

TABLE DES MATIERES

RAPPORT PARTICULIER INTERMEDIAIRE SUR UN PROBLEME DE COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE POLICE INTEGRE ET UN SERVICE A COMPETENCE DE POLICE SPECIALE	1
1. MISSION	1
2. PROBLEMATIQUE	1
3. ENQUETES	1
3.1. Demande d'informations auprès des services concernés-----	1
3.2. Informations intéressantes pour le dossier judiciaire-----	1
3.3. Audition et/ou entretiens réalisés-----	1
4. ANALYSE	1
4.1. Ligne du temps-----	1
4.2. Examen des pièces et des auditions-----	1
4.2.1. Délai de traitement des demandes répétées introduites par le MET auprès du CIA MONS	2
4.2.2. Communication de l'identité du propriétaire au dépanneur agréé par le MET.....	2
4.2.3. Demande de désignation du véhicule volé.....	2
4.2.4. Consultation des données de la DIV.....	3
4.2.5. Information du propriétaire de la découverte du véhicule	3
5. CONCLUSION(S)	4
6. SUITE D'ENQUETE	4
ANNEXE A :	5
NOTES :	6

RAPPORT PARTICULIER INTERMEDIAIRE SUR UN PROBLEME DE COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE POLICE INTEGRE ET UN SERVICE A COMPETENCE DE POLICE SPECIALE

1. MISSION

La première phase de l'enquête résidait dans l'examen d'une plainte individuelle datée du 10 janvier 2005 et adressée au Service d'enquêtes du Comité P et la mise en évidence des problèmes qu'elle implique.

Une deuxième phase de l'enquête est en préparation.

2. PROBLEMATIQUE

Par son courrier du 10 janvier dernier, le plaignant nous communique les éléments suivants : (1) vol de son véhicule la nuit du 26 au 27 novembre 2004 ; (2) le procès-verbal de constatation du vol est établi en date du 27 novembre 2004 ; (3) le plaignant est averti par courrier du MET en date du 27 décembre 2004 que son véhicule a été repêché en date du 27 novembre 2004 dans le lit du canal Nimy-Blaton.

Le plaignant met en avant le délai qui s'est écoulé entre la découverte de son véhicule et la communication qui lui a été faite de celle-ci, soit environ un mois. Durant cette période, le véhicule a été entreposé auprès d'une société, entreposage qui lui a occasionné des frais supplémentaires.

L'enquête a également mis en évidence des problèmes au niveau de la coopération entre deux services de police ou à compétence de police ainsi que du traitement d'informations policières.

3. ENQUETES

3.1. DEMANDE D'INFORMATIONS AUPRES DES SERVICES CONCERNES

Sur la base du courrier du plaignant, nous avons entrepris différentes démarches d'enquête, lesquelles sont reprises en annexe A.

3.2. INFORMATIONS INTERESSANTES POUR LE DOSSIER JUDICAIRE

En date du 14 février 2005, nous recevons sous pli fermé non affranchi un courrier émanant du plaignant¹. Ce courrier fait état du lieu de découverte des documents de bord du véhicule volé et de l'identification potentielle de la personne ayant restitué ceux-ci à son propriétaire².

3.3. AUDITION ET/OU ENTRETIENS REALISES

La liste des principales auditions réalisées est reprise en annexe B.

4. ANALYSE

4.1. LIGNE DU TEMPS

Sur base des renseignements communiqués par les différentes parties prenantes, nous avons établi, dans un premier temps, une ligne du temps reprenant l'ensemble des actes posés par celles-ci en vue de clarifier et d'étayer les différentes affirmations³.

4.2. EXAMEN DES PIECES ET DES AUDITIONS

Dans un second temps, nous avons analysé les actes posés à la lumière des compétences respectives des différents intervenants. Les éléments suivants peuvent être mis en évidence dans ce cadre.

4.2.1. Délai de traitement des demandes répétées introduites par le MET auprès du CIA MONS

Différentes lacunes peuvent être mises en évidence au niveau du traitement des demandes formulées par le MET auprès du CIA Mons en vue d'obtenir les renseignements relatifs au signalement du véhicule retrouvé. Le rapport relativement exhaustif et transparent établi dans ce cadre par le CIA Mons est éclairant sur les diverses maladroites commises successivement par ce service dans le cadre du traitement des demandes introduites par le MET (doublet dans le traitement, pas de lien établi entre deux demandes similaires, envoi non affranchi retourné à l'expéditeur, envoi par courrier et non par fax alors que ce dernier moyen de transmission avait été sollicité par le MET, etc.). Ce qui aura inévitablement une influence sur la transmission des données au MET et donc sur le délai d'avertissement du propriétaire du véhicule.

4.2.2. Communication de l'identité du propriétaire au dépanneur agréé par le MET

La non-réception par le dépanneur agréé du fax du 10 décembre 2004 émanant du garde des voies navigables du MET et communiquant au dépanneur les coordonnées du propriétaire. Ce fax a donc été réexpédié en date du 20 décembre 2004. Cette non-réception explique le délai anormalement long d'information du propriétaire.

Il importe de souligner que le dépanneur n'est pas en mesure de nous confirmer qu'il a effectivement avisé le propriétaire. La société travaillant en sous-traitance nous affirme quant à elle ne jamais avoir reçu les coordonnées du propriétaire.

Le propriétaire a donc été informé par la réception du courrier administratif du MET lui réclamant les frais avancés par la Direction de la Navigation.

4.2.3. Demande de désignation du véhicule volé

Il importe tout d'abord de souligner les difficultés de procéder au désignation du véhicule volé retrouvé par le MET en l'absence de toute intervention d'un service de police lors de la découverte du véhicule dont question.

Il faut regretter qu'à défaut d'attention suffisante de certaines autorités, les initiatives prises par le MET dans le cadre de la découverte de véhicules volés dans les cours d'eau de la région montoise sont basées sur des contacts personnels pour pallier l'absence d'intervention de services de police sur les lieux de la découverte telles que les demandes d'identification.

La Direction de la Navigation fait état à ce propos de ce que « *les gardes des voies navigables doivent obtenir ces informations par contact personnel avec les commissariats de la police locale, qui procéderaient par la même occasion au désignation du véhicule. Procédure qui ne donne aucune certitude quant à la bonne exécution du désignation et d'une éventuelle prise de contact entre les polices locales et le propriétaire du véhicule volé* ».

Il est donc malheureux de constater que pour pallier une absence d'intervention régulière des polices locales de la province du Hainaut⁴, les gardes du MET soient contraints de solliciter des informations auxquelles ils n'ont normalement pas accès, et cela par des contacts personnels avec des policiers.

À cet égard, la zone de police de Mons signale ne pas avoir eu connaissance d'un appel du MET mentionnant la découverte du véhicule volé dont question : le MET partant apparemment du postulat (basé sur son expérience quotidienne) que les services de police de la région ne se déplaceront de toute façon pas ou plus pour ce type d'intervention. Dans son courrier du 28 janvier dernier, la Direction de la Navigation du MET mentionne que « *Lors d'un repêchage, la Direction de la Navigation fait en principe appel à la police locale qui fait le nécessaire au niveau du PV et du désignation du véhicule repêché. Malheureusement, cette situation est assez exceptionnelle et particulièrement dans le Hainaut, où les polices locales refusent généralement d'intervenir en invoquant une surcharge de travail* ».

En matière de compétences des agents du MET, la Direction de la Navigation du MET rappelle en outre que « *les gardes des voies navigables, même s'ils sont agents de police judiciaire, n'exercent cette fonction que dans des compétences restreintes (règlement général des voies navigables, décret de conservation du domaine public régional...)* ».

Les responsabilités en matière de désignation mais aussi et surtout d'avertissement du propriétaire du véhicule volé retrouvé ne peuvent être mises en avant en l'absence d'intervention d'un service de police lors de la découverte du véhicule du plaignant.

Il reste à souligner que les directives de la MFO-3 (applicables seulement aux services de police) déterminent les règles en matière de signalement et de désignation. Or, dans le cas qui nous occupe, il n'y a pas eu d'intervention d'un service de police sur les lieux de la découverte du véhicule.

Les directives de la MFO-3, comme celles antérieurement du Reg A 1/5 Livre II, permettent aux services de la police fédérale de procéder au désignation urgent au profit des services ne disposant pas d'une permanence 24h/24 reliée à la BNG.

C'est sur base de ces directives que le CIA Mons devrait communiquer au MET les informations policières sollicitées par celui-ci pour lui permettre de rédiger son procès-verbal mais également de demander par la suite le désignation du véhicule volé retrouvé.

Sollicité à ce propos, DSB répond également : *« selon l'article 44/1, al. 4 de la loi sur la fonction de police, la transmission d'informations policières par les services de police à d'autres autorités publiques doit être déterminée par arrêté royal. Actuellement, aucun arrêté royal n'a été rédigé. Les services de police ne peuvent donc pas transmettre d'informations policières aux agents du MET. Cependant, la directive commune MFO-3 du 14-06-2002 prévoit, dans la fiche C03 relative au traitement de l'information à enregistrer dans la BNG, la possibilité pour les services de police de saisir dans la BNG centrale des informations provenant de services externes à compétences policières limitées. C'est dans ce cadre que certains PV établis par ces services externes à la police intégrée sont enregistrés dans la BNG afin de désigner une entité signalée ».*

Il nous semble que, dans les affaires du genre, l'absence de directives mais aussi dans une certaine mesure de bonnes volontés, joue un rôle non négligeable.

4.2.4. Consultation des données de la DIV

Il faut également mentionner que les gardes des voies navigables n'ont pas d'accès direct au répertoire des immatriculations de la DIV (par l'intermédiaire d'un terminal par exemple). Ils auraient cependant la possibilité de consulter la DIV en adressant un fax à ce service mais devraient, selon les gardes rencontrés, de toute façon s'adresser à la police fédérale pour savoir si le véhicule est signalé volé ou non (obtention des coordonnées du PV initial de vol). Les services de la DIV ont été consultés par nos soins pour obtenir de plus amples renseignements en la matière. À la date de clôture du présent rapport, nous n'avons pas reçu de réponse de ce service.

Cependant, dans sa réponse faisant l'objet du rapport n° 20150/2005, DSB mentionne que *« Les agents du MET, de par leur compétence policière limitée à certaines infractions, peuvent avoir accès aux données de la DIV. En effet, cet accès est régi par l'AR du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules qui autorise, en son article 6, §2, 1°, 11° et 17°, le traitement de la banque de données pour des finalités de police administrative et judiciaire ».*

4.2.5. Information du propriétaire de la découverte du véhicule

En l'absence d'intervention d'un service de police lors de la découverte du véhicule volé, nous ne pouvons pas établir clairement qui doit aviser le propriétaire de cette découverte : le MET et/ou l'unité d'appui de la police fédérale qui procède au désignation à la demande des gardes du MET. À notre connaissance, cette problématique n'est pas réglée de manière uniforme à l'heure actuelle.

Intuitivement, il nous semble cependant « logique » que le service découvrant le véhicule et rédigeant le procès-verbal informe le propriétaire concerné.

Lors de la rencontre avec le directeur de la Direction de la Navigation du MET, celui-ci nous précisait son point de vue⁵ : le MET avertit le propriétaire du véhicule uniquement dans le cadre de la récupération des frais exposés par leurs services. À cette occasion, le lieu d'entreposage du véhicule dont question est toutefois communiqué au propriétaire. Cet avertissement s'effectue plusieurs jours voire semaines après la découverte.

Il nous semble cependant utile de mentionner la décision du procureur du Roi de Charleroi⁶ selon laquelle il a donné instruction au MET, pour son arrondissement, de prévenir directement les propriétaires des véhicules retrouvés dans les voies navigables et donc de ne plus laisser cette tâche au garagiste intervenant. Il faut toutefois aussi noter, dans le cas qui nous occupe, que le véhicule n'a pas été retrouvé dans l'arrondissement judiciaire de Charleroi mais bien dans celui de Mons.

Lors de notre entretien avec la Direction de la Navigation, il nous avait été précisé que le dépanneur n'a pas d'obligation contractuelle d'informer le propriétaire du véhicule dans un délai déterminé. Lors de cet entretien, nous avons également reçu copie d'un courrier adressé par le MET au SPF Intérieur⁷ dans lequel on peut lire « *par ailleurs, il n'est pas défini si c'est le commissariat qui effectue le désignalement ou si c'est la Direction de la Navigation qui avertit le propriétaire de la voiture repêchée* ».

À notre connaissance, ce courrier est toujours sans réponse.

Sans doute aurait-il aussi été particulièrement utile ou intéressant d'adresser le même courrier au ministre de la Justice.

5. CONCLUSION(S)

La problématique évoquée dans la présente enquête concerne l'ensemble de la Région Wallonne et nécessite donc une approche globale et coordonnée pour déterminer clairement le rôle et les compétences des différents intervenants. Nous pensons notamment aux aspects suivants : (1) coordination des interventions du service de police intégré et d'une administration à compétence de police ; (2) signalement et désignalement des véhicules retrouvés ; (3) modalités de transmission de l'information entre le MET et les services de police ; (4) limites des compétences des agents du MET ; (5) rôle des divers intervenants ; (6) information du propriétaire du véhicule retrouvé.

Sur la base des recherches effectuées, nous n'avons pas pu retrouver de directive ministérielle et/ou de circulaires d'un procureur du Roi régissant l'intervention conjointe et/ou distincte du MET et des services de police en cas de découverte d'un véhicule immergé dans les voies navigables.

Une initiative ministérielle et/ou du Collège des procureurs généraux peut constituer une solution au problème soulevé en ne perdant pas de vue que la découverte d'un véhicule dans les voies navigables implique quasi automatiquement l'exécution d'actes judiciaires (véhicules volés, fraude à l'assurance, découverte de véhicules avec armes, butins, cadavres, etc.). La Direction de la Navigation du MET est particulièrement demanderesse en la matière et s'est notamment adressée au ministre de l'Intérieur (absence de réponse à notre connaissance) à l'occasion de la consultation de ses services par ce dernier pour l'examen d'une plainte similaire.

Une telle initiative pourrait également être l'occasion de définir clairement les tâches dévolues aux zones de police, aux agents du MET mais aussi à la SPN⁸. Il ne nous a pas été possible de déterminer, sur la base d'un texte légal et/ou réglementaire, quel service intervenant (MET ou police) était tenu d'informer sans délai le propriétaire du véhicule immergé retrouvé dans les voies navigables. Il nous semble cependant exclu que cette tâche revienne au dépanneur intervenant au profit du MET pour des raisons évidentes d'intérêts économiques propres (frais d'entreposage qui sont fonction de la durée de celui-ci). À juste titre, dans un autre dossier, le procureur du Roi de Charleroi a adopté le même point de vue.

6. SUITE D'ENQUETE

Dans le prolongement des diverses constatations effectuées et relatives aux difficultés de communication entre les agents du MET et les services de police (absence d'intervention systématique, information déficiente des propriétaires, etc.), nous solliciterons auprès du MET la liste des véhicules retrouvés par leurs soins dans la région de Mons et Charleroi pendant l'année 2004 et vérifierons par la suite si ces véhicules retrouvés dans les voies navigables ont été effectivement désignés dans la BNG après leur découverte. En fonction du nombre de véhicules concernés, nous pourrions agir par coups de sonde.

ANNEXE A :

- (1) 14 janvier 2005 : sollicitation des services de DGS/DSB/Exploitation et Appui en vue de connaître les policiers ayant procédé à l'identification de l'immatriculation apposée sur le véhicule volé et à la consultation du nom du propriétaire⁹.
- (2) 14 janvier 2005 : sollicitation des services du ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne en vue d'obtenir notamment de plus amples informations quant à la nature des actes posés par leurs agents à l'occasion de la découverte du véhicule volé dans le lit du canal Nimy-Blaton¹⁰.
- (3) 14 janvier 2005 : sollicitation des services du SCA Mons en vue d'obtenir de plus amples renseignements sur le service ayant sollicité le désignement du véhicule volé en date du 14 décembre 2004¹¹.
- (4) 14 janvier 2005 : sollicitation de la zone de police Mons-Quévy¹².
- (5) 19 janvier 2005 : sollicitation des services du CIA Mons en vue d'obtenir de plus amples renseignements sur les actes posés par ce service (signalement et désignement)¹³.
- (6) 14 février 2005 : réception par fax, à titre d'information, d'une note édictée par l'ancien district de gendarmerie de Charleroi relative à l'intervention des services de la gendarmerie de l'époque en cas de découverte et d'enlèvement de véhicules du canal par les gardes du canal¹⁴.
- (7) 15 février 2005 : contact téléphonique avec le commissaire Schamo du CIA Mons qui nous informe avoir attiré l'attention des membres du CIA sur l'urgence à réserver aux demandes formulées par le MET mais également de s'être entretenu avec le Chef CCom de Mons pour solliciter également un examen rapide des demandes introduites par le MET (en principe, le MET devrait s'adresser au CCom Mons et non au CIA Mons pour les désignements urgents car c'est le seul service de la police fédérale accessible 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24).
- (8) 15 février 2005 : réception des anciennes directives du reg A 1/5 Livre II relatives aux signalements et désignements urgents¹⁵.
- (9) 2 mars 2005 : sollicitation de la direction DSB de la police fédérale pour connaître les dispositions légales autorisant la transmission d'informations policières aux agents du MET¹⁶.
- (10) 2 mars 2005 : sollicitation des services de l'AIG afin de disposer de plus amples informations sur d'éventuels cas similaires traités par cette institution¹⁷. L'AIG a eu connaissance d'un cas similaire mais s'est déclarée incompétente.
- (11) 2 mars 2005 : sollicitation des zones de police de certains districts des voies navigables du MET en vue de disposer d'une connaissance plus large des éventuels problèmes rencontrés¹⁸.

NOTES :

- ¹ Ce courrier est joint au rapport n° 14652/2005.
- ² Un procès-verbal subséquent (14665/2005) au PV initial MO.17.L1.126141/2004 a été adressé par nos soins au parquet de MONS.
- ³ Cette ligne du temps est jointe à notre rapport n° 46160/2005.
- ⁴ Selon les affirmations du MET que nous ne pouvons pas étayer au-delà du cas ponctuel dont nous sommes saisi.
- ⁵ Rapport n° 14957/2005.
- ⁶ Décision à laquelle nous faisons référence dans notre rapport n° 50790/2005.
- ⁷ Annexe 3 au rapport n° 14957/2005.
- ⁸ Cf. la directive ministérielle établie pour la SPC.
- ⁹ La réponse de DSB fait l'objet du rapport n° 5300/2005 du 18 janvier 2005.
- ¹⁰ La réponse du MET fait l'objet du rapport n° 10208/2005 du 3 février 2005.
- ¹¹ La réponse du SCA MONS fait l'objet des rapports n° 8818/2005 du 31 janvier 2005 et n° 9754/2005 du 2 février 2005.
- ¹² La réponse de la zone de police dont question fait l'objet du rapport n° 8819/2005 du 31 janvier 2005.
- ¹³ La réponse du CIA Mons fait l'objet du rapport n° 8817/2005 du 31 janvier 2005.
- ¹⁴ Rapport n° 14653/2005.
- ¹⁵ Rapport n° 14655/2005.
- ¹⁶ La réponse de DSB fait l'objet du rapport n° 20150/2005.
- ¹⁷ Rapport n° 20153/2005.
- ¹⁸ Voir rapport n° 20169/2005.