

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS
M

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 42 f

N° 1

Le texte de cette Instruction Générale est publié par le service MT sous le n° MT 6 a n° 2 et par le service VB sous le n° VB 6 a n° 1.

Date d'application : 1^{er} décembre 1943.

DISTRIBUTION
EX
1 - 2 .

Rectificatifs

PRESRIPTIONS RELATIVES A LA PROTECTION DES VOYAGES DE PERSONNALITÉS ⁽¹⁾ PAR VOIE FERRÉE

Sommaire

Chapitre 1
PRINCIPES
GÉNÉRAUX

Article 1 — Document abrogé	2
Article 2 — Objet de l'Instruction Générale	2
Article 3 — Consistance des mesures techniques de sécurité	2
Article 4 — Plans départementaux de sécurité	3
Article 5 — Liaison avec l'Administration Supérieure pour l'application du plan « S »	3

PARAGRAPHE 1 — Dispositions intéressant le Service de l'Exploitation.

Chapitre 2
MESURES
TECHNIQUES
DE PROTECTION
DES VOYAGES DE
PERSONNALITÉS

Article 6 — Consignes concernant la circulation du train officiel	3
Article 7 — Accompagnement du train officiel	4
Article 8 — Accompagnement des trains devant précéder ou suivre le train officiel	4
Article 9 — Surveillance de la circulation	4
Article 10 — Postes d'aiguillages	4
Article 11 — Maintien de certaines aiguilles	4
Article 12 — Surveillance des manœuvres	4
Article 13 — Service des gares	5
Article 14 — Vérification des chargements des trains croiseurs	5

PARAGRAPHE 2 — Dispositions intéressant le Service du Matériel et de la Traction.

Article 15 — Composition et vérification du matériel du train officiel	5
Article 16 — Accompagnement du train officiel	5
Article 17 — Visite et vérification des trains croiseurs	8

◆ (1) Les voyages de personnalités appartenant aux Autorités d'occupation font l'objet de dispositions spéciales qui ne figurent pas dans la présente Instruction Générale.

Chapitre 2
(suite)
**MESURES
TECHNIQUES
DE PROTECTION
DES VOYAGES DE
PERSONNALITÉS**

PARAGRAPHE 3 — Dispositions intéressant le Service de la Voie.

Article 18 — Mesures de police	6
Article 19 — Dispositions techniques :	6
a) Visite préalable de la Voie	6
b) Reconnaissance et vérification de la Voie, des appareils et des signaux	7
c) Passages à niveau	7
d) Chantiers de travaux	7
Article 20 — Modalités d'application des dispositions techniques	7
Article 21 — Organisation des Voyages de Personnalités	7
Article 22 — Consignes pour l'application du plan « S »	7
Article 23 — Modifications éventuelles aux roulements et tableaux de service....	8
Article 24 — Voyage annoncé tardivement ou détournement éventuel motivé par une interception de ligne	8

Chapitre 3
**MESURES
D'EXÉCUTION**

article 1 ♦ Document abrogé.

Est abrogée la Note Générale — Série M — Affaires Générales n° 23 — Série MT — Affaires Générales n° 7 — Série VB — Entretien et Surveillance n° 5; en date du 1^{er} mars 1941.

CHAPITRE 1

PRINCIPES GENERAUX

article 2 ♦ Objet de l'Instruction Générale.

Les mesures spéciales de sécurité qui peuvent être appliquées pour la protection des voyages de personnalités comportent :

- a) des mesures de police incombant à l'Autorité publique,
- b) des mesures techniques qui incombent aux agents du Chemin de fer.

La présente Instruction Générale a pour objet de préciser :

- d'une part, les dispositions à observer pour assurer la liaison indispensable avec les représentants de l'Autorité publique,
- d'autre part, les conditions d'application des diverses mesures techniques dans les différents cas qui peuvent se présenter.

article 3 ♦ Consistance des mesures techniques de sécurité.

Les mesures particulières de sécurité qui peuvent être appliquées comprennent :

- la reconnaissance, la vérification et la surveillance des voies, des appareils et des signaux,
- la vérification et la surveillance du matériel moteur et du matériel roulant du train officiel (1) et des trains susceptibles de le croiser,
- la surveillance spéciale de la marche du train officiel (1).

♦ (1) Par train officiel il faut entendre, pour l'application de la présente Instruction Générale, le train utilisé par la personnalité en déplacement, qu'il s'agisse d'un train du service régulier, d'un train spécial ou encore d'un autorail.

Les prescriptions à observer font l'objet d'un dispositif ou plan de protection dénommé : « PLAN S » détaillé au Chapitre 2.

Les conditions d'exécution de ce plan, valable pour l'ensemble du Réseau National, sont indiquées au Chapitre 3 de la présente Instruction Générale.

article 4 ♦ Plans départementaux de sécurité.

Dans le cadre des instructions d'ordre général qu'il reçoit du Gouvernement, chaque Préfet arrête, pour son département, le plan détaillé des dispositions locales à prévoir sur chacun des grands itinéraires susceptibles d'être empruntés lors des déplacements de Hautes Personnalités.

article 5 ♦ Liaison avec l'Administration Supérieure pour l'application du plan " S ".

Suivant les circonstances, le déclenchement des mesures spéciales de sécurité prévues par le plan « S » résulte :

— soit d'une demande du Gouvernement transmise à la Direction Générale ou directement au Service Central du Mouvement.

L'ordre d'application est alors donné sans retard aux Régions intéressées qui le diffusent aux Chefs d'Arrondissement.

— soit exceptionnellement d'une demande du Préfet au Chef d'Arrondissement de l'Exploitation ayant le chef-lieu du département dans sa Circonscription, à charge pour celui-ci d'aviser aussitôt la Division Régionale du Mouvement et d'alerter ses Collègues de la Voie, du Matériel et de la Traction ainsi que, le cas échéant, son Collègue de l'Exploitation de l'Arrondissement voisin.

Pour faciliter l'exécution des liaisons entre la S.N.C.F. et les Autorités Préfectorales, ainsi que pour donner tous ordres utiles en cas d'incident, accident, détournement du train officiel, etc..., un Chef de Groupe des Gardes des Communications est placé auprès de l'Inspecteur du Poste de Commandement (P.C.) (1), pendant toute la durée (2) de la circulation du train officiel sur les lignes contrôlées par le P.C.

Le Chef de Groupe des Gardes des Communications doit notamment tenir les Préfets au courant de l'horaire du train officiel et de sa circulation réelle sur l'étendue du département. Il doit les informer par les voies les plus rapides des anomalies ou des incidents qui viendraient à être relevés depuis l'heure qui précède l'heure normale de passage du train officiel jusqu'après ce passage.

Ces avis sont indépendants de ceux qui sont adressés en tout temps par les agents qualifiés de la S.N.C.F. aux Préfets à l'occasion d'accident ou de tentative criminelle.

CHAPITRE 2

MESURES TECHNIQUES DE PROTECTION DES VOYAGES DE PERSONNALITÉS

PARAGRAPHE 1

DISPOSITIONS INTÉRESSANT LE SERVICE DE L'EXPLOITATION

article 6 ♦ Consignes concernant la circulation du train officiel.

Lorsque le déplacement doit avoir lieu par train spécial ou autorail spécial, l'horaire en est établi par les Divisions Régionales du Mouvement intéressées au transport conformément aux desiderata exprimés par les Autorités qui organisent le voyage.

Les Avis de Service Trains publiés à cette occasion doivent comporter toutes les consignes nécessaires à la libre circulation du train spécial. Ces consignes doivent, notamment, prévoir que :

♦ (1) Le Poste de Commandement (en abrégé : P.C.) est un organisme placé au siège de chaque Arrondissement d'Exploitation qui a pour rôle essentiel de surveiller la régularité de la circulation.

♦ (2) La prise de service du chef de groupe commence une heure avant l'heure réglementaire d'entrée et cesse 30 minutes après l'heure réelle de sortie du train officiel sur le territoire contrôlé par le P.C.

- a) doivent être garés, s'il y a lieu, en des points convenablement choisis, les trains moins rapides précédant le train officiel, de façon que la voie soit dégagée **15 minutes au moins** avant l'arrivée ou le passage de ce dernier,
- b) les gares et postes du parcours doivent maintenir un intervalle de **10 minutes au moins** entre le train officiel et le train qui le suit immédiatement alors même que « voie libre » aurait été reçue après le passage ou le départ du premier,
- c) dans les postes de bifurcation, tout train devant suivre un itinéraire incompatible avec celui du train officiel, sans que les deux itinéraires présentent de partie commune, doit être arrêté à la bifurcation, pour y attendre le passage du train officiel, s'il ne peut dégager l'itinéraire de ce train **10 minutes au moins** avant son passage.

article 7 ♦ Accompagnement du train officiel.

Le train officiel doit être accompagné par un Inspecteur du Mouvement sur chacun des Arrondissements traversés.

Ce fonctionnaire, qui prend place dans le fourgon de tête, a pour rôle de faire assurer la stricte application des dispositions réglementaires tant en cours de route que lors des arrêts normaux ou accidentels, et de prendre toutes initiatives, d'accord s'il y a lieu avec l'Inspecteur du P.C., en cas d'incident, accident, désheurement important, détournement, etc...

article 8 ♦ Accompagnement des trains devant précéder ou suivre le train officiel.

Tout train qui, d'après son horaire normal, doit précéder le train officiel ou le suivre à moins de **15 minutes** sur tout ou partie de son parcours, doit être accompagné, sur ce parcours, par un Contrôleur des trains (ou Contrôleur adjoint des trains) chargé de faire assurer la stricte application des dispositions réglementaires.

article 9 ♦ Surveillance de la circulation.

L'agent supérieur de l'Exploitation des P.C. intéressés dirige personnellement la surveillance de la circulation une heure au moins avant l'entrée du train officiel sur son secteur ; il se tient en contact étroit avec les P.C. voisins et prend toutes mesures qui lui paraissent nécessaires pour assurer la marche régulière du train officiel selon les instructions données à ce sujet par le Chef d'Arrondissement.

Il renseigne le Chef de Groupe des Gardes des Communications sur la marche du train officiel et lui signale tous les incidents, anomalies, etc..., pouvant donner lieu, de la part de ce dernier, à une intervention auprès des Autorités Préfectorales ou du Service d'ordre.

article 10 ♦ Postes d'aiguillages.

Les postes d'aiguillages doivent être occupés par des agents bien exercés.

article 11 ♦ Maintien de certaines aiguilles.

Les aiguilles manœuvrées à pied d'œuvre par levier à contrepoids et prises en pointe par le train officiel doivent être maintenues par un agent pendant le passage de ce train quand leurs lames ne sont pas verrouillées ou cadénassées par application des prescriptions réglementaires.

article 12 ♦ Surveillance des manœuvres.

Dans les gares, les manœuvres à entreprendre avant le passage du train officiel doivent être effectuées avec la plus grande attention afin d'éviter tout incident susceptible d'entraver la marche de ce train.

Lorsqu'elles intéressent la voie principale parcourue par le train officiel, les manœuvres doivent cesser, à moins de nécessité de service, **10 minutes au moins** avant le passage du train ; le Chef de service doit ensuite s'assurer que cette voie est bien dégagée, que les taquets d'arrêt sont relevés et que les wagons en stationnement sur les voies de service ne risquent pas d'être mis en mouvement.

article 13 ♦ Service des gares.

Dans toutes les gares du parcours du train officiel, les quais situés de part et d'autre de la voie où doit circuler le train spécial doivent être dégagés au moins sur la moitié de leur largeur contiguë à cette voie et, si possible, sur toute leur largeur.

Tous les accès aux quais sont fermés quelques minutes avant le passage du train ; pendant ce délai ne peuvent être admis sur les quais que les agents en tenue indispensables à l'exécution du service et les représentants des Autorités officielles dûment identifiés.

Dans les gares d'arrêt du train officiel, les voies les plus voisines de celle où stationne le train doivent, autant que possible, rester libres pendant toute la durée de l'arrêt.

article 14 ♦ Vérification des chargements des trains croiseurs.

La visite, prévue à l'article 17 de la présente Instruction Générale, de chaque train devant croiser en route le train officiel, ne dispense pas le Chef de service de la gare de formation d'appliquer les dispositions réglementaires concernant la vérification notamment de l'état des chargements, des attelages, des portes, etc...

Cette vérification doit être renouvelée autant que possible à la dernière gare d'arrêt qui précède le point où le train considéré doit croiser en marche le train officiel.

PARAGRAPHE 2**DISPOSITIONS INTÉRESSANT LE SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION****article 15 ♦ Composition et vérification du matériel du train officiel.**

La composition du train officiel est fixée par le Service Central du Mouvement. Toutefois, si le voyage doit être effectué dans un autorail, le choix du véhicule est fait en accord avec le Service Central du Matériel.

Dès que la composition du train est arrêtée, le choix de la machine ou des machines devant en assurer la remorque est fait, par entente entre les Services locaux et régionaux de la Traction, parmi celles dont la tenue en route ne peut laisser aucun doute. Le chargement des tenders doit être examiné avec soin.

Les Chefs de Dépôts font vérifier minutieusement les différents organes (mouvement, freins, appareils divers); si les circonstances le permettent, cette vérification est confirmée au cours d'accompagnements préalables.

A partir du moment où les machines sont placées en stationnement pour être mises en tête du train, elles doivent faire l'objet d'une surveillance constante de la part du Service de la Traction.

Le choix des véhicules est fixé par entente entre les Services Centraux et Régionaux du Mouvement et du Matériel, de façon que leur tenue de route et leur aspect ne puissent pas donner lieu à critiques. Les Chefs d'Arrondissement du Matériel font procéder à la visite minutieuse et à la mise au point des véhicules choisis (roulement, freins, châssis, caisse) ainsi qu'à un examen de tous les coffres, dessous de sièges ou encoignures dissimulées.

Le train est ensuite surveillé constamment jusqu'au moment du départ par les soins du Service du Matériel roulant et du Service des Gardes des Communications, quand cela est possible.

Enfin, des précautions analogues sont prises s'il s'agit d'un autorail, les Services Régionaux de la Traction et du Matériel roulant s'entendant pour la vérification minutieuse des organes de traction (moteurs, appareils divers) et de la caisse (roulement, frein, châssis, garnitures intérieures, etc...) ainsi que pour la surveillance de l'engin à partir du moment où il est désigné.

La même vérification et la même surveillance doivent s'exercer à l'égard des machines, autorails ou véhicules placés en réserve sur le parcours pour être utilisés s'il en était besoin.

article 16 ♦ Accompagnement du train officiel.

Le train officiel doit être accompagné sur tout son parcours par un agent supérieur de la Traction ou un Chef-mécanicien ou Chef-conducteur électricien, qui prend place sur la machine.

Un agent qualifié du Matériel prend place dans les voitures du train officiel pour surveiller leur tenue en

cours de route ; cet agent a soin de placer dans un fourgon un outillage approprié d'intervention et quelques pièces de rechange, huile de graissage et huile soufrée ; il peut être accompagné d'un visiteur, le cas échéant.

Au besoin, les agents accompagnant le train peuvent faire appel aux agents des Postes d'entretien du parcours pour remédier aux défauts qu'ils peuvent constater ; ceux-ci ont été préalablement alertés de se tenir à disposition avec outillage et pièces de rechange sous la main.

article 17 ♦ Visite et vérification des trains croiseurs.

La visite des trains devant croiser en route le train officiel doit être particulièrement minutieuse. Les agents des Postes d'entretien du parcours doivent porter toute leur attention sur la fermeture des portes, le bon conditionnement des chargements, la fixation des ranchers dans leurs supports, l'arrimage des bâches, les volets de certains wagons, les vigies inoccupées, etc...

PARAGRAPHE 3

DISPOSITIONS INTÉRESSANT LE SERVICE DE LA VOIE

article 18 ♦ Mesures de police.

Les sections de lignes qui doivent être empruntées par le train officiel doivent être équipées par des Gardes des Communications chargés d'assurer la sécurité de la circulation de ce train, soit d'une façon permanente, soit exceptionnellement pour le voyage à effectuer, à la diligence du Service des Gardes des Communications et sans que la S.N.C.F. ait à intervenir à ce sujet.

A l'occasion de chaque voyage officiel, le Ministère de l'Intérieur (Secrétariat Général à la Police — Direction Générale de la Police Nationale) prévient suffisamment tôt la Direction du Service des Gardes des Communications qui fait le nécessaire, s'il y a lieu, pour l'équipement en temps utile des itinéraires empruntés et pour les avis à donner aux Services locaux.

La S.N.C.F. n'a pas à se préoccuper des avis à donner aux Services généraux ou locaux des Gardes des Communications pour la mise en place du dispositif de sécurité et pour la Police des Voies de Communications.

Elle n'est responsable que des mesures techniques de surveillance dans les conditions indiquées aux articles 19 et 20 ci-après.

article 19 ♦ Dispositions techniques.

a) Visite préalable de la voie.

Dès qu'il a reçu l'indication de la date de circulation du train officiel et même s'il n'est pas encore en mesure de donner tous les ordres de détail, le Chef de Section de la Voie en avise confidentiellement chacun des Chefs de District intéressés. Ceux-ci peuvent ainsi, avant le jour prévu, visiter eux-mêmes ou faire visiter par un ou deux agents spécialement choisis les points les plus délicats du parcours. Le cas échéant, ils font exécuter les réparations jugées utiles et signalent les faits particuliers dont il pourrait y avoir lieu de tenir compte pour la surveillance de police.

b) Reconnaissance et vérification de la voie, des appareils et des signaux.

Chaque Chef de canton effectue, avant le passage du train officiel, la reconnaissance de la partie de ligne que doit parcourir ce train ; au cours de cette tournée, ils assurent que :

- les voies sont en bon état, les appareils et les signaux fonctionnent bien,
- les agents des passages à niveau ont reçu toutes les instructions qu'ils doivent appliquer,
- rien d'anormal ne paraît à redouter pour le passage du train.

Si certaines réparations ou consolidations se révèlent urgentes, il fait toute diligence pour qu'elles soient exécutées avant le passage du train ; si cela ne lui est pas possible, il prend les dispositions utiles pour couvrir le point dangereux.

Dans tous les cas, il rend compte sans retard au Chef de District des anomalies qu'il aurait constatées ou dont il aurait eu connaissance par les agents rencontrés sur le parcours.

Des agents du Service électrique doivent être désignés de permanence de telle sorte que tout dérangement qui viendrait à être signalé avant le passage du train officiel puisse être relevé sans retard ; ces agents ont, par ailleurs, pour mission de vérifier tout particulièrement les installations dont ils ont la charge.

c) Passages à niveau.

A partir du moment où il est avisé de la circulation du train officiel, l'agent du passage à niveau note et signale au Chef de District tout fait lui paraissant suspect ou anormal. Il veille à ce que les ornières des contre-rails soient bien dégagées.

Dans l'heure qui précède le passage du train, l'agent du passage à niveau, tout en assurant son service habituel, porte son attention sur la partie de la ligne et les abords qu'il peut voir de son poste. Il ne laisse personne stationner sur le passage.

S'il aperçoit quelque chose qui lui paraisse dangereux pour la sécurité du train officiel, il ferme ses barrières, alerte les Gardes des Communications patrouillant à proximité et prend toutes mesures en son pouvoir pour assurer la sécurité.

d) Chantiers de travaux.

Sur chaque chantier intéressant les voies principales, les conditions d'exécution du travail doivent être réglées de façon telle que celui-ci soit suspendu en principe une heure avant le passage du train officiel. Pendant la suspension du travail, une équipe dirigée par un agent S.N.C.F. est chargée de ranger et de garder tout le matériel et l'outillage et de veiller à la stabilité de la voie.

Les trains de service doivent être garés s'ils risquent de croiser le train officiel en pleine voie ou s'ils peuvent gêner sa circulation.

Les mouvements de lorry sont également à proscrire sur voie principale pendant l'heure qui précède le passage du train officiel.

article 20 ♦ Modalités d'application des dispositions techniques.

Les prescriptions de l'article 19 doivent être appliquées le plus tard possible avant la circulation du train officiel ; elles doivent être prises avant la chute du jour lorsque le voyage officiel a lieu de nuit et, dans ce cas, la mise en place du service de gardiennage des Gardes des Communications doit être faite au plus tard au moment de la visite technique de la voie. Les liaisons nécessaires à ce sujet doivent être prises avec le Service des Gardes des Communications.

CHAPITRE 3**MESURES D'EXECUTION****article 21 ♦ Organisation des voyages de Personnalités.**

Les voyages de personnalités sont organisés suivant les règles arrêtées par M. le Directeur Général et qui font l'objet d'un « Protocole » adressé à MM. les Directeurs de l'Exploitation des Régions. Il y a lieu pour l'application de ce « Protocole » de saisir le Secrétariat de la Direction Générale.

Les instructions données à l'occasion de chaque déplacement comportent les précisions nécessaires pour l'application des prescriptions de la présente Instruction Générale.

article 22 ♦ Consignes pour l'application du plan "S".

Dans chaque établissement des consignes d'ordre général, établies à la diligence du Chef d'Arrondissement suivant les indications qu'il reçoit du Chef du Service, précisent le rôle des fonctionnaires ou agents appelés à participer à l'application du plan « S ». L'organisation de la liaison prévue à l'article 5 ainsi que les conditions de la surveillance des machines et du matériel dont il est question à l'article 15 doivent, en particulier, y être explicitement indiquées. Ces consignes sont tenues à jour sous la responsabilité du dirigeant du bureau qui en détient les minutes.

R. LE BESNERAIS.

Le Directeur Général,

Paris, le 1^{er} décembre 1943.

Lorsque l'avis du déplacement d'une personnalité, à l'occasion duquel la mise en œuvre du plan « S » est ordonnée, parvient trop tardivement pour que toutes les mesures prévues par la présente Instruction Générale puissent être appliquées, toute initiative est laissée aux Chets d'Arrondissement pour prescrire, selon le temps disponible, des mesures de sécurité qui se rapprochent le plus possible de celles indiquées dans les Chapitres précédents.

Les Chets d'Arrondissement procèdent de même lorsque, par suite d'une interception inopinée survenant sur l'itinéraire du train officiel, celui-ci doit être dirigé sur des lignes où le dispositif de sécurité n'est pas en place. Dans ce cas, le Service des Gardes des Communications, alerté par le Chef de Groupe placé auprès de l'Inspecteur du P.C., fait le nécessaire pour la mise en place d'un dispositif de sécurité plus ou moins complet. Il peut, en cas de nécessité, demander à la S.N.C.F. de faire appel aux agents des gares et de la Voie pour la surveillance à exercer sur les points où les Gardes des Communications n'auraient pas pu être mis en place en temps utile.

article 24 ♦ Voyage annoncé tardivement ou détournement éventuel motivé par une interception de ligne.

Les Chets d'Arrondissement sont juges des modifications qu'il conviendrait d'apporter aux roulements et circulation régulière des trains officiels.

Les agents de surveillance et d'inspection ainsi que les Chets d'établissement doivent assurer personnellement le service et se tenir sur les points d'où ils peuvent surveiller l'exécution des ordres reçus tout en pouvant communiquer rapidement avec les Chets d'Arrondissement.

article 23 ♦ Modifications éventuelles aux roulements et tableaux de service.

Soscm31j8