

CONSEIL INTERCOMMUNAL

COMMUNICATION No 13/2025
du Comité de direction
AU CONSEIL INTERCOMMUNAL SÉCURITÉ RIVIERA

**Réponse à l'interpellation de
Monsieur Frédéric Valloton (Vevey) déposée lors de la
séance du Conseil intercommunal du 25 septembre
2025, intitulée :**

« *Frein aux course-poursuites* »

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Préambule

Lors de la séance du Conseil intercommunal du 25 septembre 2025, M. Frédéric Vallotton, Conseiller intercommunal (Vevey), a déposé une interpellation intitulée « Frein aux course-poursuites ».

Dans cette interpellation, il soulève notamment une question sur le rôle que ces course-poursuites prennent dans le maintien de l'ordre public sur la Riviera. Il observe également que les course-poursuites sont une pratique potentiellement dangereuse pour le public, pour les agents de police et pour les suspects qui fuient la police. Il considère donc qu'il serait bénéfique pour la bonne relation entre la police et la population que les règles d'engagement pour les courses-poursuites soient claires.

Police Riviera partage ces préoccupations légitimes. Sa philosophie d'action repose précisément sur la prévention des dangers, la maîtrise de la proportionnalité, ainsi que sur la responsabilité individuelle et collective lors de toute intervention urgente.

Les réponses aux questions précises de l'interpellateur développées ci-après visent donc également à clarifier les règles en vigueur, les principes d'engagement, ainsi que les dispositifs mis en place afin de garantir la sécurité lors de l'intervention.

Réponses aux questions de l'interpellateur

Question 1 : « Quelles sont les règles d'engagement concernant les course-poursuites au sein de l'ASR ? »

La conduite d'un véhicule prioritaire, en situation d'urgence, exige d'importantes capacités de jugement, de réflexion, de maîtrise et de sang-froid.

Sont réputées urgentes, les courses officielles qui, dans des cas de nécessité, ont lieu pour permettre aux services d'urgence d'intervenir aussi rapidement que possible. Les bases légales en lien avec ce type d'intervention sont inscrites dans la Loi fédérale sur la circulation routière (art. 27 et 100 ch. 4 et 5 LCR) et dans l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (art. 16 OCR).

Le cadre d'engagement repose sur le principe de proportionnalité tel que retranscrit notamment à l'article 197 du Code de procédure pénale. La proportionnalité s'apprécie sous trois angles : l'adéquation du moyen utilisé au but recherché, la nécessité de l'action engagée, et la proportionnalité au sens strict, c'est-à-dire la balance entre les risques encourus et le bénéfice attendu.

En pratique, une poursuite n'est justifiée que si elle vise un objectif légitime, qu'il n'existe pas d'alternative moins risquée et que les risques demeurent raisonnablement maîtrisables. Les conducteurs et chefs de patrouille évaluent ces éléments en permanence, selon la situation telle qu'elle se présente concrètement.

En cas de fuite d'un contrevenant, la doctrine recommande souvent de maintenir une distance suffisante pour réduire la pression sur le fuyard et prévenir des comportements inattendus. Cette pratique permet de conserver un contact visuel et de transmettre des renseignements précis sur le réseau radio, tout en laissant le temps aux autres patrouilles de se positionner afin d'intercepter le véhicule de manière sécurisée.

Question 2 : « Existe-t-il un seuil de gravité des infractions avant d'engager une course-poursuite ? Existe-t-il une pesée d'intérêt protocolée entre les risques encourus et la gravité des délits ? »

L'engagement d'une course-poursuite est réservé aux situations où la gravité de l'infraction ou du danger justifie l'intervention d'urgence. Il s'agit notamment des cas où il faut sauver ou protéger des vies humaines, écarter un danger qui menace la sécurité ou l'ordre publics, préserver des biens de valeur importante.

Une pesée d'intérêts est effectuée avant et pendant l'action, en tenant compte de la gravité du motif, des conditions de circulation, de la densité du trafic, de la visibilité, de la topographie, des moyens disponibles et du risque immédiat pour les tiers. Si le risque devient supérieur au bénéfice attendu, la poursuite doit être interrompue. Cette pesée dynamique reflète l'application concrète du principe de proportionnalité, qui impose que la sécurité des tiers et des agents prime toujours sur l'objectif d'interpellation.

Il arrive néanmoins qu'un conducteur prenne la fuite à la seule vue de la police, dans le but manifeste de se soustraire à un contrôle, souvent pour dissimuler la commission d'une infraction dont la nature n'est pas encore connue des agents. Dans ces situations, la poursuite peut être engagée afin de déterminer les raisons objectives de cette fuite, ce qui relève d'un devoir d'investigation et de protection de la collectivité.

Ces interventions sont toutefois menées selon une doctrine rigoureuse. Dès l'instant où une fuite est constatée, la communication avec la centrale de police est immédiate. Cette communication permet la coordination des patrouilles, l'anticipation du dispositif d'interception et la supervision d'un cadre. Celui-ci peut, à tout moment, ordonner l'interruption de la poursuite. Comme mentionné ci-avant, les équipages veillent à maintenir une distance de sécurité et à adapter leur conduite, afin de réduire la pression exercée sur le fuyard et préserver la sécurité des tiers.

Dans la majorité des cas, la situation se résout rapidement, soit par l'abandon de la fuite par son auteur, l'interception sans incident ou la décision d'interrompre la poursuite lorsque le risque devient disproportionné au regard de la gravité encore incertaine des faits à élucider. Cette approche pragmatique et encadrée illustre la philosophie générale de Police Riviera : agir avec discernement, garantir la sécurité publique et agir avec proportionnalité.

Question 3 : « Est-ce que les agents doivent demander l'autorisation au centre de contrôle avant d'engager une telle opération ? »

La décision d'engager une poursuite relève de l'équipage qui opère sur le terrain, qui évalue la gravité et l'urgence de la situation, dont il faut souligner l'instantanéité. Toutefois, dès qu'une poursuite est initiée, la patrouille informe immédiatement la centrale de police afin d'assurer une coordination efficace, comme déjà évoqué. La centrale de police assure la diffusion des informations en temps réel, la coordination des patrouilles environnantes et facilite la mise en place de dispositifs d'interception en amont.

Parallèlement, un cadre du service peut à tout moment ordonner l'interruption de la poursuite, s'il estime que la pesée d'intérêts n'est plus favorable à sa continuation. Cette double évaluation vise à réduire au maximum la durée de la course-poursuite. Elle permet aussi de garantir que la décision demeure en permanence proportionnée à la situation, notamment au regard de son évolution rapide.

Question 4 : « De manière plus générale, quelles sont les mesures mises en place pour éviter toute mise en danger induite du public, des agents et des suspects lors de ces procédures ? »

Si une poursuite doit générer un danger manifeste à l'égard de tiers, il est en principe renoncé à poursuivre un fuyard qui pourrait, le cas échéant, être identifié lors d'ultérieures mesures d'enquête.

Plusieurs mesures complémentaires visent à réduire les risques liés aux courses-poursuites. La communication radio immédiate entre les patrouilles et la centrale de police permet de coordonner les actions, d'organiser des relais, d'anticiper la pose de barrages et de raccourcir la durée de l'intervention.

Les conducteurs appliquent également une conduite tactique maîtrisée, évitant les manœuvres agressives (le talonnement est proscrit) et adaptant leur vitesse aux circonstances. Lorsque le fuyard adopte une conduite manifestement dangereuse, les patrouilles peuvent volontairement relâcher la pression et laisser s'établir un écart entre les véhicules. Cet écart vise à diminuer le risque d'accident tout en permettant de suivre visuellement le véhicule et à renseigner les autres intervenants, voire à renoncer purement et simplement à la poursuite.

Les agents engagés dans la conduite d'urgence suivent une formation spécifique axée sur la gestion du stress, la connaissance de la dynamique d'un véhicule, la prise de décision en situation critique et la connaissance des règles de proportionnalité. Des débriefings sont organisés après chaque poursuite afin d'analyser les actions entreprises et améliorer les pratiques. Les véhicules prioritaires sont en outre équipés d'enregistreurs de données, qui assure une sauvegarde des données principales du véhicule.

Question 5 : « Est-ce qu'il en va de même pour toutes les opérations où les gyrophares sont utilisés ? »

Sur le principe, oui. Demeurent néanmoins réservées les situations exceptionnelles qui pourraient justifier l'absolue nécessité de neutraliser une personne commettant des crimes et des délits mettant en danger ou en péril la vie de tiers.

Les mêmes principes s'appliquent pour toutes les interventions où les avertisseurs spéciaux sont utilisés. L'usage simultané du feu bleu et de la sirène à deux tons est la condition nécessaire pour bénéficier d'une priorité spéciale, mais celle-ci ne dispense jamais le conducteur de son devoir de prudence. Le feu bleu seul peut être employé pour signaler une présence ou pour une approche discrète, sans conférer de droit de priorité.

Dans tous les cas, la conduite doit être adaptée aux conditions du moment. La prudence demeure la condition essentielle pour que les dérogations aux règles de la circulation routière puissent être admises par l'autorité amenée à apprécier la situation en fait et en droit.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Comité de direction espère avoir apporté des réponses utiles aux questions de l'interpellateur et se tient volontiers à sa disposition pour de plus amples renseignements.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, à l'assurance de notre parfaite considération.

Ainsi adopté le 30 octobre 2025

COMITE DE DIRECTION

Le Président  Bernard Degex		Le Secrétaire  Clément Leu
---	---	---

Annexe : interpellation de Monsieur le Conseiller intercommunal Frédéric Valloton (Vevey)

Frein aux course-poursuites

Les morts tragiques de Camilla et Marvin cet été à Lausanne posent la question de la manière et sur quelle base la police entame des poursuites urgentes en véhicules motorisés, souvent appelées course-poursuites, sur la Riviera. En effet, dans les deux cas, les suspects se sont enfuis devant un contrôle de police, puis ont été poursuivis par les forces de l'ordre. Sans présumer de la faute d'une partie ou de l'autre, il y a une question claire sur le rôle que ces course-poursuites prennent dans le maintien de l'ordre public sur la Riviera.

Les course-poursuites sont une pratique potentiellement dangereuse pour le public qui sont dans l'espace, pour les agents de police qui prennent en poursuite et pour les suspects qui fuient la police. En effet, toute circulation de véhicules motorisés à grande vitesse pose un risque connu et évident pour les personnes pour les passagers du véhicule mais aussi pour les passants. Et si cette circulation se fait sous les effets de l'adrénaline, que ce soit pour fuir ou pour poursuivre, les prises de risques sont d'autant plus probables.

Il semblerait donc bénéfique pour la bonne relation entre la police et la population que les règles d'engagement pour ce genre de course-poursuites soient claires. C'est pourquoi il serait intéressant d'obtenir réponses aux questionnements suivants:

- Quelles sont les règles d'engagement concernant les course-poursuites au sein de l'ASR?
- Existe-t-il un seuil de gravité des infractions avant d'engager une course-poursuite ? Existe-t-il une pesée d'intérêt protocolée entre les risques encourus et la gravité des délits?
- Est-ce que les agents doivent demander l'autorisation au centre de contrôle avant d'engager une telle opération?
- De manière plus générale, quelles sont les mesures mises en place pour éviter toute mise en danger induite du public, des agents et des suspects lors de ces procédures?
- Est-ce qu'il en va de même pour toutes les opérations où les gyrophares sont utilisés?

Nous vous remercions d'avance pour vos réponses.

Vevey, le 16 septembre

Pour décroissance alternatives (da.), Frédéric Vallotton