



Techniques d'interception de véhicules

*Comité permanent de contrôle
des services de police*

Enquête de contrôle

Photo aérienne : WIM ROBBERECHTS & Co

Source : Chambre des représentants, photo réalisée avec la collaboration de la Direction Appui aérien de la police fédérale.

CONTENU

1. INTRODUCTION	1
1.1	Problématique et questions d'enquête ----- 1
1.2	Enquêtes et recommandations antérieures du Comité permanent P ----- 2
1.3	Cadre réglementaire ----- 3
1.4	Méthodologie et actes d'enquête ----- 3
2. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE	4
2.1	Analyse de la littérature, des manuels et directives ----- 4
2.1.1	Techniques prescrites 4
2.1.2	Usage d'armes à feu dans la direction de véhicules 9
2.2	Consultation des écoles de police ----- 12
2.3	Consultation des services concernant les expériences de terrain ----- 14
2.3.1	Zone de police d'Anvers 15
2.3.2	Police fédérale de la route (DAH) 16
2.3.3	Département maîtrise de la violence de l'Académie Nationale de police (ANPA)..... 17
2.4	Commentaire de cas ----- 20
2.4.1	Cas n° 1 : causer un bouchon dans l'intention de faire arrêter un véhicule en fuite 20
2.4.2	Cas n° 2 : utiliser le véhicule de service comme obstacle pour bloquer un véhicule en fuite 21
2.5	Implémentation de recommandations antérieures du Comité permanent P ----- 23
3. CONCLUSIONS	24
3.1	Concernant les moyens et techniques ----- 24
3.2	Concernant la formation ----- 25
3.3	Concernant le rôle du CIC et du dispatching local ----- 27
4. RECOMMANDATIONS	27
4.1	Concernant les moyens et techniques ----- 27
4.2	Concernant la formation ----- 1/1 28
4.3	Concernant le rôle du CIC et du dispatching local ----- 29
5. REMARQUES SUITE À LA PRÉLECTURE DU RAPPORT	30
6. LISTE DES ABRÉVIATIONS UTILISÉES	32

1. Introduction

1. Plusieurs dossiers traités par le Service d'enquêtes portaient sur le fait de faire arrêter ou retenir des véhicules par la police, dans des cas où le conducteur du véhicule a tenté de se soustraire au contrôle de police et où des dommages matériels et/ou physiques (volontaires ou non) ont ensuite été occasionnés, parfois en partie en raison de la réaction des fonctionnaires de police concernés. Dans quelques cas extrêmes, l'intervention de la police a même débouché sur la mort de l'un des passagers du véhicule visé ou des personnes ont été blessées, parfois des passants ou d'autres fonctionnaires de police.

2. Ce constat a soulevé la question de savoir de quels moyens la police dispose pour faire arrêter un véhicule ou pour le retenir. La question se pose en outre de savoir quel est le degré d'effectivité de ces moyens, quels sont les risques de dommages collatéraux involontaires et quel est l'enseignement reçu à ce sujet par les fonctionnaires de police qui doivent les utiliser.

3. Il convient de remarquer que toute intervention est déterminée par les conditions de temps et de lieu et que, compte tenu du comportement d'un suspect fuyard, une façon d'agir spécifique peut être indiquée. Les procédés décrits dans ce rapport d'enquête ne se rapportent donc pas à des interventions concrètes.

1.1 Problématique et questions d'enquête

4. Dans les dossiers en question, on constate qu'il est assez souvent fait usage de l'arme de service dans le but de faire arrêter un véhicule qui prend la fuite ou fonce en direction des policiers. Il y a toutefois lieu de noter d'emblée que ce constat ne donne aucune indication sur la proportion d'usage d'armes à feu dans de telles situations par rapport à l'utilisation d'autres moyens. La circulaire COL 10/2017¹ prévoit en effet que, dans des faits où les fonctionnaires de police ont eux-mêmes fait usage de la force ayant entraîné la mort ou une atteinte grave à l'intégrité physique, le procureur du Roi confie le dossier au Service d'enquêtes du Comité P. Se baser exclusivement sur les dossiers traités par le Service d'enquêtes peut donc donner une image déformée et ne dit pas grand-chose des moyens alternatifs dont la police dispose, de la fréquence à laquelle ils sont utilisés ni de l'effectivité de ces moyens.

.....

¹ Circulaire n° 10/2017 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel concernant le traitement judiciaire des cas d'usage de la violence au préjudice des services de police et traitement judiciaire des cas d'usage, par les services de police, de la force ayant entraîné la mort ou une atteinte grave à l'intégrité physique, Bruxelles, le 28 novembre 2017.

5. Notons également que la police fait non seulement usage de certains moyens pour faire arrêter des véhicules mais qu'elle peut aussi utiliser des techniques (prescrites ou non).
6. La question se pose donc de savoir de quels moyens et techniques la police dispose pour arrêter (de force) un véhicule ou pour l'empêcher de partir (par exemple lorsque le véhicule se trouve dans un dispositif statique) et ce, d'une manière qui minimise les risques de dommages physiques et/ou matériels.
7. La présente enquête ne vise nullement à juger de la légitimité de la décision du fonctionnaire de police sur le terrain de mettre en œuvre une technique ou d'utiliser un moyen déterminé pour faire arrêter ou retenir un véhicule. Cela doit d'ailleurs faire l'objet d'une évaluation au cas par cas.
8. Le fait que l'utilisation d'un moyen déterminé ou d'une technique déterminée puisse être légitime ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit du meilleur choix. Là encore se pose la question de savoir dans quelle mesure les moyens sont effectifs, quels sont les risques de dommages collatéraux non désirés et quels sont les enseignements dispensés à ce sujet aux policiers qui doivent les utiliser. Il est bien entendu plus simple d'évaluer la décision d'utiliser un moyen déterminé *a posteriori* en toute tranquillité, en ayant une vision claire de toutes les informations, et de conclure que de meilleures alternatives étaient disponibles dans une situation déterminée. Cela ne signifie toutefois pas qu'on ne pourrait pas en tirer de leçons en vue d'améliorer les interventions futures, ce qui est tout bénéfique pour toutes les parties concernées.
9. La question de l'enquête peut être formulée comme suit : **De quels moyens ou techniques la police dispose-t-elle pour faire arrêter des véhicules et/ou pour immobiliser des véhicules qui ont été arrêtés et de quelle manière cela se traduit-il dans la formation de base des membres de la police ?**

1.2 Enquêtes et recommandations antérieures du Comité permanent P

10. La présente enquête est étroitement liée au rapport '*Implémentation de la MFO-7 et du manuel poursuite et interception de véhicules*' qui a été publié en 2017 par le Comité permanent P. Le rapport '*Problèmes en matière de communication et de coordination lors d'une poursuite menée le 17 mai 2018 qui s'est achevée par un incident de tir à Mons*' traite également de certaines techniques permettant d'intercepter un véhicule.

11. En outre, le Comité permanent P a déjà formulé par le passé plusieurs recommandations liées à la thématique abordée dans cette enquête. À cet égard, il peut être fait référence aux enquêtes suivantes, dont le rapport a été publié sur le site internet du Comité permanent P :

- *L'intervention policière lors de situations de crise aiguës et de déplacements de suspects* (2011) ;
- *Enquête sur la conduite et les accidents avec véhicules de service* (2013) ;
- *Coordination, efficacité et efficacité de l'intervention policière lors de déplacements de suspects* (2014) ;
- *Suivi des recommandations antérieures en matière de conduite et accidents avec véhicules de police* (2017).

1.3 Cadre réglementaire

12. Ce rapport fait référence aux documents suivants :

- Circulaire GPI 48 du 17 mars 2006 relative à la formation et l'entraînement en maîtrise de la violence des membres du personnel du cadre opérationnel des services de police, *MB* du 14/04/2006 ;
- Circulaire GPI 62 relative à l'armement de la police intégrée, structurée à deux niveaux, *MB* du 29/02/2008 ;
- Directive ministérielle MFO-7 du 28 mars 2014 relative à la gestion d'événements dynamiques non planifiés pour lesquels une intervention policière supralocale immédiate et coordonnée est mise en œuvre, *MB* du 23/05/2014 ;
- Arrêté ministériel du 24 septembre 2015 portant le règlement des études et des examens relatif à la formation de base des membres du personnel du cadre de base des services de police, *MB* du 29/09/2015 ;
- Arrêté royal du 24 septembre 2015 relatif à la formation de base des membres du personnel du cadre de base des services de police, *MB* du 29/09/2015.

1.4 Méthodologie et actes d'enquête

13. Dans une *première phase*, les manuels et directives décrivant les techniques enseignées au sein de la police ont été examinés en plus de se faire une idée générale et de procéder à une étude de la littérature.

14. Dans une *deuxième phase*, on a examiné dans quelle mesure les différentes écoles de police enseignent l'interception des véhicules, les moyens et techniques mis en œuvre pour faire arrêter des véhicules ou pour les retenir et quel message y est diffusé concernant l'effectivité et les risques des moyens ou techniques permettant d'amener des véhicules à s'arrêter ou de les retenir.

15. Dans une *troisième phase*, trois services ayant une expérience pratique pertinente ont été interrogés. L'Académie Nationale de Police (ANPA) a été

interrogée en raison de son rôle coordinateur dans le cadre de la formation de la police. La police fédérale de la route (DAH) a également été consultée vu ses missions et son terrain d'action spécifiques. La ZP Anvers, qui a doté tous ses véhicules de service d'«intervention urgente» de stop sticks, a également été interrogée sur ses expériences. Leurs réponses ont permis d'obtenir une image des moyens qui sont utilisés par ces services et d'examiner quelles sont les expériences en matière d'utilisation de ces moyens.

2. Résultats de l'enquête

2.1 Analyse de la littérature, des manuels et directives

2.1.1 Techniques prescrites

16. Divers manuels et directives policiers traitent des moyens et techniques pouvant être utilisés pour intercepter un véhicule qui ne s'arrête pas d'initiative.

17. Sans entrer dans la mise en œuvre technique complète, chaque technique sera brièvement exposée ci-après. La description des techniques est tirée des notes *DGA/DAH-2015/1625*² et *DGA/DAH-2015/1489*³. Nous ferons également référence au manuel *'Poursuite et interception de véhicules'*⁴ et au manuel *'Contrôle de véhicules'*⁵.

18. Les techniques suivantes sont commentées :

- barrage ;
- formation d'un bloc ;
- guider le véhicule en fuite ;
- utilisation de herses ou stop sticks ;
- laisser circuler le véhicule.

.....
² Note de service DGA/DAH-2015/1625 concernant le « cadre d'intervention relatif aux poursuites et interceptions sur le terrain d'action prioritaire de la Police Fédérale de la Route ».

³ Note de service permanente DGA/DAH-2015/1489 du 09/07/2015 relative aux instructions d'utilisation des stop sticks.

⁴ Cours Formation Maîtrise de la violence, Partie II.FF.PITIP, Chapitre 2 : Poursuite et interception de véhicules, approuvé le 11/08/2015 par le Comité pédagogique en maîtrise de la violence (PCP) pour servir de support dans la formation et l'entraînement du personnel de la police intégrée. La version la plus récente de ce manuel date du 24/06/2019.

⁵ Ce manuel fait partie de la Formation Maîtrise de la violence, Partie II.FF.PITIP, Chapitre 2 et a été approuvé le 19/10/2007 par le Comité pédagogique en maîtrise de la violence.

19. Lors de la mise en œuvre des moyens et techniques décrits, il faut toujours tenir compte des conditions de proportionnalité, de subsidiarité et d'opportunité et des circonstances spatio-temporelles.

20. Nous pouvons remarquer que la note DGA/DAH-2015/1625 mentionne « *qu'elle détermine le cadre d'intervention relatif aux poursuites et interceptions se déroulant sur le terrain d'action prioritaire de la police fédérale de la route. Elle est donc en premier lieu contraignante pour les membres de la police fédérale de la route* ». Certaines techniques, comme le guidage d'un véhicule sont spécifiquement réservées à DAH et ne peuvent être mises en œuvre par les autres services opérationnels de la police intégrée. La note dispose encore : « *Comme il arrive parfois que d'autres entités de la police intégrée utilisent le terrain d'action prioritaire DAH ou y collaborent avec des membres de DAH dans le cadre d'un dispositif intégré (planifié ou non), la note définit également le comportement opérationnel attendu de la part du cadre opérationnel de la police intégrée* ».

➤ Barrage

21. La note DGA/DAH-2015/1625 dispose que cette technique d'intervention consiste à ériger un barrage en disposant des objets appartenant à la police intégrée ou à un tiers en travers de toute la largeur de la chaussée, de la bande d'arrêt d'urgence et, le cas échéant, d'une partie de la berme centrale. L'utilisation de herse est mentionnée dans ce cadre.

22. Le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' stipule que selon le matériel disponible, la disposition des lieux et les circonstances du moment (présence d'autres usagers, densité du trafic, ...), les équipes pourront déployer soit un dispositif de crevaison contrôlée ou un dispositif de blocage complet (road block).

23. Notons que le rapport '*Problèmes en matière de communication et coordination lors d'une poursuite menée le 17 mai 2018 qui s'est achevée par un incident de tir à Mons*' mentionne une contradiction entre la note précitée et le manuel concernant le barrage : « *Une différence marquante concerne l'installation ou non de barrages sur les autoroutes. Celle-ci n'est pas autorisée dans le manuel alors qu'elle est autorisée par la note DGA/DAH* ».

24. Cette contradiction existe toujours. La note DGA/DAH mentionne comme point d'attention : « *Un barrage ne pourra être installé que si les conditions spatio-temporelles le permettent. Il sera important de tenir compte notamment de la densité du trafic et de la présence d'accès et de sorties. Le moment constituera également un facteur déterminant lorsqu'il sera décidé d'ériger ou non un barrage* ».

➤ Formation d'un bloc

25. La note DGA/DAH-2015/1625 indique que cette technique d'intervention consiste à faire ralentir les véhicules présents à un endroit déterminé afin que leur présence, répartie sur l'ensemble des bandes de circulation, et la vitesse inférieure à laquelle ils se déplacent en bloc, empêchent le véhicule poursuivi de continuer sa route. Cette manière de faire ralentir le véhicule poursuivi est susceptible de permettre l'interception.

26. Au moins un véhicule de police se positionnera à l'arrière du bloc ainsi formé pour signaler le bloc au véhicule en fuite lors de son approche, ainsi qu'aux équipes de police à sa poursuite et aux autres usagers. Pour éviter que le trafic en amont ne s'approche trop et complique ainsi l'interception, une zone tampon peut être créée.

27. La note dit également que si les occupants du véhicule en fuite sont en possession d'armes à feu ou s'il est suspecté que des armes à feu puissent être présentes dans le véhicule, il est interdit d'appliquer la technique de la formation d'un bloc en vue de l'interception.

28. La technique de formation d'un bloc n'est mentionnée qu'une seule fois dans le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' mais dans une autre intention que celle de la note de DGA/DAH. Dans le manuel, la circulation par blocs a uniquement pour but de garder à distance le flot des véhicules qui suivent au cas où la poursuite prendrait fin pour une raison ou une autre.

➤ Guider un véhicule en fuite

29. La note DGA/DAH-2015/1625 indique que cette technique consiste à obliger un véhicule en fuite à suivre un itinéraire donné en direction d'un endroit prédéterminé où le véhicule pourra être intercepté par d'autres équipes de police. Cette technique implique également le recours à la contrainte pour arrêter le véhicule en fuite sur une certaine partie de la chaussée, de la bande d'arrêt d'urgence ou tout autre lieu public en vue de pouvoir procéder immédiatement à l'interpellation du/des suspect(s).

30. Les équipes de police peuvent contraindre un véhicule à s'arrêter ou à suivre une direction déterminée en roulant devant ou derrière ce véhicule, ou à côté de celui-ci, et ce, à bord d'un ou plusieurs véhicule(s) de service. En adaptant la vitesse et la direction des véhicules de service, il est possible de pousser le véhicule à s'arrêter.

31. C'est en contradiction avec le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' qui dispose qu'il faut éviter de rouler ou de se retrouver à côté ou devant le véhicule en fuite.

➤ Utilisation de herses ou stop sticks

32. La DGA/DAH-2015/1489 précise l'utilisation de herses statiques et mobiles (stop sticks), mais dispose que l'utilisation de ce moyen n'est pas sans danger pour le fonctionnaire de police qui en fait usage, en particulier s'il n'est pas habitué à l'utiliser.

33. La note indique explicitement qu'une directive claire et détaillée ne peut jamais remplacer un entraînement réel. Les risques les plus élevés pour la sécurité surviennent en effet lors des tâches que l'on exécute le moins souvent. Un entraînement périodique permet de limiter les dangers (en cas de risque élevé et de fréquence réduite). Il est donc important de faire des exercices pratiques avec des herses pour que les membres du personnel soient parfaitement préparés à les utiliser lors d'une poursuite.

34. Le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' traite également du dispositif de crevaillon contrôlée dans le cas d'une personne qui prend la fuite à moto. Il stipule à ce propos : « *Une moto qui passe sur un système de crevaillon risque fortement d'être déséquilibrée, de n'être très rapidement plus contrôlable et de terminer sa course par un accident. Selon la vitesse du fuyard au moment de passer sur le système de crevaillon, l'accident sera plus ou moins violent, avec les conséquences physiques (blessures graves, décès) qu'il peut entraîner pour le conducteur. Il faudra donc s'assurer, davantage encore que pour un fuyard en voiture, que l'espace au travers duquel est déployé le système de crevaillon est suffisamment éclairé et que l'interdiction de passage soit correctement signalée. Il est à noter du reste que certains fabricants indiquent sur leur notice d'utilisation : 'Ne pas utiliser contre des véhicules à deux roues'. Dans le cas d'un fuyard en moto, il est recommandé de ne pas déployer un système de crevaillon au dernier moment ('juste devant sa roue') si l'interdiction de passage n'était pas préalablement clairement indiquée. Il ne peut être surpris par la présence du dispositif de crevaillon sur son chemin et s'il roule dessus, ce sera donc volontairement* ».

35. Notons dans ce cadre que la note DGA/DAH-2015/1489 indique que les stop sticks ne peuvent pas être utilisés contre des véhicules à deux roues parce qu'ils sont moins stables et que leur conducteur perdra plus facilement le contrôle du véhicule lorsque les pneus seront troués.

➤ Laisser circuler le véhicule

36. Les notes précitées de DGA/DAH ne mentionnent pas explicitement l'option de laisser circuler le véhicule en fuite. Il est toutefois fait référence à la MFO-7 qui parle de la possibilité d'interrompre la poursuite. Cette option est mentionnée (sommairement) dans le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*'. Il y est indiqué que lorsque la décision est prise de ne pas entamer

une poursuite, l'équipe intervenante communique immédiatement les éléments essentiels d'information (EEI) au CIC ou au dispatching local.

37. En plus de tous les moyens de faire arrêter un véhicule, il peut donc aussi être décidé de ne pas procéder à l'interception et le cas échéant d'interrompre la poursuite.

38. Le manuel 'Contrôle de véhicules' indique : « *Lors d'une poursuite, le principe général est le suivant : Ne jamais poursuivre à tout prix, mais se limiter à suivre la voiture de façon intelligente. Il faut évaluer l'équilibre entre le but recherché d'une part et les risques de la poursuite d'autre part. Les intervenants doivent être conscient des conséquences de cette situation stressante avec sa poussée d'adrénaline, entraînant : la vision tunnel, une mauvaise interprétation des distances, ... Quand les risques deviennent trop élevés il faut arrêter la poursuite, sinon le policier peut être appelé à se justifier* ».

39. Il est également indiqué d'utiliser le 'Public Adress' (haut-parleur), de ne pas poursuivre le véhicule en fuite, de ne pas le bloquer ou l'éperonner, de transmettre toutes les informations utiles à la centrale radio, d'éviter de rouler à côté du véhicule en fuite, de faire installer des barrages routiers dans la profondeur et demander l'assistance d'un hélicoptère. La sirène et le gyrophare ne seront utilisés que si l'on est suffisamment proche, si l'on risque de perdre le contact ou s'il y a un danger pour d'autres usagers de la route. Il y a lieu de tenir compte des distances de freinage, de l'état de la circulation et des responsabilités.

40. À cet égard, on peut se référer à la directive en matière de circulation 'Landelijke brancherichtlijn verkeer Rijkswaterstaat' des Pays-Bas, déjà mentionnée dans le rapport 'Enquête sur la conduite et les accidents avec véhicules de service' publié par le Comité permanent P en 2013. La note de service DGA/DAH 2015/1160 du 28/05/2015 fait d'ailleurs référence à cette directive suite à la recommandation du Comité P de définir la notion 'd'urgence' dans le cadre de l'utilisation d'un véhicule prioritaire.

41. La directive néerlandaise stipule qu'il est question d'une mission urgente dans « *une situation potentiellement mortelle pour l'homme qui nécessite l'assistance immédiate des services de secours concernés ; la prévention d'une situation mettant la vie des êtres humains en danger ou d'une situation entraînant des dommages graves aux bâtiments ou aux biens ; un trouble grave de l'ordre public ou de l'ordre juridique, nécessitant une action directe et rapide* » (trad. libre).

2.1.2 Usage d'armes à feu dans la direction de véhicules

42. Bien que l'objet de la présente enquête vise l'interception de véhicules et aille donc au-delà de l'usage d'armes à feu en direction de véhicules, ce dernier point mérite une attention particulière, ainsi que le montre une analyse des dossiers traités par le Service d'enquêtes.

43. Les dossiers 'incidents de tir' et 'interception de véhicules' qui ont été traités par le Service d'enquêtes dans la période du 01/01/2014 au 01/01/2019 ont été examinés. Les données de la banque de données interne du Comité P et une sélection plus poussée sur la base du résumé des dossiers ont permis de retenir 46 dossiers relatifs à l'interception de véhicules⁶. Dans 43 de ces dossiers, il a été fait usage d'une arme à feu dans la direction d'un véhicule. Dans 6 des 43 dossiers où il a été fait usage d'une arme à feu dans la direction d'un véhicule, un autre moyen avait vainement été utilisé. Dans 5 dossiers, un barrage avait été établi et une herse a été utilisée dans 1 dossier.

44. Dans la même période, 76 dossiers concernant des incidents de tir ont été traités. Les 43 dossiers dans lesquels des coups de feu ont été tirés en direction d'un véhicule constituent donc 56,6% du nombre total des dossiers relatifs à des incidents de tir qui ont été traités dans la période étudiée.

45. Le fond des différents dossiers n'a pas fait l'objet d'une analyse. L'image obtenue se limite au constat que 46 dossiers concernant l'interception de véhicules ont été traités dans la période précitée. Dans 43 de ces dossiers, il était donc question de l'usage d'armes à feu par la police. Dans les 3 autres dossiers, il était question 2 fois de l'éperonnage du véhicule en fuite et le dernier cas concernait un véhicule en fuite qui a terminé sa course dans un barrage. Ces deux techniques sont commentées séparément sous les titres 2.4.1 et 2.4.2 du présent rapport.

46. Il faut néanmoins tenir compte du fait que l'on peut avoir une vision faussée si l'on se base sur les interventions du Service d'enquêtes. Suite à la directive ministérielle du 22/09/2011 organisant la répartition des tâches en matière de missions de police judiciaire pour des crimes et délits impliquant des fonctionnaires de police, les enquêtes relatives à des infractions constituant une violation de l'article 2 de la CEDH sont confiées au Service d'enquêtes. Les dossiers qui concernent le fait de faire arrêter des véhicules et dans lesquels il a été demandé au Service d'enquêtes de mener une enquête portent donc en principe essentiellement sur des cas dans lesquels des décès ou blessés graves sont à déplorer.

.....

⁶ Il s'agit exclusivement des dossiers dans lesquels la police a dû utiliser un moyen de contrainte pour faire arrêter le conducteur du véhicule.

47. Le tableau de la situation brossé ci-avant est confirmé par les chiffres qui sont communiqués à DAO et DGR par la police intégrée en vertu de la circulaire GPI 62⁷.

Usage d'arme à feu	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Balle perdue	18	19	26	19	10	23	12	22	12	16	15	9
Tir sur animaux	32	34	44	39	28	29	22	16	11	19	17	21
Coup de semonce	39	46	42	43	39	35	20	33	16	20	20	33
Tirs visant des personnes	6	11	11	13	12	5	14	26	17	10	10	13
Tirs sur véhicules	24	26	32	49	29	51	26	48	27	14	15	14
Total	119	136	155	163	118	143	94	145	83	79	77	90
Avec issue fatale	0	1	0	0	5	1	0	2	1	0	3	1

48. Si l'on examine uniquement les tirs visant des personnes et des véhicules (à bord desquels se trouvent également des personnes), on peut constater que le tir sur des véhicules survient significativement plus souvent que le tir sur des personnes. On peut toutefois observer que depuis 2017, les incidents de tir en direction de véhicules baissent et que l'écart avec le nombre d'incidents de tir sur des personnes diminue. C'est une évolution positive étant donné qu'il ressort de la littérature que le tir sur des véhicules dans l'intention de les faire s'arrêter n'est pas effectif.

49. Une enquête menée aux Pays-Bas à la fin des années 90 montre que la problématique du tir sur des véhicules était déjà présente à l'époque. Nous lisons ce qui suit dans la publication suite à l'enquête menée en 1996 sous la direction du professeur dr. Jan Naeyé : « *Le tir sur des voitures est inefficace. Dans seulement un quart des cas, la police atteint ce faisant l'objectif poursuivi, à savoir arrêter la voiture et/ou arrêter les occupants* ». (trad. libre)⁸.

50. Cette enquête a également montré qu'il n'est pas évident de modifier les comportements sur le terrain. Le rapport d'enquête mentionne à ce sujet : « *Comme indiqué précédemment, la police tire sur des personnes dans 50 pour cent des cas et sur des véhicules, généralement des voitures, dans les 50 autres pour cent. Cette proportion n'a pas changé au fil du temps. Apparemment, plusieurs incidents notoires survenus au fil des ans n'ont pas eu*

.....

⁷ Ces chiffres ont été traités par la direction interne de prévention et de protection au travail (CGWB) et ont été transmis au Comité permanent P par le commissaire général le 18/06/2020 suite à une question relative au respect de la circulaire GPI 62 concernant la déclaration d'incidents (de tir).

⁸ J. TIMMER, J. NAEYÉ et M. VAN DER STEEG, *Onder schot. Het vuurwapengebruik van de politie in Nederland in de periode 1978-1995*, Deventer, Gouda Quint, 1996, 368.

d'influence, pas plus que les instructions officielles successives. La note explicative des instructions officielles de 1988 donnait, par exemple, un avis explicitement négatif concernant le tir sur des voitures » (trad. libre)⁹.

51. En ce qui concerne la police belge, le manuel sur la maîtrise de la violence qui a été rédigé pour la formation des spécialistes en maîtrise de la violence et qui a été approuvé le 11/08/2015 par le 'Comité pédagogique Maîtrise de la violence' (entre-temps transformé en la 'Plate-forme stratégique en maîtrise de la violence', consacre également de l'attention à l'interception de véhicules au moyen d'armes à feu.

52. En ce qui concerne la possibilité de freiner un véhicule en tirant dessus, le manuel indique : « La décision de faire usage de l'arme à feu pour tenter d'interrompre l'action d'une personne dans un véhicule doit toujours être précédée par une évaluation quant aux risques potentiels qu'entraîne cet usage et les comparer à l'objectif poursuivi. Une balle qui atteint le véhicule au niveau de la carrosserie ou d'une autre vitre, percera ou éventuellement ricochera sur celles-ci, mais sera sans effet sur le déplacement du véhicule. Parvenir à détruire un élément mécanique quelconque qui entraînerait l'arrêt du véhicule est non seulement tout à fait aléatoire mais à ce point illusoire que l'on ne peut y accorder le moindre crédit. La seule possibilité de freiner la course d'un véhicule et de l'amener à s'arrêter est de tenter de crever un ou plusieurs de ses pneus ».

53. Le manuel fait également référence aux risques qu'entraîne le tir sur des véhicules et indique : « Réussir à atteindre une cible en mouvement à partir d'une position statique (un pas de tir) est un exercice qui n'est pas simple, et certainement pour quelqu'un qui n'a pas l'entraînement pour le faire. Réussir à atteindre une cible en mouvement à partir d'une position qui elle-même est en mouvement est un exercice qui devient tout à fait hasardeux, d'autant qu'il faut y ajouter les conditions de stress dans lesquelles l'action se passe, les changements de direction subits que peut prendre le véhicule en fuite, les heurts imprévus que peut subir le véhicule de police dus à l'état de la route, le vent occasionné par la vitesse de déplacement ... L'on comprend donc aisément que la ou les balles tirées peuvent manquer leur but, continuer leur course "dans la nature" et risquer d'aller blesser ou tuer une tierce personne (piéton, ...). La ou les balles tirées peuvent également ricocher sur une pièce métallique du véhicule (jante de la roue visée, carrosserie de l'aile) et aller blesser ou tuer un occupant du véhicule ou une tierce personne. Enfin, outre les risques liés aux projectiles, il ne faut pas perdre de vue le problème de la tenue de route et de la perte possible du contrôle de la trajectoire du véhicule en fuite suite au(x) impact(s) de balle(s) et/ou au dégonflement de pneus, entraînant ainsi un accident de ce véhicule (sortie de route, accrochage avec le

.....

⁹ J. TIMMER, J. NAEYÉ et M. VAN DER STEEG, *Onder schot. Het vuurwapengebruik van de politie in Nederland in de periode 1978-1995*, Deventer, Gouda Quint, 1996, 121.

véhicule de police, collision avec d'autres usagers de la route ...).

La décision de faire usage de l'arme à feu pour tenter de freiner la fuite d'un véhicule doit donc se fonder sur l'évaluation et la comparaison des données suivantes : possibilités de freiner le véhicule en fuite (= aléatoires, relatives) et les possibilités d'occasionner des dommages physiques graves, directs ou collatéraux (= sérieuses, considérables) et cela en s'interrogeant en permanence sur le danger réel que représente le(s) fugitif(s) et les alternatives qui peuvent être envisagées pour résoudre la situation ».

54. Le manuel conclut en ces termes : « Il appert dès lors clairement que la décision de faire usage de l'arme à feu vers un véhicule en fuite doit être réservée aux cas extrêmes ».

55. D'autres cours et publications de la police contiennent également un message dissuasif concernant le tir sur véhicules. Renvoyons dans ce cadre au manuel fédéral 'Balistique appliquée - formation de base'¹⁰ et à la note de service permanente DGA/DAH-2015/1625 relative au 'cadre d'intervention relatif aux poursuites et interceptions sur le terrain d'action prioritaire de la Police Fédérale de la Route'.

56. Deux avis du service juridique de la police fédérale attirent en outre l'attention sur l'article 38 LFP qui précise les cas dans lesquels les membres du cadre opérationnel peuvent faire usage d'armes à feu contre des personnes. Ici aussi, un message dissuasif est donné concernant le tir sur des véhicules.

57. Bien que les publications précitées montrent que la problématique du tir sur véhicules est déjà bien connue et qu'elle est clairement mentionnée d'une manière dissuasive, on peut se demander dans quelle mesure les policiers en ont conscience et dans quelle mesure ils connaissent les moyens ou techniques alternatifs moins intrusifs et plus effectifs de faire arrêter un véhicule sous la contrainte.

2.2 Consultation des écoles de police

58. Toutes les écoles de police provinciales et l'Académie Nationale de Police (ANPA) ont été interrogées. L'objectif de cette consultation était de savoir dans quelle mesure :

- de l'attention est consacrée à l'interception de véhicules ;
- l'effectivité et les risques des moyens disponibles sont étudiés ;

.....

¹⁰ Cours de formation en maîtrise de la violence, formation de base en balistique appliquée, partie IV.BO. Aptitudes physiques, chapitre 2 Contrainte par armes à feu, approuvé par le Comité pédagogique en maîtrise de la violence le 19/10/2007.

- il existe une uniformité concernant l'offre de cours et sa translation entre les différentes écoles de police.

59. Toutes les écoles de police dispensent un enseignement théorique relatif à l'interception de véhicules. À l'exception d'une école de police, des exercices pratiques sont également organisés dans toutes les écoles. Ces exercices visent principalement à mettre en place et à utiliser un dispositif statique permettant que le conducteur arrête volontairement le véhicule et coopère. Dans la plupart des écoles de police, le fait de contraindre le véhicule à s'arrêter (contre la volonté du conducteur) est abordé au moins de manière succincte mais surtout de façon essentiellement théorique. Les moyens et techniques décrits dans les manuels fédéraux sont en principe mentionnés mais ne font que peu ou pas l'objet d'exercices pratiques. Quelques écoles renseignent également des stages et de l'apprentissage en alternance où les techniques peuvent être mises en pratique.

60. La mise en place et le fonctionnement au sein d'un dispositif statique est traité de manière théorique dans toutes les écoles de police et fait généralement l'objet d'exercices sur la base de jeux de rôle. En ce qui concerne les moyens de retenir un véhicule, il est généralement fait mention de l'utilisation de herses ou stop sticks. De l'attention est par ailleurs surtout accordée à la sécurité, notamment en raison de la position que l'on occupe pendant le contrôle pour éviter de se faire heurter par un véhicule en fuite.

61. En ce qui concerne la question de l'existence d'une directive générale/d'un plan d'apprentissage, toutes les écoles semblent informées de l'Arrêté ministériel du 24 septembre 2015 portant le règlement des études et des examens relatif à la formation de base des membres du personnel du cadre de base des services de police (MB du 29/09/2015). Cet Arrêté ministériel prévoit un plan d'apprentissage qui décrit les attitudes, les compétences, les objectifs, les heures d'étude et, le cas échéant, l'apprentissage en alternance lié à un cluster. L'Arrêté royal du 24 septembre 2015 relatif à la formation de base des membres du personnel du cadre de base des services de police (MB du 29/05/2015) définit un cluster comme « *un élément de la formation de base du cadre de base, organisé au sein d'une école agréée ou instituée par le ministre, qui fait l'objet d'examens et qui consiste en un ensemble de compétences, d'objectifs et de contenus pédagogiques* ».

62. Suite à ce plan de formation, l'ANPA a rédigé un manuel en collaboration avec les écoles de police et le terrain. Ce manuel a été distribué aux écoles de police qui sont chargées de l'organisation de la formation de base des inspecteurs. Il reprend un récapitulatif de la terminologie utilisée, il précise la cohérence et la structure du plan de formation et donne un aperçu des clusters et des objectifs correspondants, complété par un projet de contenus d'apprentissage concrets, de directives pédagogiques et de sources utiles. En ce

qui concerne l'interception de véhicules, renvoyons aux clusters 2 (Loi sur la fonction de police), 11 (Circulation) et 15 (Gestion de la violence et du stress).

63. Dans toutes les écoles de police, on étudie les risques et l'effectivité des moyens disponibles qui doivent toujours être mis en balance avec l'objectif poursuivi. Le tir sur véhicules est toujours déconseillé. Certaines écoles communiquent qu'elles mettent l'accent sur des moyens alternatifs offrant une valeur ajoutée comme l'appui aérien ou les caméras ANPR. Il ressort notamment de la réponse de l'ANPA que l'on consacre aussi une attention particulière aux principes de base généraux (légalité, proportionnalité, subsidiarité et opportunité) qui sont applicables dans toutes les situations.

64. Dans la plupart des écoles, du feed-back sur l'effectivité des techniques enseignées provient de l'expérience pratique des enseignants internes et externes. Il n'y a pas de feed-back structuré et systématique. Seule l'école de police du Limbourg (PLOT) renvoie aux fiches de prévention élaborées par CGWB et dans lesquelles des leçons d'incidents concrets sont tirées.

65. Trois écoles de police indiquent qu'elles font une distinction entre les moyens et techniques utilisés en cas d'interventions imprévues et ceux utilisés lors d'actions planifiées, sans toutefois toujours préciser en quoi consiste cette distinction. On peut dire de manière générale que l'on essaie de trouver une adéquation entre les techniques utilisées aux différents niveaux de compétence. Les moyens disponibles peuvent en principe être utilisés dans toutes les situations mais la sécurité doit toujours primer. Les exercices pratiques portent principalement sur la mise en place et le fonctionnement dans un dispositif statique dans lequel le conducteur du véhicule s'arrête volontairement et coopère.

66. Les effets d'un tir sur des véhicules sont commentés dans le cadre des cours théoriques. Toutes les écoles de police consacrent de l'attention aux articles 37 et 38 LFP dans plusieurs branches. Ainsi que l'ont également montré des réponses antérieures, le tir sur des véhicules y est fortement déconseillé. Il n'est donc pas abordé dans la formation pratique au tir excepté pour en souligner les dangers.

2.3 Consultation des services concernant les expériences de terrain

67. Dans une troisième phase de l'enquête, trois services ayant une expérience pratique pertinente ont été interrogés, à savoir la ZP Anvers, la DAH et l'ANPA. Cette consultation visait à se faire une idée des moyens utilisés par ces services et de connaître les expériences d'utilisation de ces ressources. Le texte repris sous les points 2.3.1 à 2.3.3 reflète les réponses données par ces services.

2.3.1 Zone de police d'Anvers

68. La police anversoise dispose de simples stop sticks, de stop sticks 'in sleeve'¹¹, de herses et de barrières mobiles contre des véhicules béliers pouvant être utilisés en fonction de la situation.

69. Pour chacun de ces moyens, l'accent est mis sur l'importance de la formation et des exercices pratiques afin que les moyens en question puissent être utilisés de manière sûre et efficace.

70. La ZP Anvers a rédigé une note de corps relative à la poursuite et l'interception de véhicules. L'idée de base de cette note est que la poursuite ne peut avoir lieu que par 2 équipes maximum tandis que les autres équipes doivent se positionner dans la profondeur pour mettre en place un dispositif d'interception statique. Le véhicule poursuivant se contentera de suivre, il ne bloquera pas, dans l'attente d'une erreur/de l'abandon du conducteur ou de son arrêt dans un dispositif. Les dispositifs seront de préférence installés à des endroits présélectionnés pouvant être utilisés en fonction de la vitesse et de la direction du véhicule en fuite. Le rôle coordinateur et directeur du dispatching local ou du CIC revêt une importance capitale dans ce cadre. Le dispatching décide de continuer ou d'interrompre la poursuite et se charge de déterminer les dispositifs d'observation et les dispositifs statiques d'interception éventuellement à installer. La décision du dispatching peut également consister à annuler ou modifier des actions déjà entreprises par les équipes sur le terrain. Ces dernières sont tenues d'appliquer les mesures communiquées par le dispatching.

71. Le dispatching assure le commandement en dirigeant les équipes vers les positions à occuper prévues en fonction de la voie de fuite probable. La coordination entre les unités qui procèdent à la poursuite et les unités qui installent les dispositifs d'interception est également assurée par le dispatching.

72. Toutes les techniques utilisées dans la ZP Anvers sont basées sur le manuel fédéral 'Poursuite et interception de véhicules'. Ce manuel ne traite cependant que des dispositifs statiques d'interception.¹² Dans certains cas, on ne dispose toutefois pas de temps pour installer un dispositif statique d'intervention à distance et une interception immédiate est nécessaire. La ZP Anvers est donc demandeuse d'une procédure d'interception mobile d'un véhicule en mouvement, procédure dans laquelle il est clairement fait

.....

¹¹ Combinaison de stop sticks assemblés.

¹² Le manuel mentionne ce qui suit à ce sujet : « Pour les dispositifs mobiles d'interception, un choix judicieux du lieu et du moment de l'interception peut aider à éviter des poursuites dangereuses. La présence d'une seconde équipe (si disponible) avant de procéder à l'interception peut avoir un effet dissuasif sur la « volonté de fuir » ».

référence aux risques associés. Les différentes options relatives à l'interception mobile (avec leurs avantages et inconvénients) doivent être répertoriées pour qu'une décision puisse être prise au sein de la police intégrée.

2.3.2 Police fédérale de la route (DAH)

73. La police fédérale de la route indique que l'application des techniques décrites dépend de plusieurs facteurs et leur utilisation doit donc être évaluée cas par cas. Pour chaque technique, il faut tenir compte :

- du niveau de formation et d'expérience dans la mise en œuvre de la technique en question ;
- du terrain sur lequel la technique est appliquée (par ex. autoroute vs. centre d'un village) et la connaissance de ce terrain ;
- de l'attitude de la « cible » (ex. agressive, armée, ivre, dissipée, ...).

74. Il est à noter que le terrain d'action de la police fédérale de la route est principalement constitué d'autoroutes, ce qui fait que certaines techniques sont spécifiquement destinées à ce terrain d'action (par ex. formation d'un bloc).

75. D'après la direction de DAH, il semble que les personnes de terrain perçoivent l'utilisation de herse sur les autoroutes comme la technique la moins sûre. L'utilisation de herse est possible à condition que certaines conditions essentielles soient respectées (notamment une densité de circulation réduite, de préférence aux bretelles de sortie, en prévoyant une zone tampon derrière le véhicule cible, pas pour les deux-roues, ...). Les stop sticks sont considérés comme très efficaces, mais ne sont utilisables que dans le cadre d'un contrôle statique planifié. Il est souligné qu'un barrage physique effectif (par ex. avec des véhicules) ne peut pas être installé sur l'autoroute en raison du risque élevé de collision et de dommages collatéraux.¹³

76. Il est préférable de guider un véhicule (encerclement) vers un dispositif d'interception organisé, mais c'est moins facile à mettre en pratique si le conducteur se rebelle et en cas de vitesses élevées. Le risque de collision avec le véhicule de police est alors élevé.¹⁴

77. Il est fortement déconseillé de tirer sur des véhicules.

.....

¹³ Notons toutefois qu'une note interne de DGA/DAH stipule qu'un barrage peut être érigé « *en travers de toute la largeur de la chaussée, de la bande d'arrêt d'urgence* » et l'autorise donc bel et bien à certaines conditions.

¹⁴ Le manuel fédéral de maîtrise de la violence déconseille toutefois de circuler devant ou à côté d'un véhicule en fuite ou de serrer un véhicule.

78. En ce qui concerne l'interception d'un véhicule en mouvement, la norme devrait être de surveiller le véhicule à distance et d'organiser une interception dans la profondeur (à l'aide de herse). L'expérience nous apprend en effet que trop de risques sont pris par les cibles et les policiers pendant les poursuites, ce qui a un impact sur les autres usagers de la voie publique.

79. Les points suivants sont cités comme moyens alternatifs et éventuellement à développer pour amener des véhicules à s'arrêter :

- un appui aérien plus rapide d'un hélicoptère ou d'un drone pour avoir une vision claire de la situation ;
- la localisation des unités sur une carte dynamique ;
- la possibilité pour les CIC de modifier à distance la fréquence des radios pour pouvoir prendre contact avec les équipes présentes sur le terrain ;
- l'amélioration du réseau de caméras et une utilisation plus efficace du système ANPR ;
- des moyens de faire s'arrêter des véhicules à distance en perturbant leur électronique.

80. On peut dire de manière générale que l'interception de véhicules à grande vitesse est très difficile et requiert une réaction rapide. Une telle formation est donc très importante. Cette formation se limite aux membres de la police fédérale de la route en ce qui concerne l'intervention sur des autoroutes.¹⁵

81. Depuis début 2020, un débriefing opérationnel systématique de tous les événements relatifs aux poursuites et à l'usage des armes a lieu au sein de DAH. L'objectif de ces débriefings est de définir le fonctionnement interne et le suivi des directives concernant la matière en vue d'améliorer les processus ou de rappeler les directives.

2.3.3 Département maîtrise de la violence de l'Académie Nationale de police (ANPA)

82. Le département maîtrise de la violence de l'ANPA a été interrogé compte tenu de son rôle coordinateur dans le cadre des formations en maîtrise de la violence.

.....

¹⁵ La note DGA/DAH-2015/1625 indique toutefois dans son introduction que la note vise en deuxième instance un comportement opérationnel attendu de la part du cadre opérationnel de la police intégrée. Il est donc important que tous les membres opérationnels de la police intégrée connaissent au moins théoriquement les techniques abordées dans la note.

83. Les réponses reçues ont montré qu'il n'existe actuellement aucun canal officiel de diffusion des cours disponibles et du matériel de formation. La diffusion a actuellement lieu via les membres du comité technique qui se réunit tous les mois et qui est composé des coordinateurs maîtrise de la violence de toutes les écoles de police.

84. L'expérience nous apprend toutefois que la diffusion des cours et du matériel de formation continue à se faire de manière non structurée et via des intermédiaires, ce qui a pour conséquence qu'ils ne parviennent que tardivement, voire pas du tout à leurs destinataires finaux (en l'espèce tous les moniteurs en maîtrise de la violence). Il n'y a par ailleurs aucun moyen de contrôler s'ils sont réellement parvenus à tous les destinataires. L'ANPA ne dispose actuellement d'aucune liste de tous les moniteurs en maîtrise de la violence présents au sein des différentes zones de police, ni même de la possibilité de les joindre d'une manière simple et uniforme (par ex. au moyen d'un e-mail groupé).

85. Il est en outre nécessaire de mieux coordonner les différentes formations et de mieux partager les bonnes pratiques. Il est également important de veiller à ce que tous les moniteurs en maîtrise de la violence soient sur la même longueur d'ondes en ce qui concerne l'application des techniques prévues. La pertinence sociale de l'usage de la violence doit en outre être évaluée de manière permanente.

86. Un nouveau manuel de référence '*Poursuite et interception*' est actuellement en cours d'élaboration. Il doit toutefois encore être validé par la plateforme stratégique en maîtrise de la violence. Une formation continue GPI 48 comprenant 4 heures de théorie MFO-7 (visant tous les membres de la police intégrée) et 8 heures de pratique (spécifiquement destinées aux membres de la police fédérale de la route) est également en préparation.

87. En ce qui concerne la formation, les réponses données par les écoles de police ont déjà montré que peu d'attention était accordée aux exercices pratiques relatifs à l'interception de véhicules en fuite. L'ANPA estime toutefois qu'il est nécessaire de mettre en place des exercices plus intégrés dans lesquels il est fait usage de jeux de rôle pour s'entraîner de manière réaliste à acquérir certaines aptitudes. Dans ce cadre, il est indiqué d'enseigner les techniques et tactiques à un niveau accessible à tous les fonctionnaires de police tout en accordant de l'attention à l'estimation des risques, à l'opportunité et à la proportionnalité de l'intervention, en plus de l'aspect technique des moyens mis en œuvre ou de la technique utilisée.

88. Il n'existe pas d'aperçu général des moyens disponibles dans les différentes zones de police. L'expérience nous apprend toutefois que les moyens disponibles diffèrent fortement d'une zone de police à l'autre.¹⁶

89. D'après l'ANPA, certaines zones de police organisent des formations périodiques relatives à l'interception de véhicules et l'intègrent à la formation GPI 48, mais il n'existe pas de récapitulatif des zones qui le font ni de la manière dont ces formations et entraînements sont organisés. En cas de poursuites et d'interceptions de véhicules, plusieurs services sont toutefois souvent impliqués et ils doivent coopérer sans y être préparés. Il est donc important que toutes les parties concernées travaillent suivant les mêmes principes et avec les mêmes moyens.

90. Le rôle coordinateur des CIC (tel que mentionné dans la directive MFO-7) est également souligné. La plupart des zones ont déjà établi un inventaire des lieux d'interception optimaux au sein de leur zone¹⁷. Les CIC peuvent intervenir de manière directive vis-à-vis des équipes sur le terrain pour orienter le véhicule en fuite vers l'un de ces lieux d'interception, où un dispositif statique d'interception peut ensuite être installé. L'ANPA ignore cependant dans quelles zones cette méthode est déjà appliquée.

91. Au sein de l'ANPA, on est ouvert à l'implémentation de nouveaux moyens ou techniques et on estime que l'ANPA doit jouer un rôle plutôt coordinateur plus axé sur la diffusion des connaissances que sur le développement de connaissances. Cela doit se faire par les personnes qui utilisent les moyens dans la pratique et qui connaissent le terrain sur lequel les moyens/techniques doivent être utilisés. Le rôle de l'ANPA consiste à filtrer l'essentiel et à fournir un modèle intégré en vue d'un partage uniforme des connaissances.

.....

¹⁶ Il importe toutefois que le Dirco, les CIC et les dispatchings locaux soient au courant des moyens disponibles afin d'engager et de diriger de manière efficace les équipes, par exemple lors d'annonce d'une alerte policière. La circulaire ministérielle du 1^{er} mai 2005 du Ministre de l'Intérieur relative à l'annonce et l'organisation de l'alerte policière définit le concept d'alerte policière comme « *un acte de police judiciaire où une intervention policière immédiate et coordonnée est déclenchée à la suite d'un fait de terrorisme ou d'un fait exceptionnel de nature criminelle particulièrement grave* ». Dans ce cadre, il n'est, par exemple, pas indiqué qu'une équipe mette en œuvre un dispositif statique lorsqu'elle ne dispose pas des moyens nécessaires.

¹⁷ Le rapport 'Implémentation de la MFO-7 et du manuel poursuite et interception de véhicules' du Comité permanent P disait déjà : « *On peut dire de manière générale que le système existant d'alerte policière n'a pas été fondamentalement adapté suite à la publication de la MFO-7, mais a donné lieu à l'actualisation des dispositifs d'observation et d'interception au niveau des nouveaux arrondissements judiciaires* ». À cet égard, on peut également renvoyer au rapport 'L'intervention policière lors de situations de crise aiguës et de déplacements de suspects' (2011) qui prête e.a. de l'attention à l'application de l'alerte policière et à la nécessité d'entraînement en la matière.

92. À cet égard, on peut remarquer que la police intégrée peut obtenir des informations utiles, notamment par des contacts avec des services de police étrangers. L'examen de sources sur internet fait par exemple ressortir un moyen qui n'a été mentionné par aucun des répondants alors qu'il est susceptible de constituer une alternative intéressante. Il s'agit d'un filet conçu par une société américaine qui est posé sur la chaussée et qui s'enroule autour des roues et de l'essieu du véhicule et l'amène à s'arrêter sur une distance relativement courte (voir <https://www.youtube.com/watch?v=Ltvk1dQ9FqM>). Il peut être considéré comme un moyen à évaluer en plus d'autres moyens ou techniques alternatifs utilisés par les services opérationnels.

2.4 Commentaire de cas

93. Comme indiqué au point 45 du présent rapport, nous commentons deux techniques spécifiques qui ont été utilisées pour procéder à l'interception d'un véhicule. Il s'agit simplement de la présentation d'une technique d'interception qui a été utilisée dans la situation exposée ci-avant sans avoir pris connaissance de dossiers concrets.

2.4.1 Cas n° 1 : causer un bouchon dans l'intention de faire arrêter un véhicule en fuite

94. La police fédérale de la route indique que la formation d'un bloc *derrière* le véhicule cible en vue de créer une zone tampon sûre pour la circulation en amont comporte peu de risques et est facile à mettre en œuvre. Elle indique que cette technique devrait être mise en œuvre de manière standard en cas de poursuites sur l'autoroute. La formation d'un bloc *avant* le véhicule cible en vue de réduire sa vitesse ou d'inciter le véhicule à emprunter une bretelle de sortie comporte plus de risques. Dans ce cadre, la vitesse doit être adaptée au véhicule cible et cela ne peut jamais entraîner l'arrêt des véhicules dans le bloc. Cette technique requiert une formation de base et une bonne coordination des équipes poursuivantes.

95. Concernant l'installation d'un barrage sur une autoroute, le manuel « *Poursuite et interception de véhicules* » indique : « *En raison de la largeur à couvrir pour réaliser un barrage hermétique, en raison également de la vitesse moyenne du trafic et éventuellement de la densité de ce dernier, il n'est pas permis d'établir un dispositif statique d'interception sur une autoroute. Des dispositifs statiques peuvent par contre être installés tant sur les bretelles d'accès que sur les bretelles de sortie des autoroutes. Dans un cas comme dans l'autre, la coordination devra être assurée entre les entités de la police locale et les services de la police fédérale de la route* ».

96. Nous pouvons également renvoyer au manuel qui traite de la mise en place du dispositif d'interception et de la gestion de la circulation et dans lequel il est stipulé que « *il faut absolument éviter qu'un ou plusieurs usagers se*

retrouvent coincés entre le dispositif statique d'interception et le véhicule en fuite. Dès lors, si des usagers se présentent, il faut leur ménager un passage et ne fermer le dispositif qu'au dernier moment, juste avant l'arrivée du véhicule en fuite ».

2.4.2 Cas n° 2 : utiliser le véhicule de service comme obstacle pour bloquer un véhicule en fuite

97. Le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' mentionne qu'il faut éviter toute manœuvre ou action que l'on n'a pas apprise en formation ou dont on n'a aucune expérience (heurter, tamponner, éperonner le véhicule en fuite). Il est plusieurs fois fait référence aux principes généraux de légalité, proportionnalité et subsidiarité. Les articles 37 et 38 LFP sont cités dans ce cadre et il est fait mention du schéma d'appréciation de l'intervention qui englobe quatre questions :

- Quelle est ma mission ?
- Quels sont les indicateurs de danger ?
- Suis-je capable d'intervenir et ai-je le droit d'intervenir ?
- Quel(s) est(sont) mon(mes) plan(s) d'action ?

98. En ce qui concerne l'aptitude à intervenir, il est indiqué : « *Toute action 'spéciale', que jamais encore l'on a eu l'occasion d'expérimenter (dans le cadre d'une formation ou de sessions d'entraînement) doit être considérée comme dangereuse car le résultat de cette action est incertain, et peut même être inverse à l'effet recherché ».*

99. Laisser circuler le véhicule en fuite est donc cité comme option dans laquelle les EEI doivent être communiqués au dispatching.

100. Si la poursuite est malgré tout engagée, les principes de sécurité suivants sont respectés :

- toujours porter la ceinture de sécurité ;
- toujours utiliser les feux bleus clignotants et l'avertisseur sonore spécial ;
- maintenir une distance minimale de sécurité par rapport au véhicule poursuivi (cf. temps et distances de réaction/règle des quatre secondes) ;
- éviter de rouler devant le véhicule en fuite ou de se retrouver à son côté ;

- éviter toute manœuvre ou action que l'on n'a pas apprise en formation ou dont on n'a aucune expérience (*heurter, tamponner, éperonner le véhicule en fuite*) ;
- éviter de faire usage d'armes à feu à partir du véhicule en mouvement, sauf si l'on ne peut pas faire autrement (toujours tenir compte de l'environnement et des risques engendrés par un tir) ;
- *ne jamais pousser le véhicule en fuite à entrer en contact avec d'autres véhicules stationnés ou circulant sur la voie publique (emboutissage de véhicules en stationnement, collision avec véhicules venant dans le sens opposé de circulation, ...)* ;
- *ne jamais se positionner, en occupant encore le véhicule, comme obstacle pour tenter d'immobiliser le véhicule en fuite* (les policiers peuvent se retrouver blessés, bloqués eux-mêmes dans leur véhicule, à la merci du(des) occupant(s) du véhicule en fuite qui peu(ven)t faire usage d'armes à feu).

101. Une fiche de prévention, rédigée par CGWB suite à un accident avec des véhicules de service (lors de la poursuite d'une voiture), indique : « *Une poursuite est un événement à haut risque, terriblement stressant et une solution de dernier recours qui ne peut être engagée que lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent. Lors des courses-poursuites, les risques sont souvent trop élevés et les conséquences disproportionnées par rapport à l'objectif poursuivi par l'intervention policière. Le principe de base est que l'intervention policière ne doit pas constituer une plus grande menace pour la sécurité des personnes que le comportement de la personne poursuivie. Le Service interne de prévention a reçu plusieurs dossiers d'accident faisant suite à des refus d'obtempérer qui se sont traduits par des tentatives de fuite avec prises de risques inconsidérées* ».

102. Les principes généraux de sécurité et de prévention suivants sont également énumérés : « *Les trois mots clé pour décider de mener une course-poursuite d'un véhicule suspect sont : la vigilance (car certaines courses-poursuites se soldent par un accident), la préparation (une bonne formation est la base de la prévention) et le jugement (qualité majeure du policier dans l'exécution de ses missions). Le policier qui participe à une poursuite ne doit en aucun cas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes. Avant d'engager une poursuite, les policiers doivent évaluer les risques en tenant compte notamment :*

- *de la nature et de la gravité de l'infraction commise ou du comportement adopté et de la nécessité d'intercepter la personne ;*
- *des conditions climatiques et routières ;*

- *de la présence de piétons, de la densité de circulation et de l'existence de zones à risques (écoles, grandes surfaces, ...) ;*
- *de la présence de passagers à bord du véhicule suspect ;*
- *des caractéristiques de leur véhicule et du véhicule suspect ».*

La fiche de prévention tire les leçons suivantes :

- *Aucune poursuite ne doit être entreprise si le danger résultant des conditions météorologiques ou routières est trop élevé.*
- *L'utilisation d'une arme à feu est déconseillée lors d'une poursuite de véhicules car cette action ne permet que rarement de procéder à l'interception immédiate du véhicule en fuite.*
- *La sécurité du policier, du public et du suspect est le facteur principal à considérer dans la décision d'engager, de continuer ou de cesser une poursuite. Rappelons que la tentative d'échapper à une arrestation ne constitue pas un facteur pour déterminer la gravité du crime ou la nécessité d'une arrestation immédiate.*

103. Bien que l'on puisse formuler la remarque que l'intention de la personne qui fuit la police, la gravité de l'infraction et la nécessité d'une arrestation immédiate ne deviennent souvent évidentes qu'après l'interception du véhicule en fuite, l'évaluation des risques d'une poursuite revêt une importance primordiale dans le choix de poursuivre ou non ou de mettre, éventuellement, terme à une poursuite engagée.

2.5 Implémentation de recommandations antérieures du Comité permanent P

104. Nous avons déjà indiqué que la présente enquête est étroitement liée au rapport 'Implémentation de la MFO-7 et du manuel poursuite et interception de véhicules' publié en 2017 par le Comité permanent P. Le rapport 'Problèmes en matière de communication et de coordination lors d'une poursuite menée le 17 mai 2018 qui s'est achevée par un incident de tir à Mons' traitait également de quelques techniques permettant d'intercepter un véhicule. Il peut également être fait référence aux enquêtes mentionnées ci-avant sous le point 11 de ce rapport.

105. Il y a lieu de noter que, suite aux recommandations formulées dans ces rapports, la police intégrée a déjà pris quelques initiatives ou y travaille.

106. Mentionnons dans ce cadre la note CG-2019/16 relative à l'approche des événements dynamiques non planifiés sur les autoroutes émise par le commissaire général Marc DE MESMAEKER le 14/01/2019. Cette note vise une

approche uniforme afin que les poursuites et les interceptions se déroulent en toute sécurité.

107. En ce qui concerne l'interception de véhicules, la note à DGR demande, au profit des équipes sur le terrain :

- d'aligner le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' sur les directives reprises dans la note de DAH ;
- d'élaborer un programme de formation et de le porter à la connaissance des écoles ;
- de prévoir un module dans le cadre des programmes de formation GPI 48 ;
- d'en informer les spécialistes en maîtrise de la violence ainsi que les directeurs et titulaires de mandats.

108. Il est demandé à DGA de former le personnel de DGA aux techniques et tactiques décrites dans le manuel '*Poursuite et interception de véhicules*' et dans la note de DAH.

109. La note souligne également le rôle important du SICAD. Dans ce cadre, une matrice décisionnelle a été élaborée pour servir de base lorsqu'il faut évaluer s'il y a lieu ou non de continuer une poursuite et une interception, compte tenu des aspects de légalité, subsidiarité, opportunité et proportionnalité.

3. Conclusions

3.1 Concernant les moyens et techniques

110. Les moyens et techniques à appliquer lors de l'interception de véhicules sont décrits en détail dans les manuels et notes disponibles et de l'attention est chaque fois consacrée aux risques liés à chaque technique ou moyen. Notons encore qu'il y est indiqué que, dans certains cas, il est préférable de laisser circuler le véhicule, tout en soulignant l'importance d'une bonne (radio)communication. Le recours à l'appui aérien est considéré comme une valeur ajoutée.

111. Même si plusieurs moyens et techniques sont décrits dans les manuels et directives policiers, l'expérience de l'ANPA montre qu'il existe malgré tout une variété dans les moyens qui sont à la disposition des différentes zones de police. La consultation limitée de deux services opérationnels (DAH et ZP Anvers) le confirme. Les barrières mobiles contre les véhicules béliers utilisés par la ZP Anvers ne sont par exemple pas décrites dans les manuels utilisés par les écoles de police. Il n'existe pas d'aperçu général (national) de la

disponibilité des moyens dans les différentes zones de police, ce qui est pourtant essentiel e.a. lors de l'application de l'alerte policière.

112. Une utilisation et une connaissance uniformes des moyens et techniques disponibles sont malgré tout nécessaires dans l'optique de la circulaire GPI 48 qui dispose : « *En raison, d'une part, du principe de mobilité du personnel qui implique que des policiers formés dans des écoles de police différentes peuvent être amenés à travailler ensemble au sein de très petites entités, et du danger, d'autre part, que représente la résolution de toute situation de danger ou potentiellement dangereuse, il est primordial que la formation et l'entraînement en maîtrise de la violence soient dispensés de manière identique dans toutes ses composantes. Pour assurer cette uniformité, le contenu des programmes et leurs supports pédagogiques (écrits ou autres) doivent être uniques pour toutes les formations et entraînements organisés pour une même matière* ».

113. L'étude et le développement de moyens et techniques alternatifs ne sont pas centralisés et ont souvent lieu à l'initiative de zones de police individuelles. Il est néanmoins important que le développement de nouveaux moyens et techniques ne reste pas bloqué au niveau local. Quelques suggestions pouvant être développées sont par exemple ressorties des réponses données par la police fédérale de la route et de la vérification de sources ouvertes (voir points 79 et 92).

114. L'usage d'armes à feu en vue de faire arrêter un véhicule est toujours déconseillé. Plusieurs manuels et directives de police indiquent qu'il ne peut y être recouru que de manière très exceptionnelle et uniquement dans des situations extrêmes.

115. Même si plusieurs publications déconseillent le tir sur des véhicules et si ce dernier fait l'objet de dissuasion tant pendant la formation de base qu'au sein des services interrogés, il semble que, malgré une tendance à la baisse observée depuis 2017, il soit encore recouru assez souvent à ce moyen, en particulier si l'on tient compte du fait que l'effectivité de l'usage de l'arme à feu en vue de faire arrêter un véhicule en mouvement est très réduite et que les inconvénients de cet usage ne sont pas compensés par l'objectif visé.

3.2 Concernant la formation

116. Il ressort des réponses des écoles de police que l'interception de véhicules est abordée dans toutes les écoles de police. Des exercices pratiques sont organisés dans la formation de base en mettant l'accent sur des dispositifs statiques prévus où les conducteurs s'arrêtent volontairement et coopèrent.

117. Les exercices pratiques (périodiques) sont très importants afin de réduire les risques liés à la sécurité lors de l'utilisation de ces techniques. Les

principes de base généraux (légalité, proportionnalité, subsidiarité et opportunité) doivent toujours y être respectés. Aucun des moyens ou techniques décrits n'offre toutefois de garantie que l'interception d'un véhicule en mouvement puisse se dérouler sans aucun risque pour les particuliers, la police ou les personnes poursuivies.

118. Les risques et l'effectivité des moyens et techniques disponibles sont décrits dans les manuels existants, mais les écoles de police ne reçoivent aucun feed-back structurel concernant les expériences pratiques. Notons dans ce cadre que CGWB rédige des fiches de prévention qui tirent les leçons d'incidents concrets. Seule une école de police renvoie à ces fiches de prévention.

119. Le manuel *'Poursuite et interception de véhicules'* a subi quelques adaptations suite à des recommandations antérieures du Comité permanent P. On constate néanmoins qu'il existe encore des différences entre la note DGA/DAH-2015/1625 et le manuel *'Poursuite et interception de véhicules'*. Ces différences peuvent s'expliquer par le fait que certaines techniques, comme le guidage d'un véhicule, sont spécifiquement réservées à DAH et ne peuvent être mises en œuvre par les autres services opérationnels de la police intégrée. En deuxième instance, la note reprend la conduite opérationnelle attendue de la part du cadre opérationnel de la police intégrée lorsqu'il collabore avec des membres de DAH sur le terrain d'action prioritaire de DAH.

120. L'adaptation des cours et manuels ne débouche bien entendu pas automatiquement sur un changement de comportement sur le terrain. Outre une diffusion rapide et complète des directives, il faut une bonne formation (avec des rappels périodiques) comprenant des exercices pratiques. Tout cela n'a bien entendu de sens que si les moyens sont disponibles pour tout le monde et à tout moment.

121. En ce qui concerne l'importance de la formation et de l'entraînement à la maîtrise de la violence, renvoyons une fois encore à la circulaire GPI 48 qui stipule : *« Le domaine de la maîtrise de la violence constitue un aspect primordial du travail policier, tant par le fait qu'il constitue l'élément commun de très nombreuses interventions que par le fait qu'il concerne le problème épineux de l'usage de la force. Les techniques policières et méthodes de travail y afférentes sont en constante évolution pour faire face à des formes de criminalité sans cesse renouvelées. Dans ce contexte il importe, tant pour la sécurité des policiers et celle de nos concitoyens que pour la qualité des interventions, que la formation et l'entraînement en maîtrise de la violence se situent toujours au plus haut niveau afin de garantir les compétences optimales et actualisées en la matière ».*

3.3 Concernant le rôle du CIC et du dispatching local

122. Bien que l'accent de la présente enquête porte sur les moyens et techniques de procéder à l'interception de véhicules, le rôle coordinateur du dispatching est essentiel dans le cas d'une poursuite en vue de l'interception, ainsi que cela a déjà été mentionné à plusieurs reprises dans des rapports antérieurs du Comité permanent P. Les fonctionnaires de police directement impliqués dans la poursuite se trouvent en effet dans une situation de stress pouvant notamment être à l'origine de visions tunnel et d'une surestimation de soi-même.

123. Dans ce cadre, il faut se défaire de l'idée que l'équipe poursuivante doit également se charger de l'interception du véhicule en fuite. La poursuite du véhicule et l'interception dans la profondeur ont déjà été décrites dans les directives existantes et sont considérées comme la norme par plusieurs services. Cela requiert toutefois une coordination et coopération précises entre le dispatching et les différentes équipes sur le terrain. Soulignons que l'on attend des fonctionnaires de police impliqués dans une poursuite qu'ils donnent réellement suite aux ordres qu'ils reçoivent du responsable du dispatching.

124. Cette formation et cette connaissance du terrain des membres des CIC revêtent donc une importance capitale. Force est de constater que la police intégrée a déjà pris des initiatives en ce sens ou qu'elles sont en cours d'élaboration.

4. Recommandations

4.1 Concernant les moyens et techniques

Recommandation n° 1

125. *Comme le prescrit d'ailleurs la circulaire GPI 48, le Comité permanent P recommande que l'on prévoie un développement centralisé des connaissances, en concertation avec les services opérationnels qui utilisent les moyens dans la pratique et qui ont une connaissance du terrain sur lequel les moyens/techniques doivent être utilisés. Afin d'obtenir un aperçu des moyens actuellement disponibles, il convient de consulter les différentes zones de police locale et les unités de la police fédérale à ce sujet. Un suivi centralisé des moyens disponibles doit également avoir lieu. Cela peut, si nécessaire, se faire par le biais du questionnaire morphologique que les zones doivent transmettre chaque année à DGR/DRI.*

126. *Le développement et la mise en service de nouveaux moyens ou techniques doivent être précédés d'un contrôle minutieux de l'adéquation*

au cadre légal et faire l'objet d'une analyse de risque détaillée liée au niveau de formation de l'utilisateur.¹⁸

Recommandation n° 2

127. *Le Comité permanent P recommande d'accorder une attention particulière à l'effectivité très réduite du tir sur véhicules tant dans la formation de base que dans les formations continues GPI 48, ainsi que dans les formations périodiques au tir dans les zones de police, et de souligner qu'il ne se justifie que dans des cas très exceptionnels. Dans le même temps, il faut accorder de l'attention à l'utilisation de moyens et techniques alternatifs qui doivent également être, autant que possible, mis en œuvre dans la pratique.*

Recommandation n° 3

128. *Tous les véhicules de service opérationnels doivent au minimum disposer d'un équipement de base pouvant être utilisé pour installer un dispositif d'interception. Dans l'état actuel de la situation, on pense plus particulièrement à des stop sticks et/ou à des herses. Afin de pouvoir utiliser ces moyens d'une manière sûre et efficace, des exercices doivent être organisés périodiquement pour les membres de la police intégrée qui sont censés pouvoir les utiliser.*

4.2 Concernant la formation

Recommandation n° 4

129. *Les exercices pratiques sont très importants pour réduire les risques pour la sécurité liés à l'utilisation de moyens et techniques d'interception de véhicules. Moyennant le respect de toutes les règles de sécurité et des principes de base généraux (légalité, proportionnalité, subsidiarité et opportunité), il y a également lieu d'accorder de l'attention à l'interception de véhicules dont le conducteur refuse de s'arrêter. Cela n'a bien entendu de sens que si les moyens sont à la disposition de tous et à tout moment. (voir recommandation 3)*

Recommandation n° 5

130. *Le Comité permanent P recommande de prévoir un débriefing structurel après chaque incident violent relatif à l'interception de véhicules, en plus du signalement à DAO et DGR déjà prévu, incident sur*

¹⁸ En son point 1.6 qui concerne les caractéristiques de la formation et de l'entraînement, la circulaire GPI 48 prévoit ce qui suit : « En raison de l'effet réducteur que l'émotion légitime engendrée par un danger plus ou moins grave - ou même simplement la potentialité de ce danger - peut avoir sur les aptitudes cognitives, la simplicité sera toujours recherchée pour les méthodes et techniques enseignées ou entraînées ».

lequel un rapport détaillé est systématiquement transmis à DAO et DGR, qui le transmet ensuite aux services décrits dans la circulaire GPI 62.¹⁹ Des leçons doivent en être tirées au profit de la police intégrée dans son ensemble, sans toutefois entrer dans les détails du dossier concret, mais en étudiant le cas anonymisé en fonction de la méthode appliquée et des enseignements qui peuvent en être tirés. Il est important que des expériences positives soient également partagées. Les connaissances qui en découlent doivent être partagées d'une manière structurée au sein de la police intégrée.

131. *L'aperçu et les avis qui sont donnés par CGWB et qui concernent la matière suivie par la cellule maîtrise de la violence de l'ANPA doivent être activement partagés avec l'ANPA. L'ANPA doit ensuite se charger d'une diffusion uniforme au sein de la police intégrée et aux différentes écoles de police. En vue de cette diffusion, il y a lieu de dresser au moins une liste de tous les moniteurs en maîtrise de la violence pour qu'ils puissent être informés de manière simple et uniforme, sans intermédiaire.*

Recommandation n° 6

132. *Le manuel 'interception de véhicules' et la note de DGA/DAH qui traite de ce thème doivent au moins comporter une référence croisée expliquant la raison des différentes approches, à qui elles s'appliquent et ce que l'on attend de chacun.*

4.3 Concernant le rôle du CIC et du dispatching local

Recommandation n° 7

133. *Le Comité permanent P rappelle que le rôle coordinateur du dispatching zonal, et en cas de poursuite supralocale du CIC, est essentiel dans le cas d'une poursuite en vue de l'interception. Dans le cadre des initiatives déjà prises et en cours de préparation, initiatives que la police intégrée a développées ou souhaite développer suite à des recommandations antérieures du Comité permanent P, une attention particulière doit être accordée à la formation, à l'entraînement et à la connaissance du terrain des membres des dispatchings locaux et des CIC chargés de diriger les équipes sur le terrain. À cet égard, il convient également de prêter de l'attention aux connaissances relatives à l'application de l'alerte policière.*

.....

¹⁹ Il s'agit de la Direction du Service de prévention et de protection au travail, de la Direction des Formations, de la Cellule Situations de danger et de l'Inspection générale de la police fédérale et de la police locale.

Recommandation n° 8

134. *Si l'on part du principe de base qu'il est préférable que l'équipe poursuivante ne procède pas à l'interception d'un véhicule mais qu'elle ait lieu dans le cadre d'un dispositif statique installé dans la profondeur, il est évident que tous les CIC et tous les dispatchings zonaux doivent disposer d'un aperçu des points d'interception préalablement définis au sein de chaque zone. Ces points d'interception doivent être connus de toutes les équipes d'intervention et/ou être disponibles rapidement.*

5. Remarques suite à la prélecture du rapport

135. Afin de veiller au caractère contradictoire des rapports du Comité permanent P, un exemplaire du rapport d'enquête a été transmis en prélecture aux responsables des services interrogés au cours de l'enquête, à savoir le commissaire général de la police fédérale, le chef de corps de la ZP Anvers et le chef du département maîtrise de la violence de l'ANPA. Aucun des services précités n'a formulé de remarques par rapport à l'analyse réalisée.

136. En ce qui concerne la contradiction entre la note DGA/DAH-2015/1625 et le manuel 'interception de véhicules', le commissaire général indique que ces différences ont récemment été comblées dans une nouvelle version du manuel 'interception de véhicules' qui est commenté le 9 septembre 2020 au Comité supérieur de concertation, à la suite de quoi il pourra être validé.

137. En ce qui concerne la formation, le commissaire général fait savoir qu'un dossier d'agrément a été élaboré qui est également présenté au Comité supérieur de concertation le 9 septembre 2020. Ce dossier d'agrément comprend un volet théorique de 4 heures au bénéfice des membres opérationnels de la police intégrée et une formation pratique de 8 heures plus particulièrement pour le cadre opérationnel de la police de la route et les services spécialisés de la police locale.

138. La ZP Anvers indique que la plupart des recommandations fait déjà l'objet d'un suivi de sa part ou que celui-ci est actuellement en cours de préparation (p.ex. sensibilisation au tir sur véhicules). En ce qui concerne la recommandation 5, elle fait remarquer que les rapports proposés généreront une charge de travail supplémentaire. La question est en outre posée de savoir dans quelle mesure ces informations seront effectivement prises en compte et dans quelle mesure elles mèneront à des ajustements.

139. On propose une méthode de travail alternative, qui part d'une philosophie de réseautage plutôt que d'une approche centrale, qui pourrait consister à porter le feed-back sur les incidents de violence (y compris les poursuites) au niveau des moniteurs en maîtrise de la violence. Lors des journées périodiquement organisées auxquelles ils se revoient, les moniteurs en

maîtrise de la violence pourraient discuter des faits et dans le prolongement de cette discussion, formuler des éventuels avis à l'ANPA et aux différentes plateformes entre-temps créées au sein de la GPI. Ainsi, on entend garantir que les faits sont discutés au fond et mèneront à des avis utiles, qui sont pris en compte par les services adéquats.²⁰

140. Enfin, l'ANPA attire l'attention sur le fait que, en ce qui concerne le problème de la communication et de la diffusion d'informations de manuels et de procédures au sein de la police intégrée (cf. recommandation 5), une réflexion est actuellement menée sur toutes les matières de l'enseignement policier. Cela devrait être plus clair à moyen terme.

141. En ce qui concerne la recommandation 2, l'ANPA invitera le Comité technique de la maîtrise de la violence, composé des coordinateurs des écoles provinciales de police, à développer un programme d'entraînement dans lequel la MFO-7 sera intégrée à l'entraînement régulier de la GPI 48.

.....

²⁰ Il convient de noter qu'un développement centralisé des connaissances, tel que formulé dans la recommandation 1, n'est possible que grâce à des rapports de bonne qualité et complets transmis au niveau central. Ce niveau doit bien évidemment être pourvu de la capacité et des moyens nécessaires pour pouvoir réaliser une analyse approfondie au profit de tous les services concernés au sein de la police intégrée, ce qui implique qu'un bon flux mutuel d'informations est important. Cette approche centrale ne fait pas obstacle à la philosophie de réseautage suggérée, mais peut exister en synergie avec cette dernière.

6. Liste des abréviations utilisées

ANPA	Académie Nationale de Police/Nationale Politieacademie
ANPR	Automatic Number Plate Recognition (reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation)
CEDH	Convention européenne des droits de l'homme
CG	Commissaire général de la police fédérale
CGWB	Direction interne de prévention et de protection au travail
CIC	Centre de communication et d'information
COL	Circulaire du Collège des procureurs généraux
DAH	Direction de la police de la route
DAO	Direction des opérations de police administrative
DGA	Direction générale de la police administrative
DGR	Direction générale de la gestion des ressources et de l'information
Dirco	Directeur coordinateur
DRI	Direction de l'information policière et des moyens ICT
EEI	Éléments essentiels d'information
FAQ	Frequently Asked Questions (questions fréquentes)
GPI	Circulaire pour la Police Intégrée (Geïntegreerde Politie)
LFP	Loi sur la fonction de police
MB	Moniteur belge
MFO	Directive contraignante des ministres de l'Intérieur et de la Justice (Missions Fédérales/Federale Opdrachten)
PCP	Comité pédagogique en maîtrise de la violence
PITIP	Tactiques d'intervention policières

PLOT	Provincie Limburg Opleiding en Training (école de police du Limbourg)
SICAD	Service d'information et de communication de l'arrondissement, dont le CIC relève également
WPR	Wegpolitie - Police de la Route
ZP	Zone de police