

A Madame et Messieurs les Gouverneurs de province
A Madame le Gouverneur de l'arrondissement administratif
de Bruxelles-Capitale
A Mesdames et Messieurs les Bourgmestres
A Monsieur le Commissaire Général de la Police Fédérale
A Monsieur le Président de la Commission Permanente de la
Police Local
A Madame le Directeur Général de la Police Générale du
Royaume

Pour information :

A Mesdames et Messieurs les Commissaires
d'arrondissement

**Concerne: Circulaire concernant la responsabilité des autorités administratives
et la répartition des tâches entre les services de police en matière de
sécurité dans les chemins de fer.**

1. INTRODUCTION

La sécurité dans les gares et des chemins de fer est une matière qui doit être abordée de manière globale. Pour cette raison, j'ai organisé en 2001 une Table Ronde au cours de laquelle j'ai conclu, de concert avec la SNCB, la police fédérale, la Commission Permanente de la Police Locale, le Secrétariat Permanent à la Politique de Prévention (SPP) et la Direction Générale de la Police Générale du Royaume (PGR), des accords pour développer les initiatives nécessaires en la matière.

Ainsi, l'une d'entre-elles consistait à délimiter les responsabilités des différentes autorités administratives en ce domaine, ainsi que la répartition des tâches entre la police locale et la police fédérale. C'est dans cette optique que la présente circulaire doit être comprise. J'estime en effet qu'il est souhaitable d'attirer clairement l'attention des bourgmestres, notamment ceux sur le territoire desquels est située une gare, sur les responsabilités qu'ils portent en la matière, et de les inviter à accorder à cette problématique la place qui lui revient dans leur politique locale de sécurité.

En d'autres termes, je souhaite offrir dans la présente circulaire un cadre général de travail, cadre dans lequel les autorités administratives et les services de police pourront fonctionner et conclure des conventions de travail plus précises.

Nous examinerons dès lors successivement ci-après :

- Les dispositions légales en la matière
- Les définitions liées à cette problématique
- La responsabilité des autorités administratives
- La répartition des tâches générales entre services de police
- Les procédures et accords opérationnels

Cette circulaire remplace celle du 17 décembre 2001 qui donnait uniquement le cadre global, sans préciser les modalités générales de collaboration entre la police fédérale et les zones de police locale.

2. DISPOSITIONS LEGALES RELATIVES AU TRANSPORT PAR RAIL

2.1. Loi du 17/11/1998 portant sur l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie - Art 12 : adoption de l'Art 16 quater dans la LFP : "La police fédérale est chargée d'exercer les missions de police des chemins de fer".

2.2. L'Art 101 de la loi du 7/12/1998 relative à la police intégrée affirme au point 2° que la direction générale de la police administrative de la police fédérale est notamment chargée des missions spécialisées de police administrative, en particulier relatives à la police des chemins de fer. Dans l'exposé des motifs de cette loi, on peut lire que : "Le niveau fédéral sera, complémentirement au niveau local, chargé de missions spécialisées et supralocales de police administrative et judiciaire".

2.3. L'AR du 3/9/2000 relatif aux compétences du commissaire général et des directions générales mentionne dans l'art 8,2° : "les missions de police administrative spécialisées suivantes et l'appui à ces missions :

(...)

b) les missions confiées par ou en vertu de la loi à la police fédérale en matière de contrôle aux frontières, de police de la circulation, de police des chemins de fer, maritime et aéronautique ainsi que les missions de police aux aéroports;"

3. DEFINITIONS

3.1. Gare

La gare est un ensemble d'infrastructures, composé d'un ou de plusieurs bâtiments, parkings, entrées et quais qui ne servent pas directement à la circulation des trains et se trouvent dans les environs immédiats d'une ou de plusieurs voies ferrées; il s'agit d'un point de départ, d'un point de correspondance ou d'une destination (finale) d'une ligne ferroviaire.

Font partie de cet ensemble : les commerces, les couloirs, les tunnels sous-voies et les escaliers ou voies d'accès aux quais.

Ne font pas partie de cet ensemble : les rails, les dispatchings, les postes de manœuvre du sémaphore, poste d'aiguillage, poste d'échange et autres infrastructures qui ont un effet direct sur la circulation ferroviaire.

3.2. Quai

Infrastructure horizontale, parallèle aux rails, accessible au public, dont les extrémités sont délimitées par un panneau interdisant le passage, avec comme objectif de permettre aux voyageurs de monter et de descendre du train.

3.3. Ligne

Infrastructure ferroviaire constituée de deux ou plusieurs rails parallèles reliés par des traverses, constituant la liaison entre deux ou plusieurs gares.

3.4. Voie ferrée

Infrastructure ferroviaire constituée de deux ou plusieurs rails parallèles reliés par des traverses, servant au trafic ferroviaire (gare de formation, etc).

3.5. Parcours

Déplacement d'un train sur les voies ferrées d'un réseau ferroviaire.

3.6. Phénomène supra local sur les quais, voies ferrées et lignes

Phénomène qui aurait un impact sur la mobilité des trains, en particulier sur le transport des voyageurs, ou fait partie d'une problématique criminelle ou administrative gérée de façon supra locale ou fédérale.

3.7. Service de police spécialisé

Comme service spécialisé, on considère les interventions policières liées aux :

- infractions spécifiques, interventions et phénomènes relatifs à la législation ferroviaire (p.ex. circulation illégale, infraction sur les titres de transports, ...), et/ou liés à l'exploitation des chemins de fer (p.ex. sabotage, occupation des voies, etc) et/ou pour lesquels il est nécessaire de connaître la structure de fonctionnement de l'exploitant des chemins de fer (p.ex. engagement de trains spéciaux, transports de marchandises dangereuses, transport de groupes à risques, grève, ...);
- interventions ou phénomènes requérant une connaissance spéciale en vue de leur constatation et leur enquête (p.ex. accidents ferroviaires, graffiti sur les trains, ...);
- intervention sur la voie ferrée et/ou les lignes (p.ex. suicide, agression, vol à la tire, ...).

3.8. Accueil

Voir la définition reprise dans la PLP 10.

4. RESPONSABILITES DES AUTORITES ADMINISTRATIVES

4.1. L'intérêt local : le Bourgmestre

Sans préjudice des compétences du Ministre de l'Intérieur et du Gouverneur de province, c'est toujours le Bourgmestre qui est en premier lieu responsable de l'ordre public sur le territoire de sa commune ¹.

Tous les troubles de l'ordre public et toutes les missions de police administrative générale qui s'appliquent à des phénomènes qui se font principalement sentir à l'échelon local, relèvent incontestablement du champ d'action du Bourgmestre. Ce dernier porte la responsabilité de l'exercice du service de police de base par la police locale. ²

¹ Art. 133 de la Nouvelle Loi Communale

² Art. 3, §2 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux (M.B., 5 janvier 1999).

4.2. L'intérêt supralocal : le Ministre de l'Intérieur

Le Ministre de l'Intérieur peut prendre des mesures de police administrative, même si l'événement ou la situation n'est localisé(e) que dans une seule commune, lorsque l'intérêt général exige son intervention.³ Il s'agit de mesures de police au sens de l'article 3 de la loi sur la fonction de police : "tout acte exécutoire de police administrative ou de police judiciaire, juridique ou matériel, portant une indication, une obligation ou une interdiction pour les citoyens".

4.3. La distinction police administrative générale - spéciale

Enfin, dans le cadre de la présente directive, il est opportun de rappeler que, lorsqu'il y a lieu de prendre en même temps des mesures de police administrative générale et de police administrative spéciale, et ce, en raison d'un événement spécifique, les mesures de police administrative générale bénéficieront de la priorité.

En ce qui concerne les chemins de fer, des mesures de police administrative spéciale peuvent en effet être prises par le Ministre de la Mobilité et des Transports. Je souhaite clairement souligner que cela ne dégage en rien les autorités compétentes de leurs responsabilités pour prendre des mesures de police administrative générale (Bourgmestre, Gouverneur, Commissaire d'arrondissement, Ministre de l'Intérieur), bien au contraire. Les mesures qu'elles vont (devoir) prendre en raison du même événement précité, seront exécutées en priorité sur celles de police administrative spéciale.⁴

4.4. Principes généraux découlant de cette répartition

Une question d'intérêt purement local relève de la responsabilité du Bourgmestre. Une question d'intérêt supralocal ou général relève de la compétence du Ministre de l'Intérieur.

Si nous appliquons ces principes aux chemins de fer, nous distinguerons les trois sphères d'activité suivantes :

a) le quartier de la gare et la gare

Les lieux publics relèvent tout d'abord de la responsabilité du Bourgmestre, puisque l'on estime en général que les troubles de l'ordre public en ces lieux ne sont pas de nature à avoir des conséquences supralocales (p.ex. des petits troubles de l'ordre public, des vols à la tire).

³ Circulaire ministérielle du 10 décembre 1987, Maintien de l'ordre - Instructions générales coordonnées (M.B., 19 décembre 1987); art. 11 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police : "Sans préjudice des compétences qui leur sont attribuées par ou en vertu de la loi, le Ministre de l'Intérieur et le gouverneur exercent à titre subsidiaire les attributions du bourgmestre ou des institutions communales lorsqu'ils manquent, volontairement ou non, à leurs responsabilités, lorsque les troubles à l'ordre public s'étendent au territoire de plusieurs communes, ou lorsque, bien que l'événement ou la situation soit localisée dans une seule commune, l'intérêt général exige leur intervention.

Les compétences visées à l'alinéa 1^{er} concernent les mesures de police administrative au sens de l'article 3. 1°, à l'exclusion de celles qui font l'objet de l'article 42 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux."

⁴ Article. 12 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police : "Lorsque, à l'occasion d'un même événement des mesures de police administrative générale et de police administrative spéciale doivent être prises simultanément, les décisions, ordres et réquisitions des autorités de police administrative générale sont exécutées en priorité."

Le Bourgmestre décide de la politique à mener et peut donner à la police locale les ordres, instructions et directives nécessaires à cet effet.⁵ Les principes de base de cette politique et leurs applications opérationnelles seront reprises au plan zonal de sécurité.

Je voudrais signaler aux autorités locales qu'elles ne sont pas seules dans l'élaboration de ladite politique. Tant la police générale du royaume que le secrétariat permanent à la politique de prévention peuvent être considérés comme des partenaires privilégiés des autorités locales en ce domaine.

b) les voies ferrées et les trains proprement dits

Dans ce cas-ci, l'autorité compétente en matière de police administrative générale est le Ministre de l'Intérieur. Ce dernier décide de la politique à mener et donne à la police fédérale les ordres, instructions et directives nécessaires à cet effet.⁶ Chaque incident ou phénomène qui a lieu à hauteur des voies ferrées ou des trains, peut être lourd de conséquences pour le transport national et international. C'est pourquoi la notion "intérêt général", visée à l'article 11 de la loi sur la fonction de police, s'applique ici.

c) les quais

En ce qui concerne les quais, des phénomènes tant de nature purement locale que de nature supralocale, peuvent s'y produire. La prise de mesures visant à prévenir par exemple les dégradations est une question d'ordre local (Bourgmestre), tandis que d'autres décisions pourraient davantage être liées à la fluidité du trafic supralocal qui est une compétence du Ministre (p.ex. en cas d'action de grève sur les quais).

5. REPARTITION GENERALE DES TACHES ENTRE SERVICES DE POLICE

En tenant compte de l'organisation et des moyens des services de police, ainsi que des spécificités liées à certaines localités ou régions, il est nécessaire de distinguer deux types de répartition :

- d'une part, la collaboration générale, sur l'ensemble du territoire, entre la police fédérale (direction générale de la police administrative - direction des voies de communication - police des chemins de fer ci-après dénommée SPC) et la police locale, c'est-à-dire les différentes zones de police concernées par la problématique des chemins de fer;
- d'autre part, la collaboration spécifique entre la SPC et certaines zones de police qui sont confrontées à des problèmes de sécurité particuliers au niveau des gares, et notamment les zones de police comprenant une gare où la SPC est implantée.

Cette implantation sera déterminée en fonction de différents critères, entre autres :

- Les gares où plusieurs trains internationaux effectuent un arrêt commercial;
- Les gares où le TGV effectue un arrêt commercial;
- Le nombre de voyageurs embarquant dans un train dans la gare en question;
- La répartition actuelle des interventions (et donc de l'insécurité) sur base d'un délai d'intervention de 30 minutes.
-

Le premier aspect est réglé par la présente circulaire,

Le second cas sera réglé par des protocoles particuliers conclus entre les parties concernées, en tenant compte des principes énoncés dans la présente circulaire. Ces protocoles pourront compléter ou préciser les termes du présent texte, mais en aucun cas consacrer des principes allant à l'encontre de cette circulaire.

⁵ Article 42 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

⁶ Article 97 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

Le but est, là où cela s'avère nécessaire, de renforcer l'appui fédéral au profit des zones de police afin d'accroître le service à la population.

Ces protocoles seront élaborés en concertation entre le chef de zone, le DirCo et la SPC.

5.1. Principes généraux de répartition des tâches

■ Les policiers sont compétents sur l'ensemble du territoire, et en tous lieux, qu'ils appartiennent à la police fédérale ou locale ⁷.

■ La présente circulaire vise à mettre en place une coopération harmonieuse et une délimitation effective des tâches entre la police locale et la SPC, reposant sur une base territoriale pragmatique et sur les missions principales inhérentes à chaque service, tout en préservant l'intégration des deux niveaux de police.

Cela signifie d'une part que les deux services de police se basent sur leur disponibilité respective pour assurer un service permanent vis-à-vis du citoyen et de la communauté et pour réaliser l'ensemble des missions qui leur ont été attribuées.

D'autre part, la bonne coopération structurelle (p.ex. l'échange d'informations) et incidentelle (p.ex. la gestion ponctuelle d'un événement déterminé) ne fera qu'augmenter la qualité de leur intervention.

L'application des directives décrites dans cette circulaire sera respectée par chaque fonctionnaire de la police locale et de la SPC.

■ La police locale assure au niveau local la fonction de police de base, laquelle comprend toutes les missions de police administrative et judiciaire nécessaires à la gestion des événements et des phénomènes locaux sur le territoire de la zone de police, de même que l'accomplissement de certaines missions de police à caractère fédéral.⁸ Par analogie avec la répartition dans l'espace reprise au point 4.4 ci-dessus, la police locale va principalement intervenir dans le quartier de la gare, les gares, ainsi que sur les quais pour ce qui concerne les phénomènes à caractère strictement local.

■ La police fédérale assure sur l'ensemble du territoire, dans le respect des principes de spécialité et de subsidiarité, les missions spécialisées et supralocales de police administrative et judiciaire, ainsi que des missions d'appui aux polices locales et aux autorités de police. Les missions spécialisées et supralocales de police administrative et judiciaire, sont exécutées par les unités et services opérationnels de la police fédérale qui font partie des directions générales de la police administrative, de la police judiciaire ou de l'appui opérationnel. Depuis 1999, les (anciens) services de police spéciale relèvent de la police fédérale.⁹ La police fédérale va principalement intervenir sur les voies ferrées et dans les trains proprement dits, ainsi que sur les quais pour autant qu'il s'agisse de phénomènes dont les répercussions sont supralocales.

⁷ Art 45 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

⁸ Article 3 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

⁹ Loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie (M.B., 11 décembre 1998). Loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale (M.B., 29 mai 1999). Ladite intégration fut décidée fin 1996 par le Conseil des Ministres, qui déclarait que "dans un objectif de rationalisation et de meilleure lutte contre la criminalité transfrontalière, les missions de police générale (à l'exception des missions d'inspection visant principalement le respect des règles spécifiques de circulation et de sécurité relatives aux transports maritimes, ferroviaires et aériens) des polices aéronautique, maritime et de la police des chemins de fer sont intégrées, avec le personnel et les moyens nécessaires, dans la gendarmerie" (lisez : la police fédérale).

On peut donc plus particulièrement en déduire, ainsi que de la base légale énoncée au point 2 ci-dessus;

- Que la SPC doit en première instance fournir un service policier spécialisé et propre au domaine des chemins de fer sur les trains et les voies ferrées, et dans certains cas, sur les quais et dans les gares, étant donné le caractère supra local et souvent spécialisé.

- Qu'en ce qui concerne les gares, la police locale doit donc en principe assurer la police non spécialisée de première ligne ou police de base. Dans certaines gares spécifiques que je désignerai, la SPC pourra intervenir de façon subsidiaire en offrant un appui à la police locale. Cet appui sera modulé en fonction des analyses criminelles et de l'évolution des facteurs de risque et sera conçu de manière ponctuelle (opérations ciblées) ou plus structurée (p.ex. dans les gares où la SPC est implantée).

De manière générale, la SPC n'assume par contre pas de fonction d'accueil dans les gares, de sorte qu'elle puisse consacrer un maximum de capacité à ses missions primaires et à l'appui opérationnel de la police locale.

- Qu'en outre, la SPC doit, en tant que service de police fédéral, s'orienter vers les phénomènes de sécurité qui, suivant le plan national de sécurité, entrent dans la sphère d'intérêt d'une unité de police fédérale.

- Que, dans l'esprit de la loi du 07 décembre 1998 (LPI) qui consacre le rôle d'appui devant être tenu par le niveau fédéral, la SPC assure un rôle moteur dans le processus d'intégration des deux niveaux sur le terrain et dans la conclusion d'accords locaux de coopération policière.

5.2. Responsabilités des services de police

Chaque service de police assure dans la partie du terrain dont il est responsable une disponibilité permanente envers le public. Les deux services s'engagent à y faire correspondre leur organisation que ce soit par rapport au critère "temps d'intervention" ou au critère "qualité du service à la population". Ceci exige la possibilité permanente d'effectuer de manière indépendante des interventions dans les lieux attribués prioritairement à chaque service, en tenant compte du délai d'intervention et de la disponibilité pour le public.

Pour les plaintes et les dépositions, le public doit avoir la possibilité de s'adresser au service de police de son choix. Les mesures urgentes seront donc prises et les déclarations de base seront par conséquent actées par le service sollicité; les éventuelles suites d'enquête ou autres devoirs administratifs subséquents seront exécutés par le service de police territorialement compétent.

Dans des cas urgents ou si un des services de police est confronté ou est averti d'un incident survenu en dehors de son terrain normal d'activité ou ne relevant pas de ses missions primaires, ce service prendra immédiatement les mesures urgentes conformément à l'art 40 de la LFP, rédigera un procès-verbal initial et en informera immédiatement le service territorialement compétent. Ce service reprendra l'intervention le plus vite possible.

Pour des événements planifiés, des phénomènes temporaires ou des faits pour lesquels le caractère de la mission se déplace de manière significative et indubitable d'un terrain d'activité à l'autre, les deux services décideront des modalités de coopération spécifiques en accord avec le(s) chef(s) de zone et le DirCo concerné (p.ex. un rassemblement de personnes à proximité d'une gare avec utilisation de nombreux trains).

6. PROCEDURES ET ACCORDS OPERATIONNELS

6.1. Gestion des interventions

6.1.1. Principes généraux

Toutes les interventions sont en principe traitées de façon autonome par les services de police compétents, en fonction de la répartition des tâches et des terrains d'activités décrits ci-dessus.

Les appels via le numéro d'urgence 101, et qui concernent des interventions attribuées à la SPC, sont transmises pour traitement au dispatching SPC.

La police locale et la SPC échangent quotidiennement les informations relatives aux interventions traitées sur le terrain SNCB (gares, trains, voies ferrées) par le biais des documents ad hoc (fiches d'intervention, procès-verbaux, etc).

Lors d'incidents de grande envergure ou qui ont une grande répercussion sur le domaine des chemins de fer, il y a lieu d'informer le DirCo, en tenant compte des accords conclus par le DirCo avec les zones de police de son arrondissement.

Le service de police sur le terrain duquel l'incident se produit en informe les autorités administratives et judiciaires.

6.1.2. Modalités d'intervention de la SPC

6.1.2.1. La SPC doit être active sur l'ensemble du territoire et est donc organisée en conséquence. Ses activités s'exercent soit de manière "statique" (quais, gares), soit de manière "mobile" (voies ferrées et trains). Compte-tenu de sa répartition territoriale, la SPC mettra tout en œuvre pour être présente dans des délais compatibles avec l'urgence de la situation ou la qualité du service à rendre aux citoyens.

Si la SPC est présente dans la gare et n'est pas mobilisée par une intervention, elle effectue les premières interventions urgentes et en dresse un procès-verbal.

Elle poursuit l'enquête sur les faits survenus à bord des trains. En ce qui concerne les quais, elle poursuit l'enquête pour les faits qui influencent la mobilité du trafic ferroviaire ou qui constituent des infractions spécialisées liées à la gestion des chemins de fer. Par contre, la police locale reprendra toute enquête relative aux autres faits.

Lorsque la SPC n'est pas présente dans la gare, est mobilisée par une intervention ou ne peut pas se rendre sur place (train ou voie ferrée) dans un délai raisonnable (que l'on fixe ici à 30 min), la police locale sera sollicitée et effectuera les premières constatations urgentes et en dressera un procès-verbal. Elle poursuivra l'enquête sur les faits qui n'influencent pas la mobilité du trafic ferroviaire ou qui ne constituent pas une infraction spécialisée liées à la gestion des chemins de fer.

Dans les autres cas, la suite de l'enquête est reprise dans les meilleurs délais par la police fédérale.

Dans les deux cas, si l'intervention menée par le service de police qui n'est pas compétent rationae materiae perdure, le service compétent mettra tout en œuvre pour reprendre et poursuivre les constatations dans les meilleurs délais.

6.1.2.2. Dans les gares où la SPC est implantée, elle pourra notamment, sur base d'un protocole spécifique :

- fournir un appui opérationnel à la police locale en orientant des patrouilles vers les accès aux quais, les espaces commerciaux, les locaux techniques;
- participer aux plans d'action élaborés par la police locale en concertation avec le DirCo concerné;
- communiquer ses plans d'actions à la police locale qui en tiendra compte dans la définition de sa politique de sécurité;
- veiller à assurer un appui vers la police locale en cas d'urgence (voir aussi point 6.1.3. ci-dessous);

- Assurer une mission d'accueil.

6.1.3. Appui

Là où existe une menace directe et grave pour la sécurité ou l'intégrité physique des personnes ou lorsqu'une personne est retenue par les services de la SNCB, les services de police s'engagent à intervenir au plus vite et à prendre les mesures urgentes. Ceci est particulièrement nécessaire lorsque le service de police ayant théoriquement en charge l'intervention (sur base de la répartition des tâches définie dans cette circulaire) ne peut intervenir immédiatement pour des raisons de force majeure ou ne dispose pas des moyens suffisants pour assurer l'intervention de manière autonome. Le service de police appelé en renfort interviendra dès lors immédiatement. Son action se limitera aux mesures urgentes et à la rédaction d'un procès-verbal initial. Les autres partenaires seront tenus au courant du résultat. Le service théoriquement compétent reprendra la gestion de l'événement dans les plus brefs délais.

Dans le cas d'événements à caractère supralocal ou lorsqu'une coordination aux termes de l'article 104 de la loi du 07 décembre 1998 s'avère nécessaire, le DirCo sera averti par le service premier intervenant.

Chaque service de police devra également s'engager à soutenir les autres parties en cas d'urgence avec les moyens techniques spécialisés propres à chaque service (p.ex. éthylomètre, chiens, etc). La SPC mettra son expertise du domaine des chemins de fer, ainsi que ses contacts avec les exploitants, à disposition de la police locale.

6.2. Police administrative

6.2.1. Ordre public

- Evénements planifiés

En ce qui concerne le maintien de l'ordre lors d'événements planifiés ayant un impact sur le domaine ferroviaire, les tâches sont préalablement réparties entre la SPC et la police locale, après que la mise en œuvre des dispositifs, la répartition des moyens et des tâches aient été définis lors d'une réunion de coordination selon les principes déterminés par les autorités administratives compétentes.

Le DirCo prendra part à cette concertation. Cette réunion de concertation sera initiée en principe par la police locale, ou à défaut par le DirCo ou la SPC.

- Evénements non planifiés

En ce qui concerne le maintien de l'ordre lors d'événements imprévus, le premier service impliqué avertira le plus rapidement possible le service théoriquement compétent, ainsi que le DirCo. Chaque partie fournira une assistance, si nécessaire, au service de police compétent selon les directives des autorités administratives concernées.

6.2.2. Catastrophes

Les principes généraux de la planification d'urgence sont ici d'application.¹⁰ Le niveau de gravité de l'incident (1 à 4) ou l'importance de la gare ou de la (des) ligne(s) concernée(s) désignera l'autorité responsable (Bourgmestre (1 à 2), Gouverneur (3), Ministre (4)) et donc chargée de la mise en place d'un plan d'urgence spécifique et de la gestion de l'accident.

¹⁰ Circulaire ministérielle du 11 juillet 1990 - Plans d'urgence et d'intervention.

Pour les trains et bâtiments situés dans la circonscription territoriale attribuée à la SPC, ce service interviendra comme gestionnaire de la discipline 3 (police des lieux sinistrés ou menaces). Les plans d'urgence seront établis en concertation avec le DirCo, afin d'assurer un lien direct et coordonné avec les actions des services de police locaux.

Lors de la mise en application d'un plan d'urgence, la SPC siègera dans les divers comités de crise. La police locale et le DirCo seront toujours impliqués dans cette action étant donné le caractère complexe du terrain et la possibilité d'une extension rapide du problème sur le territoire d'une ou plusieurs zones de police.

Lorsqu'un plan d'urgence entre en vigueur pour un fait survenu en dehors du territoire théoriquement dévolu à la SPC, la SPC délèguera également un officier de liaison sur place si le fait s'est produit à proximité immédiate d'une installation SNCB ou qu'il peut avoir des conséquences sur la mobilité des trains.

6.2.3. Echange d'informations

Dans les zones particulièrement concernées par la problématique des chemins de fer, si le conseil zonal de sécurité le juge opportun, la SPC peut occasionnellement participer aux réunions, à l'intervention du DirCo. Si la SPC estime opportun de présenter une communication écrite ou verbale au conseil zonal de sécurité, elle contactera le DirCo en ce sens. En vue d'un suivi optimal des faits et des phénomènes, la SPC est mise en possession des rapports de réunion du conseil zonal de sécurité.

Dans le cadre de l'ordre public relatif à la sécurité des chemins de fer, les services de police transmettront immédiatement au carrefour d'information de l'arrondissement (CIA) toute information connue.

Ce flux d'information en provenance de la SPC et des polices locales vers le CIA doit permettre à chacun de disposer des données nécessaires à la bonne gestion des phénomènes et des événements liés à l'ordre public qui se produisent sur leur circonscription.

Dans les gares où la SPC est implantée, une concertation opérationnelle sera organisée régulièrement. Des compte-rendus en seront rédigés, qui seront transmis aux autorités administratives compétentes par l'intermédiaire du DirCo.

Dans les endroits où la SPC n'est pas implantée, cette concertation sera organisée ponctuellement, en fonction des demandes de chaque service ou de problématiques spécifiques.

6.3. Police judiciaire

6.3.1. Traitement des dossiers judiciaires

Les deux services traitent leurs dossiers judiciaires selon les directives en vigueur données par le Procureur du Roi.

En ce qui concerne la gestion des dossiers "traitement policier autonome" (TPA), on tiendra compte de la répartition territoriale et des tâches telles que décrites ci-dessus.

Si un service acte une déclaration ou constate un fait commis hors de sa circonscription ou qui n'entre pas dans son domaine d'activité, le dossier est immédiatement transmis au service compétent pour traitement.

Je demanderai aux autorités judiciaires de tenir compte de la répartition territoriale des compétences prévues dans cette circulaire en ce qui concerne la répartition des devoirs d'enquête et l'exécution des apostilles.

6.3.2. Echange d'informations

Chaque service de police transmettra ses informations judiciaires par le biais des canaux appropriés (CIA). Cela n'empêche que, conformément aux directives du Procureur du Roi, des informations ponctuelles puissent être également échangées entre services.

Il est conseillé de mener sur une base mensuelle une concertation opérationnelle entre les services de recherche de la police locale et la SPC. Les modalités en seront déterminées en accord avec les autorités judiciaires. Le procès-verbal de ces concertations sera transmis à la direction des services de police concernés.

Les deux services s'informeront préalablement des grandes actions judiciaires planifiées, ainsi que des activités de surveillance ou du contrôle qui peuvent les amener à intervenir dans la circonscription d'une autre partie.

6.4. Transfert de personnes interpellées à bord des trains et exécution des devoirs y afférant - Garde des personnes arrêtées.

Dans le cas où la SPC est confrontée à une intervention dans un train, il se peut que les policiers doivent quitter le train. La SPC ne dispose pas dans toutes les gares d'une infrastructure lui permettant de rédiger certains documents (entre autres les procès-verbaux), de procéder à des fouilles, etc. Il est donc indispensable de pouvoir transférer cette équipe et les personnes interpellées vers un bâtiment d'un service de police.

Dans l'hypothèse où aucun service de la SPC n'est disponible afin d'assurer cette tâche administrative, il est convenu que la police locale effectue le transfert des fonctionnaires de police SPC et des personnes retenues et mette à disposition le matériel et l'infrastructure nécessaire afin de permettre d'effectuer les différents devoirs. Cette collaboration est limitée au délai nécessaire pour l'exécution des devoirs urgents. La SPC assurera au plus vite la gestion autonome de l'intervention, tant pour les aspects opérationnels qu'administratifs.

Les frais inhérents à cette intervention (p.ex. frais de nourriture ou de soins médicaux des personnes interpellées) seront supportés par la SPC.

La garde des personnes arrêtées fera l'objet d'un protocole spécifique à établir entre les DirCo's, la SPC et les zones de police concernées.

6.5. Evaluation

Une première évaluation de cette circulaire sera menée six mois après son entrée en vigueur et, par après, sur base annuelle.

Antoine DUQUESNE