

SOSLH 3/18

1132

(19h1, 19h3)

Prescriptions relatives à la protection
des voyages de personnalités

Note générale	(M. aff. gles	n° 23	() 1. 3.41
) M.T." "	n° 7)	
	(V.B. Ent. et		(
) suiv.	n° 5)	
Annexe n° 1 à la Note Gle				5. 9.41
Instruction gale Ex 42 f n° 1				1.12.43

annulé

Prescriptions relatives à la protection des voyages de personnalités

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 42 f

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.

N° 1

M

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

DISTRIBUTION
EX
—
1 - 2

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

Rectificatifs

Sommaire

Chapitre 1

**PRINCIPES
GÉNÉRAUX**

Chapitre 2

**MESURES
TECHNIQUES
DE PROTECTION
DES VOYAGES DE
PERSONNALITÉS**

	Pages
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.	
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	6

◆ (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.

	Pages
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 cadennassées 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.

article 23 ♦ 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.

Les agents de surveillance et d'inspection ainsi que les Chefs 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 Chefs d'Arrondissement.

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

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 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.

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'urgence 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 Vole pour la surveillance à exercer sur les points où les Gardes des Communications n'auraient pas pu être mis en place en temps utile.

Paris, le 1^{er} décembre 1943.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

ANNEXE I A LA NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE M. - Affaires Générales N° 23

SÉRIE M.T - Affaires Générales N° 7

SÉRIE V.B. - Entretien et Surveillance N° 5

du 1^{er} Mars 1941.

Ma

Paris, le 5 septembre 1941.

Col.

Nm.

11

En exécution des dispositions de l'article 34 de la Note Générale Série M — Affaires Générales n° 23, Série MT — Affaires Générales n° 7, Série VB — Entretien et Surveillance n° 5 du 1^{er} mars 1941, concernant les prescriptions relatives à la protection des voyages de personnalités par voie ferrée, doivent être annulés, dès réception de la présente Annexe, tous avis, circulaires ou instructions publiés par les Services Régionaux ou par les Arrondissements au sujet de la protection des voyages de personnalités.

La liste des documents annulés est donnée ci-après :

- Région de l'Est** — Instruction commune aux 3 Services de septembre 1936,
- Région du Nord** — Note du Service de la Voie et des Bâtiments à MM. les Ingénieurs de la Voie en date du 12 juin 1911,
— Note du Service de la Voie et des Bâtiments à MM. les Ingénieurs de la Voie en date du 20 août 1937,
— Note STM 610/3 B.46 de la Division du Mouvement à MM. les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, en date du 19 mars 1935,
- Région de l'Ouest** — Néant,
- Région du Sud-Ouest** — Néant,
- Région du Sud-Est** — Note-circulaire n° 6 du Service de l'Exploitation en date du 11 août 1937,
— Extrait (art. 7) de la Note-Circulaire n° 9 du Service de l'Exploitation en date du 20 novembre 1937.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

Ma

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.

Article 3. — 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.

Au cours de conférences que le Préfet juge utile de réunir à cet effet et auxquelles il convoque les Inspecteurs principaux de l'Exploitation intéressés qui saisissent eux-mêmes leurs Collègues de la Voie, du Matériel et de la Traction, les Chefs d'Arrondissement précisent les mesures techniques de sécurité prévues par le Chemin de fer et se mettent d'accord avec l'autorité préfectorale pour en fixer les conditions locales d'application.

Article 4. — Liaison avec l'Administration supérieure pour l'application des plans de sécurité.

Suivant les circonstances, le déclenchement des mesures spéciales de sécurité résulte :

— soit d'une demande du Gouvernement transmise à la Direction Générale ou, en cas d'extrême urgence, 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 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.

Les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation tiennent dans tous les cas les Préfets au courant de l'horaire du train officiel et prennent toutes dispositions pour que ces fonctionnaires soient avisés sans tarder :

— de l'entrée du train dans leur département,

— de sa sortie et des conditions de sa circulation sur l'étendue du département.

En outre, indépendamment des avis qui leur sont adressés en tout temps à l'occasion d'accidents ou de tentatives criminelles (Art. 5 de l'Instruction Générale Série M — Affaires Générales n° 4, Série MT — Incidents et Accidents N° 1, Série VB — Affaires Générales N° 4), les Préfets intéressés doivent être informés, par les voies les plus rapides, des anomalies ou des incidents qui viendraient à être relevés par des agents du Chemin de fer dans l'heure qui précède l'heure normale de passage du train officiel et jusqu'après ce passage. Cette information ne fait pas obstacle à l'obligation faite aux agents de la Société Nationale en service sur les voies ou dans les gares de rendre compte de leur propre initiative, le plus tôt possible, aux agents de la Force publique les plus voisins, des faits suspects ou des infractions à la Police des Chemins de fer qu'ils pourraient constater (tentative de pénétration illicite sur les voies, stationnement anormal aux abords du chemin de fer, etc...).

Les communications, les comptes rendus et les avis spéciaux prévus ci-dessus, sont transmis au Préfet par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation ayant le chef-lieu du département dans sa circonscription; chaque Préfet indique, à cet effet, le représentant (Chef de Cabinet, Commissaire spécial, par exemple) qu'il a désigné pour les recevoir ainsi que le lieu exact où il convient de les adresser.

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.

Article 5. — Autorité qualifiée pour déclencher le dispositif.

Le dispositif de grande sécurité (plan n° 1) ne peut être mis en œuvre que 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.

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 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.

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

Au cours de la journée qui précède le passage du train officiel et, de toute façon, suffisamment tôt pour que les prescriptions suivantes soient appliquées au moins une heure avant le passage de ce train :

a) chaque Chef de canton effectue la reconnaissance de la partie de ligne que doit parcourir ce train; au cours de cette tournée, il s'assure :

— que les voies sont en bon état et que les appareils et les signaux fonctionnent bien,

— que les agents des passages à niveau et les gardes de la Voie ont reçu toutes les instructions qu'ils doivent appliquer,

— que 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.

b) les agents du Service électrique vérifient tout particulièrement les installations dont ils ont la charge.

Article 8. — Service de surveillance.

Chaque canton de la Voie est divisé en secteurs de longueur réduite dans chacun desquels un cantonnier doit patrouiller sans arrêt; cet agent doit être porteur d'une casquette d'uniforme et muni d'une corne d'appel et des agrès nécessaires pour faire, s'il y a lieu, des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

Cette patrouille a pour objet :

- a) de vérifier que rien d'anormal ne se produit sur la voie ou aux abords de celle-ci,
- b) de couvrir les obstacles qui viendraient à survenir inopinément et à faire appel dans ce cas aux autres agents du parcours pour alerter le Chef de canton et la gare la plus voisine,
- c) la nuit, de veiller à l'éclairage des signaux,
- d) d'expulser toutes personnes étrangères au Chemin de fer, autres que les agents de la Force publique en uniforme, qui se trouveraient sur le Chemin de fer, en faisant appel au besoin à la Police ou aux gendarmes.

Dans les souterrains de plus de 300 m. de longueur, la patrouille est assurée par deux agents qui visitent en sens contraire le souterrain de bout en bout et se postent ensuite chacun à l'une des extrémités.

Des agents S.E.S. 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.

Le service de surveillance doit être en place soixante minutes avant l'heure prévue pour le passage du train officiel et cesser seulement quinze minutes après le passage effectif.

Article 9. — 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 contrerails soient bien dégagées.

Dans l'heure qui précède le passage du train, le garde 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 agents de la Voie patrouillant à proximité,

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 31 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 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; 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 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.

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 12. — 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-Electricien, qui prend place sur la machine.

Un agent qualifié du Matériel, du grade de contremaître 2^e catégorie au moins, prend place dans les voitures du train officiel pour surveiller leur tenue en 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 13. — 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... Un renforcement du service de visite avec contrôle par les agents dirigeants des Postes d'entretien et du service d'inspection est prévu à cet effet.

CHAPITRE IV

Dispositions intéressant le Service de l'Exploitation.

Article 14. — 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-Trains publiés à cette occasion doivent comporter toutes les consignes nécessaires à la libre circulation du train spécial. Ces consignes doivent notamment prévoir :

- a) que 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) 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 b) et c) doivent être également prescrites lorsque 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.

Article 18. — Postes d'aiguillages.

Les postes d'aiguillages doivent être occupés par des agents bien exercés et placés, au besoin, sous la direction d'un Sous-Chef de gare ou d'un Intérimaire chargé :

- 1° - de vérifier tant l'itinéraire préparé pour le passage du train spécial que sa protection contre les mouvements de cisaillement ou de convergence (fermeture des signaux convenables, position des aiguilles susceptibles d'y donner accès notamment);
- 2° - d'empêcher toute manœuvre intempestive des leviers aussitôt que l'itinéraire a été préparé pour le train officiel.

Article 19. — 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 20. — 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 sécurité, **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.

Dans les gares d'arrêt du train officiel, les manœuvres à effectuer à ce train font l'objet d'un plan précis établi avec les autres Services intéressés.

Article 21. — 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 contigüe à cette voie et, si possible, sur toute leur largeur.

Tous les accès aux quais sont fermés au moins 10 minutes avant le passage du train; ne peuvent être admis sur les quais pendant ce délai que les agents en tenue indispensables à l'exécution du service et les représentants des Autorités officielles dûment identifiés. La délivrance des billets de quai est suspendue une heure avant le passage du train.

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

Article 22. — Vérification des chargements des trains croiseurs.

La visite, prévue à l'article 13 de la présente Note 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.

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. — Accompagnement 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 sont également accompagnés dans les conditions fixées par l'article 16 de la présente Note Générale.

Article 26. — Service des gares.

Les dispositions prévues à l'article 21 doivent être appliquées. Toutefois, les accès aux quais ne sont fermés que si le service d'ordre le demande; de même, dans les gares d'arrêt, les voies les plus voisines de celle où stationne le train officiel ne sont libérées que si cela est indispensable.

Article 27. — Autres dispositions.

Doivent être appliquées intégralement les dispositions des articles 14, 17, 18, 19, 20 et 22 de la présente Note Générale.

Section III — Dispositif réduit.

(Plan n° 3)

CHAPITRE PREMIER

Dispositions communes aux différents Services.

Article 28. — Autorités qualifiées pour déclencher le dispositif.

Le dispositif réduit (plan n° 3) est mis en œuvre sur les instructions des Préfets des départements traversés pour autant qu'ils en reconnaissent la nécessité sur leur territoire.

L'avis est donné au Chemin de fer dans les conditions fixées par l'article 4 de la présente Note Générale.

Article 29. — Consistance des mesures de protection.

Le dispositif réduit ne comporte que des mesures de police et à cet égard les Chefs de gare doivent se conformer aux demandes formulées par les représentants de la Force publique.

Aucune mesure technique particulière n'est à prévoir; cependant les Chefs d'Arrondissement intéressés sont alertés, ainsi que les Postes de Commandement et de régulation, pour être à même de prendre toute disposition utile en cas d'incident susceptible d'affecter la marche du train officiel et, dans tous les cas, de transmettre les avis dont il est question à l'article 4.

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.

Les agents de surveillance et d'inspection ainsi que les Chefs 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 Chefs d'Arrondissement.

Article 33. — Voyage annoncé tardivement ou détournement éventuel motivé par une interception de ligne.

Lorsque l'avis du déplacement d'une personnalité, à l'occasion duquel la mise en œuvre de l'un des plans de sécurité est ordonnée, parvient trop tardivement pour que toutes les mesures prévues par la présente Note Générale puissent être appliquées, toute

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.