



La conduite et les accidents des véhicules de police

TABLE DES MATIÈRES

1.	MISSION _____	1
2.	PROBLÉMATIQUE _____	1
3.	ENQUÊTE _____	1
4.	ANALYSE _____	1
4.1.	Cadre normatif-----	1
4.1.1.	Notes à la police fédérale.....	1
4.1.2.	Cadre normatif en développement	1
4.2.	Formations à la conduite-----	2
4.3.	Mise en œuvre et priorités des formations -----	2
4.4.	Vision intégrée de la conduite en mission urgente et expertise -----	3
4.4.1.	Réunion nationale – nationale overleg	4
4.4.2.	CENTREX circulation routière.....	5
4.5.	Systèmes de traçage des véhicules-----	5
4.6.	Suivi de la problématique des accidents par les services de police -----	5
5.	CONCLUSION(S) _____	5

1. MISSION

1. Rapport final de suivi de l'enquête sur la conduite et les accidents des véhicules de police.

2. PROBLÉMATIQUE

2. Conduite et accidents des véhicules de police.

3. ENQUÊTE

3. Pour rappel, le suivi de l'enquête de contrôle (dossier 126325/2007) s'axe sur le suivi des recommandations. Le Comité P est conscient que certaines adaptations nécessitent dans le chef des services de police du temps et de l'investissement. Ce suivi en a tenu compte et s'est étalé dans le temps.

4. ANALYSE

4.1. CADRE NORMATIF

4.1.1. Notes à la police fédérale

4. Les références des notes reçues de la police fédérale concernent la direction DAH (police de la route). Bien qu'elles s'adressent à une unité spécialisée, nous constatons qu'elles permettent d'encadrer ce personnel amené à conduire en mission urgente.

5. Dans la note relative aux « véhicules prioritaires-exemptions légales au Code de la route », qui s'applique à la police de la route, une définition d'usage de la mission urgente est donnée pour leur déplacement en mission/intervention prioritaireⁱ. La notion retenue est « 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 est laissée au juge de fond ». Cette description est identique à celle d'un jugement développé dans la revue Vigiles 2011/3.

6. Sans se prononcer sur les aspects purement juridiques, nous retenons que la police fédérale/DAH rappelle à juste titre que le juge de fond demeure souverain dans l'appréciation des circonstances étant donné qu'il ne s'agit que d'une note interne. Ensuite, cette notion fait apparaître à son personnel de la police de la route que le déplacement urgent, entre autres, se réalise dans le cadre d'une mission. Cette précision est large pour englober plusieurs cas de figure (dans le cadre de la police de la circulation mais aussi de missions de police administrative, judiciaire,...) et permet d'écarter d'une certaine manière un usage éventuel abusif des avertisseurs sonores et lumineux.

4.1.2. Cadre normatif en développement

7. Dans l'enquête initiale sur la conduite et les accidents des véhicules de police, le Comité permanent P s'était exprimé dans l'analyse du cadre légal du rapport d'enquête au sujet de la proposition de loi de l'époque et de la définition de l'IBSR (institut belge pour la sécurité routière).

8. Suite à la demande de la commission d'accompagnement quant à une définition commune aux véhicules prioritaires, une nouvelle concertation au Service d'enquêtes en vue d'une analyse juridique a été effectuée.

9. Il en a été conclu qu'il paraît difficile d'adopter une définition commune de la mission urgente pour tous les services de secours : police, ambulances, pompiers, protection civile, etc. Les cas de figure qui peuvent justifier un déplacement en mission urgente sont très divers. De plus, ils peuvent être contradictoires, prenons le cas d'une personne retrouvée décédée qui n'est plus une mission urgente pour un service médical mais le devient pour la fonction de police judiciaire.

ⁱ Pour rappel, les véhicules prioritaires sont définis à l'article 37 du Code de la route, ce sont des véhicules munis d'un ou plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial. Il n'est pas question ici de véhicules privés de particuliers.

10. Retenir dans la loi une définition commune, à la fois suffisamment précise pour encadrer convenablement le personnel qui se déplace en mission urgente et suffisamment large pour prévoir toutes les situations, présentes et à venir, paraît compliqué. La notion de mission urgente devrait plutôt être définie pour chaque service concerné.

11. Il est dès lors envisageable de renvoyer à des arrêtés royaux, ou des arrêtés ministériels ou mieux encore à des circulaires, dans lesquels seraient précisées les notions.

12. A titre d'exemple, nous pouvons faire référence de nouveau à la « Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie » aux Pays-Bas qui non seulement détermine les notions mais aussi les procédés de déplacements urgents.

4.2. FORMATIONS À LA CONDUITE

13. Deux formations ont été initiées : chargé de cours – conduite prioritaire et end-user – conduite prioritaire. Toutes deux sont évaluatives et certificatives, un brevet est délivré en cas de réussite.

14. La formation « chargé de cours » vise à former des membres du personnel de la police locale essentiellement qui, à leur tour, auront pour mission de former des membres du personnel dans les (autres) zones de police. Ce sont les formateurs du département « circulation » qui dispensent ce cours.

15. La formation « end user » est la formation donnée ensuite par les « chargés de cours » aux membres des polices locales, et ce via les académies de police en principe. La police fédérale met à disposition ses installations de Berg pour l'organisation de cette formation aux end users.

16. Le détail des formations et des objectifs sont repris dans les dossiers d'agrément. Nous notons que l'analyse des risques inhérents à la conduite en mission urgente et les principes réglementaires de l'utilisation des avertisseurs sont inscrits dans les profils de compétences à atteindre.

17. Outre l'utilité de ces formations, ce principe de collaboration intégrée permet, selon nous, de réaliser le lien entre les deux niveaux de police et de diffuser une vision et approche uniforme de la conduite en mission, telles que préconisées dans les recommandations du Comité P.

18. Nous pouvons relever que ces nouvelles formations s'inscrivent dans le sens de nos recommandations à savoir offrir la possibilité au personnel amené à se déplacer en mission urgente de recevoir une formation spécifique.

4.3. MISE EN ŒUVRE ET PRIORITÉS DES FORMATIONS

19. Une des interrogations parlementaires suite au rapport d'enquête adressée au Ministre de l'Intérieur portait sur le problème des priorités à donner aux formations.

20. Lors de notre entretien du 30/10/2015, il nous est confirmé qu'il est tenu de respecter certaines priorités. D'une part en tant que responsable du département, il doit respecter le plan fédéral de formation. D'autre part, la capacité de formation est limitée. L'exemple nous est fourni que les seuls besoins de formation en matière de conduite de la DGA monopolisent déjà toute la capacité de l'académie nationale. Le département circulation travaille avec des chargés de cours, en plus des formateurs permanents.

21. Lorsque des choix sont à faire, priorité est accordée aux WPR et à CGSU puisque la formation de ce personnel constitue leur « core business ». Concrètement, étant donné ses moyens et sa capacité, l'ANPA n'est en mesure que de former le personnel de la police fédérale. Le personnel des zones de police se trouve le plus souvent sur liste d'attente et participe aux formations à l'occasion de désistements.

22. Des formations sont également proposées à des partenaires externes, en compensation de services offerts à la police fédérale dans le cadre de la coopération interdépartementale. Citons les cas de la Défense ou du SPF Mobilité avec lesquels des échanges sont organisés. Le code de la route étant devenu une matière régionale, les relations avec les entités fédérées

sont également intéressantes pour le département circulation et des cours mutuels sont assurés.

23. Nous avons pu recevoir les chiffres depuis le début de ces deux formations jusqu'au 24/11/2015. Pour le module « chargé de cours », 21 membres du personnel de la police locale ont été formés et ont réussi jusqu'à présent : 12 en 2013 ; 6 en 2014 ; 3 en 2015. Des recyclages sont prévus pour ce module et ont été suivis. En ce qui concerne le module end-users, celui-ci a débuté en 2014 (puisqu'il est dispensé par les chargés de cours). Les chiffres sont disponibles pour les membres du personnel qui ont été enregistrés auprès des académies de police pour participer à la formation. Ceux qui ont été formés directement en zone de police ne sont pas repris. Il ressort que 158 membres du personnel ont suivi le module end user à ce jour.

24. Le principal obstacle à la satisfaction de toutes les demandes se trouve dans la disponibilité du matériel et de l'infrastructure de la police fédérale. A la base se trouve un manque budgétaire. Le problème de la mise en conformité de la piste de Berg n'est toujours pas résolu. La police fédérale est responsable de l'entretien de la piste, ce qu'elle assure, mais n'a pas d'emprise sur son aménagement car elle appartient à la Régie des bâtiments.

25. Par ailleurs, les formations dispensées par l'ANPA sont gratuites pour les zones de police alors que celles dispensées par les écoles agréées sont payantes, ce qui pourrait expliquer en partie le nombre important de demandes auprès de l'ANPA.

26. Nous comprenons que les moyens et la capacité de l'ANPA en vue des formations en roulage n'ont pas foncièrement progressé un an après. En 2016, aucune formation « gastdocent » n'a pu être réalisée faute de moyens. Cependant, 25 membres du personnel de polices locales ont pu s'inscrire à la formation « end user » organisée par l'ANPA selon les chiffres fournis.

27. L'ANPA disposerait d'à peine la capacité suffisante pour répondre aux besoins des membres de la police fédérale. Elle est surtout confrontée à un déficit en véhicules destinés à la formation et à l'état de l'infrastructure pour les exercices pratiques auto et moto. Notre interlocuteur explique que les services responsables de la police fédérale sont au fait du problème et qu'ils tentent d'établir un plan en vue de trouver des solutions dans la mesure des possibilités budgétaires.

28. En ce qui concerne les demandes des polices locales, notre interlocuteur nous explique que l'ANPA est bien consciente du besoin important des polices locales, en particulier pour les formations motocycliste et spécialiste circulation. Lorsque quelques places sont disponibles, l'école en informe les zones de police pour que leurs membres intéressés puissent s'inscrire.

29. Pour 2017, notre interlocuteur ne sait pas se prononcer sur l'organisation des formations « gast docent ». Au-delà des formations proposées par l'ANPA et qui sont non payantes, des cours spécifiques peuvent être suivis par les membres du personnel des zones dans les académies provinciales et des cours peuvent être organisés en interne dans les corps de police. Notons que pour ce rapport de suivi des recommandations, le Comité P n'a pas réinterrogé les corps de police locale.

4.4. VISION INTÉGRÉE DE LA CONDUITE EN MISSION URGENTE ET EXPERTISE

30. Les académies provinciales de police ont la liberté de développer et proposer leurs formations et d'étendre de cette manière l'offre de la police fédérale. La question se pose alors de la cohérence et de la vision enseignées au sein de la police intégrée. Il avait été également soulevé dans l'enquête initiale que des membres du personnel suivaient des cours dans des structures privées externes.

31. L'organisation des deux nouvelles formations à la conduite « gastdocent et end-user » par les deux niveaux de police permettrait en principe une approche uniforme de la conduite en mission urgente entre la police fédérale et les polices locales.

32. Depuis l'optimisation, la direction DRP-Ci a une mission de coordination de la formation. Elle est destinataire et doit toujours donner son agrément pour les formations, y compris celles développées par les académies provinciales. La direction peut également agréer des formations suivies en externe par des membres du personnel. Dès lors, les formations éventuelles développées dans les académies en extension ou complément de formations fédérales devraient respecter les standards établis au niveau fédéral.

33. La validation d'une formation se base sur l'avis d'experts ainsi que l'analyse de la cohérence, de l'uniformité de l'enseignement à travers toutes les écoles. En matière de circulation, l'expertise provient notamment du CENTREX circulation routièreⁱⁱ et de la réunion nationale (nationale overleg).

4.4.1. Réunion nationale – nationale overleg

34. La direction de la formation DRP-C a mis sur pied depuis mars 2015 une « réunion nationale (nationale overleg) circulation » à laquelle sont invités l'ANPA et les chargés de cours roulage de chaque école de police en théorie (des cours agréés institués). Cette « nationale overleg » se réunit tous les deux-trois mois. Elle permet de rassembler l'expertise en matière de formation sur l'ensemble du territoire.

35. Nous retrouvons dans les sujets abordés dans des réunions précédentes : élaboration harmonisée du manuel cluster 11 (documentation code de la route à destination des écoles de police), les demandes de formations locales en circulation, la piste de Berg, ainsi que des problématiques spécifiques (tachygraphe, rédaction de procès-verbaux, analyse salivaire...).

36. L'aspect transversal, maîtrise de la violence, communication, intervention,..., est pris en considération, ce qui nous paraît important. La conduite en mission urgente peut comporter un aspect d'utilisation de la contrainte et de maîtrise de la violence (prenons le cas des poursuites) et l'analyse transversale permet de tenir compte de ces aspects dans le développement de formations. Si nous prenons pour exemple la brochure « poursuite et interception de véhicules » destinée à la formation de spécialistesⁱⁱⁱ, celle-ci a été élaborée dans le cadre de la formation à la maîtrise de la violence et traite des notions de : suivre un véhicule ; poursuivre ; intercepter. Les compétences en matière de conduite s'appliquent dès lors pour les policiers intervenants.

37. Selon nous, l'élaboration des formations tenant compte des aspects multidisciplinaires devrait permettre l'inclusion des aspects déontologiques lors de la conduite par les membres du personnel, ce qui constituait un autre point dans la liste de nos recommandations.

38. Au contraire des plateformes pédagogiques (PCP) en matière de maîtrise de la violence pour lesquelles existe une base légale (la circulaire GPI 48), la nationale overleg découle de l'initiative et de la volonté des acteurs de la formation. Sa structure n'est pas pérennisée à ce stade et n'est pas contraignante ce qui pourrait constituer une faiblesse pour l'avenir.

39. Idéalement, toutes les formations devraient être encadrées par des groupes de réflexion, que ce soit sous forme de PCP ou de réunion nationale mais ce n'est pas le cas actuellement pour toutes les formations. En matière de circulation, DRP-C a pu bénéficier de l'expertise du CENTREX circulation routière trafic pour revoir les formations tant sur le plan de la forme que du contenu. A titre d'exemple, la révision des dossiers d'agrément en la matière ont permis de remplacer les listes exhaustives de formateurs par un profil de formateur qui permet de s'assurer de leurs compétences et de la cohérence de la formation qui sera donnée.

ⁱ DGR-DRP-C (formation et agrément) : direction générale ressources et information, direction du personnel-coordination.

ⁱⁱ Centre de connaissance et d'expertise policière en matière de contrôle et sanction de la circulation routière au profit de la police intégrée et des autorités fédérales.

ⁱⁱⁱ Brochure approuvée par le Comité Pédagogique pour la maîtrise de la violence (PCP) le 11-08-2015.

4.4.2. CENTREX circulation routière

40. Nous nous étions intéressés au CENTREX circulation routière, nouveau à l'époque, dans notre enquête initiale. Le CENTREX circulation routière existe à présent depuis 6 ans et constitue un centre d'expertise en matière de circulation. Il a pour rôle de : gérer un réseau d'experts de la police intégrée ; fournir des avis à leurs partenaires sur le terrain et externe comme le SAT Intérieur; harmoniser les formations à la police de la circulation et constituer un centre de documentation.

41. Le CENTREX circulation routière n'a donc pas, à proprement parler, de rôle en matière de formation à la conduite des membres du personnel de la police mais il peut être sollicité en tant qu'expert. Les dossiers d'agrément en phase d'élaboration sont transmis à son réseau d'experts qui veillent notamment au contenu, à la cohérence, au profil du chargé de cours. Des échanges d'avis sont possibles entre lui et la « nationale overleg » dans le but de veiller à une formation de qualité et égale pour tous.

4.5. SYSTÈMES DE TRAÇAGE DES VÉHICULES

42. Notre enquête avait abordé la problématique de ces systèmes qui peuvent jouer un rôle dans l'amélioration de la conduite, la prévention et l'analyse des accidents. Nous avons soulevé à l'époque précédant les avis de la Commission de la protection de la vie privéeⁱ que ce système ne pouvait avoir pour seul but le contrôle des individus.

43. Avec cette note, qui traduit la recommandation de la CPPV, les services de police disposent à présent d'une base écrite interne qui leur explique comment et pourquoi utiliser ce système.

4.6. SUIVI DE LA PROBLÉMATIQUE DES ACCIDENTS PAR LES SERVICES DE POLICE

44. L'un des sujets de recommandation de l'enquête initiale abordait la possibilité de développer l'accidentologie et l'analyse de risque pour les services de police.

45. Selon les informations fournies par la DRI, la mise à disposition de chiffres fiables concernant les accidents de roulage impliquant les véhicules de police nécessite toujours l'adaptation de variables dans les bases de données. Ces adaptations doivent être effectuées par le Service d'immatriculation des véhicules (DIV) du SPF Mobilité, lui-même dépendant de la réglementation européenne en la matière.

46. La DRI s'informe actuellement auprès de la Commission Européenne concernant la procédure à suivre pour introduire une demande d'adaptation de la réglementation.

47. D'autres pistes auraient pu être envisagées mais après analyse par DRI, ces alternatives ne permettent pas non plus de disposer de données fiables :

- l'exploitation de la banque de données sur les accidents du travail ne permet pas d'identifier de façon fiable les accidents avec véhicule de police ;
- l'exploitation des données des assurances : le SPF Intérieur agit comme assureur de la police fédérale dans le cadre d'accidents de roulage. En revanche, chaque zone de police peut choisir son propre assureur, ce qui signifie que les données ne sont pas centralisées en ce qui concerne la police locale ;
- l'identification sur base du numéro de la plaque d'immatriculation : il serait possible de coupler la base de données des accidents de roulage avec la base de données des véhicules de police sur base de la plaque d'immatriculation mais cela nécessiterait un travail de programmation ainsi qu'une mise à jour de la liste des véhicules de police.

5. CONCLUSION(S)

48. Le suivi réalisé a permis de prendre la mesure des avancées réelles mais également des difficultés auxquelles font face les services de police pour enrichir la formation et les pratiques de la conduite en mission urgente.

ⁱ Ci-après CPPV.

49. En matière de formation, nous avons pu relever que deux nouvelles formations agréées à la conduite prioritaire sont proposées au personnel de la police fédérale et surtout des polices locales. Ces deux formations : chargé de cours et end-user – conduite prioritaire sont évaluatives et certificatives, des recyclages sont prévus pour le personnel formé.

50. L'organisation de ces formations par les deux niveaux de police devrait contribuer à dispenser une philosophie et approche unifiée pour la conduite en mission urgente.

51. Un premier relevé du nombre de participants a été effectué fin de l'année 2015, pour les deux formations. Plus de 20 membres du personnel ont obtenu le niveau « chargé de cours » et plus de 150 membres du personnel avaient participé au module end-user. En 2016, 26 membres du personnel étaient inscrits pour suivre le module end user. Ces participants proviennent de diverses zones de police dans les trois régions du pays. Il faut noter que ces formations organisées par l'ANPA sont non payantes. Les membres des zones de police ont toujours la possibilité de suivre des cours spécifiques dans les académies de police mais certains de ceux-ci peuvent être payants.

52. La mise en place début 2016 de la réunion nationale par DRP-C, à laquelle participent les chargés de cours circulation des écoles de police ainsi que les échanges avec le CENTREX circulation routière, devrait contribuer d'autant plus à la qualité et l'homogénéité et des cours dispensés. Malgré la possibilité pour les académies provinciales de développer leurs propres dossiers de formation, ceux-ci doivent toujours être agréés par la DRP-C. Notons toutefois que la réunion nationale dépend jusqu'à présent de l'initiative et de la volonté des acteurs mais n'est pas établie organiquement.

53. En ce qui concerne le cadre normatif de la conduite des véhicules de police, la notion de mission urgente fait encore l'objet de plusieurs réflexions. Selon l'analyse du Service d'enquêtes P, il ne semble pas aisé d'établir une définition commune à tous les services de secours. Une solution envisageable est de préciser la notion de mission urgente dans des arrêtés royaux, ministériels ou encore mieux dans des circulaires spécifiques aux services concernés. A titre d'exemple, il peut de nouveau être référé à la « Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie » d'application aux Pays-Bas, qui non seulement détermine les notions mais aussi les procédés de déplacements urgents.

54. Quant à l'installation et l'utilisation des systèmes de traçage dans les véhicules, la note de la police fédérale du 12/01/2015 permet d'indiquer à tous les corps de police les conditions et finalités d'installation de ces dispositifs selon les recommandations de la Commission de la protection de la vie privée.

55. La limitation des moyens et les problèmes d'infrastructure (état de la piste de circulation de Berg, matériel roulant en suffisance en vue de l'écolage, capacité en formateurs,...) restreignent l'offre de formation au niveau de la police fédérale. La formation end user est dispensée en principe dans les académies de police qui disposent de leurs installations. Mais l'organisation à leur niveau des formations dépend également de leurs possibilités et priorités.

56. Dans l'objectif de l'étude et du suivi des accidents des véhicules de police par les corps respectifs, la solution de l'introduction de la variable « véhicule de police » dans les banques de données tenues par la police fédérale n'a pas encore abouti. La direction DGR-DRI (information policière et ICT) qui gère ses bases de données, a soulevé le problème de la législation européenne qui doit être modifiée en vue des adaptations souhaitées. En l'état actuel, les corps de police doivent collecter les données des accidents à leur niveau en vue de procéder au suivi adéquat.

57. Le Comité permanent P constate que les services de police ont tenu compte et mis en œuvre les recommandations en matière de conduite des véhicules prioritaires. Pour établir un suivi plus analytique, permettant par exemple d'observer le lien entre le nombre et les circonstances des accidents en mission urgente avec les formations suivies, une disponibilité et précision des chiffres sur les accidents sont nécessaires. En l'absence de ces chiffres, le Comité permanent P décide de laisser le suivi en l'état et ne plus investir davantage dans celui-ci.

58. Des sources publiques et policières consultées, sans pouvoir objectiver les données, il ne ressort pas que le nombre d'accidents de roulage augmente et que les responsabilités ne sont pas dans la plupart des cas attribuées aux policiers intervenants.