

430LM4/7

Paris, le 1^{er} mars 1941.

Col.

Nm.
11

**PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA PROTECTION DES VOYAGES
DE PERSONNALITÉS PAR VOIE FERRÉE**

(Applicable à partir du 1^{er} mars 1941)

TITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article 1^{er}. — Objet de la présente Note 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 dont sont responsables les agents du Chemin de fer.

La présente Note 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 et, d'autre part, les conditions d'application des diverses mesures techniques dans les différents cas qui peuvent se présenter.

Article 2. — 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).

Suivant le rang de la personnalité, les conditions du déplacement et les circonstances particulières du voyage, les prescriptions à observer font l'objet de trois dispositifs ou plans de protection détaillés au Titre II :

- 1°/ le plan n° 1 dit de « grande sécurité »,
- 2°/ le plan n° 2 dit de « simple surveillance »,
- 3°/ le plan n° 3 dit « dispositif réduit ».

Les conditions d'exécution de ces plans, valables pour l'ensemble du Réseau national dans chacune de ces trois hypothèses, sont indiquées au Titre III de la présente Note Générale.

(1) Par train officiel il faut entendre, pour l'application de la présente Note 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.

CLASSER

Sécurité.

général qu'il reçoit du Gouvernement, cha-
plan détaillé des dispositions locales a-
ceptibles d'être empruntés lors des dépla-

... utile de réunir à cet effet et auxquelles exploitation intéressés qui saisissent eux- et de la Traction, les Chefs d'Arrondis- rité prévues par le Chemin de fer et se pour en fixer les conditions locales d'ap-

tion supérieure pour l'application

ent des mesures spéciales de sécurité

smise à la Direction Générale ou, en cas
Central du Mouvement.

retard aux Régions intéressées qui le dif-

condemnement de l'Exploitation ayant le droit d'avis, à charge pour celui-ci d'aviser et d'alerter ses Collègues de la Voie, cas échéant, son Collègue de l'Exploi-

on tiennent dans tous les cas les Préfets
ment toutes dispositions pour que ces

on sur l'étendue du département.

er sont adressés en tout temps à l'occasion de l'Instruction Générale Série M — t Accidents N° 4, Série VB — Affaires être informés, par les voies les plus entraient à être relevés par des agents eure normale de passage du train offe ne fait pas obstacle à l'obligation faite sur les voies ou dans les gares de rendre issible, aux agents de la Force publique

TITRE II

MESURES TECHNIQUES DE PROTECTION DES VOYAGES DE PERSONNALITÉS

Section I — Dispositif de grande sécurité.

(Plan n° 1)

CHAPITRE PREMIER

Dispositions communes aux différents Services.

CHAPITRE II

Dispositions intéressant le Service de la Voie.

Article 6. — 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 vont exécuter les réparations jugées utiles et signalent les faits particuliers dont il pourrait y avoir lieu de tenir compte pour la surveillance de police.

Article 7. — Reconnaissance et vérification de la vole, des appareils et des

ainsi que les agents de la Force publique, et prend toutes mesures en son pouvoir pour assurer la sécurité.

Pour l'ouverture et la fermeture des barrières, il se conforme à la consigne spéciale établie pour chaque passage à niveau en accord avec le Préfet.

Article 10. — Chantiers de travaux.

La consigne commune à établir lors de chaque voyage conformément aux dispositions de l'article 34 ci-après, règle pour chaque chantier intéressant les voies principales, les conditions d'exécution du travail qui, en principe, doit être suspendu une heure avant le passage du train officiel; cette consigne doit prévoir la présence sur le chantier, pendant la suspension du travail, d'une équipe composée uniquement de personnel de la S.N.C.F. (agents du cadre ou auxiliaires) 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.

CHAPITRE III

Dispositions intéressant le Service du Matériel et de la Traction.

Article 11. — 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 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; les Chefs de dépôt font vérifier les différents organes (mouvement, freins, appareils divers) au cours d'accompagnements préalables. Le chargement des tenders doit être examiné avec soin.

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

es s'il s'agit d'un autorail, les Services nt s'entendant pour la vérification min- areils divers) et de la caisse (roulement, ainsi que pour la surveillance de l'engin à

nce doivent s'exercer à l'égard des ma- rve sur le parcours pour être utilisés s'il

1. officiel.

tout son parcours par un agent supérieur ef-Conducteur-Electricien, qui prend place

de contremaître 2^e catégorie au moins, el pour surveiller leur tenue en route; cet illage approprié d'intervention et quelques uile soufrée; il peut être accompagné d'un

in peuvent faire appel aux agents des aux déficiences qu'ils peuvent consta- se tenir à disposition avec outillage et pié-

trains croiseurs.

te le train officiel doit être particulière- tion du parcours doivent porter toute leur conditionnement des chargements, la fixa- nage des bâches, les volets de certains cement du service de visite avec contrôle n et du service d'inspection est prévu à

E IV

service de l'Exploitation.

b) que 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) que 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.

Les dispositions reprises sous littéra *ü*) et *c*) doivent être également prescrites lors- que le déplacement a lieu par un train du service régulier.

Article 15. — Accompagnement du train officiel.

Le train officiel doit être accompagné, sur chacun des Arrondissements traversés, par l'Inspecteur chargé du service des trains de cet Arrondissement ou, à défaut, par un Inspecteur du Mouvement.

Le rôle de cet agent, qui prend place dans le fourgon de tête, est de faire assurer la stricte application des dispositions réglementaires tant en cours de route que lors des arrêts normaux ou accidentels.

Article 16. — Accompagnement des trains devant précéder ou suivre le train officiel.

Tout train qui, d'après son horaire normal, doit précéder le train officiel à moins de **20 minutes** ou le suivre immédiatement 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 17. — Surveillance de la circulation.

L'agent supérieur de l'Exploitation des Postes de Commandement 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.

C'est à cet agent qu'il appartient de recevoir et de transmettre les avis dont il est question à l'article 4 de la présente Note Générale.

Section II — Dispositif de simple surveillance.

(Plan n° 2)

CHAPITRE PREMIER

Dispositions communes aux différents Services.

Article 23. — Autorités qualifiées pour déclencher le dispositif.
Le dispositif de simple surveillance (plan n° 2) est généralement mis en œuvre sur les instructions du Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, transmises aux Services Régionaux par l'intermédiaire de la Direction Générale et du Service Central du Mouvement.

Toutefois les Préfets des départements traversés peuvent en demander également l'application s'ils l'estiment utile sur leur territoire. Dans ce cas, il est procédé comme indiqué à l'article 4 de la présente Note Générale.

Article 24. — Consistance des mesures de protection intéressant le Service de la Voie et celui du Matériel et de la Traction.
Doivent être appliquées intégralement toutes les dispositions faisant l'objet des articles 6, 7 et 9 à 13 inclus de la présente Note Générale.

Le service de surveillance prévu par l'article 8 est réduit aux seuls points particulièrement sensibles du parcours qui peuvent exister à la date du voyage.

CHAPITRE II

Dispositions intéressant le Service de l'Exploitation.

Article 25. — Accompannement du train officiel et des trains qui le précèdent ou le suivent.
Le train officiel doit être accompagné sur tout son parcours par un agent dirigeant du service des trains où, à défaut, du service du Mouvement, chargé de faire assurer la stricte application des dispositions réglementaires tant en cours de route que lors des arrêts normaux ou accidentels.

Les trains qui doivent précéder ou suivre le train officiel doivent être dirigés par un agent du service des trains où, à défaut, du service du Mouvement, chargé de faire assurer la stricte application des dispositions réglementaires tant en cours de route que lors des arrêts normaux ou accidentels.

TITRE III

MESURES D'EXÉCUTION

Article 30. — 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 M.M. les Directeurs de l'Exploitation des Régions.

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

Article 31. — Consignes pour l'application des plans de sécurité.

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 et après accord avec les Préfets intéressés ainsi qu'il est dit à l'article 3 de la présente Note Générale, précisent pour chacun des plans n° 1, 2 ou 3 le rôle des fonctionnaires ou agents appelés à participer à leur application. L'organisation de la liaison prévue à l'article 4 ainsi que les conditions de la surveillance des machines et du matériel dont il est question à l'article 11 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.

Lors de chaque voyage, les instructions complémentaires motivées par les circonstances sont données par deux consignes temporaires établies en commun par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, de la Voie, du Matériel et de la Traction; l'une de ces consignes est destinée aux agents locaux de surveillance et d'inspection (Inspecteurs, Chefs de section et de district, etc...) et l'autre aux agents d'exécution (Chefs de gare, Chefs de canton, etc...).

Article 32. — Modifications éventuelles aux roulements et tableaux de service.

Les Chefs d'Arrondissement sont juges des modifications qu'il conviendrait d'apporter aux roulements et aux tableaux de service du personnel placé sous leurs ordres en vue d'assurer la surveillance, la sécurité et la circulation régulière des trains officiels.

initiative est laissée aux Chefs 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 Chefs 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.

Article 34. — Documents annulés.

Sont annulés tous avis, circulaires ou instructions publiés par les Services Régionaux ou les Arrondissements pour la protection des voyages de personnalités.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

— au 2^e — :

Base de 0 fr. 45/T.Km
à — d^e — 0 fr. 30/T.Km

— au 3^e — :

Base de 0 fr. 30/T.Km
à — d^e — 0 fr. 20/T.Km

Ils ont été établis sur la base moyenne de 0 fr. 45
à... — d^e — 0 fr. 30

... aux bases extrêmes de 0 fr. 30 et 0 fr. 75... à... de 0 fr. 20 et 0 fr. 50...

... par les coefficients suivants :

| | |
|----------------------|----------|
| 0,66 pour la base | 0 fr. 30 |
| à — d ^e — | 0 fr. 20 |
| 1,66 pour la base | 0 fr. 75 |
| à — d ^e — | 0 fr. 50 |

Porter en marge du paragraphe : « Emploi du barème »

« Majorer de 50 % les prix lus sur le barème ».

À la 4^e page, dans le coin à gauche de la carte, substituer :

(Base 0 fr. 45/T.Km)
à (Base 0 fr. 30/T.Km)

0, 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33, 36, 39
à 0, 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26.

Les agents devront, en outre, porter en marge de l'annexe précitée la mention « Modifiée par le Rectificatif n° 1 en date du 1^{er} novembre 1942 ».

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.