

20-001 Technique d'intervention de poursuite (TIP)

Los Angeles County Sheriff's Department

FIELD OPERATIONS DIRECTIVE

Field Operations Support Services



TECHNIQUE D'INTERVENTION DE POURSUITE (TIP)

BUT

La présente directive relative aux opérations sur le terrain vise à fournir aux adjoints des lignes directrices et des procédures d'établissement de rapports concernant l'utilisation de la technique d'intervention en cas de poursuite (PIT), également appelée manœuvre PIT. Les poursuites sont intrinsèquement dangereuses et peuvent mettre en danger les forces de l'ordre et la communauté. La PIT est un outil dont disposent les forces de l'ordre pour mettre fin à une poursuite potentiellement dangereuse. Elle se définit comme l'arrêt forcé, par rotation, du véhicule d'un suspect qui ne respecte pas les règles. La manœuvre PIT n'est pas destinée à remplacer un contrôle routier à haut risque, mais est une option qui peut être utilisée dans des situations spécifiques par du personnel assermenté formé et certifié.

POLITIQUE

Le département a pour politique de permettre au personnel adjoint d'utiliser le PIT lorsque le danger imminent causé par les actions du suspect et/ou le mépris flagrant de la sécurité des automobilistes et des piétons l'emportent sur le risque potentiel lié à l'utilisation du PIT. Le PIT est considéré comme une intervention légale. Selon la définition du manuel de la patrouille routière, section 110.5, chapitre 2-17, une intervention légale est un acte intentionnel au cours duquel des blessures ou des dommages sont causés par l'intervention des forces de l'ordre, ce qui entraîne généralement une arrestation ou une tentative d'arrestation.

PROCÉDURE

Le PIT ne peut être utilisé que par du personnel assermenté formé et certifié lorsque **toutes** les conditions suivantes sont réunies :

- Le risque de préjudice pour les adjoints ou le public l'emporte sur le risque potentiel lié à l'utilisation du PIT ;
- Les autres moyens raisonnables d'appréhension (dispositifs de dégonflage des pneus, etc.) ne sont pas pratiques ou ont été inefficaces ;
- Une troisième unité s'est jointe à la poursuite et est en mesure de soutenir les unités primaire et secondaire ;
- La vitesse du véhicule principal (voiture radio) et du véhicule suspect est de 35 miles par heure (mph) ou moins ; et
- Le chef de quart de l'unité principale a donné son accord.

Une fois que le chef de quart a approuvé la manœuvre PIT, un adjoint formé et certifié PIT prend la position principale dans la poursuite lorsque cela est possible. Lorsqu'une troisième unité se joint à la poursuite, l'adjoint formé au PIT peut

utiliser l'IRP sur le véhicule du suspect chaque fois qu'il le juge efficace et sûr. Une fois l'approbation accordée, la décision d'utiliser l'IRP reste du ressort de l'unité principale concernée, à moins qu'elle ne soit retirée ou annulée par le chef de quart.

Le choix de l'emplacement est une préoccupation majeure pour l'adjoint qui utilise l'IRP. Le choix de l'emplacement de l'IRP est essentiel pour que la technique soit utilisée efficacement et en toute sécurité. Afin de réduire la probabilité de blessures ou de dommages matériels, les facteurs suivants, le cas échéant, doivent être pris en compte lors du choix de l'emplacement de l'IPT :

- La présence d'une circulation encombrée et/ou la proximité de piétons ;
- Les dangers de la route, les virages sans visibilité, les structures ou les bâtiments à proximité ;
- la nature de la zone environnante (résidentielle ou commerciale) ; et
- Dans la mesure du possible, l'adjoint peut se coordonner avec le Bureau Aéro.

Autres considérations

Sauf en cas d'urgence, le PIT ne doit pas être utilisé dans les cas suivants

- Les véhicules poursuivis qui roulent à plus de 35 mph ;
- Les véhicules dont on sait que le suspect est armé d'une arme à feu ;
- les véhicules transportant des matières dangereuses ;
- les véhicules nettement plus lourds (bus, camping-cars, semi-remorques) ; et/ou
- les véhicules dont le centre de gravité est élevé.

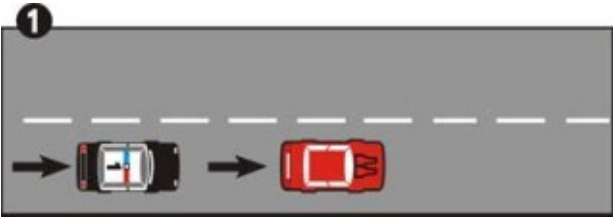
Les adjoints doivent être conscients du fait que l'utilisation de l'IRP les amènera à se trouver à proximité du suspect. En outre, l'utilisation du **PIT sur une moto ou un véhicule de moins de quatre roues est considérée comme une force mortelle**. Par conséquent, elle **ne doit être** utilisée sur une moto ou un véhicule de moins de quatre roues **que lorsque la force meurtrière est justifiée**.

Utilisation de l'IRP

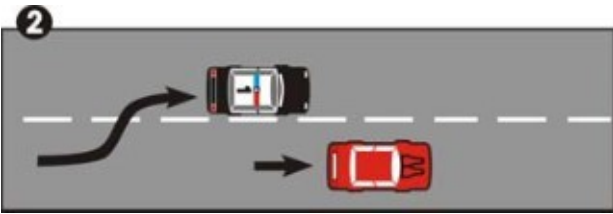
Avant la manœuvre PIT, l'adjoint doit annoncer par la radio du shérif son intention de procéder à la manœuvre PIT, afin de permettre aux deuxième et troisième unités d'ajuster leur position et leur distance pour les tactiques post-PIT.

Le PIT ne doit pas être utilisé lorsque la vitesse de l'un ou l'autre des véhicules est supérieure à 35 mph. Des vitesses plus élevées peuvent entraîner une rotation excessive du véhicule suspect. Le PIT se déroule dans l'ordre suivant :

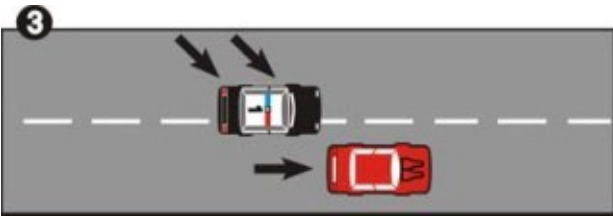
Le véhicule de patrouille s'approche du véhicule suspect par l'arrière (fig. 1).



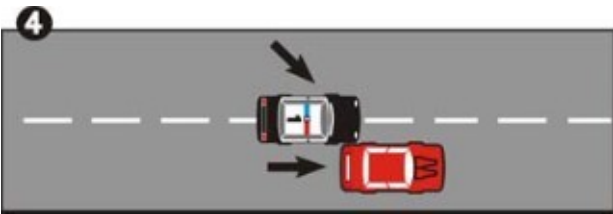
L'adjoint détermine de quel côté il va effectuer le PIT, accélère et se met à la vitesse du véhicule suspect (fig. 2).
L'adjoint peut effectuer le PIT des deux côtés, mais le contact doit généralement avoir lieu du côté du véhicule suspect où la chaussée est la plus dégagée.



L'adjoint accélère jusqu'à ce que la custode avant du véhicule de patrouille soit au même niveau que la custode arrière du véhicule suspect (fig. 3). L'espacement entre les deux véhicules doit être minimal afin de réduire l'effet d'éperonnage.



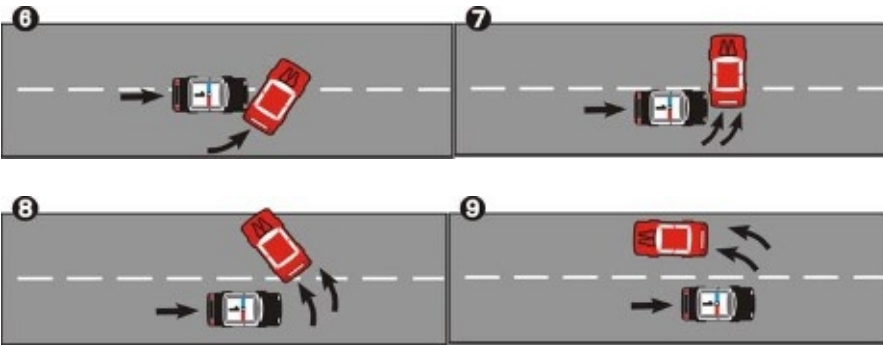
Une fois en position, l'adjoint dirige le véhicule de patrouille jusqu'à ce que le panneau de custode avant entre **doucement** en contact avec le panneau de custode arrière du véhicule suspect (fig. 4).



Une fois le contact établi, l'adjoint tourne le volant d'environ $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ tour vers le véhicule suspect tout en accélérant doucement le véhicule de patrouille si nécessaire (fig. 5). Le véhicule suspect doit tourner du côté où le contact a été établi (par exemple, si le contact a été établi du côté du conducteur, le véhicule tournera du côté du conducteur).



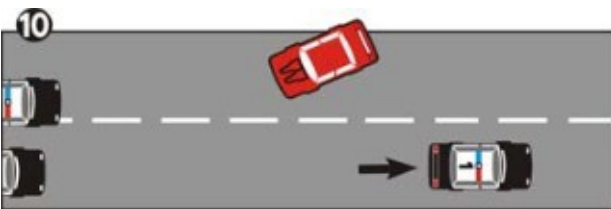
La manœuvre PIT fait perdre l'adhérence aux roues arrière du véhicule suspect, ce qui fait tourner le véhicule d'environ 180 degrés à partir de l'arrière (fig. 6-9). L'adjoint doit tenir fermement le volant et résister à l'envie de faire une embardée ou d'essayer d'éviter le véhicule suspect une fois qu'il a commencé à tourner.



Une fois que l'arrière du véhicule suspect a été déplacé de 25 à 30 degrés par rapport à la trajectoire initiale, la rotation est irréversible. Le véhicule suspect continuera à tourner quelle que soit l'action entreprise par son conducteur, y compris le contre-braquage, le freinage ou l'accélération.

L'élan naturel du véhicule suspect devrait l'entraîner hors de la trajectoire du véhicule de patrouille. Cependant, lorsque le véhicule suspect tourne devant le véhicule de patrouille, il peut y avoir un contact secondaire entre l'avant du véhicule de patrouille et le côté du véhicule suspect. Ce contact est généralement mineur et ne devrait pas entraîner une perte de contrôle du véhicule de patrouille.

Lorsque le véhicule suspect tourne, l'adjoint doit accélérer doucement pour sortir de sa trajectoire et éviter de s'arrêter dans une situation potentielle de tirs croisés. Les deuxième et troisième unités doivent s'approcher du véhicule suspect (fig. 10).



Après le déploiement réussi de la manœuvre PIT, les deuxième et troisième unités de la poursuite peuvent utiliser, sans s'y limiter, les options suivantes pour retenir le suspect. La coordination de ces options s'effectue sur la bande duplex, et l'option choisie doit être basée sur l'ensemble des circonstances. Les options suivantes ne nécessitent pas l'approbation d'un superviseur :

Contrôle routier modifié pour crime

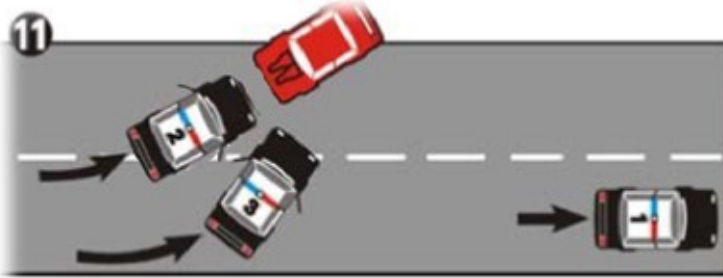
Un contrôle routier modifié est une option dans laquelle les deuxième et troisième unités se placent en formation en "V" à environ 20 pieds devant le véhicule du suspect. Cette configuration permet d'éviter les tirs croisés. On peut alors ordonner au(x) suspect(s) de sortir du véhicule, un par un, et le(s) diriger vers des positions qui augmentent l'avantage tactique des adjoints avant qu'il(s) ne soi(en)t détenu(s).

Les adjoints doivent continuellement évaluer leur environnement pour trouver un abri adéquat au cas où un suspect essaierait de continuer à conduire son véhicule.

Épingleage

L'objectif de l'immobilisation du véhicule d'un suspect est de dissuader ou d'empêcher le suspect de continuer à utiliser son véhicule pour échapper à l'arrestation après qu'une manœuvre PIT a été employée avec succès. Pour immobiliser le véhicule d'un suspect, la deuxième unité positionne sa voiture de patrouille "phares contre phares" à une distance d'un à trois pieds de l'avant du véhicule du suspect.

La troisième unité positionne ensuite sa voiture de patrouille à une distance d'un à trois pieds du véhicule du suspect, à un angle décalé par rapport à la deuxième unité, entre le panneau de custode avant et la porte avant du véhicule (côté pas



11)

Les adjoints doivent alors se placer à l'arrière de leur voiture de patrouille ou dans une position de couverture plus avantageuse, éviter les tirs croisés et augmenter la distance et le temps de réaction face aux menaces posées par le suspect. Ils peuvent ensuite ordonner au(x) suspect(s) de sortir du véhicule un par un et le(s) diriger vers des positions qui augmentent l'avantage tactique des adjoints avant qu'il(s) ne soi(en)t détenu(s).

Force meurtrière

Les unités de poursuite ne sont pas autorisées à éperonner ou à heurter intentionnellement une voiture de patrouille contre le véhicule d'un suspect, à moins que ce dernier n'ait atteint le seuil de la force mortelle. Si le seuil de force meurtrière est atteint, les adjoints suivants sont autorisés à éperonner ou à percuter leur voiture de patrouille contre le véhicule du suspect.

L'éperonnage est considéré comme une force mortelle, qui doit être fondée sur une justification indépendante de l'adjoint au conducteur, basée sur une menace imminente et capable du suspect et sur des actions objectivement raisonnables.

Si le véhicule suspect n'est pas immobilisé après la mise en œuvre de la manœuvre PIT, le personnel adjoint doit en informer le chef de quart et reprendre la poursuite. Le chef de quart doit s'assurer que toutes les conditions du PIT sont réunies avant de tenter d'autres manœuvres PIT.

Dommages au véhicule ou accident de la route

C'est la perte de contrôle du véhicule de patrouille après l'exécution de la manœuvre qui risque le plus d'endommager le véhicule de patrouille ou de blesser l'adjoint. Lorsque la technique est correctement exécutée, les dommages causés aux véhicules sont minimes mais doivent être signalés. Il ne s'agit pas d'un accident de la circulation si le véhicule de la patrouille, le véhicule du suspect ou d'autres biens, y compris le véhicule d'un tiers, subissent des blessures ou des dommages résultant directement de la manœuvre PIT ou de l'intervention judiciaire. Contactez le service de la circulation pour toute question afin de déterminer si l'incident doit faire l'objet d'un rapport d'accident de la circulation (CHP-555).

Tout dommage sera documenté par le superviseur comme un incident de véhicule, et le rapport d'accident ou d'incident de véhicule (SH-AD 665) et le rapport du superviseur d'incident ou de dommage au véhicule du comté ou au véhicule du titulaire (SH-AD 257) devront être remplis.

Si une personne est blessée ou si des dommages matériels importants sont causés par la manœuvre du PIT, le superviseur de la circulation du poste ou de l'unité et le service de la circulation doivent être avisés immédiatement conformément à la section 5- 05/010.00 du MPP, Équipe d'intervention en cas d'accident de la circulation.

Les agents conduisant des véhicules de patrouille équipés d'airbags du système de retenue supplémentaire doivent être conscients du système d'airbags et de son fonctionnement. Les effets du déploiement des airbags peuvent provoquer des brûlures par frottement, des irritations respiratoires et des troubles de la vue. Le conducteur peut ainsi perdre le contrôle de son véhicule de patrouille. Après le déploiement d'un airbag, l'adjoint ne doit pas continuer à conduire le véhicule, sauf pour l'arrêter en toute sécurité. Le véhicule doit être remorqué jusqu'à un atelier de réparation parce que l'airbag déployé est attaché au volant.

Rapport

Le personnel qui utilise le PIT doit documenter ses actions sur un rapport d'incident (SH-R-49) ou un rapport supplémentaire (SH-R-77). Les informations suivantes doivent être incluses :

- Raison de l'utilisation de l'IRP ;
- Le nom du chef de quart qui a autorisé l'utilisation de l'ITP ;
- La vitesse approximative du véhicule de poursuite principal et du véhicule du suspect au moment où le PIT a été utilisé ;
- L'emplacement et la justification du choix du site où le PIT a été utilisé (y compris la direction du déplacement) ;
- Le lieu où la poursuite a été interrompue ;
- le nombre de tentatives d'interpellation ;
- les blessures subies par les suspects, les passants, les autres automobilistes ou le personnel adjoint ;
- Tout dommage causé par le PIT (aux biens ou aux véhicules) ; et
- toutes les informations relatives à l'incident.

Le chef de quart, qui assure le commandement général de la poursuite, veille à ce que tous les documents établis par le personnel impliqué soient complétés et soumis dans les dix jours, en temps utile. Le chef de quart veille également à ce que le formulaire d'évaluation de la poursuite (SH-R-454) soit rempli et soumis au commandant d'unité pour examen. En outre, le chef de quart soumet au commandant de l'unité un memorandum détaillant l'utilisation de l'IRP afin de déterminer si elle a été utilisée conformément à la politique du département. Les informations suivantes doivent être incluses dans le memorandum :

- Justification de l'utilisation de l'IRP ;
- Nom(s) de l'adjoint formé et certifié qui a utilisé le PIT ;

- Liste des autres moyens raisonnables d'appréhension, techniques ou dispositifs de fin de poursuite (par exemple, dispositifs de dégonflage des pneus, etc.) qui ont été utilisés, tentés ou envisagés ;
- L'emplacement/le choix du site d'utilisation de l'IRP ;
- le nombre de tentatives d'utilisation de l'IRP ;
- Les blessures subies par les suspects, les passants, les autres automobilistes ou le personnel de l'adjoint ;
- Tout dommage causé par l'IPT (aux biens ou aux véhicules) ; et
- Toutes les informations relatives à l'incident.

Formation et certification

Le personnel assermenté est tenu de suivre une formation à la manœuvre PIT dans le cadre d'un cours sur les opérations en véhicule d'urgence (EVOC) approuvé par le POST pour pouvoir utiliser la manœuvre PIT lors d'une poursuite. Les patrouilleurs assermentés non formés et non certifiés ne doivent pas utiliser la manœuvre PIT. Les chefs de quart doivent se référer au code "P" du tableau de service pour les personnes désignées et certifiées comme ayant reçu une formation à la manœuvre PIT.
