aux dispositions des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

Art 37.2. Les feux bleus clignotants doivent être utilisés lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente. Ils peuvent l'être pour l'exécution de toute autre mission.

Art 37.3. L'avertisseur sonore spécial ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente.

Art 37.4. Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge après avoir marqué l'arrêt et à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers.

<sup>9</sup> Véhicules prioritaires – IBSR, 14 février 2008.

<sup>10</sup> Pour vérifier comment cela se déroule en pratique dans les services de police, la question de savoir qui décidait d'activer le feu bleu /l'avertisseur sonore et s'il y avait des instructions permanentes au sein du corps de police, a été posée dans l'enquête écrite.

35. Le déplacement en mission urgente a un impact contraignant dans la circulation puisque « dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par l'avertisseur sonore spécial, tout usager doit immédiatement dégager et céder le passage; au besoin, il doit s'arrêter »<sup>11</sup>.

36. La COL 16/2006 des procureurs généraux a pour objet la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires et en mission. Les titres 3.1. et 3.2. concernent le dépassement de la vitesse autorisée<sup>12</sup> et le franchissement du feu rouge<sup>13</sup>.

37. Devant cette imprécision pour le policier conducteur, le Comité permanent P, dans son rapport d'observatoire de 2009 et celui de 2010, a précisé qu'il serait souhaitable que « le législateur définisse et clarifie, voire harmonise selon le cas, la notion d'urgence... ». L'enquête<sup>14</sup> du Comité permanent P traitant du transport médico-sanitaire non urgent en est arrivée à cette même conclusion.

38. Une proposition de loi du 18 mai 2011<sup>15</sup> en la matière fait référence aux recommandations du Comité permanent P. Notre réflexion à propos de celle-ci est la suivante :

- 1) ne complique-t-on pas la tâche dans la proposition en travaillant sur la loi relative à la police de la circulation routière ? Car finalement la question des véhicules prioritaires est réglée dans le code de la route (l'arrêté royal de 1975). Pourquoi la question de la mission urgente n'y serait pas réglée (surtout que l'article 2 du Code de la route contient une liste de définitions). Le Comité permanent P renvoie d'ailleurs dans la formulation de la recommandation mentionnée ci-dessus au législateur ce qui peut être lu comme 'législateur *sensu lato*': dans ce cadre un arrêté royal comme le Code de la route peut être l'instrument dans lequel on rédige la définition voulue par le Comité permanent P ;
- 2) dans la proposition, les deux conditions à savoir « grave » et « imminent ou effectif » sont réunies. Les notions « imminent ou effectif » devraient être plus clairement définies ;
- 3) la mission urgente est définie dans la proposition de loi comme : « tout déplacement ( ... ) » or celui-ci doit être plutôt vu comme le moyen pour accomplir une mission (remédier à un trouble grave de l'ordre public ou une atteinte grave à l'intégrité physique de personnes effectifs ou imminents) ;
- 4) il devrait y avoir un lien dans la définition entre une situation : trouble grave de l'ordre public ou atteinte grave à l'intégrité physique et la nécessité de se rendre rapidement sur place.

---

<sup>11</sup> Art 38. Comportement à l'égard des véhicules prioritaires faisant usage de l'avertisseur sonore spécial.

<sup>12</sup> Lorsque les feux bleus clignotants sont visibles sur la photographie, il peut être présumé que l'infraction a été commise dans le cadre d'une mission. En tout état de cause, un procès-verbal sera dressé et transmis au parquet de police compétent. Le procureur du Roi classera le procès-verbal sans suite sauf s'il révèle une situation abusive. Lorsque les feux bleus clignotants ne sont pas visibles sur la photographie, un formulaire standard sera envoyé par le service de police qui a procédé à la constatation au chef de corps du policier contrevenant.

<sup>13</sup> L'article 37.4 détermine les conditions auxquelles un véhicule prioritaire (en urgence) peut franchir un feu rouge à savoir: en utilisant l'avertisseur sonore spécial; après avoir marqué l'arrêt; à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers. Ces conditions sont cumulatives.

<sup>14</sup> Rapport n° 2009/26786.

<sup>15</sup> Parl.St. Kamer 2010-11, nr. 1473/1, 3, proposition de M. DEGROOTE et consorts.

39. Aux PAYS-BAS, une circulaire<sup>16</sup> complète comprend une définition (à son titre 4) qui serait assez claire et pourrait servir de modèle. Mais la notion de “dreiging” en néerlandais (dreigend = imminent) manque selon nous dans la définition et devrait apparaître dans le texte. Nous reviendrons sur cette circulaire lors de l’analyse du volet international.

40. La définition proposée par l’IBSR<sup>17</sup> est une bonne directive pour la pratique mais reste trop vague pour un texte légal si elle réfère à « un intérêt plus grand ». La définition se base d’ailleurs sur « l’état de nécessité » tel qu’il existe en matière pénale depuis des années comme cause de justification.

41. Nous pouvons conclure qu’une définition émanant du pouvoir exécutif pourrait être introduite dans le Code de la route qui, pour rappel, est un arrêté royal. Celle-ci pourrait être inspirée du modèle néerlandais, mais en y incluant la notion de “dreiging/imminent”. Le Collège des procureurs généraux, partant de sa tâche en matière de recherche et de poursuite, pourrait élaborer une liste exemplative dans laquelle il indique ce qui est, ou n’est pas, un déplacement urgent, selon sa vision. Etant donné le caractère pénal qui encadre la question des véhicules prioritaires et les infractions commises, un éclaircissement/listing exemplatif devrait plutôt émaner du Collège que des corps de police eux-mêmes. Une liste positive ou négative dans le Code de la route n’est pas opportun vu le fait que d’un point de vue juridique nous aurions besoin d’une liste exhaustive: la création d’une telle liste nous paraît difficile à l’heure actuelle parce qu’il faudrait prévoir tous les cas de figure.

## 4.2. ANALYSE DE LA BANQUE DE DONNEES DU COMITE PERMANENT P

42. Comme expliqué au point 3.2.2. dans les devoirs d’enquête, deux méthodes ont été employées pour exploiter la banque de données.

### 4.2.1. Méthode 1 : sur la base des codes d’infraction/de fait

43. Nous avons repris les plaintes déposées directement au Comité permanent P dans la période 2008-2011<sup>18</sup> pour autant qu’au moins un des codes d’infraction suivants ait été enregistré.

---

<sup>16</sup> Landelijke brancherichtlijn verkeer politie, 29 mars 2011 (annexe 1).

<sup>17</sup> Feuillet sur les véhicules prioritaires, IBSR 14 février 2008 : « on peut aussi s’inspirer de la définition proposée par le parlementaire Jos ANSOMS dans une proposition de loi datant du 5 novembre 2002. Pour qu’il y ait mission urgente:

- *il faut qu’il y ait un risque imminent de perturbation de l’ordre public ou d’un dommage corporel ou matériel effectif et grave, ou bien qu’un tel dommage soit grave et imminent;*
- *en fonction de la situation, on intervient à titre préventif ou on intervient pour porter assistance, ou bien on fait l’un et l’autre;*
- *le dommage doit être d’une gravité telle que la mission que le conducteur d’un véhicule prioritaire doit accomplir, prime sur l’écoulement normal de la circulation, conformément aux prescriptions légales. »*

<sup>18</sup> Date d’extraction : janvier 2012.

<b>Catégorie V. Crimes et délits commis par des fonctionnaires de police en dehors de l'exercice de leurs fonctions mais portant atteinte à la dignité de celles-ci – Misdaden en wanbedrijven gepleegd door politieambtenaren buiten hun ambt die de waardigheid van hun ambt aantasten</b>	
8500	infractions et accidents de la route en état d'intoxication alcoolique ou d'ivresse – verkeersinbreuken en -ongevallen met dronkenschap of intoxicatie
8501	infractions et accidents de la route avec délit de fuite – verkeersinbreuken en -ongevallen met vluchtmisdrijf
8508	infractions et accidents de la route en état d'intoxication alcoolique ou d'ivresse (en service) – verkeersinbreuken en -ongevallen met dronkenschap of intoxicatie (in dienst)
8509	infractions et accidents de la route avec délit de fuite (en service) – verkeersinbreuken en -ongevallen met vluchtmisdrijf (in dienst)
<b>VI. Autres faits pénaux ou non pénaux commis pendant ou en dehors du service – Andere strafrechtelijke of niet-strafrechtelijke feiten gepleegd in of buiten dienst</b>	
61	autres infractions et accidents de la route indéfinis commis pendant le service – andere niet-gedefinieerde verkeersinbreuken en -ongevallen in dienst
62	autres infractions et accidents de la route indéfinis commis en dehors du service – andere niet-gedefinieerde verkeersinbreuken en -ongevallen buiten dienst
<b>VII. Manquements par l'attitude, le comportement ou les actes portant atteinte à la dignité de la fonction de police – Tekortkomingen door de houding, het gedrag of de handelingen die de waardigheid van het politieambt aantasten</b>	
771	ivresse publique ou ivresse au volant qui, par la visibilité/connaissance de la qualité de policier met/peut mettre en péril la fonction de police ou son image de marque – openbare dronkenschap of dronkenschap achter het stuur die door de zichtbaarheid/kennis van de hoedanigheid van politie het ambt of het imago in het gedrag brengt/kan brengen
78	comportement routier agressif ou dangereux en uniforme ou pendant le service – agressief of gevaarlijk rijgedrag in uniform of in dienst

44. Pour la période 2008-2011, de cette manière, 180 dossiers de plainte uniques présentant une des infractions susmentionnées ont été répertoriés.

#### 4.2.2. Méthode 2 : sur la base de mots-clés dans les résumés de plainte

45. Sur base d'une recherche dans les résumés de la database du Comité permanent P à l'aide de mots-clés<sup>19</sup>, pour les plaintes déposées directement au Comité permanent P dans la période 2008-2011, une liste de 190 dossiers a été dressée. Finalement, 100 dossiers de plainte ont été retenus selon des critères de pertinence pour l'enquête. Les infractions liées à ces plaintes sont de nature très variée et ne renvoient pas toujours aux infractions précédemment mentionnées telles que l'abus de pouvoir, le harcèlement ou le non respect des règles en vigueur.

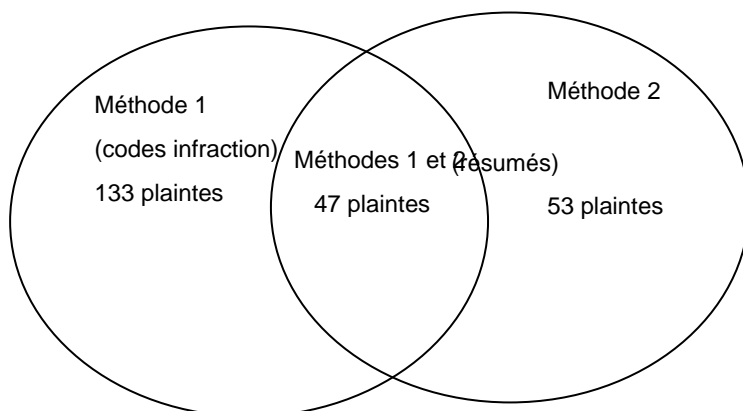
#### 4.2.3. Synthèse des deux méthodes

46. Pour la même période, nous comptons 47 plaintes qui se retrouvent sélectionnées tant sur la base des mots-clés repris dans les résumés que sur la base des codes d'infraction.

47. Si nous regroupons le total des plaintes sélectionnées sur la base des deux méthodes (180 et 100) en éliminant celles qui apparaissent alors en double (les 47), nous obtenons 233 plaintes.

<sup>19</sup> Voir devoirs d'enquête.

48. Le graphique suivant permet de mieux comprendre le résultat des deux méthodes en nombre de plaintes obtenu.



49. Le tableau ci-dessous détaille le nombre de plaintes par année et par méthode pour aboutir au total de 233 selon la synthèse.

**Tableau 1 :** aperçu du nombre de plaintes, déposées directement au Comité permanent P, selon le type de consultation de la database, 2008-2011.

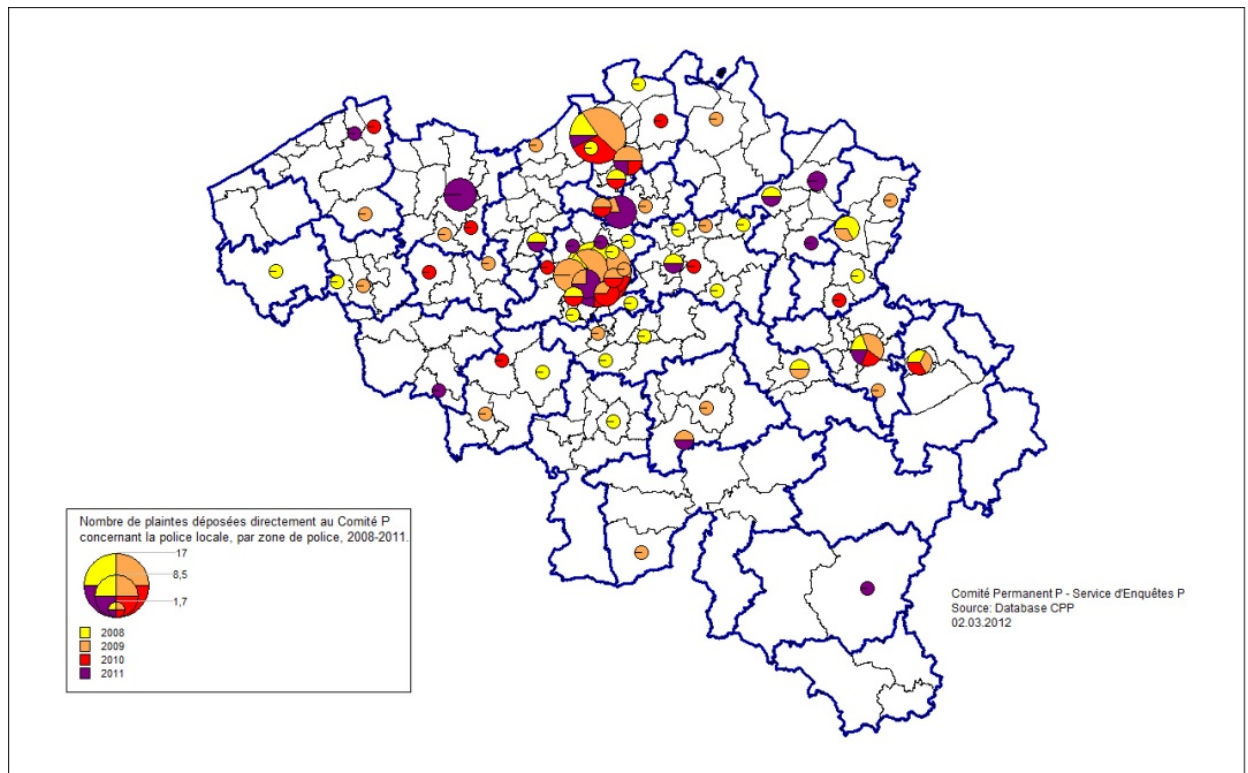
Méthode de sélection	2008	2009	2010	2011	total
Méthode 1 : uniquement sur la base des codes d'infraction	44	36	25	28	133
Plaintes communes aux deux méthodes	9	13	14	11	47
Méthode 2 : uniquement sur la base des résumés	10	18	12	13	53
<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>67</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>233</b>

50. En définitive, pour la période 2008-2011, sur laquelle les deux méthodes ont été appliquées, 233 plaintes ont été répertoriées. Un cinquième du total a été extrait de la banque de données aussi bien sur base des mots-clés choisis que sur base des codes d'infractions, alors que 23% (53) n'ont uniquement pu être ajoutés à l'analyse que grâce aux mots-clés figurant dans le résumé.

51. 67% des 233 plaintes traite des membres de la police locale et 24% des membres de la police fédérale. 2% des plaintes concerne tant des membres de la police locale que des membres de la police fédérale. Pour les autres plaintes (7 %), nous n'avons pas pu déterminer l'unité ou le service auquel appartenait le membre concerné, à l'exception d'une seule plainte à propos d'un membre d'un service spécial d'inspection.

52. Dans les arrondissements judiciaires de LIEGE, MONS, CHARLEROI et TERMONDE, au moins un tiers des plaintes concerne un membre d'un service de police fédérale. Dans l'arrondissement de BRUXELLES, cette proportion est de 28%.

**Carte :** aperçu du nombre de plaintes déposées directement au Comité permanent P concernant le comportement routier du personnel de la police locale, 2008-2011. Sélection sur la base des mots-clés et des codes d'infraction.



**53.** Environ une plainte sur neuf, déposée directement au Comité permanent P dans la période 2008-2011, relative au comportement routier d'un membre d'un service de police locale, a trait à la ZP BRUXELLES-CAPITALE/IXELLES. La ZP ANTWERPEN représente 8,4% des plaintes concernant la police locale et la ZP POLBRUNO : 7,1%. Suivies par la ZP BRUXELLES OUEST (4,5%) et les ZP GENT, LIEGE, DILBEEK et MECHELEN, toutes 3,2%. Les chiffres des zones de police sur base annuelle sont trop faibles pour pouvoir parler de tendances.

**54.** Quand nous observons la répartition par arrondissement judiciaire, nous constatons que 39,0% des plaintes portant sur le comportement routier d'un membre d'une zone de police se situe dans l'arrondissement judiciaire de BRUXELLES. 14,3% des plaintes renvoie à des zones de police sises au sein de l'arrondissement judiciaire d'ANVERS.

**55.** Ces 233 dossiers de plainte ont été subdivisés en plusieurs catégories selon la nature du comportement dénoncé.

**Tableau 2 :** plaintes déposées directement au Comité permanent P dont le « résumé » met en question le comportement routier de la part des membres des services de police, 2008-2011.

Contenu de la plainte	2008	2009	2010	2011	Total
Comportement agressif ou dangereux à la conduite en uniforme ou en service	46	43	38	35	158
Utilisation de la sirène et du feu bleu (général)	4	9	9	11	33
Comportement agressif ou dangereux à la conduite avec sirène et feu bleu	5	5	1	2	13
Ivresse publique ou ivresse au volant	4	2	1	2	9
Accident de roulage avec dégâts matériels avec utilisation de la sirène et du feu bleu	0	3	1	0	4
Accident de roulage sans utilisation de la sirène et du feu bleu	1	1	0	2	4
Autre infraction à la circulation et accident hors service	1	2	0	0	3
Utilisation de la sirène et du feu bleu pour éviter les files	1	1	1	0	3
Infraction à la circulation et accident avec délit de fuite	1	1	0	0	2
TOTAL	63	67	51	52	233

**56.** Aucune plainte ne porte sur un accident de la route avec dommages corporels causé pendant l'exécution d'une mission prioritaire. Nous pouvons faire la distinction entre, d'une part, les plaintes relatives au comportement routier agressif ou dangereux des membres des services de police sans qu'il y soit toutefois question de l'utilisation de la sirène ou du feu bleu et, d'autre part, les plaintes relatives à l'utilisation de la sirène et du feu bleu, avec ou sans comportement routier dangereux ou agressif. Le tableau ci-dessus ne permet pas d'observer une évolution univoque dans l'un ou l'autre comportement routier dénoncé.

#### **4.3. ANALYSE DU RAPPORT ANNUEL 2009 DU CONSEIL DE DISCIPLINE**

**57.** Le rapport annuel de 2009 du Conseil de discipline ne donne pas d'informations exploitables quant au nombre de sanctions disciplinaires relatives à un ou plusieurs faits liés à la problématique de l'enquête.

**58.** Les informations, tant quantitatives que qualitatives, peuvent nous donner un aperçu de la problématique de l'alcool au sein des services de police. Cependant, l'analyse qui peut en être faite reste générale puisque les faits sanctionnés ne sont pas reliés à une zone ou un service de police.

**59.** Le tableau ci-dessous ne reprend que les faits liés à la problématique de l'alcool sanctionnés par le Conseil de discipline en 2009.

**60.** Parmi ces faits, nous pouvons identifier des infractions que nous avons utilisées<sup>20</sup> pour notre analyse de la banque de données du Comité permanent P.

**61.** Il se peut que d'autres faits sanctionnés<sup>21</sup> aient été constatés dans un contexte inhérent à l'enquête mais nous n'avons pas, ici, d'informations nous permettant de les relier à l'objet de l'enquête.

<sup>20</sup> Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique – avec accident sans lésions corporelles – hors service, Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - sans accident.



**Tableau 3 :** faits reliés à la problématique de l'alcool sanctionnés par le Conseil de discipline (2009).

Chambre néerlandophone	
Conduite en état d'ivresse - avec accident sans lésions corporelles-hors service	21
Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - sans accident	16
Chambre francophone	
Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - avec accident sans lésions corporelles	15
Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - sans accident	14
Alcool: consommation / abus / ivresse	14
Total	70

**62.** La consommation d'alcool, essentiellement en dehors des heures de service, reste un problème. Les faits ayant trait à l'alcool seront analysés plus loin en détail. Cependant, les autorités continuent d'intervenir sévèrement contre l'abus d'alcool, ce qui devrait déboucher à terme sur un changement positif des mentalités.

**63.** L'année dernière, il a été décidé de passer « à la loupe », vu leur fréquence, les manquements à la discipline liés à l'alcool. En 2009, 145 infractions à la discipline ont été dénombrées parmi les manquements signalés au Conseil de discipline par les autorités, ce qui, par rapport, à 2008 constitue une diminution de 19 sanctions, soit 12%.

**Tableau 4 :** classification des transgressions disciplinaires liées à la problématique de l'alcool, Conseil de discipline (2009).

Qualification	N	F	total
Alcoolisme - consommation avant prise du service	9	8	17
Alcoolisme - consommation avant prise du service + refus ETT	0	3	3
Alcoolisme - consommation avant prise du service avec conduite véhicule de service	0	1	1
Alcoolisme - consommation durant le service avec conduite véhicule de service	2	4	6
Alcoolisme - consommation durant le service sans conduite de véhicule de service	9	10	19
Alcool: consommation / abus / ivresse	6	14	20
Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - avec accident avec lésions corporelles	5	2	7
Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - avec accident sans lésions corporelles	21	15	36
Conduite en état d'ivresse ou intoxication alcoolique - sans accident	16	14	30
Refus de prélèvement sanguin ou de test d'haleine	3	3	6

**64.** Il est interpellant de constater que dans près d'une sanction sur quatre, l'alcool a joué un rôle déterminant. L'usage et l'abus de l'alcool demeurent des causes importantes dans le dysfonctionnement de policiers. En outre, on ne peut pas perdre de vue que l'alcool a probablement joué un rôle dans l'accomplissement d'autres transgressions disciplinaires sans que cela n'ait été vraiment constaté. A titre d'exemple, nous pensons à des transgressions comme le délit de fuite, l'absence irrégulière, l'arrivée tardive, etc... Comme déjà souligné les années précédentes, le problème de l'alcool au sein

<sup>21</sup> Non-respect des procédures, des règles internes.

des services de police reste un souci majeur auquel les autorités disciplinaires doivent continuer à consacrer toute leur attention. Il y a lieu toutefois ici de préciser que les transgressions disciplinaires constatées se sont déroulées dans 55 % des cas en dehors du service et que, dès lors, ils n'ont eu aucun impact direct sur l'exécution du service.

**65.** D'un autre côté, les membres du personnel doivent prendre conscience effectivement que chaque policier remplit vis-à-vis de la population une fonction d'exemple en matière d'usage d'alcool et ce, d'autant plus si on tient compte des nombreuses campagnes que la police et d'autres services organisent, à juste titre, dans le cadre de la sécurité routière. Pourtant, 79 transgressions disciplinaires pour conduite en état d'ivresse ont encore été constatées en 2009.

#### **4.4. EXPLOITATION DES DONNÉES DES CIC**

**66.** A notre demande, le Service Gestion de l'information opérationnelle de la Direction de l'information opérationnelle (CGOO) nous a envoyé un fichier contenant par zone de police le nombre de missions, par code de priorité, pour la période 2008-2010, et ce, indépendamment du nombre d'accidents. Ces données devaient nous permettre de connaître le nombre de missions urgentes par rapport à l'ensemble des missions effectuées par les zones, et ce, afin de relativiser le nombre d'accidents avec un véhicule de service. D'initiative, ce service nous a envoyé leur relevé des accidents impliquant un véhicule de service, avec dégâts matériels ou avec lésions corporelles.

**67.** Concernant le relevé des accidents de CGOO, tous les accidents avec véhicule de service ne sont pas signalés aux CIC ; les données dont nous disposons ne sont pas exhaustives. De plus, nous ne savons pas dans quelles circonstances ont eu lieu ces accidents. Nous ne pouvons donc pas utiliser les comptages de CGOO dans le but de l'analyse du nombre des accidents avec véhicule de service.

**68.** Les appels entrant au CIC peuvent être distingués selon le code de priorité (de 0 à 5, 0 étant le plus élevé). Il est important de signaler qu'il y a une différence entre les codes de priorité au CIC et le code de déplacement de l'équipage désigné. Les codes au CIC sont fournis par les zones de police dans le cadre de protocoles dans le but de déterminer quelle priorité donner à l'évènement. Le code de déplacement est celui de l'équipage pour se rendre à l'endroit de l'évènement (1 à 3 : déplacement ordinaire, avec feu bleu, avec feu bleu et sirène). Il n'y a pas de relation entre la priorité de l'évènement au CIC et le code de déplacement. Pour des raisons tactiques, il est concevable de se déplacer vers un évènement (par exemple un vol en cours) sans faire usage de la sirène. Nous ne pouvons donc pas extrapoler en partant de l'une ou l'autre de ces statistiques.

**69.** Les informations des CIC par zone de police seront utilisées comme indicateur dans l'analyse de risque.

#### **4.5. ANALYSE QUANTITATIVE : ACCIDENTS DE ROULAGE RAPPORTES PAR LA POLICE LOCALE ET DE LA POLICE FEDERALE**

**70.** Sur l'ensemble des données récoltées, nous recensons, pour la période 2008 à 2010, 231 accidents de roulage avec véhicule de service ayant entraîné des lésions corporelles pour au moins l'une des parties concernées en ce qui concerne les zones de police et 216 en ce qui concerne la police fédérale.

##### *4.5.1. Analyse des données d'accidents (rapportés via l'enquête) des zones de police*

**71.** Un listing reprenant les accidents avec dommages corporels impliquant un véhicule de service a été envoyé à un échantillon de 65 zones de police. Nous avons demandé à ces zones de police de vérifier et, le cas échéant, de compléter le listing des accidents pour la période 2008-mi 2011. Pour le traitement, afin de travailler sur des années complètes, les données de 2008 à 2010 ont été analysées.

**72.** Plusieurs éléments ont été demandés afin d'avoir une image plus précise de ces accidents. Ces éléments étaient :

- 1) des données concernant l'accident : identification de la zone de police, date de l'accident, moment de l'accident ;
- 2) des données concernant le véhicule impliqué : nombre de véhicules de police impliqués, marque du véhicule, plaque d'immatriculation, feu bleu en action ou non, sirène en action ou non, véhicule banalisé ou avec stripping ;
- 3) des données concernant le conducteur du véhicule de police impliqué : âge du conducteur, fonctionnalité exercée au moment du déplacement, conséquences pour le conducteur, responsabilité du conducteur, suite donnée en cas de responsabilité établie ;
- 4) des données concernant les autres membres du personnel : nombre et conséquences de l'accident ;
- 5) des données concernant les tiers impliqués : nombre de tiers impliqués, type de véhicule, qualité des tiers (conducteur, passager, piéton), âge et conséquences de l'accident ;
- 6) les conséquences pour la zone de police : dégâts matériels, déclassement du véhicule, etc. ;
- 7) les circonstances de l'accident.

##### *4.5.1.1. Fréquence et évolution des accidents avec dommages corporels impliquant un véhicule de service*

**73.** Nous avons recensé pour la période de 2008 à 2010, 231 accidents de roulage avec dommages corporels impliquant un véhicule de police.

**74.** Il n'y a pas d'évolution sensible entre 2008 et 2010 du nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de police. Nous comptons pour les 65 zones de police respectivement 77 accidents en 2008, 81 accidents en 2009 et 73 accidents en 2010. Le phénomène ne semble pas évoluer de manière générale.

**75.** La moitié des accidents avec lésions pour la période 2008-2010 sont enregistrés par trois zones de police, de typologie 1 et 2. Ces zones sont de milieu urbain.

**76.** Concernant l'aspect temporel, il ne semble pas y avoir des mois plus à risque que d'autres. Les données relatives aux heures des accidents sont inexploitable pour des raisons de format.

#### 4.5.1.2. Données concernant le véhicule de police impliqué

**77.** Dans 75,8 % des cas d'accidents rapportés par les 65 zones de police, l'accident implique une voiture de police ; les motos sont impliquées dans 24,2%. Autrement dit, dans un cas sur quatre, un accident avec lésions corporelles implique une moto de police. Ces proportions sont stables d'année en année.

**78.** Dans 63,2% des cas, le véhicule de police était strippé. Dans 22,5% des cas (52 accidents), l'information ne nous a pas été communiquée. Dans 71,4% des accidents répertoriés, un seul véhicule de police est impliqué ; dans 22,9% des cas, l'information ne nous a pas été communiquée.

**Tableau 5 :** nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de police, rapporté par les zones de police sélectionnées, selon l'activation du feu bleu et de la sirène.

Mode de déplacement	Fréquence	Pourcentage
gyrophare et sirène actifs	13	5,6%
gyrophare et sirène inactifs	172	74,5%
gyrophare et sirène indéterminés	28	12,1%
gyrophare actif, sirène indéterminé	2	0,9%
gyrophare indéterminé, sirène active	1	0,4%
autre	4	1,7%
Total	231	100,0%

**79.** Sur les 231 accidents de roulage rapportés par les zones de police, 172 (74,5 %) ont eu lieu alors que le feu bleu et la sirène étaient inactifs. Seuls 13 (5,6%) étaient, avec certitude, en mission prioritaire urgente au moment du déplacement, dans deux cas, la sirène était active mais le feu bleu était indéterminé et dans un cas, le feu bleu était actif et la sirène, indéterminée. Pour 28 accidents (12,1 %), l'usage de la sirène et du feu bleu était indéterminé.

**80.** Ce constat soulève une question quant aux accidents pour lesquels l'un des signaux ou les deux sont indéterminés. En effet, lors de la constatation des infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires, le chef de corps doit pouvoir justifier le type de mission effectuée. Dans le cas d'une mission urgente, il n'y a pas de poursuite pour dépassement de la vitesse autorisée. A fortiori, nous supposons que le mode de déplacement soit connu pour les accidents avec lésions corporelles, ce qui n'est pas toujours le cas.

#### 4.5.1.3. Données concernant le conducteur du véhicule de police impliqué

**81.** L'âge moyen des conducteurs du véhicule de police impliqué est de 37,5 ans, le minimum est de 22 ans et le maximum est de 60 ans mais pour 72 accidents répertoriés (31,2%), nous ne connaissons pas l'âge du conducteur. Vu la distribution des données, il ne semble pas y avoir une surreprésentation d'une classe d'âge par rapport à une autre.

**82.** Le tableau ci-dessous reprend la fonctionnalité exercée par le membre du personnel au moment de l'accident.

**Tableau 6 :** fonctionnalité concernée par le déplacement.

Fonctionnalité	Fréquence	Pourcentage
Indéterminé	83	35,9%
Circulation	40	17,3%
Gestion négociée de l'ordre public	5	2,2%
Intervention	69	29,9%
Recherche	8	3,5%
Travail de quartier	25	10,8%
Assistance policière aux victimes	1	0,4%
Total	231	100,0%

**83.** Dans un tiers des cas, la fonctionnalité n'est pas communiquée. Pour les données connues, les fonctionnalités les plus citées sont l'intervention, la circulation et le travail de quartier.

**84.** Le tableau suivant reprend la responsabilité dans le chef du conducteur du véhicule de police.

**Tableau 7 :** responsabilité du conducteur du véhicule de police

Responsabilité	Fréquence	Pourcentage
Pas encore déterminée	52	22,5%
Entière	41	17,7%
Partielle	7	3,0%
Aucune	77	33,3%
Donnée manquante	54	23,4%
Total	231	100,0%

**85.** La proportion de données manquantes au sujet de la responsabilité du conducteur du véhicule de police est proche de 25% et dans plus d'un cinquième des accidents répertoriés, la responsabilité n'est pas encore déterminée. Dans 33,3% des cas, le conducteur du véhicule de police n'est pas responsable de l'accident.

**86.** Sur les 50 accidents avec lésions corporelles où la responsabilité du conducteur a été (partiellement) reconnue, peu de suites sont données comme l'indique le tableau suivant. En effet, dans la moitié des cas, aucune suite n'est donnée.

**Tableau 8 :** suite donnée en interne

Suite donnée	Fréquence	Pourcentage
Dossier administratif	10	20,0%
Discipline	1	2,0%
Mesure d'ordre	2	4,0%
Procès-verbal	3	6,0%
Pas de suite	25	50,0%
Indéterminé	9	18,0%
Total	50	100,0%

87. Le tableau ci-dessous reprend les conséquences de l'accident pour les personnes impliquées.

**Tableau 9 :** conséquences de l'accident.

Personne impliquée	Blessé léger	Blessé grave	Tué	Total
Conducteur du véhicule de police	164	13	2	179
Passagers du véhicule de police	55	3	0	58
Tiers	68	4	1	73

88. Notons que pour quelques cas, la gravité des lésions corporelles n'est pas précisée ou les conséquences sont inconnues, surtout concernant les tiers.

89. La majorité des accidents répertoriés auprès des 65 zones de police entraînent des dommages légers pour les personnes impliquées. Notons toutefois deux conducteurs de véhicule de police tués ainsi qu'un tiers. Il s'agit de deux accidents qui ont eu lieu dans la zone de police BRUXELLES Cap. IXELLES en 2010. L'un des deux accidents a causé le décès du policier ainsi que du tiers. Dans le second accident, le conducteur d'une moto de police est décédé. Dans les deux cas, la sirène et le feu bleu étaient en fonction. Les circonstances ne sont pas précisées.

90. Nous ne pouvons pas donner davantage de commentaires relatifs aux tiers impliqués étant donné que les variables les concernant sont assez peu remplies.

#### 4.5.1.4. Circonstances de l'accident effectuant une mission urgente

91. Précisons que cette partie d'analyse prend en compte les cas où le véhicule de police se déplaçait avec certitude avec feu bleu et sirène ainsi que les cas où l'un des deux fonctionnait. En effet, les données rapportées par les zones de police ne sont pas suffisamment fiables pour se limiter aux cas certains.

92. Lors de déplacements urgents (ou assimilés comme tels), les circonstances peuvent être regroupées en trois catégories : 1) l'accident a eu lieu lors de la poursuite/au moment de l'interception d'un véhicule tiers, 2) lors de contrôles/d'action policière dans la fonctionnalité circulation et 3) lors d'un déplacement urgent de la patrouille en intervention, d'autres usagers n'ont pas vu/entendu le véhicule

de police (par exemple, le véhicule de police a franchi un feu rouge à un carrefour mais l'usager venant de la perpendiculaire ne s'est pas arrêté, accrochage par l'arrière, etc.).

#### 4.5.2. *Analyse des accidents (rapportés via l'enquête) de la police fédérale*

##### 4.5.2.1. *Récolte des données d'accidents*

**93.** Sur base d'un lien créé au départ de la banque de données des accidents avec lésions corporelles d'une part et le listing des véhicules de service appartenant à la police fédérale d'autre part, nous obtenons à notre niveau une liste de 83 accidents de circulation avec lésions corporelles impliquant un ou plusieurs véhicules de la police fédérale. Afin de déterminer si ces accidents ont eu lieu avec véhicule se déplaçant avec feux bleus et sirène actifs, un fichier Excel reprenant par direction ces accidents répertoriés a été transmis aux différents services de la police fédérale. Il leur a été demandé de compléter le fichier d'informations sur l'accident en question ainsi que de nouveaux accidents survenus mais non répertoriés dans le fichier. En parallèle, nous avons demandé à la direction DGS/DSW de nous fournir leur listing des accidents de travail dont ils ont eu connaissance pour la période 2008-2010.

**94.** Tous services confondus, il a fallu procéder à un nettoyage des données car certaines étaient manquantes, notamment en ce qui concerne l'usage du feu bleu et de la sirène, d'autres non pertinentes.

##### 4.5.2.2. *Fréquence et évolution des accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service*

**95.** En compilant les réponses de la police fédérale et après traitement des données non pertinentes, nous comptabilisons 216 accidents avec des véhicules de la police fédérale avec lésions corporelles<sup>22</sup>. Les circonstances de déplacement sont communiquées pour 44 d'entre eux. Ces derniers peuvent faire l'objet d'une analyse plus précise.

**96.** 16 de ces 44 accidents ont eu lieu en 2008, 15 en 2009 et 13 en 2010. Les jours les plus propices aux accidents sont le lundi et le mercredi, avec chaque fois 10 accidents. Deux tiers des accidents se sont produits entre 08 heures et 19 heures.

**97.** Les données relatives aux conducteurs impliqués ne sont pas assez spécifiques pour dégager des tendances.

**98.** Parmi ces 44 accidents, le contexte est connu pour 35 d'entre eux. 27 de ces 35 accidents sont survenus lors de l'exécution d'une mission dans le cadre de la fonctionnalité d'intervention. Cinq autres accidents ont eu lieu lors d'une escorte et trois lors d'un déplacement quelconque.

---

<sup>22</sup>La différence entre nos 83 données de départ et 216 après enquête peut s'expliquer parce que nous disposons des immatriculations pour des années antérieures aux réponses de la police fédérale (dès lors des véhicules sont peut être venus s'ajouter depuis), aussi parce que chaque accident n'est pas repris dans la banque de données basée sur les procès-verbaux, ou encore parce qu'ils ne sont pas repris comme accident de circulation.

**99.** Dans 12 des 44 accidents répertoriés , le véhicule de police était une motocyclette. Huit accidents sont survenus lors d'une course poursuite avec des véhicules qui voulaient se soustraire à un contrôle de police et dans sept cas, un tiers n'aurait pas été attentif à la circulation. Dans trois quarts des accidents un véhicule tiers est impliqué. Dans deux des 44 accidents, un piéton a été touché par un véhicule de police se déplaçant avec feu bleu et sirène.

#### *4.5.2.3. Unités d'appartenance des conducteurs*

**100.**Le tableau ci-dessous reprend par an les directions/services déterminés d'appartenance des conducteurs ayant eu un accident ayant entraîné des lésions.

**101.**Il ressort que les accidents concernent un certain nombre de directions et services mais en toute logique, la DAH recense le plus d'accidents.



**Tableau 10 :** *direction/service concerné.*

Direction/service	2008	2009	2010	Total
CG/CGI (coopération internationale)	0	0	1	1
CG/CGO (information opérationnelle)	1	0	0	1
CG/CGSU (unités spéciales)	8	8	4	20
DGA/CIK (corps d'intervention)	5	4	1	10
DGA/CSD/DCA (directions déconcentrées)	0	1	2	3
DGA/DAC-LPA (police aéronautique)	3	1	1	5
DGA/DAC-SPC (police chemins de fer)	3	3	4	10
DGA/DAC-SPN (police navigation)	0	1	1	2
DGA/DACH (canines)	2	3	0	5
DGA/DAH (police de la route en général)	25	25	32	82
DGA/DAR (réserve générale)	4	1	2	7
DGA/...	0	1	0	1
DGA-VDKP (détachement Palais Royal)	4	2	1	7
DGS/...	0	2	0	2
DGJ/DJF (direction lutte éco-fin)	0	0	1	1
DGJ/DJT (police technique et scientifique)	0	1	0	1
DGS/DSE (direction de la formation)	5	7	3	15
DGS/DSI (relations internes)	0	0	1	1
DGS/DSL (appui logistique)	3	1	1	5
DGS/DSP (direction mobilité et carrières)	0	0	6	6
DGS/DSR (recrutement et sélection)	1	0	2	3
DGJ/PJF/FGP (polices judiciaires déconcentrées)	6	14	8	28
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>71</b>	<b>216</b>

**102.** Il n'est pas possible de tirer d'autres conclusions sur l'accidentologie en ce qui concerne la police fédérale.

#### **4.6. ANALYSE QUALITATIVE : RESULTATS DU QUESTIONNEMENT DES SERVICES DE POLICE**

**103.** Cette enquête avait été adressée aux soixante-cinq zones de police sélectionnées au départ des données d'accidents avec véhicules de service ainsi qu'à l'ensemble des services de police fédérale. Soixante zones de police et septante-trois services de la police fédérale ont répondu.

**104.** Nous intégrons dans ce point les réponses, au questionnaire, de la police fédérale et des polices locales.

#### 4.6.1. Mesures prises

**105.**La question n'avait été posée qu'aux polices locales et consistait à savoir si elles avaient pris des mesures pour lutter contre les accidents de la route avec leur véhicule par rapport aux années antérieures.

**106.**Sur les soixante zones ayant répondu au questionnaire, seules sept disent avoir pris des mesures, qu'elles avaient annoncées ou non, suite à l'enquête précédente. Ces mesures sont diverses : 1) la rédaction d'une note de service pour rappeler les règles de conduite de véhicule de service lors d'une intervention urgente, 2) plusieurs années consécutives, l'envoi de personnel à la formation proactive driver d'une durée de deux jours organisée par la police fédérale (mais depuis 2010, le personnel est envoyé à une formation dans le privé), 3) une campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité, aux points d'attention lors de la conduite en mission urgente, 4) l'installation du fleetlogger, 5) le suivi systématique des accidents de roulage et en cas d'accidents répétés, la piste de la formation peut être envisagée, 6) la comptabilisation des infractions commises avec le véhicule de police. Nous le voyons, chaque zone de police a mis en place ses propres mesures.

**107.**Nous n'avons pas constaté dans les réponses la présentation de solutions techniques liées aux véhicules, comme un choix à l'achat en fonction de descriptions techniques, l'utilisation de pneus hiver, l'entretien spécifique...pour augmenter la sécurité.

#### 4.6.2. La formation en matière de conduite en général

**108.**Nous avons demandé aux zones de police et à la police fédérale si le personnel suivait des formations générales à la conduite afin de prévenir le risque d'accident avec véhicule de service.

**109.**A cette question, 31 zones de police (54,4%) répondent par la négative contre 21 (36,8%) zones qui répondent par l'affirmative.

**110.**Nous ne savons pas recenser combien de personnes des services interrogés ont suivi ces formations sur base des réponses obtenues.

**111.**De ces 21 zones de police, 47% ne précisent pas la nature ou l'intitulé de(s) formation(s). Le tableau ci-dessous donne un aperçu des formations dispensées en matière de conduite en général afin de prévenir le risque d'accident avec véhicule de service.

**Tableau 11 :** aperçu des formations suivies en matière de conduite en général.

Intitulé	Fréquence	Pourcentage
formation moto (école de police)	9	13,6%
recyclage moto (écoles de police)	5	7,6%
proactive driver (écoles de police)	10	15,2%
team vélo	1	1,5%

anti-dérapiage (écoles de police)	1	1,5%
conduite de véhicules de police (centre de conduite)	7	10,6%
conduite défensive et offensive	2	3,0%
inconnu	31	47,0%
total	66	100,0%

**112.** Notons qu'une zone de police peut citer plusieurs formations. Au total, nous relevons 35 types de formations que nous avons regroupés en sept catégories. Trois catégories du tableau sont citées comme étant des formations organisées par les écoles de police : les formations liées à l'apprentissage et au recyclage moto que l'on retrouve dans les dossiers d'agrément 2113 « Police de la circulation », 1619 « Conduite d'une moto dans les circonstances urbaines », 1637 « Motards : recyclage techniques de conduite ». A côté de cette catégorie, il y a la formation « proactive driver » qui fait l'objet du dossier d'agrément 1207. La formation « anti-dérapiage » est organisée par l'école fédérale (DSEF).

**113.** En matière de conduite en général, nous constatons que la plupart des formations suivies par les zones de police sont des formations dispensées par la direction de la formation de la police fédérale (au niveau central, par DSE et par DSEF ainsi que dans les écoles de police). Les formations les plus prisées sont celles liées à l'obtention d'un brevet pour une fonction spécialisée (agent motocycliste) ainsi que les formations continuées sous forme de recyclage.

**114.** Les formations de type « proactive driver » sont suspendues depuis 2008 en attendant la mise en conformité du centre de formation de Berg de la police fédérale. Certaines académies ou écoles de police agréées ont réagi en proposant ce type de formations en collaboration avec des centres de maîtrise automobile. Certains chefs de corps ont décidé d'y envoyer une partie de leur personnel grâce notamment au fonds de sécurité routière.

**115.** La catégorie « conduite de véhicules de police (centre de conduite/interne) » fait référence à une série de formations organisées par la zone de police soit via un centre automobile privé, soit en interne, par exemple à l'occasion d'une demi-journée consacrée aux nouvelles recrues afin que celles-ci se familiarisent avec la conduite des véhicules de police ou pour se familiariser avec les véhicules nouvellement acquis.

**116.** Nous constatons que 40% des formations citées concernent l'apprentissage ou le recyclage à la conduite moto ; ces formations étant organisées par DSE. Suit la formation « proactive driver » avec 28,6% et les formations internes ou via des centres automobiles privés (20%). Les autres catégories apparaissent comme résiduelles.

**117.** Le public concerné par ces formations est repris comme étant tout le personnel opérationnel (21,2%), les motards (21,2%) et le personnel de l'intervention (24,2%). Sont également cités chaque nouveau membre du personnel (9,1%), le personnel opérationnel et civil (9,1%) et la recherche (9,1%).

**118.** Les objectifs sont surtout axés autour de la maîtrise du véhicule, la diminution du risque d'accidents, la conduite proactive et défensive. Le tableau ci-dessous reprend les détails des objectifs par type de formations.

**Tableau 12 :** aperçu des objectifs cités par les zones de police par type de formations.

Intitulé	Objectif
Formation moto (école de police)	Rappel des principes de conduite Capacité de conduite
Recyclage Moto (Écoles De Police)	Conduite défensive et proactive Cultiver de bonnes compétences pour prévenir les accidents Astuces pour améliorer la conduite
Proactive driver (écoles de police)	Maîtrise du véhicule Conduite proactive et défensive
Team Vélo	Prévention des accidents
Anti-Dérapiage (Écoles De Police)	Conduite dans des circonstances difficiles
Conduite De Véhicules De Police (Centre De Conduite)	Acquérir/améliorer les capacités en matière de technique Conduite proactive et défensive Cultiver de bonnes compétences pour prévenir les accidents
Conduite Défensive Et Offensive	Maîtrise du véhicule

**119.** Nous avons également porté notre attention sur l'organisation de formations continuées en matière de conduite. Le cas échéant, nous nous sommes intéressés au type de formations organisées : le recyclage, de manière individuelle et/ou à la suite de circonstances telles que des accidents. Nous pouvons dire, sur base des résultats obtenus, que dans la grande majorité des cas, aucune formation continuée n'est organisée : seulement 7% des répondants ont recours aux recyclages, 8,8% organisent des formations continuées de manière systématique et 3,5% disent avoir recours aux formations continuées suite à des circonstances telles que les accidents de roulage.

### *Police fédérale*

**120.** Pour la police fédérale, nous avons reçu 73 réponses dont 26 émanant des services centraux des directions générales, 21 des services déconcentrés d'arrondissement et 26 policiers judiciaires déconcentrés.

**121.** Une distinction était soulignée dans le questionnaire puisqu'à la différence des zones de police, certains profils de fonction exigent une sélection et une formation fonctionnelle à la conduite de véhicules de service. Les questions en matière de formation étaient posées pour les types d'emploi pour lesquels une formation fonctionnelle en matière de conduite de véhicule de service n'était pas nécessaire.

**122.** Pour deux-tiers des répondants, aucun profil de fonction ne requiert de formation en matière de conduite de véhicules de service. C'est surtout le cas pour les services des directions centralisées (DGJ, DGA et DGS). Dans les services déconcentrés, peu de fonctions exigent une formation spécifique étant donné qu'il s'agit de services de deuxième ligne, exception faite des labos.

**123.**Les formations citées par la police fédérale ont trait à des fonctions spécialisées comme les motards de la police fédérale de la route (WPR), les unités spéciales de la police fédérale (CGSU), la police fédérale de la navigation (SPN) ou encore pour la conduite de véhicules particuliers (par exemple, les véhicules blindés). Ces formations sont donc destinées à du personnel spécialisé et les objectifs sont beaucoup plus spécifiques puisqu'il s'agit de formations obligatoires pour l'obtention d'un permis ad hoc ou d'un brevet. La police fédérale n'a pas cité d'autres formations, qu'elle soient générales ou à la conduite rapide.

**124.**En matière de formations non-fonctionnelles et continuées, plus de 90% des unités et services de la police fédérale interrogés n'y ont pas recours. Lorsque ce genre de formations est organisé, il s'agit essentiellement de recyclages.

#### *4.6.3. La formation à la conduite rapide*

**125.**A la question de savoir si le personnel suit des formations en matière de conduite rapide (en vue de déplacements prioritaires urgents), 40 zones (70,2%) de police répondent de manière négative contre 14 (24,5%) qui répondent positivement.

**126.**La police fédérale n'a pas apporté plus de précisions que celles dans sa réponse pour la formation à la conduite en général. Mais hormis pour les fonctions spécialisées (WPR, GIS, CGSU,...), nous ne retrouvons pas de formations spécifiques à la conduite urgente.

**127.**De manière générale, les services de la police fédérale, tant au niveau central qu'au niveau déconcentré, disent ne pas être concernés puisque aucune ou peu de fonctions (les labos des PJJ) exigent de telles formations. Par ailleurs, nombreux sont ceux qui précisent être un service de deuxième ligne, dès lors, les déplacements sont surtout d'ordre administratif et l'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore reste exceptionnelle.

#### *4.6.4. Les instructions et les directives*

**128.**L'objectif attendu consistait à recueillir toute directive et/ou instruction formelle relative 1) à la conduite de véhicules de service en général, 2) à la conduite de véhicules lors de missions prioritaires urgentes et 3) en cas de constats de conduite inappropriée ou d'infractions graves de la part des membres du personnel, ceci en service ou hors service.

##### *4.6.4.1. Au niveau des polices locales*

**129.**En ce qui concerne les instructions et les directives, 35 zones (54,4%) des zones de police interrogées répondent avoir des directives formelles. Seules 22 d'entre elles nous en ont transmis une copie. Nous avons analysé le contenu de celles-ci afin d'en dégager les thèmes récurrents.

- 1) bases légales

**130.** Les zones qui en font mention rappellent les bases légales qui s'appliquent à savoir les articles du code de la route sur les véhicules prioritaires ainsi que la COL 16/2006 relative à la constatation des infractions de roulage.

2) fonction d'exemple

**131.** Ces directives rappellent la fonction d'exemple du policier dans la circulation, notamment sur le respect du code de la route (en matière de vitesse, du port de la ceinture, consommation d'alcool, etc.).

3) notion de « mission urgente »

**132.** Comme les missions urgentes ne sont pas définies dans la loi, certains chefs de corps ont cru bon d'indiquer leur vision relative à celles-ci. Nous trouvons donc des directives concernant la définition d'urgence, l'utilisation des codes de priorité, les conséquences et les risques de rouler en situation urgente. Par ailleurs, ces directives insistent sur le rôle du conducteur quant à l'évaluation de la situation.

**133.** De plus, certains chefs de corps rappellent les droits exceptionnels des véhicules prioritaires ainsi que les infractions qui sont interdites même en mission urgente comme rouler en sens interdit, rouler sur un chemin piétonnier ou sur une piste cyclable, franchir une ligne blanche continue, effectuer des manœuvres sans principes de précaution, etc.

**134.** Dans une zone, nous relevons que l'autorisation de rouler en code 3<sup>23</sup>, autrement dit en situation urgente, est donné uniquement par le dispatching zonal.

**135.** La situation particulière de la course-poursuite<sup>24</sup> fait l'objet d'une directive du parquet de CHARLEROI qui aborde l'appréciation du risque à faire par le policier qui doit poursuivre tout véhicule qui se soustrait au contrôle. Nous notons également quelques directives zonales relatives à cet aspect. Il s'y trouve notamment les délits concernés, les conditions, les partenaires impliqués ainsi que le déroulement de l'opération.

**136.** Force est de constater que face à une législation incertaine, peu de zones ont cru bon d'encadrer par des directives leur personnel sur la conduite en code 3<sup>25</sup>, sans que cela signifie qu'il y ait une grave lacune en l'absence de celles-ci.

**137.** Toujours concernant l'aspect particulier des courses-poursuites, nous notons l'existence d'un protocole d'accord entre le CIC OOST-VLAANDEREN et les services de police locale et fédérale de la province de OOST-VLAANDEREN relatif aux poursuites, et ce, suite à quelques cas spectaculaires et au rapport de l'observatoire 2008 du Comité permanent P relatif à la coordination et à la gestion des équipes et des moyens lors de poursuites. Ce protocole d'accord fixe entre autres le contexte, les délits concernés et le déroulement de l'opération.

4) responsabilité du personnel

---

<sup>23</sup> Avec avertisseur sonore et feu bleu.

<sup>24</sup> Voir n° 213.

<sup>25</sup> Rouler avec avertisseur sonore et feu bleu.

**138.**Certains chefs de corps rappellent les sanctions encourues en cas d'abus dans l'utilisation des véhicules, d'accidents de roulage et d'abus de la notion de mission urgente.

5) directives administratives

**139.**Certaines directives visent plutôt les aspects administratifs et logistiques (une gestion optimale du parc des véhicules en conscientisant le personnel, opérationnel et civil, à la bonne utilisation du matériel roulant et/ou visant l'utilisation des véhicules de service à des fins administratives).

6) Système de type « fleetlogger »

**140.**19 zones de police disent être équipées du système « fleetlogger » et des directives internes communiquent au personnel son utilisation.

**141.**Plusieurs notes de service ou directives exposent au personnel les raisons de l'installation dans les véhicules de service de système de traçage de type « fleetlogger » ainsi que les données enregistrées et les conditions d'utilisation de celles-ci : définition, données enregistrées, cadre légal (loi sur la protection de la vie privée de 1992 et avis de la CVP de 2005 relative à l'utilisation du fleetlogger), conditions d'utilisation de ces données (en cas d'enquête administrative ou judiciaire).

**142.**D'autres zones stipulent dans des directives l'enregistrement des données du conducteur et du déplacement et la mission via un système de log-book ou via le bulletin de service.

**143.**Nous constatons que dans le questionnaire de morphologie 2011 développé par DGS-BPO de la police fédérale, des rubriques relatives aux moyens des zones de police comprennent les véhicules avec entre autres la différence entre les véhicules propres et ceux en leasing, le type de véhicule, le nombre de systèmes de traçage. Jusqu'à présent, ces données n'étaient pas centralisées.

*4.6.4.2. Au niveau de la police fédérale*

**144.**Au niveau de la police fédérale, environ 75% des répondants disent ne pas avoir de directives formelles en matière de conduite. Celles qui nous ont été transmises concernent essentiellement les déplacements administratifs. En fait, étant donné la rareté des déplacements en situation urgente pour les unités de « deuxième ligne », les directives ont trait surtout à ces types de déplacement. Les services spécifiques (CGSU, GIS notamment) précisent le type de déplacement dans leurs ordres d'opération.

**145.**Par rapport à la conduite lors de missions prioritaires urgentes, 82,5% des répondants disent ne pas avoir de directives formelles contre 16,5% qui disent en avoir. Les conditions de déplacements sont soit décrites dans les ordres d'opération, soit font l'objet de notes de service mais il s'agit pour la plupart d'un rappel succinct. 12,4% des répondants disent prévoir des directives formelles concernant les infractions graves au volant.

*4.6.5. Détermination des situations nécessitant un déplacement urgent*

**146.** Nous avons également demandé si les zones de police et la police fédérale avaient déterminé les situations ou devoirs nécessitant un déplacement urgent ainsi que les modalités d'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore.

#### *4.6.5.1. Au niveau des polices locales*

**147.** Comme nous l'avons écrit ci-dessus, certains chefs de corps rappellent, par le biais de directives, leur vision par rapport à la notion de mission urgente prioritaire et fixent donc les conditions d'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore. Il y est dit que l'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore sont obligatoires lors d'une mission prioritaire. Pour toute autre mission, il est recommandé au conducteur de n'utiliser que le feu bleu, ceci pour éviter toute confusion. L'avertisseur sonore n'est réservé qu'aux missions prioritaires urgentes. Et de rappeler que la notion de mission urgente n'est pas définie par le législateur et que c'est donc au conducteur d'évaluer la situation en fonction de la nécessité et des risques.

**148.** Par ailleurs, nous constatons que 40 répondants (71,9%) disent ne pas avoir déterminé les modalités d'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore contre 9 qui disent l'avoir fait (15,8%). Parmi ceux qui n'ont pas défini les modalités d'usage, nombreux sont ceux qui laissent la décision à l'appréciation de l'équipe d'intervention (35,2% de l'ensemble des répondants) ou qui se réfèrent à la législation (24,6% de l'ensemble des répondants), qui, comme nous l'avons écrit, reste lacunaire à ce sujet. 9 zones de police (15,8%) font appel au CIC pour déterminer les modalités du déplacement et pour 2 zones de police (3,5%), c'est le chef de service qui prend cette responsabilité.

#### *4.6.5.2. Au niveau de la police fédérale*

**149.** Concernant la police fédérale, les résultats de la question sur la détermination de l'utilisation des feux bleus et de l'avertisseur sonore se répartissent de la manière suivante : dans 37,8% des cas, soit l'unité ne répond pas, soit elle répond par la négative, soit cela ne s'applique pas ; dans 20,3% des cas, le chauffeur prend seul la décision ; dans 17,6% des cas, l'unité dit suivre le code de la route et dans 9,5% des cas le chauffeur peut prendre l'initiative mais en général, la décision est prise par le chef de service ou le chef d'équipe.

**150.** Nous constatons donc que dans la majorité des cas, les modalités de déplacement relèvent d'une décision du conducteur seul ou du conducteur et du chef (d'équipe, de peloton).

#### *4.6.6. Les procédures et les processus liés à la conduite des véhicules de service*

**151.** Nous avons posé un ensemble de questions relatives à la mise en œuvre de procédures et de processus concernant 1) la désignation de conducteurs ; 2) le suivi de critères d'aptitudes à la conduite ; 3) la possibilité d'écarter des membres du personnel de la conduite de véhicules de service et le cas échéant, les facteurs déterminants et enfin 4) la tenue d'une comptabilité du nombre de déplacements en véhicules de service utilisant le feu bleu et l'avertisseur sonore ainsi que l'obligation de motiver de tels déplacements.



#### 4.6.6.1. Désignation du conducteur

**152.**A la question de savoir s'il existe des critères pour désigner les conducteurs, 91,2% des répondants répondent par la négative. Les critères cités relèvent du bon sens puisqu'il s'agit de la détention du brevet ou du permis adéquat pour les fonctions spécialisées ou pour la conduite de véhicules particuliers ainsi que la sélection médicale, qui, rappelons-le, est obligatoire pour tout membre des services de police conduisant un véhicule de service.

**153.**A la police fédérale, trois-quarts des répondants disent qu'il n'y en a aucun ou que cela ne s'applique pas étant donné que les déplacements sont uniquement administratifs. Les facteurs médicaux sont cités par 10,8% des répondants et l'obligation de brevet ou de permis particulier est citée par 8,3% des répondants.

**154.**Le suivi consiste essentiellement dans le contrôle par la médecine du travail et par l'évaluation via les recyclages.

#### 4.6.6.2. Mesures d'écartement

**155.**Néanmoins, 25 répondants de la police locale (35,8%) disent qu'une mesure d'écartement est possible en fonction (1) de problèmes de comportement au volant ; (2) de facteurs médicaux ou à la suite d'accidents trop fréquents. Hormis la médecine du travail qui assume le rôle de suivi des critères médicaux, il ne semble pas y avoir de réel suivi de ces facteurs inscrits dans des procédures.

**156.**46,5% des répondants de la police fédérale disent qu'une mesure d'écartement est possible, notamment suite à (1) une évaluation par la médecine du travail ; (2) si les résultats du recyclage ne sont pas concluants ou (3) par mesure d'ordre, notamment, en cas de consommation d'alcool.

#### 4.6.6.3. Suivi des déplacements

**157.**Quant à la comptabilisation des déplacements en situation urgente, le tableau ci-dessous résume la situation des 60 zones ayant répondu à l'enquête écrite.

**Tableau 13 :** *comptabilisation de déplacements en situation de mission urgente.*

Réponse	Fréquence	Pourcentage
Non	38	63,3 %
Oui	19	31,7 %
Inconnu	3	5 %
Total	60	100,0%

**158.**Dans la majorité des cas (63,3 %), les zones de police ne comptabilisent pas les déplacements en situation urgente.

**159.**De manière générale, les unités et les services de la police fédérale ne tiennent pas une comptabilisation des déplacements avec feu bleu et avertisseur sonore étant donné que la plupart de ces

services n'effectuent pas ce type de déplacement. Notons que 4,2% des répondants utilisent le fleetlogger à cette fin (mais leur nombre de véhicules équipés du fleetlogger ne nous est pas connu).

**160.** De plus, nous avons voulu savoir si les conducteurs devaient motiver l'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore. A la lecture des résultats, 45,8% des zones de police disent que leur personnel doit fournir une motivation lorsqu'ils se sont déplacés dans ces conditions contre 49,2% qui répondent par la négative. La motivation se fait soit 1) à la demande du chef de service ; 2) par le biais du bulletin de service ; 3) à la suite de constatation d'infractions ou de mauvais usage. Seules huit zones disent que la motivation a lieu dans tous les cas, soit via le bulletin de service soit via le fleetlogger.

**161.** Pour la police fédérale, 27,6% des répondants répondent par l'affirmative et ce, pour diverses raisons : 1) à la demande (du service ou du parquet) ; 2) suite à un accident de roulage ; 3) en cas d'infractions constatées ; 4) en cas de plainte.

#### *4.6.7. Bonnes pratiques relatives à la conduite de véhicules de service lors de missions prioritaires urgentes*

**162.** Les zones de police ont cité quelques bonnes pratiques en réponse à notre demande :

- 1) l'importance donnée à la formation, que ce soit la formation de base des inspecteurs qui devrait inclure davantage le volet relatif à la conduite ou que ce soit les formations continuées en matière de conduite. En tout état de cause, les zones de police sont demandeuses de plus de formations organisées par la police fédérale et ce, notamment pour ne pas devoir organiser de formations privées payantes. De plus, il est quelquefois fait mention de l'utilité des formations continuées pour les jeunes recrues et ce 1) pour pouvoir se familiariser avec les véhicules de police ainsi que 2) pour acquérir une expérience de conduite car ces recrues sont souvent jeunes et ont moins d'expérience de conduite dans la sphère privée.
- 2) l'importance d'une bonne connaissance de la zone de police puisqu'en fonction des lieux, la mission peut prendre un caractère urgent.
- 3) outre les formations, la notion même de mission urgente est citée à plusieurs reprises. En effet, la bonne pratique consisterait en une description très pointue de la notion de mission urgente et l'importance de la conscientisation du personnel à cette notion. Nous notons que cette remarque encourage l'idée de la rédaction de directives zonales en attendant l'évolution du cadre légal. Les directives qui ont été développées dans certaines zones de police insistent :
  - a) sur le respect strict du code de la route ;
  - b) sur la fonction d'exemple ;
  - c) sur les conditions d'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore ;
  - d) sur des instructions claires quant aux codes de priorité 2 et 3 ;
  - e) sur les infractions qui ne peuvent pas être commises même lors de déplacements urgents et ;
  - f) sur l'équilibre et la proportionnalité entre arriver rapidement sur place et les risques tant pour les membres du personnel que pour les autres usagers.

- 4) l'utilisation du fleetlogger est également cité à quelques reprises comme étant une bonne pratique en tant qu'outil à effet préventif aussi bien pour l'entretien du parc automobile que pour le comportement au volant.

**163.**Du côté de la police fédérale, nous notons le souhait quant à l'organisation, notamment pour le personnel du corps d'intervention (CIK), de formations anti-dérapiage et de conduite défensive.

#### *4.6.8. Mesures et sanctions*

**164.**Nous nous sommes intéressés aux mesures prises vis-à-vis du conducteur dans deux situations : d'une part, en cas de comportement inapproprié à la conduite en service et, d'autre part, en cas d'infractions graves (par exemple, la consommation d'alcool), hors service, de la part des membres du personnel. Nous avons également demandé si la zone avait déjà reçu des plaintes concernant l'utilisation abusive du feu bleu et de l'avertisseur sonore et, le cas échéant, sa réaction.

##### *4.6.8.1. Au niveau de la police locale*

**165.**Concernant les situations où le membre du personnel aurait eu un comportement inapproprié à la conduite pendant ses heures de service, 13 zones de police (22,5%) disent n'avoir jamais eu de cas. Parmi les autres, les mesures les plus fréquentes sont :

- 1) celles qui sont le plus appropriées selon la gravité des faits : l'entretien de fonctionnement, la note de fonctionnement, des mesures administratives (un écartement temporaire possible, le suivi d'une formation complémentaire si les budgets le permettent), des mesures disciplinaires et, pour des infractions graves comme conduire en état d'ivresse, ces mesures peuvent s'assortir de poursuites judiciaires (33,3%);
- 2) un entretien de fonctionnement avec le membre du personnel afin, notamment, de le sensibiliser au comportement au volant et de rappeler la fonction d'exemple (15,8%) ;
- 3) une enquête interne menée par le service de contrôle interne (3,5%).

**166.**Sur la question d'éventuelles infractions graves commises par un membre du personnel en dehors des heures de service, la plupart des répondants attirent l'attention sur le fait que la direction du corps est rarement avertie, sauf pour des cas d'accidents de roulage avec alcool. Certaines zones de police fournissent une réponse théorique, d'autres ont déjà dû prendre des mesures concrètes. Signalons d'emblée que la problématique de l'alcool au volant est citée à plusieurs reprises. Nous retenons des réponses fournies les mesures disciplinaires assorties éventuellement d'une sanction administrative en fonction de l'infraction commise.

**167.**Neuf zones de police disent avoir déjà eu des plaintes concernant un usage abusif du feu bleu et de l'avertisseur sonore. Après enquête interne, les cas d'usage se sont avérés légitimes. Dans deux cas, la plainte ne concernait pas le corps visé (soit une autre zone était en cause, soit d'autres véhicules prioritaires, en l'occurrence des ambulances qui abusaient de leur sirène).

#### 4.6.8.2. Au niveau de la police fédérale

**168.** Pour la police fédérale, près de la moitié des unités et des services répond ne jamais avoir eu à faire le constat de comportements inappropriés à la conduite et, dès lors, ne se prononcent pas sur la nature éventuelle des mesures. Pour les autres répondants, les mesures disciplinaires s'imposent en respectant une certaine gradation depuis l'enquête préalable, l'entretien ou la note de fonctionnement aux mesures disciplinaires.

**169.** Concernant la nature des mesures pour des infractions graves commises en dehors des heures de service, une partie des répondants signale qu'ils ne sont pas toujours avertis des faits. Néanmoins, si de tels cas devaient se produire ou se produisent, des mesures disciplinaires seraient prises, parfois assorties d'une mesure administrative et, en fonction des cas, des poursuites judiciaires peuvent être engagées.

**170.** Une grande majorité des répondants n'ont jamais eu de plaintes extérieures concernant l'utilisation abusive du feu bleu et de l'avertisseur sonore.

### 4.7. ANALYSE DE RISQUE POUR LES ZONES DE POLICE

#### 4.7.1. Objectif et méthodologie

**171.** Il avait été proposé de développer une méthode qui permette de comparer les zones de police participantes à l'aide de plusieurs critères qui peuvent avoir un impact sur les accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service, plus particulièrement lors de déplacements urgents. Cela signifie tenir compte de critères tels que le nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service ainsi que le nombre d'événements enregistrés par les CIC et ce par type de priorité mais également d'autres critères qui pourraient avoir un impact sur la vulnérabilité de la zone de police.

**172.** Le résultat de cette analyse de risques ou de vulnérabilité des zones de police, basé sur des données quantitatives, peut ensuite être comparé aux résultats de l'enquête écrite auxquelles ont participé les zones de police afin de mettre en exergue des liens éventuels, et, le cas échéant, de détecter des éléments qui concourent à la vulnérabilité.

**173.** Quantité de variables peuvent avoir un impact sur la fréquence des accidents impliquant un véhicule de police. Ainsi, le nombre d'infractions de circulation n'a pas été retenu parce qu'il n'est pas possible d'identifier les véhicules de police dans la base de données relatives aux infractions de circulation gérée par la Direction de l'information policière opérationnelle de la police fédérale. Notre sélection ne se veut certainement pas exhaustive mais reflète la disponibilité des données par zone de police pouvant avoir un impact sur l'objet de l'enquête.

**174.** Ces indicateurs sont :

- 1) Le nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de service rapporté par les zones de police, et ce pour la période 2008-2010 ;

- 2) Le nombre d'événements selon le type de priorité déterminé par les CIC pour la période 2008-2010 ;
- 3) Le nombre de plaintes générales et spécifiques à l'objet de l'enquête connues dans la database du Comité permanent P entre 2008 et 2010 ;
- 4) La longueur du réseau autoroutier, des routes provinciales et des routes communales ainsi que le nombre de kilomètres parcourus sur chaque type de route ;
- 5) Le nombre d'habitants de la zone de police ;
- 6) La superficie de la zone de police ;
- 7) Le nombre de communes dans la zone de police ;
- 8) Le nombre de véhicules de service (par type de véhicule : voiture, motos, cyclomoteurs).

**175.** Ces variables ont été regroupées en quatre catégories : 1) les plaintes et les accidents (le nombre de plaintes de la zone X, le nombre de plaintes relatives au mode de déplacement de la zone X, le ratio entre le nombre de plaintes en général pour la zone X et le nombre de plaintes relative au mode de déplacement, le nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de police par an et son évolution) ; 2) le nombre de missions prioritaires par an ; 3) les données morphologiques (la typologie de la zone X, le nombre de communes dans la zone X, le nombre d'habitants dans la zone X, la superficie de la zone X, le parc de véhicules de la zone X) ; 4) le réseau routier (le nombre de kilomètres de voirie de type autoroutier, de type régional, de type communal ainsi que la densité pour chaque type de route sur la zone X).

**176.** Ces variables représentent des données de nature différente, par exemple, la superficie de la zone de police, le nombre d'accidents avec lésions corporelles par an ou encore le nombre de kilomètres de routes nationales. Pour pouvoir comparer ces données, les valeurs sont standardisées<sup>26</sup>. Chaque zone obtient un score qui inclut l'ensemble des variables. Les zones sont ensuite classées selon leurs scores respectifs, celui-ci représentant l'indicateur de risque ou de vulnérabilité.

**177.** Sur base du classement selon l'indicateur de risque ou vulnérabilité, le tableau ci-dessus a été obtenu.

---

<sup>26</sup> La standardisation de variables est une transformation linéaire de données numériques de sorte que les valeurs réelles ne comptent plus mais uniquement leurs distributions et leurs interactions. Prenons comme exemple deux variables dont l'une comprend des valeurs très petites et l'autre, des valeurs plus élevées, exprimées toutes les deux dans la même unité. Il est alors généralement considéré que la deuxième variable aura une influence beaucoup plus importante sur la construction d'un modèle que la première dont les faibles valeurs numériques ne pourront pas « lutter » avec celles de l'autre variable. Une analyse ultérieure de l'influence des variables individuelles sur le résultat final tendra à sous-estimer l'importance réelle de la première variable.

**Tableau 14 :** aperçu des dix zones de police les plus vulnérables ainsi que les dix zones les moins vulnérables à la problématique des accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de police.

10 zones de police plus vulnérables	10 zones de police moins vulnérables
Zone de police BRUXELLES-IXELLES	Zone de police WOKRA (Wezembeek-Oppem/Kraainem)
Zone de polie GENT	Zone de police BEERSEL
Zone de police FAMENNE-ARDENNES	Zone de police TERVUREN
Zone de police ARRO IEPER	Zone de police BERLAAR-NIJLEN
Zone de police MONS-QUEVY	Zone de police DENDERLEEUV
Zone de police WEST-LIMBURG	Zone de police HAMME-WAASMUNSTER
Zone de police BRUGGE	Zone de police GAVERS
Zone de police HAZODI (Diepenbeek, Hasselt, Zonhoven)	Zone de police ERPE-MERE/LEDE
Zone de police STAVELLOT-MALMÉDY	Zone de police VAL DE L'ESCAUT
Zone de police BRUXELLES-OUEST	Zone de police BERLARE-ZELE

#### 4.7.2. Constats

**178.** Il ressort, sur base des quelques variables disponibles pour l'analyse, qu'il n'y a pas que les zones composées de grandes villes qui apparaissent dans la colonne des zones les plus vulnérables. Cette colonne des zones vulnérables ne signifie pas que celles-ci sont « mauvaises ». Elles devraient plutôt être attentive à la problématique pour prendre des mesures adaptées.

**179.** Une analyse plus détaillée des zones reprises dans le tableau ci-dessus a été effectuée et ce dans le but de mettre en exergue des éléments qui permettent de lutter contre les accidents avec véhicules de service, plus particulièrement, lors de déplacements urgents.

**180.** A l'analyse des informations communiquées par cette sélection de zones de police, un premier constat est de dire qu'il sera difficile de se prononcer sur base des informations communiquées. Soit, celles-ci ne correspondent pas à notre demande, soit elles sont trop laconiques pour permettre une analyse.

**181.** Un second constat est qu'il ne semble pas apparaître des différences entre les zones qui ressortent comme étant moins vulnérables et celles qui seraient, au contraire, plus vulnérables. En effet, nous retrouvons tant dans la première catégorie que dans la seconde la rédaction de directives formelles et/ou la mise en place de formation. De même, il arrive qu'une zone dite vulnérable ainsi qu'une zone non-vulnérable ne mettent rien de spécifique en œuvre qui contribue à la gestion de la problématique des accidents au sein de la zone de police.

**182.** Toutefois, nous constatons que si certaines zones reprises comme vulnérables mettent en place un ensemble de mesures visant à mieux appréhender le risque d'accident avec véhicule de police, celles-ci ne semblent pas toujours en adéquation avec ce critère.

**183.** Les zones dites vulnérables ne proposent que rarement une formation pratique à la conduite dans des circonstances de déplacements urgents et lorsque c'est le cas, cette formation est réservée à une

partie du personnel opérationnel, par exemple, une équipe spéciale d'intervention au sein du service d'intervention. Or, si nous mettons ce constat en parallèle avec la philosophie de formation de la police fédérale, un maillon manque. En effet, la formation de base a pour objectif d'offrir une formation générique; les aptitudes et les compétences spécifiques doivent être acquises au sein de l'unité d'affectation. Il est utile pour ces zones, conformément à la philosophie de la formation, de poursuivre la formation des nouveaux collaborateurs qui seront amenés à conduire un véhicule de police. D'autant plus que ces nouveaux collaborateurs sont souvent inspecteurs de police ; donc jeunes pour la plupart et moins d'expérience de conduite de manière générale.

**184.**En matière de formation continuée, il est rare aussi que les zones de police organisent des sessions en matière de conduite rapide (en vue de déplacements urgents) sauf pour le personnel breveté (motocyclistes). Il s'agit plutôt de sessions d'information théorique, notamment sur la conduite d'un combi de police et lorsqu'un volet pratique est envisagé, il s'agit de manœuvres de véhicules de police.

**185.**En ce qui concerne les directives, nous constatons que dans de nombreux cas, celles-ci sont d'ordre administratif (gestion du charroi par exemple). Dans quelques cas, nous retrouvons un rappel des bases légales qui encadrent la notion de véhicule prioritaire, un rappel des conditions d'usage du feu bleu et de la sirène ou un rappel de la COL 16/2006. Conformément aux constatations de l'enquête qualitative, il y a un intérêt à encadrer le personnel sur ce plan sachant qu'ils n'ont pas de formation spécifique en la matière la plupart du temps.

#### **4.8. ANALYSE DES ENTRETIENS REALISES DANS LE CADRE DE L'ENQUETE**

##### *4.8.1. Direction de la formation de la police fédérale*

**186.**La direction de la formation a répondu à notre enquête écrite et a joint notamment les chiffres relatifs à la participation aux formations et les quatre dossiers d'agrément concernant la circulation. Ils ont également répondu à notre liste d'items de formation recensés via le questionnaire adressé aux zones.

##### *4.8.1.1. Formation en matière de conduite*

**187.**La direction de la formation développe sa politique de formation sur base du plan national de sécurité au travers de deux documents majeurs : 1) le plan de formation intégré, de même durée que le plan national de sécurité et 2) un plan annuel de formation.

**188.**La formation en général compte trois volets : le volet technique, le volet relatif aux attitudes du policier et le volet relatif à la gestion de la violence (ou droit de protection des citoyens). DSE harmonise progressivement les compétences au travers des formations depuis la réforme de la police.

**189.**Il existe plusieurs formations qui ont pour objet la circulation :

- 1) le module 5 de la formation de base pour les inspecteurs (INP) ;

- 2) la formation pour les unités spécialisées que sont la police de la circulation et DGSU et ;
- 3) une formation *proactive driver*.

**190.**Le module de base compte vingt heures de circulation. Le reste se déroule en unité via les stages. Le niveau théorique existe mais pas le niveau pratique de la conduite ni de la conduite urgente. Les mentors ne seraient pas spécifiquement formés. L'idée est que la formation doit valoir pour toutes les fonctionnalités ; elle doit viser au moins un minimum de polyvalence chez tous les policiers et de compétences transversales pour qu'ils puissent intégrer différentes matières. L'expertise n'est donc pas le point de départ. La formation proposée par DSE est un socle de base sur lequel les chefs de corps doivent construire les compétences spécifiques liées à la réalité du terrain.

**191.**Avec les écoles fédérales, DSE dit recenser les besoins et les attentes, notamment émanant de la police locale via ses chefs de corps. S'il s'avère qu'aucun besoin ne leur est signalé ou si le besoin ne rentre pas dans la philosophie de DSE (par exemple, dispenser une formation pour conduire des véhicules d'un type et de marque précis utilisés dans une zone de police), la formation ne sera pas mise en place.

**192.**DSE ne peut pas se prononcer facilement quant à l'efficacité et la pertinence des formations car, selon ses dires, elle n'aurait pas assez de recul. Le seul indice dont elle dispose provient de l'enquête de satisfaction demandée auprès des participants à chaque fin de formation. Il faudrait des analyses de pertinence et d'efficacité (exemple : attitude moins agressive, moins d'accidents,...).

a) *Points faibles en matière de coordination dans la police intégrée selon DSE*

**193.**Il n'existe pas de recensement des moyens dont dispose la police locale. Cela occasionne un questionnement quant à l'achat de moyens. Dans son rapport annuel, la direction de la formation envisageait un protocole d'accompagnement au niveau de la formation, ce qui permettrait que les zones adhérentes au protocole s'inscrivent dans une politique intégrée de la formation en matière de circulation, sans porter préjudice à l'autonomie des zones de police par rapport à la police fédérale.

**194.**Si l'on considère les besoins des unités, en volume et en contenu, se pose le problème de la compétence pour pouvoir donner de telles formations. Il n'est pas facile pour l'organisation, étant donné les multiples contraintes, de maintenir le niveau de compétence qui permet d'assurer un enseignement de qualité.

**195.**Selon DSE, il n'y a pas de politique intégrée de formation en ce sens que les zones de police ont toute la latitude quant à l'attribution du budget en matière de formation. De plus, certaines zones organisent des formations via des centres agréés sans passer par une académie de police. Il n'y a pas dans ce cas de vue sur le contenu.

**196.**Tout dispositif déployé sur le terrain selon DSE a un impact sur le citoyen dans la mesure où les moyens matériels peuvent être vus comme un dispositif de contrainte (un véhicule qui fait fonctionner sa sirène et son feu bleu, ...). Si l'on considère ce point de vue, toute formation dispensée relative à l'utilisation correcte de moyens en circulation (vélo, moto, véhicule prioritaire, cheval,...) devrait intégrer une partie relative à la gestion de la violence. C'est pourquoi DSE travaillerait en partenariat avec la cellule de gestion de la violence de la police fédérale. Pour éviter des comportements inadaptés



de la part de policiers entraînant des accidents avec véhicules de service, les formations font l'objet d'adaptations régulières.

**197.** Pour l'organisation de ces formations, DSE se dit ouvert à ce qui existe ailleurs sur le plan européen. Ainsi, par comparaison, les PAYS-BAS se sont dotés d'une salle équipée d'un simulateur jouxtant une piste ultra-performante pour la conduite. Afin d'amortir les coûts, le circuit est loué à des firmes privées le temps où l'infrastructure n'est pas occupée par des services de police.

*b) Points d'amélioration selon DSE*

**198.** Il serait crucial de développer une politique de formation intégrée, et ce, afin que les moyens ne soient pas dispersés au risque de voir se développer des formations adaptées à la spécificité de chaque entité, soit 195 zones de police, et ce, sans assurer de fil conducteur dans la matière.

**199.** Dans cette idée, le CENTREX, le pôle de connaissance en matière de circulation, tant pour la police locale que pour la police fédérale a été mis sur pied. Ce pôle de connaissances a pour but de répondre aux besoins d'expertise en matière de circulation (code de la route, formation, analyse,...). Le CENTREX est subsidié par le fonds de sécurité routière<sup>27</sup>. Il permet à la police de se doter d'un organe de politique intégrée mais il n'a pas de rôle contraignant pour les chefs de corps et partenaires externes.

#### **4.9. LE SERVICE DAR/GIS – PROBLEMATIQUE DES ESCORTES POLICIERES**

**200.** La question d'enquête a trait aux aspects juridiques et structurels des missions d'escorte de la police. Les missions d'escorte sont effectuées principalement par le service DAR/GIS (réserve générale- service d'intervention spécialisée) de la police fédérale. Dans un premier temps, nous avons demandé aux responsables du service de nous transmettre leur documentation relative à leurs missions. Nous les avons rencontré ensuite, en février 2012, afin d'avoir un entretien au regard des informations reçues.

**201.** On peut scinder les missions du GIS en catégories :

- 1) escorte et protection des transports de valeurs par le pool « Intercity (IC) » ;
- 2) transfert de détenus dangereux de niveau 2 et 3 par le pool « Gotts » ;

---

<sup>27</sup> Le "Fonds des amendes", rebaptisé "Fonds de la sécurité routière" (ci-après FSR) en 2005, est un mécanisme imaginé dès 2001 par le Gouvernement fédéral pour trouver les moyens financiers nécessaires au développement de la politique de sécurité routière, dont les instances européennes avaient fait un objectif chiffré: réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés graves de la route d'ici 2010.

Pour rappel, le "Fonds des amendes" est en réalité un poste budgétaire qui existe de longue date, et qui regroupe les montants payés aux titres d'amendes et de transactions avec le parquet. Ces montants ne sont pas seulement ceux résultant des infractions au Code de la route, mais forment l'ensemble des amendes et transactions payées à l'Etat en toutes matières. La part des amendes de roulage y est néanmoins prépondérante. Ce fonds est versé chaque année au Trésor public pour le financement du budget général de l'Etat. Le FSR, créé par la loi du 7 février 2003 modifiant la loi coordonnée de 1968 sur la police de la circulation routière (puis repris dans une loi séparée du 6 décembre 2005), instaure en fait un mécanisme d'"affectation du surplus": le Fonds (global) des amendes est figé à son montant de 2002 (183.442.060,68 d'euros, indexé chaque année), et toutes les sommes qui dépassent ce montant sont affectées au FSR.

- 3) escorte des transports de la Banque Nationale de BELGIQUE (BNB) ;
- 4) escorte et protection de VIP.

**202.**Ces missions sont effectuées par du personnel spécialisé, ce qui en principe présente quelques garanties quant à la conduite des véhicules de service. Ce personnel doit être détenteur de brevets de conduite notamment pour pouvoir faire partie des pools et il effectue des recyclages permanents.

**203.**Des formations internes avec dossiers d'agrément sont données au sein du GIS : chef de dispositif – escortes de valeurs, tireur/chef d'équipe - escortes de valeurs, transfert de détenus dangereux, protection spécialisée, protection de personnes. Des formations spécifiques sont données aux conducteurs par le « centre de formation en maîtrise automobile de la police fédérale » à BERG.

**204.**Il y a un ordre d'opération (confidentiel) pour chaque type de mission. Les escortes de transports de valeurs sont de type Intracity ou Intercity, avec un ordre d'opération respectif.

**205.**Le comportement routier est inscrit dans les ordres d'opération, indiquant si la mission est prioritaire ou non. Pour les missions Intercity, transferts de détenus, transports de la BNB d'argent (au contraire des transports de documents), il est précisé qu'il s'agit de missions prioritaires avec usage du feu bleu et de l'avertisseur sonore quand nécessaire. La technique de franchissement des carrefours avec feux lumineux est également explicitée. Depuis la réforme, le service GIS n'aurait pas enregistré de plaintes concernant l'intégration des dispositifs d'escorte dans la circulation au quotidien.

**206.**Selon nos interlocuteurs, les difficultés qu'ils rencontrent sont le manque de capacité en formateurs et en infrastructure pour pouvoir effectuer les entraînements et recyclages du personnel à la conduite. Une des raisons réside dans le fait que les formations sont données par des formateurs agréés de l'école spéciale de la police fédérale qui a une capacité limitée. Des solutions internes avec le personnel plus expérimenté sont envisagées tout comme davantage de partenariats avec d'autres unités spécialisées. Actuellement, une solution de dépannage consiste en l'entraînement dans un aéroport militaire avec l'utilisation d'une arroseuse pour humidifier la piste.

**207.**La direction insiste sur son rôle important en matière de communication vis-à-vis du personnel pour indiquer comment se comporter au volant. Une fiche d'évaluation reprend d'ailleurs ce critère. Leur philosophie est de faire primer la sécurité de l'escorte sur la vitesse. La direction insiste également sur la nécessité d'une communication envers le citoyen car celui-ci ne reconnaît pas toujours les véhicules d'escorte de la police, surtout les véhicules anonymes, et ne sait pas toujours comment réagir aux injonctions des agents qualifiés. Cela peut alors représenter une situation à risques. Pour cette raison, le GIS est demandeur d'une modification législative afin d'introduire un cadre légal pour les dispositifs d'escorte et souhaite que la notion de mission urgente soit définie.

#### **4.10. ANALYSE DE LA PRESSE ECRITE**

**208.**Nous avons consulté les articles de la presse écrite nationale depuis janvier 2010 jusque fin 2011 relatifs aux accidents de la route impliquant un véhicule de police ainsi que tout article se référant à un problème de comportement au volant dans le chef d'un membre du personnel des services de police.

**209.**Nous avons relevé deux types d'événements qui retiennent l'attention du citoyen dans la presse : d'une part, les accidents de la route impliquant un véhicule de police se déplaçant en situation urgente, autrement dit, avec feu bleu et avertisseur sonore et, d'autre part, les comportements au volant hors service de la part de policiers.

**210.**Les articles consultés s'attachent à la problématique de fonction d'exemple dans le chef des policiers et, de manière extrapolée, à l'image de marque de la fonction de police, ceci que le comportement ait donné lieu à un accident ou non. L'attitude inappropriée est soulignée ainsi que dans certains articles, la conduite sous influence de l'alcool.

**211.**En synthèse, la presse a titré : 1) *“Inspecteur tijdelijk geschorst als bestuurder”*; 2) *“Vluchtmisdrijf – chef riskeert rijverbod”* ; 3) *“Dronken hoofdinspecteur rijdt twee mensen aan* ; 4) *“Agent reed te snel met auto zonder keuringbewijs* ; 5) *“Course-poursuite mortelle”*.

**212.**Récemment, un article de presse<sup>28</sup> évoqua un accident entre une voiture et un combi avec trois inspecteurs qui se rendaient sur les lieux d'un cambriolage et un autre article : *« zwaailicht en sirene maken nog geen goede chauffeur »*. Il y est relaté que : *« al te vaak maken agenten hun eigen verkeersregels »*.

**213.**Au travers de ces articles, nous pouvons dire que le comportement inapproprié au volant, la vitesse excessive, l'alcool, le délit de fuite, etc., revêt une certaine importance pour le citoyen. Quand il s'agit de membres des services de police, les événements prennent encore plus d'ampleur.

**214.**La question des courses-poursuites est également soulevée avec, dans le cas que nous avons cité, l'issue fatale pour le policier. C'est un thème que nous retrouvons dans certaines directives zonales que nous avons reçues et qui montrent l'importance à donner à cette question en évaluant l'opportunité de la poursuite par rapport aux risques encourus.

**215.**Dans le rapport d'enquête n° 61449/2012 du 06/11/2012, le Comité permanent P distingue plusieurs cas de figure. *« Lorsqu'elle poursuit des suspects qui se déplacent (en véhicule), la police peut être confrontée aux interventions potentielles suivantes : la poursuite (la finalité étant d'arrêter le véhicule), la prise en filature (la finalité étant l'observation) et l'interception en profondeur du véhicule »*. Il est ajouté : *« La poursuite est déconseillée et la préférence est donnée à l'interception en profondeur du véhicule par des dispositifs d'interception »*.

**216.**Toujours à propos de la poursuite, le Comité permanent P a formulé la recommandation suivante dans le dossier n° 121395/2009 : *« le commissaire général de la police fédérale et les chefs de corps de la police locale doivent élaborer les directives requises concernant la manière dont de tels incidents doivent être gérés. Quand faut-il procéder à une poursuite ? Quand opter pour une prise en filature ? Quelles procédures faut-il éventuellement appliquer lors de l'interception d'un véhicule en fuite (notamment sur une autoroute) ? Il va de soi que le directeur du service formations de la police fédérale et le Comité pédagogique prévu dans la circulaire GPI 48 doivent les assister dans cette tâche et prendre les initiatives requises pour compléter à court terme le cadre des procédures tactiques »*

---

<sup>28</sup> « politiecombi maakt brokken ».

*requis en la matière. Ce dernier point s'avère en effet nécessaire pour obtenir un concept uniforme qui permet une intervention intégrée ».*

#### **4.11. ANALYSE DES QUESTIONS PARLEMENTAIRES**

**217.**L'école de conduite de la police a fait l'objet d'une question parlementaire en 2010<sup>29</sup>. Elle avait trait à l'accident impliquant une voiture de police en intervention dans lequel une jeune femme a été tuée. La question portait sur les cours de conduite des policiers.

**218.**Le Ministre de l'Intérieur explique que les policiers « *apprennent les règles théoriques de la conduite d'un véhicule de police et développent cette compétence lors de leur stage pratique. Une formation systématique à la conduite incluse dans la formation de base n'est pas nécessaire. C'est au chef de service de déterminer les cours nécessaires en fonction des missions* ».

**219.**Cette réponse rejoint nos constats en matière de formation à la conduite.

#### **4.12. APERÇU DE LA PROBLÉMATIQUE AU NIVEAU INTERNATIONAL**

**220.**Ont répondu au questionnaire les pays suivants : l'ANGLETERRE, la FRANCE, le GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG, la SUEDE, la FINLANDE, la TCHEQUIE, la SLOVENIE, la ROUMANIE, la CROATIE. Les règles récentes en vigueur aux PAYS-BAS, à l'appui de la documentation obtenue du Comité permanent P, ont été recherchées pour compléter cet aperçu.

##### *4.12.1. Suivi de la problématique des accidents de roulage impliquant les véhicules de police*

**221.**Tous les services de police interrogés à ce sujet assurent une forme de suivi, plus ou moins formelle, ou tout au moins peuvent identifier les accidents de roulage impliquant des véhicules de police. La CROATIE et la SLOVENIE disent ne pas suivre la problématique de façon spécifique mais peuvent identifier l'information tandis que d'autres pays comme le LUXEMBOURG, la SUEDE, la FINLANDE, la ROUMANIE et la TCHEQUIE assurent un suivi systématique des accidents impliquant un véhicule de police ; chaque pays selon des modalités qui lui sont propres. L'ANGLETERRE, quant à elle, semble porter une attention particulière à cette problématique au vu des études qui ont déjà été menées sur le sujet.

**222.**Ces études portent sur des aspects particuliers des accidents de roulage impliquant des véhicules de police<sup>30</sup>, notamment sur les besoins d'une meilleure formation des officiers de police dans le contexte de poursuites<sup>31</sup>, sur les conséquences de tels accidents ou encore sur l'effectivité des poursuites menées dans le cadre de l'action policière. L'étude de 2007 fait une distinction entre les accidents impliquant

---

<sup>29</sup> Question n° 21138 et 21164 de MM. GILKINET et ARENS, Chambre, 4<sup>e</sup> session de la 52<sup>e</sup> législature.

<sup>30</sup> FRANCE, Police Nationale, DAPN Service communication : "la prévention des accidents dans la police nationale".

<sup>31</sup> Police Road Traffic Incidents : « a study of cases involving serious and fatal injuries », Independent Police Complaint Commission, 2007; TEERS AND BUCKE, 2005; TEERS AND MENIN, 2006; Rix et al, 1997; Best, 2002; DORN AND BROWN, 2003.

des véhicules de police en mission urgente et les autres accidents impliquant les véhicules de police, c'est-à-dire, lorsque le véhicule de police n'est pas en situation de poursuite ou en mission urgente.

**223.** Aux PAYS-BAS, le « Raad van Hoofdcommissarissen » établit des statistiques sur les accidents de roulage avec véhicule de police. Plus globalement, ce conseil a élaboré en 2006 un plan de prévention pour les accidents impliquant des véhicules de police et suite à cela, une directive « brancherichtlijn verkeer politie » (jointe en annexe 1) a été développée.

#### *4.12.2. Quels sont les items pris en compte (nombre d'accidents, type de véhicule, circonstances,...) ?*

**224.** Mis à part la SLOVENIE, tous les pays interrogés prennent en compte, au minimum les caractéristiques classiques : le nombre d'accidents, le type de véhicule impliqué et les circonstances de l'accident. Selon les pays, des particularités se distinguent notamment selon l'importance octroyée à la problématique. Ainsi, la Police Nationale suédoise dit, à ce sujet, considérer cette problématique comme un facteur important dans le travail de prévention des accidents. La ROUMANIE et la TCHEQUIE incluent également les données personnelles du chauffeur, l'état d'imprégnation alcoolique<sup>32</sup>, le fait d'être en ou hors service<sup>33</sup> et d'autres éléments qui s'avèrent pertinents<sup>34</sup> mais sans plus de précision. La police grand-ducale est la plus précise puisque outre le contrôle des prescriptions de service, de la réglementation de la sécurité routière, elle s'attache à savoir si l'origine est technique ou humaine. Elle précise encore qu'en cas d'anomalies techniques, le pool automobile analyse les adaptations à faire. Si l'origine est à chercher dans le facteur humain, les noms sont transmis à l'Ecole de Police pour recyclage. Dans l'étude (2007) anglaise, tous les facteurs classiquement étudiés dans l'accidentologie sont repris (l'âge, le sexe, l'expérience de police, de conduite, formation, recyclage, l'influence de l'alcool ou de la drogue, la vitesse,...). Aux PAYS-BAS, outre les données de base comme le nombre de véhicules impliqués ou d'agents blessés, le « Raad van Hoofdcommissarissen » s'est aussi intéressé au montant des dédommagements versés aux tiers par le système d'assurance et au montant des dégâts aux véhicules de police, en réponse à des questions parlementaires.

#### *4.12.3. Tendances du nombre d'accidents impliquant des véhicules de police ces dernières années*

**225.** Tous les pays ne répondent pas à cette question<sup>35</sup>. Aucun ne parle d'augmentation mais bien de diminution ou de constante étant donné que ce type d'accidents reste très bas en regard de la totalité des accidents de roulage et compte tenu de la variabilité d'une année à l'autre.

#### *4.12.4. Utilisation d'indicateurs de suivi*

**226.** Les réponses fournies sont disparates et ne permettent pas de déterminer une ligne commune. La SUEDE et la SLOVENIE disent ne pas avoir d'indicateurs de suivi ; la FINLANDE tient compte du coût de réparation des véhicules de police accidentés tandis que la TCHEQUIE suit des indicateurs tels

---

<sup>32</sup> Données issues de l'inspection générale de la police roumaine.

<sup>33</sup> Ibidem.

<sup>34</sup> Données issues de la division des relations internationales du Bureau du président de police.

<sup>35</sup> Ont répondu la Croatie, la Slovénie, la Roumanie, la Suède, la Finlande et le Luxembourg.

que l'état du conducteur (influence d'alcool ou de drogue), le port de la ceinture, l'usage des feux bleus, de l'avertisseur sonore et de la responsabilité engagée. Le LUXEMBOURG dit utiliser comme indicateurs le contenu des 'black box' (vitesse, accélérations/décélérations, feux bleus, avertisseur sonore) ainsi que d'autres éléments comme les circonstances de l'accident, les causes de l'accident, le type de véhicule et les blessures occasionnées. De toutes les réponses reçues à cette question, celles fournies par la TCHEQUIE, l'ANGLETERRE et le LUXEMBOURG sont les plus complètes.

#### 4.12.5. *Attention particulière à la problématique des accidents en mission prioritaire (accidents impliquant un véhicule de police dont l'avertisseur sonore et les feux bleus sont en marche).*

**227.**La ROUMANIE, la CROATIE, la SLOVENIE et le LUXEMBOURG disent ne pas étudier ces accidents spécifiquement mais plutôt comme les autres accidents de roulage avec véhicule de service contrairement à la SUEDE<sup>36</sup>, la FINLANDE et l'ANGLETERRE<sup>37</sup>. L'ANGLETERRE précise qu'à ce sujet, les informations relatives aux policiers impliqués dans des accidents de roulage dans le contexte de poursuites, sont inconsistantes et incomplètes.

**228.**Des initiatives privées, dans le cadre d'offre de formations aux services d'urgence, ont vu le jour aux PAYS-BAS pour étudier le déplacement d'un véhicule prioritaire dans la circulation et les avantages ou désavantages de chaque mode de déplacement<sup>38</sup>. Des zones de police en BELGIQUE ont pris l'initiative de suivre ces formations privées dispensées aussi en BELGIQUE pour pallier le manque structurel d'offre au sein de la police intégrée, bien que cela ne renforce pas l'enseignement d'une vision propre de la police intégrée.

#### 4.12.6. *Conditions pour conduire un véhicule de police 1) en général ; 2) en mission urgente*

**229.**Tous les autres répondants émettent comme condition minimale la détention d'un permis de conduire civil. De plus, dans la plupart des cas, la sécurité routière et la conduite de véhicules de police sont des matières prévues dans la formation de base de police. Des variantes existent selon les pays. Ainsi, en FINLANDE, les policiers habilités à conduire un véhicule de police en situation d'urgence doivent acquérir suffisamment d'expérience sous la tutelle d'un collègue plus âgé. Mais cette règle, telle qu'elle est décrite, semble informelle, ou tout du moins, n'est pas reprise sous forme de directive formelle. La SUEDE, quant à elle, impose des tests supplémentaires pour être apte à conduire un véhicule de police en situation d'urgence. En ROUMANIE et en TCHEQUIE, les règles en la matière semblent plus strictes puisque les législations respectives prévoient que les personnes habilitées à conduire un véhicule de police aient une accréditation délivrée par le Ministère de l'Intérieur<sup>39</sup>. Etant donné que l'ANGLETERRE nous a remis un exemplaire d'étude sur les accidents avec véhicules de police, nous n'avons pas reçu de réponse formelle à la question. Il ressort de leur rapport que plusieurs initiatives ont été menées à la suite de leur analyse sous forme de recommandations. Ainsi, le Lind Report (1998) propose la révision de la formation à la conduite et à l'instauration d'un set national de

---

<sup>36</sup> LUNDALV J., étude scientifique sur les accidents et/ou les incidents impliquant la police, université d'Umea, SUÈDE.

<sup>37</sup> Police Road Traffic Incidents : a study of cases involving serious and fatal injuries, Independent Police Complaint Commission, 2007.

<sup>38</sup> Procentrum b.v. : Risicoperceptie bij prioritaair rijden.

<sup>39</sup> La TCHÉQUIE prévoit en outre que les personnes en question aient au moins 21 ans.

compétences en la matière. Il appert qu'il existe pour le moment trois degrés de formation (de base, standard et avancée) mais il n'est pas précisé s'il s'agit de la formation générale ou pour les missions urgentes.

**230.** Les PAYS-BAS ont pris position dans ce domaine car il est explicité dans la directive guidant les services de police (« *brancherichtlijn verkeer politie*») que les corps de police doivent désigner les personnes, ou groupes de personnes, autorisés à se déplacer en véhicule de service avec avertisseurs sonores et optiques en action.

#### *4.12.7. Formation particulière pour conduire un véhicule de police*

**231.** La plupart des répondants renvoient à la question précédente ; la condition sine qua none pour la conduite d'un véhicule de police étant la réussite de tests prévus dans la formation de base.

**232.** La situation est particulière aux PAYS-BAS car la « *brancherichtlijn verkeer politie* » indique en effet quelles sont les formations initiales et continuées que doivent suivre les fonctionnaires de police (ceux des services classiques et spéciaux) en matière de conduite. Ceux qui peuvent éventuellement se déplacer en mode urgent doivent recevoir les formations et entraînements prévus en rapport.

#### *4.12.8. Directives formelles relatives à la conduite en situation d'urgence*

**233.** Tous les pays répondant à nos questions disent suivre les réglementations prévues en la matière dans le code de la route. Outre ce cadre légal régissant les conditions d'utilisation des feux bleus et de l'avertisseur sonore, il existe des directives, formelles ou informelles, relatives au comportement à adopter lors de la conduite en situation d'urgence<sup>40</sup>. L'ANGLETERRE cite « *l'ACPO Pursuit Guidelines* » qui explicite les directives en matière de conduite en situation de poursuite.

**234.** Le cadre légal hollandais prévoit que les services de police, d'incendie et de secours médical élaborent leur propre directive en ce qui concerne l'utilisation de l'avertisseur sonore et optique. La « *brancherichtlijn* » pour les services de police prévoit les divers codes de priorité, les conditions d'utilisation des avertisseurs sonores et optiques et le code de comportement des conducteurs de véhicules de police. Les tâches et responsabilités des conducteurs ainsi que des « *meldkamers* » (centre de communication) y sont distinguées. Ce code de comportement précise les précautions que doivent prendre les conducteurs pour se déplacer, la manière de franchir les carrefours, les feux rouge, les bandes de détresse, la place du véhicule dans les files de circulation ou encore lorsqu'il est permis de rouler en sens inverse du trafic.

#### *4.12.9. Formations continuées*

**235.** La situation est très variable selon le pays. Ainsi, au LUXEMBOURG, la formation continuée est prévue pour tout fonctionnaire de police à raison d'un recyclage d'une demi journée tous les 3 ans pour

---

<sup>40</sup> Règles générales de sécurité pour la conduite de véhicules de service en situation d'urgence (comme le port de la ceinture) au Luxembourg ; ordonnance relative aux *modus operandi* dans les situations d'urgence en Croatie.

un policier 'normal', d'un jour par an pour les motards, selon les besoins pour la conduite de véhicules spéciaux. La FINLANDE prévoit également une formation spécifique pour les policiers conduisant des véhicules spéciaux. La ROUMANIE et la TCHEQUIE prévoient un recyclage annuel pour la liste des personnes autorisées par le Ministère de l'Intérieur. De plus, la TCHEQUIE parle de 'check up médicaux réguliers pour les policiers qui assurent des missions prioritaires'.

**236.** Outre ces recyclages, le LUXEMBOURG et la FRANCE prévoient une formation spécifique pour les policiers impliqués dans un accident de roulage avec véhicule de service.

**237.** L'étude fournie par l'ANGLETERRE ne fournit pas de réponses à cette question. Nous ne pouvons qu'émettre des suppositions sur base d'éléments du rapport. Il semble en effet que des formations de recyclage existent mais nous ne connaissons pas les modalités. Le rapport fournit également toute une série de recommandations, liées entre autres, aux formations initiales, aux recyclages et aux modules spécifiques adressés aux policiers impliqués dans un accident avec véhicule de police mais nous ne savons pas dans quelle mesure ces recommandations sont appliquées actuellement.

**238.** Aux PAYS-BAS, le plan de prévention développé par le « Raad van Hoofdcommissarissen » a abouti à une formation policière d'aptitude à la conduite « PolitieRijvaardigheidstraining ». Les nécessités de formation, initiales et continuées, pour les conducteurs sont prévues dans la « brancherichtlijn » pour rappel. Par exemple, nous pouvons y lire que les fonctionnaires de police qui sont amenés à utiliser les avertisseurs optiques et sonores suivent une fois tous les trois ans un cours appliqué pour maintenir à niveau leurs aptitudes professionnelles.

#### *4.12.10. Possibilité d'exclusion*

**239.** Il n'y a pas vraiment de procédures internes policières avancées relatives à la déchéance du droit de conduire un véhicule de service. La CROATIE, la FINLANDE et le LUXEMBOURG répondent par l'affirmative tout en soulignant que 1) les cas sont exceptionnels ; 2) le policier doit être jugé inapte et 3) le jugement doit être motivé. La ROUMANIE et la TCHEQUIE ne semblent pas avoir de procédures internes et parlent de poursuites conventionnelles dans le cadre légal du code de la route. La FRANCE et la SLOVENIE ne répondent pas à la question. L'ANGLETERRE se rapproche de ce scénario en expliquant à l'aide de cas, les poursuites au niveau pénal mais ne parle pas de facteurs d'exclusion.

#### *4.12.11. Solutions techniques de prévention des accidents de roulage ou d'abus de la réponse d'urgence (feux bleus et avertisseur sonore)*

**240.** Hormis la FRANCE, la ROUMANIE et la TCHEQUIE qui ne donnent pas de réponse à cette question, les autres pays imposent l'utilisation de pneus hiver. La SLOVENIE dit ne pas disposer pour le moment d'autres solutions techniques. Pour le moment, la CROATIE, la FINLANDE<sup>41</sup> et le LUXEMBOURG ont opté pour un système de 'black box' installées dans les véhicules de police qui permettent d'enregistrer les données relatives à la vitesse, aux accélérations/décélérations, aux changements de direction et à l'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore. La CROATIE et la

---

<sup>41</sup> Seuls 5% du parc automobile de la police sont équipés du système fleetlogger.



FINLANDE ont également des caméras embarquées. La SUEDE était en discussion pour l'utilisation du système 'black box'. L'ANGLETERRE, dans son rapport, n'évoque pas de solutions techniques mais dans l'ACPO Guidelines, il est fait mention de quelques recommandations pour la prévention d'accidents lors de mission urgente : respecter les vitesses des véhicules type van et 4x4, en cas de plusieurs véhicules de police impliqués (type convoi), utiliser des tonalités différentes d'avertisseur sonore, etc.

#### *4.12.12. Bonnes pratiques*

**241.** Si aucun pays n'avance de bonnes pratiques concrètes en matière de prévention d'accidents de roulage avec véhicule de police ou d'abus de la notion de mission urgente, plusieurs d'entre eux sont ouverts et intéressés par une réflexion avec les autres polices des Etats membres sur la question.

## **5. CONCLUSION(S)**

**242.** Les membres des services de police sont amenés, dans le cadre de leurs tâches, à conduire des véhicules de service. Dans certains cas, ils conduisent en situation urgente, avec feu bleu et avertisseur sonore ; leurs injonctions devenant contraignantes pour les tiers. Il s'agit d'une spécificité de la fonction au même titre que l'usage de moyens de défense. A la lecture des remarques des citoyens et de la couverture médiatique, les policiers sont particulièrement visibles et observés lorsqu'ils se déplacent en véhicules de service et davantage lorsqu'un incident se produit. Une certaine maîtrise de la conduite, dans l'intérêt du policier et du citoyen, peut être attendue et mérite certainement une attention des dirigeants des services de police. Les nouveaux inspecteurs recrutés dans les zones de police ont-ils le bagage suffisant pour faire face à toutes les situations de conduite auxquelles ils seront confrontés en service? L'objectif de cette enquête était de voir comment l'organisation policière est sensible au sujet et quelles approches pratiques et théoriques elle met en œuvre.

**243.** Suite aux constats issus de l'analyse, les observations suivantes peuvent être formulées.

### **5.1. CADRE LÉGAL**

**244.** Le Comité permanent P recommandait dans ses rapports annuels de 2009 et 2010 que la notion d'urgence soit explicitée légalement. Etant donné que la responsabilité peut retomber sur le conducteur en cas d'accident survenu lors d'une mission urgente, il paraît souhaitable que la notion soit clarifiée pour le personnel amené à conduire dans ces circonstances. Dans la situation actuelle, toutes les zones de police et services de la police fédérale n'ont pas rédigé de note à l'attention de leur personnel pour apporter des précisions sur ce qu'ils entendent par mission urgente.

**245.** Au travers d'une analyse juridique, la réflexion s'est tenue sur le choix d'une circulaire des procureurs généraux qui pourrait contenir une liste exemplative de missions dites urgentes ou non. Cela présente l'intérêt de s'appliquer à tous les services de police et d'offrir un service similaire à chaque citoyen. Si un texte légal devait être rédigé, quelle que soit la définition retenue, il nous semble nécessaire que celle-ci reste « opérationnelle », c'est-à-dire qu'il doit subsister le moins de doutes

possibles pour le conducteur et l'analyse de la situation par rapport au texte doit pouvoir se réaliser immédiatement.

## **5.2. LA PROBLEMATIQUE DES ACCIDENTS DE ROULAGE AVEC VEHICULE DE SERVICE**

### *5.2.1. Nombre et circonstances des accidents*

**246.**Le premier constat, qui est à l'origine de la méthodologie d'enquête que nous avons développée, est que la police fédérale et les zones de police ne suivent pas la problématique comme nous le concevons. Au niveau de la comptabilisation des accidents de véhicules de police dans le pays, il n'est pas possible de dresser une image de la problématique et d'évaluer l'évolution de la situation à notre niveau sans recourir à l'interrogation de chaque service de police. Et la présente expérience ainsi que l'enquête précédente montrent que cette interrogation n'apporte que des résultats parcellaires. A l'issue des moyens entrepris pour tenter de récolter des informations sur les accidents qui nous semblent pertinentes, force est de constater que de nombreuses variables fournies par les services de police sont manquantes ou mal renseignées.

**247.**Pour les deux niveaux de police, il n'y a pas d'évolution sensible par année du nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant un véhicule de police sur base des données obtenues.

**248.**Lors de déplacements urgents (ou assimilés comme tels), les circonstances des accidents avec lésions peuvent être regroupées en trois catégories pour les polices locales : 1) l'accident a eu lieu lors de la poursuite/au moment de l'interception d'un véhicule tiers ; 2) lors de contrôles/d'actions policières dans la fonctionnalité circulation et 3) lors d'un déplacement urgent de la patrouille en intervention, d'autres usagers n'ont pas vu/entendu le véhicule de police (par exemple, le véhicule de police a franchi un feu rouge à un carrefour mais l'utilisateur venant de la perpendiculaire ne s'est pas arrêté, accrochage par l'arrière, etc.).

**249.**En ce qui concerne le suivi des déplacements des véhicules de service, pour 13,4 % des accidents avec lésions corporelles touchant les polices locales de l'échantillon sondé, nous ne savons pas si le feu bleu et l'avertisseur sonore étaient actifs. Cela pose un problème en cas de demande de justification des circonstances de déplacement.

**250.**L'analyse de risque pour les zones de police a montré que sur le plan du management du personnel en matière de conduite, il ne semble pas apparaître de différences entre les zones qui ressortent comme étant moins vulnérables et celles qui seraient, au contraire, plus vulnérables. En effet, nous retrouvons tant dans la première catégorie que dans la seconde la rédaction de directives formelles et/ou la mise en place de formation. De même, il arrive qu'une zone dite vulnérable ainsi qu'une zone non-vulnérable ne mettent rien de spécifique en œuvre qui contribue à la gestion de la problématique des accidents au sein de la zone de police. Ce constat vient s'ajouter au fait que les différents services de police disposent d'une flotte de véhicules, de criminalité et d'infrastructures routières propres. Dès lors, des analyses de risque dans le cadre de la sécurité au travail devraient être menées à leur niveau.

### **5.3. LA CONDUITE DE VEHICULES DE SERVICE**

**251.**La première question de l'enquête écrite avait pour but de savoir s'il y avait eu des évolutions dans la politique d'utilisation des véhicules de service. Une faible proportion de répondants ont exposé avoir pris des mesures concrètes pour réduire les accidents. Mais les réponses obtenues des zones de police ne permettent pas de savoir si elles ont effectivement innové ou mis en pratique ce qu'elles avaient annoncé lors de l'enquête précédente. La présentation de solutions techniques liées au matériel utilisé, comme un choix à l'achat en fonction de descriptions techniques, l'utilisation de pneus hiver, l'entretien spécifique...pour augmenter la sécurité était absente dans les réponses.

**252.**Ensuite, plusieurs questions avaient trait aux formations à la conduite dont bénéficiaient les membres du personnel.

#### *5.3.1. Formations à la conduite dispensées*

##### *5.3.1.1. Lors de formation de base*

**253.**La formation de base des aspirants inspecteurs prévoit vingt heures de cours relatifs à la circulation. Ces cours sont théoriques et ne prévoient pas d'aspect pratique, en général ou en mission urgente. Y sont abordés le code de la route et les infractions/constatations en matière de roulage. L'idée est que le membre du personnel poursuive sa formation au sein de son unité d'affectation selon les tâches spécifiques qu'il exécutera, ceci notamment par le biais des stages et des formations continuées.

**254.**Même si c'est la volonté, il en découle que tout nouvel inspecteur se retrouve en unité lors de sa première affectation sans avoir bénéficié d'une réelle formation de base pratique à la conduite d'un véhicule de police.

**255.**Comme le processus de formation à la conduite des véhicules de service passe par l'apprentissage pratique en unité, il paraît nécessaire que l'organisation policière veille à une communication claire de cette politique de formation pour qu'elle soit connue de tous et que ces unités sachent ce qui est attendu d'elles.

##### *5.3.1.2. Formation générales à la conduite*

**256.**Dans un tiers des zones de police sondées, le personnel suit des formations à la conduite en général. Mais de ces zones de police, près de la moitié ne précise pas la nature ou l'intitulé de(s) formation(s) en question.

**257.**La plupart des formations suivies par les zones de police en fait sont dispensées par la direction de la formation de la police fédérale (au niveau central, par DSE et par DSEF ainsi que dans les écoles de police). Les plus prisées sont celles liées à l'obtention d'un brevet pour une fonction spécialisée (agent motocycliste) ainsi que les formations continuées sous forme de recyclage.

**258.**Les formations citées par la police fédérale ont trait à des fonctions spécialisées comme les motards de la police fédérale de la route (WPR), les unités spéciales de la police fédérale (CGSU), la police fédérale de la navigation (SPN) ou encore pour la conduite de véhicules particuliers (par exemple, les véhicules blindés). Ces formations sont donc destinées à du personnel spécialisé et les objectifs sont beaucoup plus spécifiques puisqu'il s'agit de formations obligatoires pour l'obtention d'un permis ad hoc ou d'un brevet.

#### *5.3.1.3. Formation à la conduite rapide*

**259.**En matière de conduite rapide, plusieurs formations existent et sont chapeautées par la direction de la formation. Nous pouvons citer la formation « proactive driver », la formation anti-dérapiage, la conduite défensive et offensive, qui s'adressent à l'ensemble du personnel opérationnel.

**260.**A la question de savoir si le personnel suit des formations en matière de conduite rapide (en vue de déplacements prioritaires urgents), un quart des zones répondent positivement.

**261.**La police fédérale n'a pas apporté plus de précisions que celles dans sa réponse pour la formation à la conduite en général. Hormis pour les fonctions spécialisées (WPR, GIS, CGSU,...), nous ne retrouvons pas de formations spécifiques à la conduite rapide.

**262.**Les zones de police se montrent favorables à l'envoi de leur personnel opérationnel à ce type de formation mais elles sont limitées à cause de problèmes d'organisation et de capacité.

#### *5.3.1.4. Formation continuée ou pratique*

**263.**Dans la grande majorité des cas, aucune formation continuée n'est organisée : moins de 10 % des répondants ont recours aux recyclages ou organisent des formations continuées de manière systématique. A la police fédérale, lorsque ces formations sont organisées, il s'agit essentiellement de recyclages pour le personnel spécialisé. Ceux recensés dans les deux niveaux de police sont essentiellement organisés pour les motocyclistes.

**264.**La formation « proactive driver » est une formation continuée, non liée à un brevet ni à un recyclage. Il s'agit d'une des seules formations de ce type qui s'adresse à un public plus large. A ce jour, elle n'est plus organisée par la direction de la formation depuis 2008 pour des raisons d'infrastructure, ce qui explique que certaines zones de police envoient leur personnel en formation dans des centres automobiles privés. Cela pose le risque de créer des know-how spécifiques et déstructurés.

**265.**En conclusion, de manière générale, l'offre proposée de formations nous paraît répondre en partie aux besoins qualitatifs des services de police. Mais concernant le volume de l'offre, la situation est problématique pour de multiples raisons. Il n'était pas possible de répondre à toutes les demandes des corps de police.

**266.**Quant à la nécessité de la formation continuée et du suivi du personnel, nous partageons en grande partie la vision de la direction de la formation, qui est d'avis que l'aptitude à la conduite devrait être

#### **5.4. VISION EN MATIERE DE CONDUITE ENSEIGNEE**

**267.**En matière de conduite, comme le choix s'est porté vers une formation de base théorique et générique qui doit se poursuivre sur le plan pratique en unité, notamment via les stages, les formations fonctionnelles et continuées, nous constatons la difficulté d'inculquer une philosophie unique de conduite à tous les policiers. De plus, il n'a pas été établi que tous les « mentors » dans les unités de police sont formés spécifiquement pour inculquer une vision propre de la police intégrée.

**268.**Le développement d'une philosophie, d'une vision de conduite pour la police intégrée paraît d'autant plus compromis que nombre de zones de police ont recours à des centres de formations privés, non ciblés sur la fonction de police, face à l'offre insuffisante de formations en interne.

**269.**Il est adéquat, comme il a été relevé dans les entretiens, que toute formation dispensée à la conduite dans ce cadre intègre une partie relative à la gestion de la violence. Toutefois, seulement les membres du personnel participant aux formations continuées peuvent finalement bénéficier de cette approche, alors qu'elle serait utile à tous.

**270.**Le plan national de sécurité 2012-2015 mentionne que le centre de connaissance et d'expertise en matière de circulation routière (CENTREX) doit contribuer par ses analyses et propositions à l'amélioration des formations tant de base que continuées. Apparemment, cette structure suscite un grand enthousiasme au sein de la police fédérale. Selon nous, l'approche de développer un centre commun entre les deux niveaux de police est cohérente. Le seul obstacle est que, comme le CENTREX est financé par le Fonds de sécurité routière, la question se pose si cet objectif d'intégration doit reposer uniquement sur cette structure puisque ce Fonds de sécurité routière doit être renouvelé chaque année.

**271.**Le problème des dispositions légales soulevé au point 5.1. vient compléter la nécessité d'un enseignement intégré. Nous pouvons à nouveau citer les recommandations antérieures du Comité permanent P dans ses rapports annuels 2009 et 2010 qui restent valables. Il est mentionné que : « *le manque de (in)formations sur ces différentes notions et leurs nuances n'est pas de nature à favoriser une compréhension correcte et univoque au sein des services de police. Dans cette perspective, ceux-ci devraient veiller à enseigner et à diffuser les notions développées précédemment pour, à l'avenir, écarter tout malentendu* ».

#### **5.5. LES INSTRUCTIONS ET LES DIRECTIVES DONNEES DANS LES SERVICES DE POLICE**

**272.**L'objectif était de voir quelles étaient les directives formelles des zones et des services par rapport à la conduite de véhicules de service en général et au comportement de conduite en mission urgente.

**273.** Pour la police fédérale, deux tiers des services ayant répondu disent ne pas avoir de directives. Les directives que nous avons pu obtenir concernent surtout la gestion administrative du parc de véhicules. Il est vrai que nombre de ses services n'agissent qu'en « deuxième ligne » comme ils le soulignent. En ce qui concerne les unités spécialisées (GIS, CGSU, DAH, ...), nous pouvons retrouver les instructions concernant les modalités de déplacement dans les ordres d'opération.

**274.** Pour la police locale, un peu plus de la moitié des zones de police interrogées répondent avoir des directives formelles sur la conduite des véhicules. Les thèmes abordés concernent notamment les bases légales, la fonction d'exemple et la responsabilité du personnel. Certains chefs de corps ont inscrit dans leurs directives leur vision relative aux missions urgentes.

**275.** L'absence de directives dans tous les corps de police a comme corollaire une absence d'uniformité dans l'organisation des modes de déplacement en véhicule de service. Soit celui-ci est totalement laissé à l'appréciation du conducteur, soit le chef d'équipe en a la responsabilité, voire le CIC ou le dispatching. Environ deux-tiers des zones de police qui ont répondu n'ont pas déterminé les modalités de l'utilisation des avertisseurs sonores et visuels.

**276.** Laisser la décision du mode de déplacement à l'appréciation seule du policier conducteur, sans l'encadrer un minimum, offre une grande souplesse mais ne permet pas de développer de lignes de comportement attendu. En cas de demande de justification (suite à un accident, une infraction,...) a posteriori, il n'y aura que peu d'éléments concrets sur lesquels l'analyse pourra se poser, si ce n'est le jugement seul du policier concerné.

## **5.6. LES PROCEDURES ET PROCESSUS EN MATIERE DE CONDUITE DES VEHICULES DE SERVICE**

**277.** L'objet portait sur les facteurs jouant un rôle, sur les critères pour désigner un conducteur et pour l'écarter.

**278.** Concernant la manière de désigner les conducteurs, les neuf dixièmes des polices locales interrogées répondent qu'ils n'ont pas de critères préalables, si ce n'est la condition médicale. Les services de la police fédérale n'ont pas non plus de critères hormis pour les fonctions spécialisées. En termes de suivi de ces critères, le recyclage du personnel spécialisé permet d'évaluer les aptitudes de conduite ainsi que le contrôle médical.

**279.** Etant donné la structure des services de police, avec des effectifs très variables d'une zone à l'autre, l'imposition de critères systématiques pour la désignation de tout conducteur nous paraît difficilement envisageable, au risque de vite paralyser le fonctionnement dans les petits corps de police. Mais comme l'ont souligné certains répondants, des réactions individuelles et des conditions imposées peuvent être envisageables en cas de comportement inapproprié manifeste. Toutefois, l'imposition de formation à la conduite dans ces cas a été rarement constatée dans les réponses de l'enquête écrite.

**280.** Il a aussi été demandé aux unités si elles comptabilisaient le nombre de leurs déplacements en situation urgente. La majorité des répondants, toutes unités confondues, répond par la négative. La demande de motivation de tels déplacements n'est pas systématique. Elle se fait généralement sur

requête suite à des comportements inappropriés ou des infractions, à des accidents ou encore à des plaintes.

**281.** A propos de la question spécifique du système de traçage de type « fleetlogger », il est apparu que quelques zones de police en ont équipé leurs véhicules, avec ou sans dispositif de géo-localisation. Cependant, la Commission de la protection de la vie privée n'a pas rendu à l'heure actuelle d'avis public définitif sur la question. Des avis<sup>42</sup> de la Commission sur des projets de texte de loi relatifs aux systèmes de monitoring sur les véhicules ou encore aux systèmes de transports intelligents ont été publiés.

**282.** Des questions parlementaires sont survenues au sujet de ces dispositifs et il ressort que nous en sommes encore à une phase expérimentale puisque la décision d'équiper les véhicules appartient à chaque responsable et les données des systèmes de traçage de type « fleetlogger » ne sont pas exploitées de manière analytique. La Commission permanente de la police locale avait, de son côté, aussi émis un avis juridique sur l'utilisation du (géo)traçage et systèmes connexes.

## **5.7. LES MESURES ET LES SANCTIONS EN CAS D'ABUS**

**283.** Un volet de l'enquête avait trait aux infractions de roulage en service et aux mesures disciplinaires et/ou mesures d'ordre suite au comportement dans la circulation en et hors service.

**284.** Nous avons été confronté au même problème que lors du comptage des accidents étant donné que l'item véhicule de police n'est pas repris dans la banque de données de la police fédérale sur les infractions de roulage. En exploitant la banque de données du Comité permanent P pour la période 2008-2011, 233 plaintes ont été répertoriées relative au comportement des policiers dans la circulation. Ces plaintes portent sur divers aspects de la conduite mais il ressort qu'aucune plainte ne porte sur un accident de la route avec dommages corporels causé pendant l'exécution d'une mission urgente.

**285.** En ce qui concerne les réactions par rapport aux situations problématiques, les services de police peuvent effectivement envisager une mesure d'écartement d'un conducteur pour plusieurs raisons (médicales, problème de comportement, accidents de roulage trop fréquents). Les services de la police fédérale ajoutent aux facteurs médicaux, l'échec au recyclage et les mesures d'ordre. Bien que les zones de police annoncent prendre des mesures en cas de comportement inapproprié, celles-ci ne sont pas homogènes pour un même type de fait. Il y a peu d'uniformité en définitive dans les mesures envisagées (disciplinaires ou non) pour un même type de comportement répréhensible. Un faible nombre de répondants ( 3,5% ) disent avoir recours aux formations continuées suite à des circonstances telles que les accidents de roulage.

**286.** Il est frappant de retrouver la problématique de l'alcool au volant dans les mesures d'ordre. Cela se confirme également dans le rapport annuel de 2009 du Conseil de discipline où une sanction sur quatre est prise concernant des faits d'alcool au volant.

---

<sup>42</sup> Avis n° 12/2005 du 7 septembre 2005, avis n° 31/2012 du 12 septembre 2012.

## **5.8. COMPARAISON AVEC LES PAYS ÉTRANGERS**

**287.** Pour chacun des thèmes étudiés dans l'enquête écrite, nous pouvons comprendre que chaque pays à sa propre approche qui dépend beaucoup de la structure policière présente (centralisée, décentralisée, nationale, locale, ...).

**288.** Le LUXEMBOURG, la SUEDE, la FINLANDE, la ROUMANIE et la TCHEQUIE disent assurer un suivi systématique des accidents impliquant un véhicule de police ; chaque pays selon des modalités qui lui sont propres. L'ANGLETERRE, quant à elle, semble porter une attention particulière à cette problématique au vu des études qui ont déjà été menées sur le sujet. Une de leurs études portant sur les poursuites en est arrivée à la conclusion que le taux d'interpellation était faible et dès lors pose la question de l'opportunité d'engager une course poursuite. Leur conclusion trouve son intérêt pour la police belge également puisque nous avons constaté que des accidents au niveau des polices locales lors de missions urgentes ont eu lieu à l'occasion de poursuites/au moment de l'interception d'un véhicule tiers.

**289.** Les pays interrogés prennent en compte, au minimum les caractéristiques classiques : le nombre d'accidents, le type de véhicule impliqué et les circonstances de l'accident. Au niveau des indicateurs de suivi utilisés, les réponses fournies sont disparates et ne permettent pas de déterminer une ligne commune. Par contre, il nous a été répondu que dans la plupart des cas, la sécurité routière et la conduite de véhicules de police sont des matières prévues dans la formation de base de police. De plus, pour certains pays, les conditions nécessaires pour la conduite d'un véhicule de police sont la réussite des tests prévus dans la formation de base.

## **6. BONNES PRATIQUES**

**290.** Les zones de police sondées et la police fédérale ont cité leurs bonnes pratiques en matière de conduite que nous reprenons ici :

- 1) l'importance donnée à la formation, que ce soit la formation de base des membres opérationnels ou les formations continuées ;
- 2) l'importance d'une bonne connaissance du territoire à parcourir ;
- 3) l'établissement de directives qui portent sur le respect strict du code de la route ; sur la fonction d'exemple ; sur les conditions d'utilisation du feu bleu et de l'avertisseur sonore ; sur des instructions claires quant aux codes de priorité 2 et 3 ; sur les infractions qui ne peuvent pas être commises même lors de déplacements urgents et sur l'équilibre et la proportionnalité entre arriver rapidement sur place et les risques tant pour les membres du personnel que pour les autres usagers ;
- 4) l'utilisation du système de traçage de type « fleetlogger » est également cité à quelques reprises comme étant un outil à effet préventif tant pour l'entretien du parc automobile que pour le comportement au volant.



**291.**Nous avons également relevé au cours de l'enquête les points suivants :

- 1) le recours au mentorat pour la conduite de véhicules de service est une pratique locale qui peut être encouragée pour parfaire la formation de base des nouveaux membres du personnel du cadre opérationnel. Outre le stage, le mentorat consiste à ce qu'un collègue plus expérimenté accompagne une nouvelle recrue lors de déplacements en véhicule de service, particulièrement lors de missions urgentes. Il offre l'opportunité d'encadrer le nouveau membre du personnel dans la conduite rapide urgente dans la circulation en situation réelle ;
- 2) l'établissement d'un protocole d'accord entre le CIC et les zones de police de la province qui y sont rattachées, notamment pour la décision du mode de déplacement, sur la base d'une communication mutuelle des informations sur la situation, ainsi que pour les poursuites, est un exemple de bonne pratique locale ;
- 3) l'existence d'un protocole d'accord entre le CIC et les services de police locale et fédérale de la province relatif aux poursuites. Ce protocole d'accord fixe entre autres le contexte, les délits concernés et le déroulement de l'opération ;
- 4) les bonnes pratiques issues des pays étrangers peuvent être résumées par : 1) un suivi systématique des accidents ; 2) des études de situations comme les poursuites, les interceptions, ... ; 3) l'intégration de cours de conduite pratique dans la formation ; 4) l'accompagnement des nouvelles recrues par des mentors dans les unités ;
- 5) dans les mesures prises par les corps de police pour diminuer les accidents, il est fait mention : une campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité, le suivi systématique des accidents de roulage, la comptabilisation des infractions commises avec véhicule de service à des fins d'amélioration ;
- 6) le rappel par la direction du corps du comportement attendu à la conduite, de la fonction d'exemple dans le trafic, de l'impact du mode de déplacement ;
- 7) la prise en compte dans les corps de police du comportement inapproprié à la conduite pour l'envoi à des formations continuées à la conduite.

## **7. RECOMMANDATIONS**

**292.**Les conclusions présentées au titre n°5 amènent à quelques recommandations dans les divers aspects de la conduite des véhicules de service.

**293.**Pour qu'il soit possible de dresser une image de la problématique, le facteur critique de succès consiste en l'introduction d'une nouvelle catégorie dans la variable « véhicule » dans la base de données des accidents de la police fédérale et des infractions (service CGOP/B). D'autant plus que les autres véhicules prioritaires comme les ambulances et les véhicules de pompiers y sont déjà repris.

**294.**Face aux conséquences possibles pour les policiers et les tiers, l'accidentologie et la conduite des véhicules de service devrait être le sujet d'une analyse de risque, dans le cadre de la loi sur le bien-être sur les lieux de travail, dans chaque corps de police. Des cas de figure comme les poursuites et les interceptions entre autres sont des sujets qui méritent d'être abordés. Le choix et l'équipement du matériel roulant devrait aussi être intégré dans l'analyse de risque.

**295.**Il nous paraît nécessaire de remédier à la situation du manque d'offre de formations internes pour que les membres du personnel, même non spécialisés, amenés à conduire en mission urgente puissent suivre une formation appropriée liée à la fonction de police et orientée également sur la conduite en mode prioritaire.

**296.**Les personnes chargées de former les nouveaux membres du personnel dans les corps de police, en relais de la formation de base, peuvent constituer un canal pour justement diffuser une vision propre de la police intégrée pour la conduite des véhicules de service. Il s'agit alors pour la police intégrée de préparer et former les mentors sur ce plan. Une certaine évaluation ensuite de l'apprentissage à la conduite dans les corps de police des aspirants pourrait se mettre en place dans la logique du développement de la politique.

**297.**Comme la formation de base des policiers s'axe essentiellement sur le constat des accidents et infractions à la circulation et que nous avons trouvé peu d'aspects philosophiques exprimés dans les formations, il serait opportun que les cours de déontologie donnés dans la formation de base des aspirants comprennent un volet relatif au comportement dans la circulation.

**298.**Partant du cadre légal actuel et de l'optique de formation à la conduite axée sur l'apprentissage en unité, il nous semble opportun que chaque corps de police élabore ses directives de manière formelle en matière de mission urgente, de conduite dans cette situation et d'usage des avertisseurs sonores et lumineux. Ces directives doivent aller plus loin que le seul rappel des bases légales et indiquer les notions de comportement à la conduite, la fonction d'exemple dans la circulation et la responsabilité en cas de litige.

**299.**Il serait utile de pouvoir retrouver a posteriori le mode de déplacement d'un équipage en véhicule. Sans alourdir l'administration qu'engendrerait l'enregistrement manuel systématique après chaque mission et sans installer de matériel coûteux supplémentaire, il serait possible que l'équipage communique plus systématiquement via le réseau ASTRID, au dispatching ou au CIC, son mode de déplacement, ce qui permettrait d'ailleurs un enregistrement automatique.

**300.**Quant au système de traçage de type « fleetlogger » dans la situation actuelle, il devrait être exploité plus à des fins de management, comme c'est le cas dans les zones qui l'utilisent à notre connaissance et non uniquement comme instrument de contrôle des individus.

**301.**Des enseignements de l'étranger, nous retenons en tant que recommandation le cas des PAYS-BAS qui se sont dotés d'un cadre légal et d'une directive complète (« brancherichtlijn verkeer politie » en annexe 1) qui régissent beaucoup d'aspects liés à la conduite des véhicules de police : définition de la mission urgente, vitesses maximales de déplacement même en situation urgente, comportement attendu lors de la conduite des véhicules de police, désignation des conducteurs ou groupes de conducteurs, formations obligatoires initiales et continuées, conditions d'utilisation des avertisseurs et des modes de déplacement.

## **8. ANNEXES**

- 1) Brancherichtlijn Verkeer Politie, PAYS-BAS.