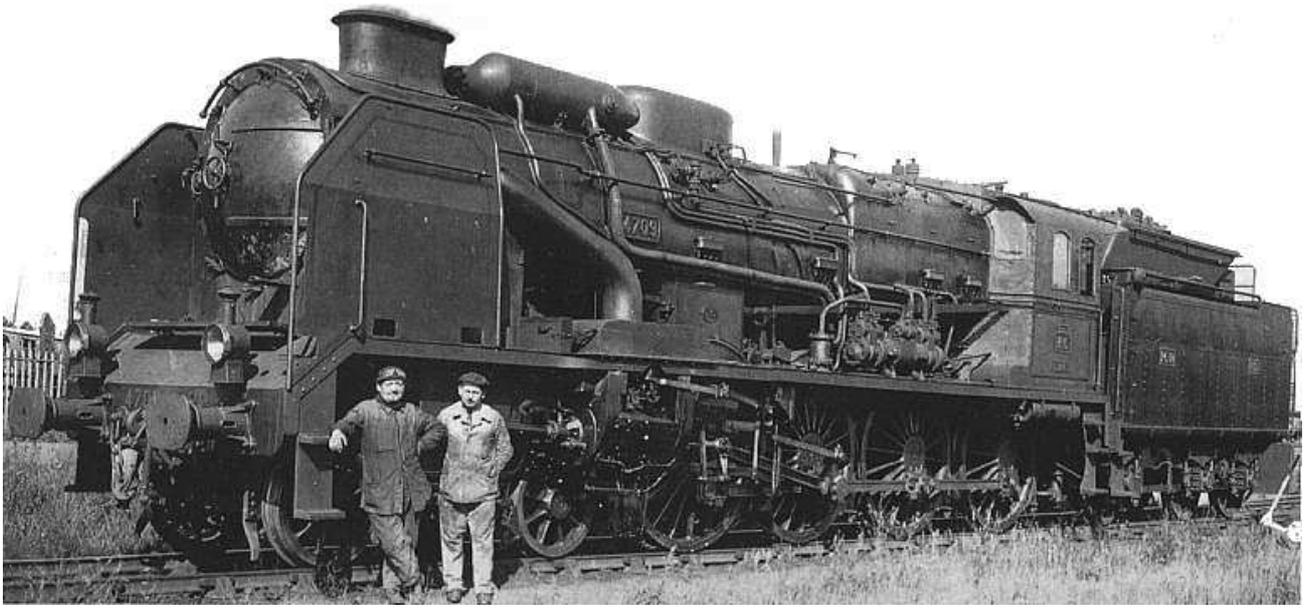


LA BÊTE



INHUMAINE

Documentation

I. HÔTEL "CHÂTEAU PERRACHE" :

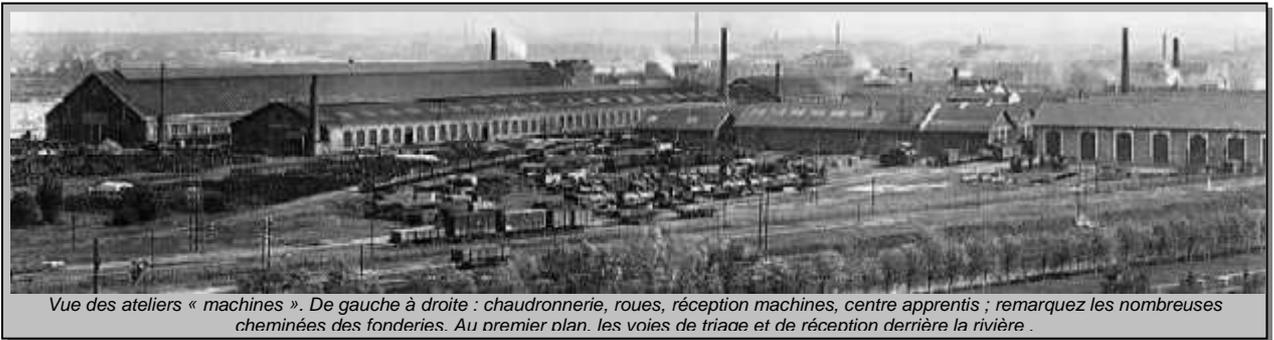
Une splendide porte d'entrée protégée par une marquise en fer forgé plonge immédiatement le visiteur dans une ambiance à la fois prestigieuse et délicieusement rétro. Le restaurant "Les belles saisons" bénéficie d'un cadre préservé des boiseries Majorelle, chef d'œuvre d'Art nouveau, et de ses peintures murales. Cet éminent ébéniste du siècle dernier était également un fervent botaniste au point que ses créations prennent souvent leur inspiration dans la nature.

Dans un décor tout droit sorti des grands trains continentaux, avec ses boiseries murales en acajou et ses vitraux datant de 1912, le bar de l'hôtel, "le Riviera express" s'harmonise parfaitement avec le style du Château. Les différents salons sont agrémentés par les sculptures d'E.H. Boutry et par les peintures de H. Martin et d'E. Laurent, ("Le port de Marseille", "Juan les Pins" ou "Paris, la seine, Notre Dame"), évoquant les paysages de la Côte d'azur et le voyage.

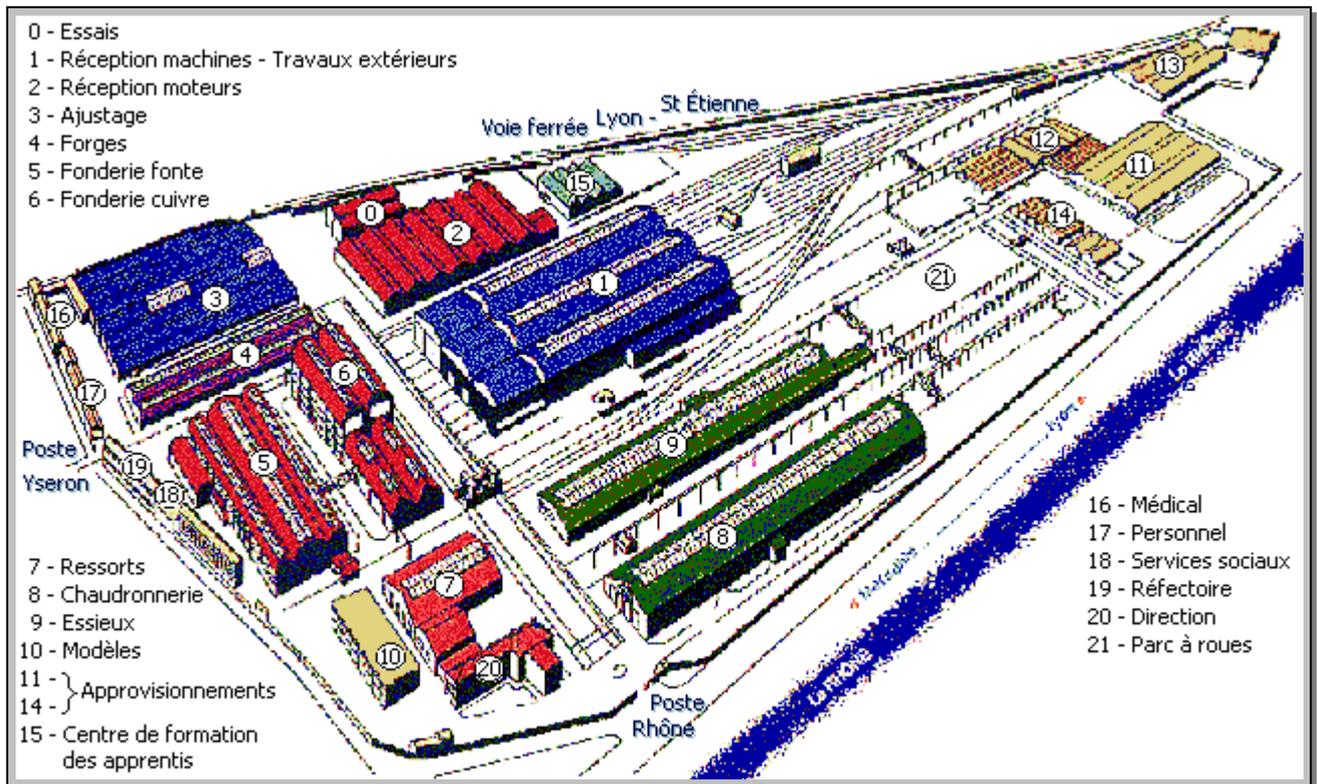
Cependant, la spécificité du lieu réside dans le fait que l'aspect Art Nouveau ne se limite pas à la seule architecture : la grande majorité des ferronneries, vitraux et mobiliers datent de l'époque de construction et ont été soigneusement entretenus.

Un immense salon agrmente tout le rez-de-chaussée, plusieurs portes en acajou donnent sur de petits salons privés ou d'immenses salles de réception ou de séminaires. Le service est impeccable, presque obséquieux. Un portier et un groom attendent devant l'entrée, à l'intérieur, deux chasseurs accueillent les clients de l'hôtel ou guident les personnes conviées aux réunions ou réceptions. Le réceptionniste veille sur tout, les valets d'étages sont omniprésents. Dès qu'un des investigateurs arrive, il est aussitôt guidé vers un salon privé où l'attendent café, thé, petits pains, gâteaux... ou ce qu'il souhaite. Tout est au frais de la CIWL.





II. LES ATELIERS D'OULLINS :

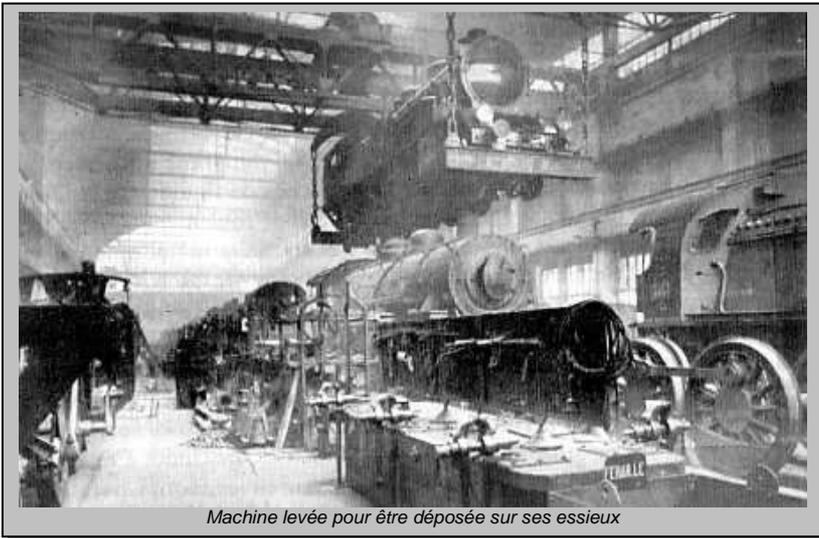


Les ateliers d'Oullins couvrent la surface d'une petite ville, avec plus de 5 000 personnes y travaillant quotidiennement.

Comme les monstres d'acier qui y sont entretenus, réparés et voire même construits, la démesure est partout ! Dans les espaces entre les bâtiments ; dans la taille de ces bâtiments, des ateliers de plusieurs dizaines de mètres de haut abritant des treuils pouvant soulever une chaudière de 20 tonnes à plus de 5 mètres du sol ; dans ces tours devant travailler sur des roues de plus d'un mètre cinquante de diamètre !

C'est un immense enchevêtrement de voies, de pistes, d'ateliers, de garages, de machines outils... il y a même une forge et une fonderie où les meilleurs ébénistes de France créent les moules en bois qui serviront à fondre les pièces de fonte. Dans cet ensemble « fortifié », gardé jour et nuit, dont l'accès est réglementé, ont trouvé de nombreux services : une école pour apprentis, un centre médical, une cantine immense, et tous les métiers de l'artisanat.



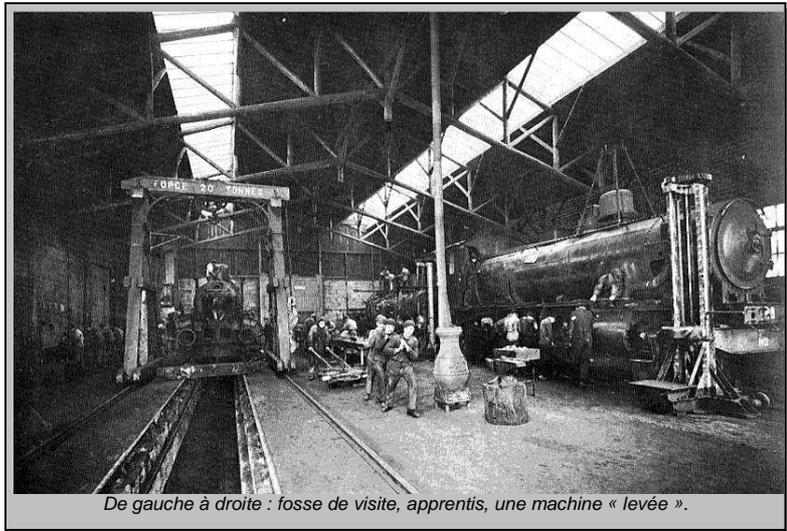


Machine levée pour être déposée sur ses essieux

Oullins est une ville de la banlieue de Lyon qui a prospéré grâce aux ateliers du PLM, avec des médecins cheminots, une cité de cheminots, une école pour leurs enfants, des cantines pour cheminots, des jardins cheminots, un économat (magasin réservé aux cheminots)... Toute la ville d'Oullins dépend des ateliers et la comparaison avec les mines ne serait pas déplacée !

Dans les ateliers, la hiérarchie (chef d'ateliers, contremaîtres, ouvriers, P1, P2, P3...) est très marquée, non seulement au niveau pécuniaire mais surtout au niveau relationnel. Il y a

comme une peur de la hiérarchie. Quand un ouvrier P3 traverse l'atelier, les ouvriers « inférieurs » sont au « garde à vous » !



De gauche à droite : fosse de visite, apprentis, une machine « levée ».



Nettoyage de la boîte à fumée



Atelier des roues, tour pour essieux moteurs.



L'un des réfectoires des ateliers.

III. NOTES TECHNIQUES SUR LA 262 :



Pacific 231 et Mountain 241 en chauffe au dépôt de LAROCHE-MIGENNES. Il faut 4 heures pour préparer une machine !

La Pacific 231 D 262 :

Construite par Schneider, elle est mise en service en 1925, parmi les dernières de la série D. Dénommée initialement 4709, elle a reçu le numéro 231 D 262 dans l'année. Sa vitesse commerciale est de 120 km/h.

Données techniques pour impressionner les joueurs :

Elle a une surface de grille de 4,25 m², une surface de chauffe de 220 m², une surface de surchauffe de 70,63 m² et une longueur de tubes de 5,99 m. Le timbre est calibré à 16 Hpz, le diamètre intérieur moyen du corps est de 1,68 m, le cylindre HP 440 x 650 mm et le BP 650 x 650 mm. Les roues motrices ont un diamètre de 2 m, l'écartement des essieux extrêmes est de 11,23 m, la longueur de la machine est de 13,99 m, le poids en service de 93,1 tonnes et le poids adhérent de 55,5 tonnes.

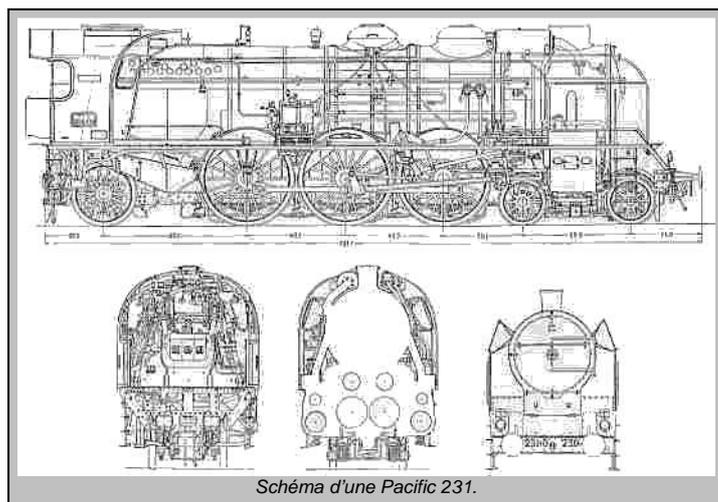
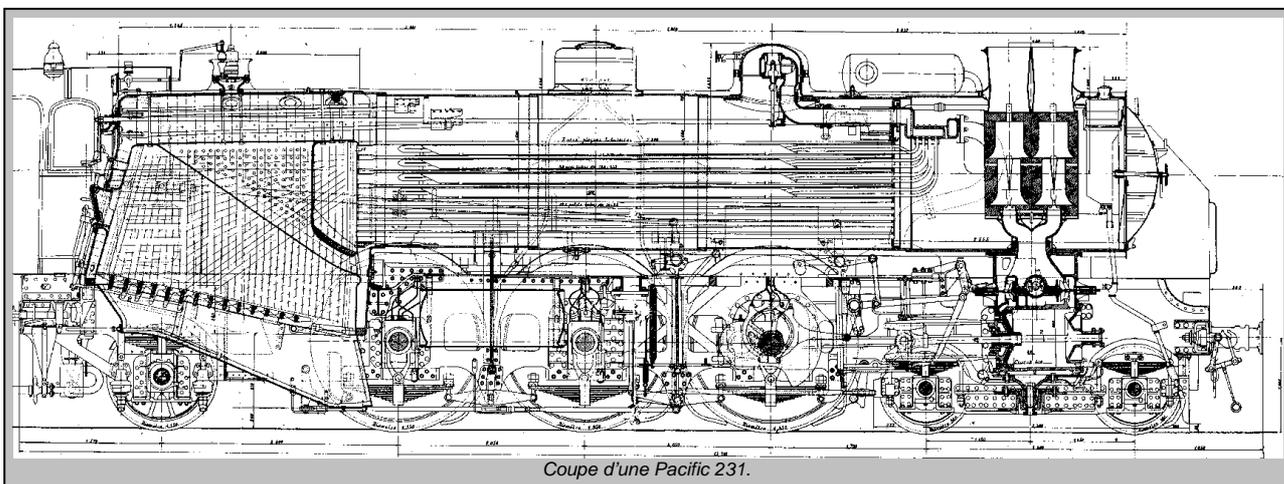


Schéma d'une Pacific 231.



Coupe d'une Pacific 231.

En cadeau, un schéma et des termes encore plus technique que vous pouvez servir au joueur malheureux qui oserait demander des informations sur la locomotive : (mais ne m'en demandez pas la signification !)

- Surchauffe, chaudière timbrée à 16 Hpz puis 20 Hpz, Compound avec surchauffe, chrono tachymètre Pouget puis Flaman, éléments de surchauffeur 5P4, éléments Schmidt de surchauffe, tiroirs, cylindres HP et BP (haute et basse pression), essieu coudé auto-équilibré, échappement à double croisillons, essais Kylchap variable pour diminuer la contre-pression, graisseur mécanique, économiseur Dabey, réchauffeur ACFI...
- La consommation est de 1,4 à 1,5 kg de charbon et 9 à 9,5 l d'eau par ch/h ! Je sais, on est bien avancé avec ça... mais voilà en gros la traduction : pour une



Vu prise depuis le tender

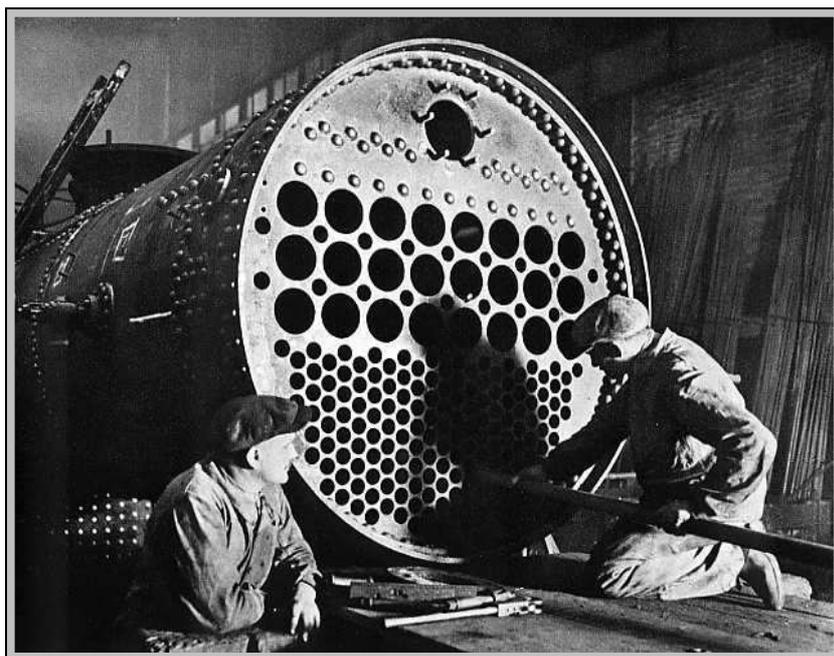
puissance de 1730 ch, la machine consomme environ 2,54 tonnes de charbon et 15 m³ par heure ! La puissance nécessaire varie entre 800 et 1700 ch selon le poids du train et la rampe¹. Pour le trajet qui nous intéresse, de Laroche à Lyon, il faut un peu plus de 5 heures soit environ 13 tonnes de charbon et 50 m³ d'eau !

- Le chauffeur procède parfois à la manutention de 30 kg de charbon par minute ! Le mécanicien surveille le manomètre de la chaudière, le niveau d'eau, robinet de jauge et il assure l'alimentation en eau,



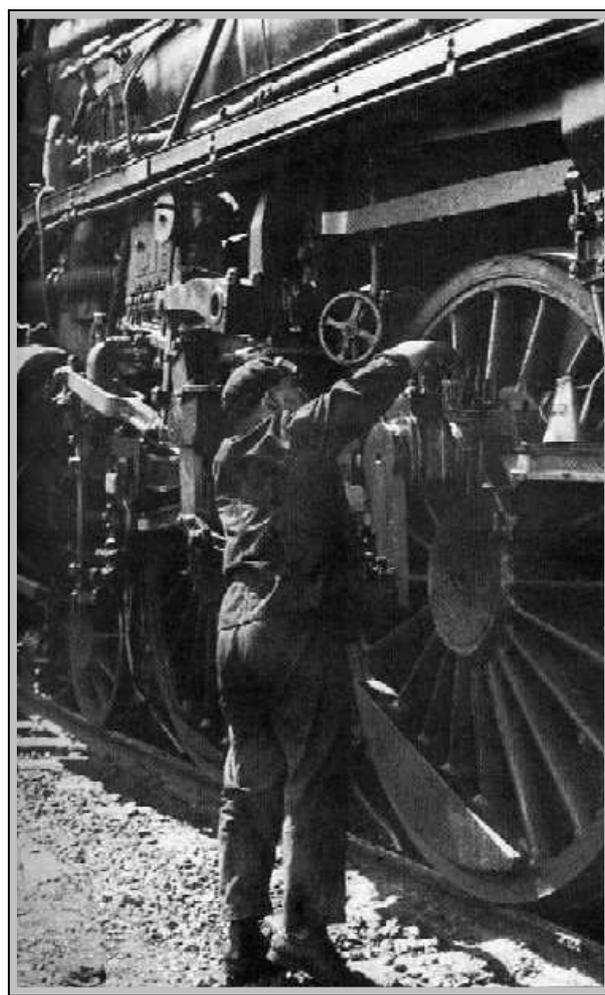
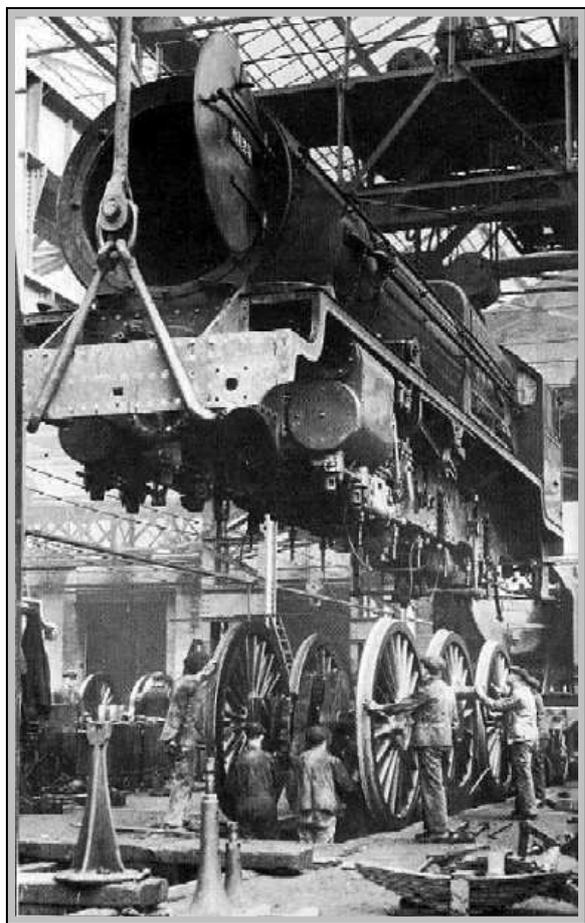
jusqu'à 100 litres au kilomètre !

- Les explosions de chaudières sont rares, réservées aux machines vieilles ou à celle neuves ayant un corps de chaudière de qualité inférieure.
- Le mécanicien et le chauffeur achètent leur charbon. Ils ont donc intérêt à économiser tout en tenant l'heure pour ne pas avoir à payer des pénalités. Les réparations « anormales » sont également à la charge du mécanicien. C'est une des raisons pour laquelle on le voit souvent entretenir sa machine.



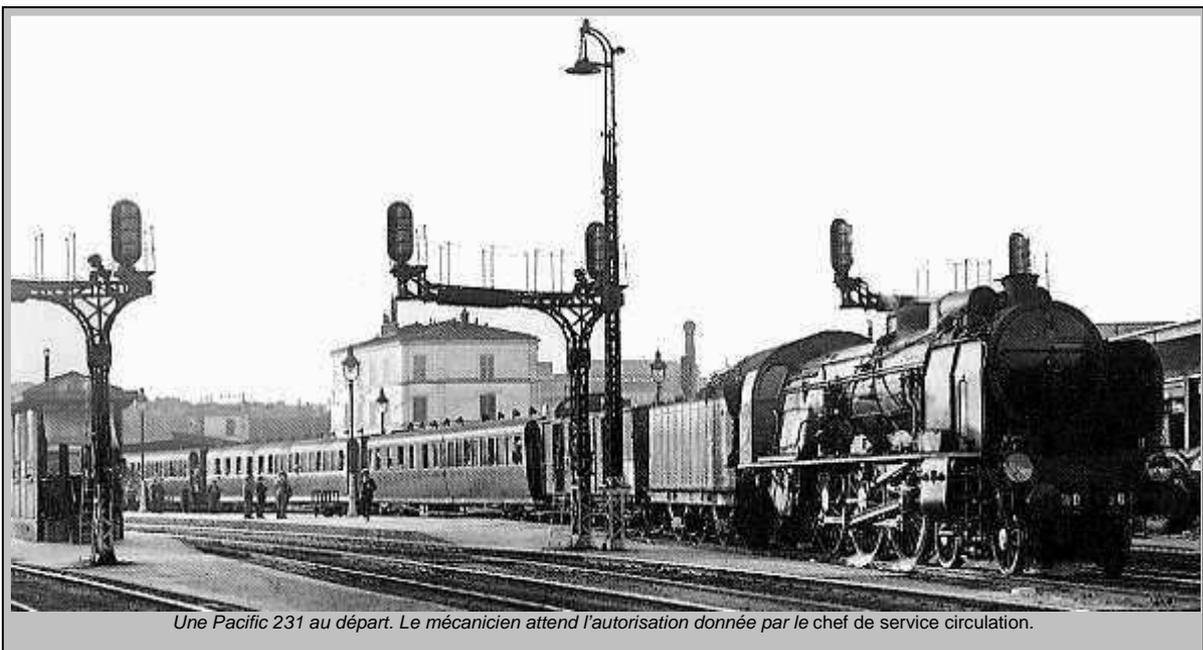
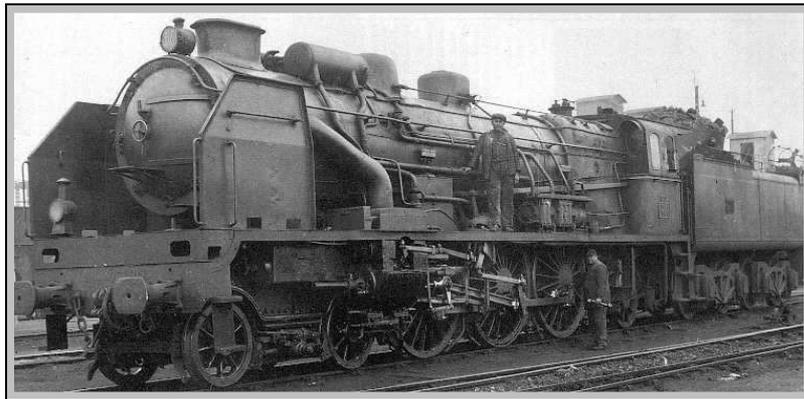
¹ Les rampes, inclinaison de la voie, sont très faible de 3 à 30 ‰, celle entre Paris et Dijon est de 8 ‰.

Quelques photos de ces machines mythiques, orgueil du P.L.M.

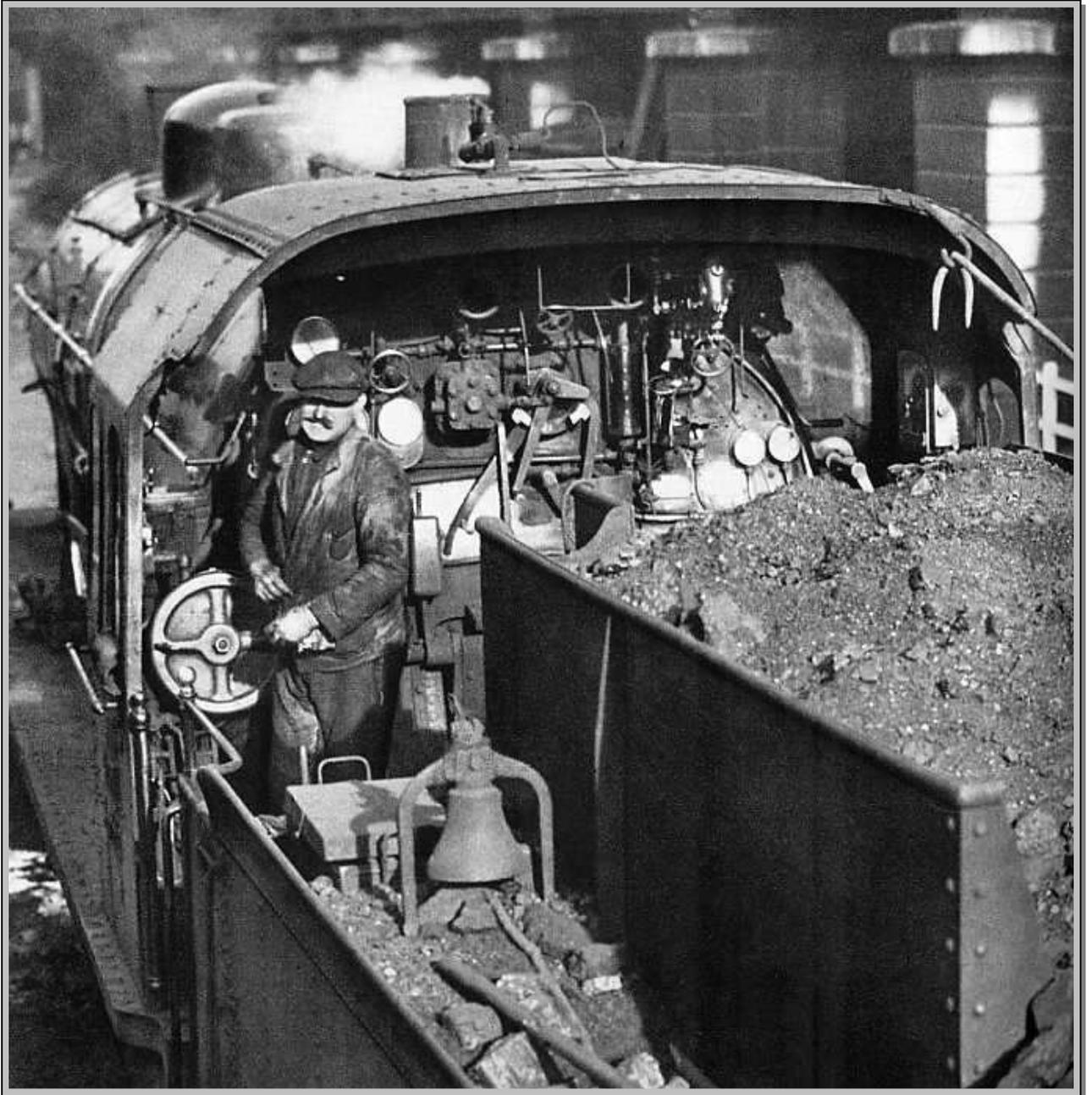




Pacific 231 en tête d'un rapide entre Les Laumes et Dijon.



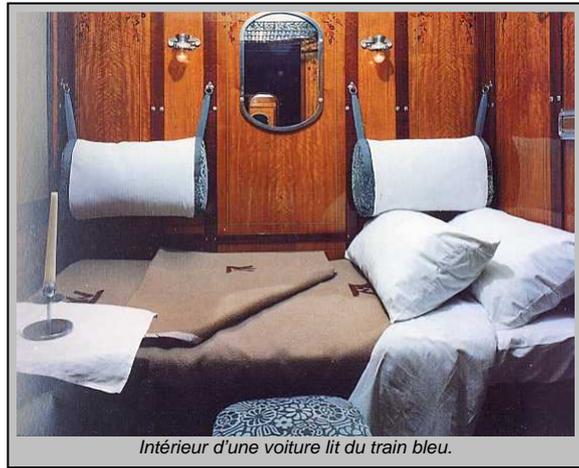
Une Pacific 231 au départ. Le mécanicien attend l'autorisation donnée par le chef de service circulation.



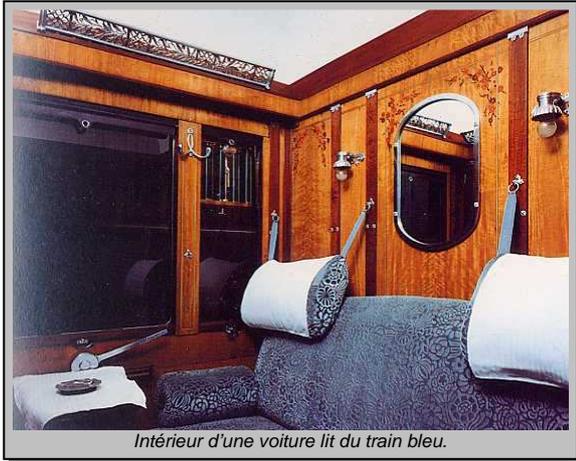
IV. LE TRAIN BLEU

Le luxe est omniprésent, dans les boiseries, les tissus, mais aussi la couleur des voitures métalliques bleues, silencieuses, qui bercent le voyageur dans un cadre raffiné, servit par un personnel stylé. Luxe également dans le nombre de passagers : 10 places pour une voiture de 56 tonnes !

Les voitures LX à 10 compartiments single sont mises en service en 1929. Toutes les cabines communiquent deux à deux exceptées celles des extrémités pour personne seules. Chaque cabine dispose d'un cabinet de toilette masqué par une porte d'acajou. Salon le jour, la banquette est relevée pour faire lit la nuit.



Intérieur d'une voiture lit du train bleu.

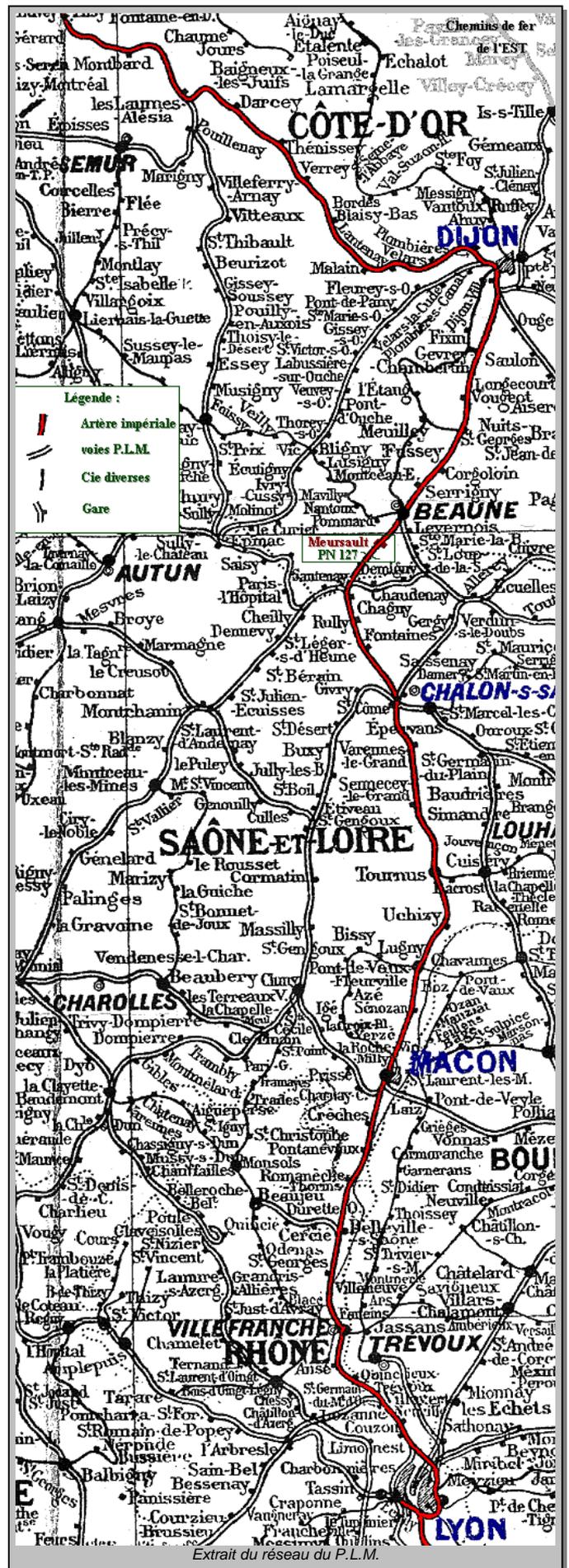


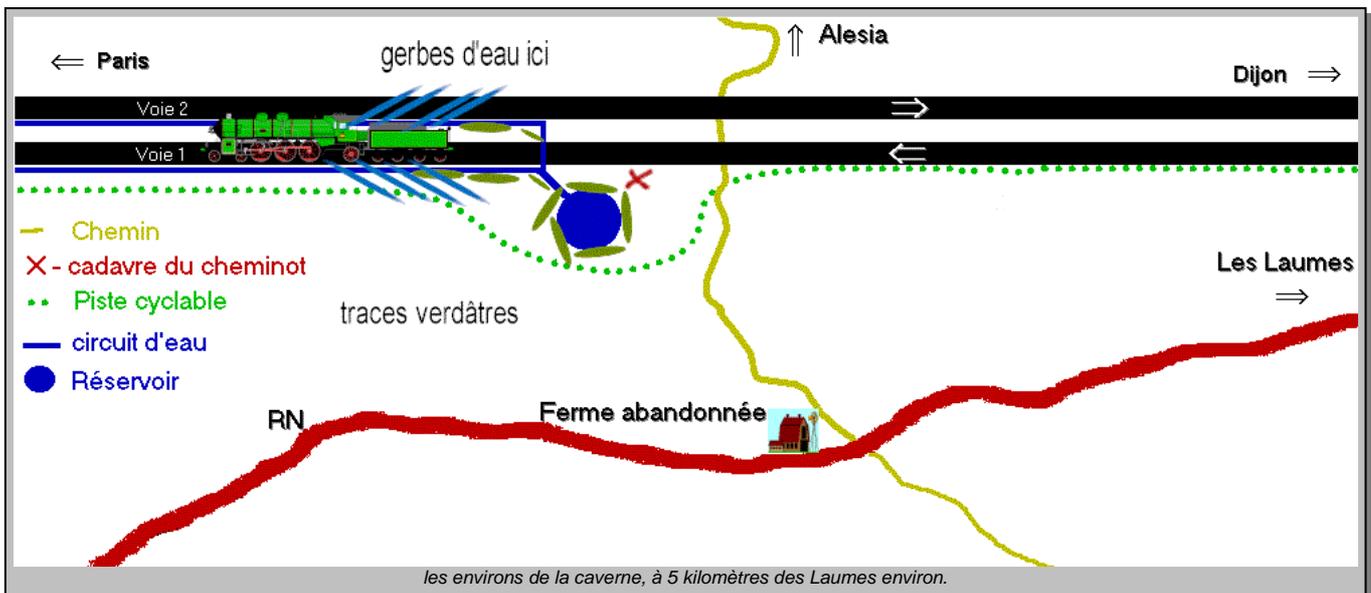
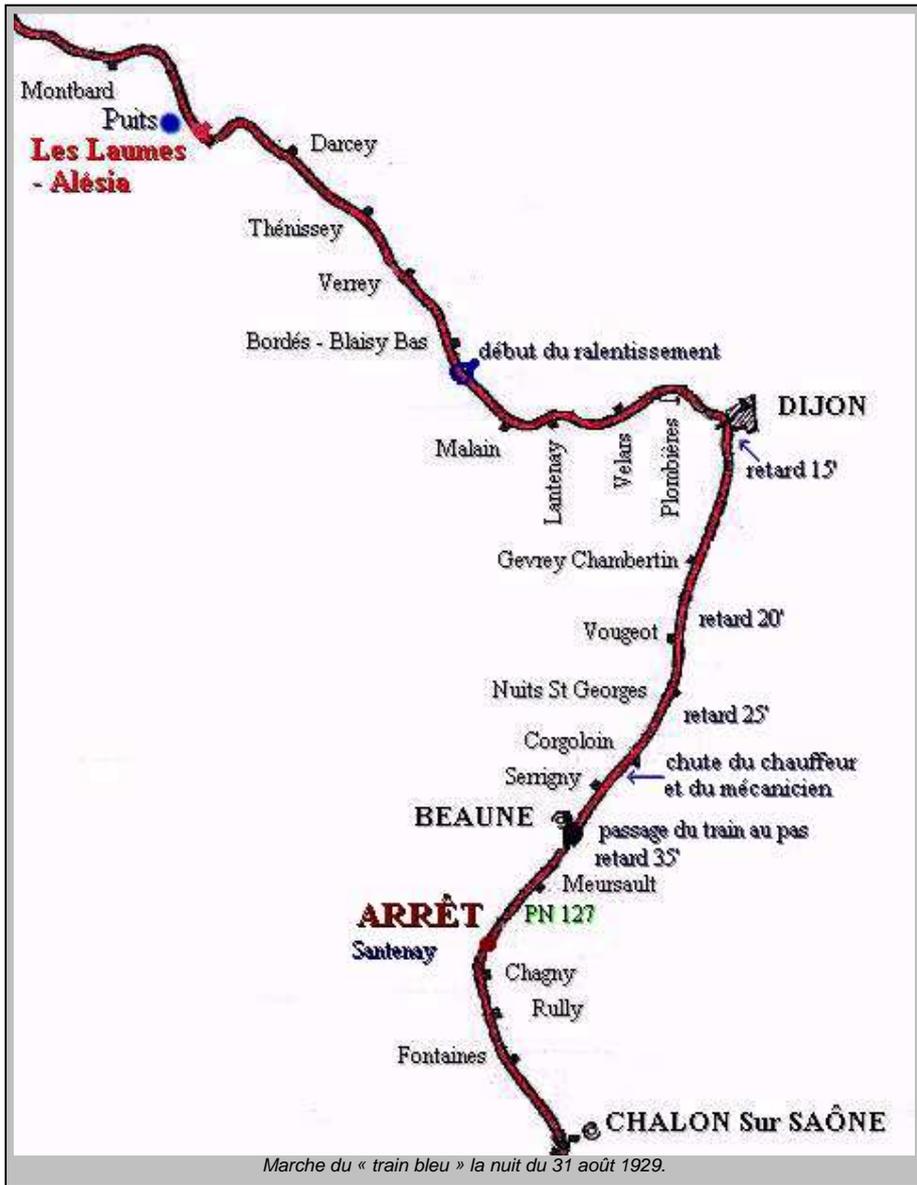
Intérieur d'une voiture lit du train bleu.



Le train bleu.. Peinture de ???

V. CARTES :





Rapport de Police sur la mort du cheminot des Ateliers Oullins-Machine :

Le vingt deux août mille neuf cent vingt neuf, à deux heures trente de l'après-midi, l'agent d'entretien de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée Raoul Dugray, 47 ans, marié, 2 enfants, domicilié au 8 de la rue du Midi dans la cité des cheminots d'Oullins, accompagné des agents Michel Parquet, 38 ans, célibataire, domicilié chez ses parents au 19 de la rue du Bourbonnais dans la cité des cheminots d'Oullins et Lucien Michaud, 49 ans, marié, 4 enfants, domicilié au 24 de la rue du Midi dans la cité des cheminots d'Oullins avaient en charge le nettoyage de la machine à vapeur Pacific 231-D numéro 262. Cette machine assure la traction de trains rapides réguliers entre Paris et la Côte d'Azur et est normalement attachée au dépôt de Villeneuve St Georges mais suite à des problèmes de pression a dû être décrochée de son train et amenée aux ateliers d'Oullins.

Selon Honoré Morteau, agent de maîtrise aux ateliers d'Oullins, 48 ans, marié, 3 enfants, domicilié au 5 de la rue du Rhône de la cité des cheminots d'Oullins, Raoul Dugray venait d'ouvrir la boîte à fumée et commençait l'évacuation des résidus et des dépôts de chauffe aidé par ces deux collègues quand il hurla violemment puis tomba en arrière de la machine. Le temps à Honoré Morteau de venir sur les lieux de l'accident, monsieur Dugray était décédé, la figure fortement brûlée, présentant des cloques blanchâtres concaves sur les joues, le front et le haut du torse. La mort très rapide est due selon le rapport du médecin légiste au contact avec un liquide fortement corrosif. Mais aucun lien avec les produits habituellement utilisés pour nettoyer les pièces internes d'une locomotive n'a pu être établi. Messieurs Michaud et Parquet, malgré un choc psychologique important, n'ont pu donner aucune information supplémentaire. Selon eux, la cause de l'accident serait une poche de vapeur à très haute pression qui se serait échappée lors du nettoyage des tubulures.

Les résultats de l'enquête sont donc que la thèse de l'accident de surchauffe est retenue.

La Compagnie de chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée est responsable de la mort de l'agent Dugray pendant son service. Une enquête technique ordonnée par la Compagnie devrait permettre d'éviter ce genre d'accidents à l'avenir.

Maurice Gersaut, Inspecteur de Police.