



Dans le cadre de la réorganisation entreprise en 1911, et pour tenir compte de l'évolution de la SSHF, la direction de la Quincaillerie Franco-Midland a décidé ce qui suit concernant les « grandes réunions ».

Le Repas de l'oie

Il sera dorénavant le seul événement national proposé chaque année par la Franco-Midland/SSHF. C'est donc ce rendez-vous qui aura le label « grande réunion annuelle ». Ceci n'est en fait que l'officialisation d'une situation constatée depuis plusieurs années : le repas de l'oie est la rencontre qui réunit le plus grand nombre de participants.

Ce repas se tiendra comme cela a été le cas jusqu'à présent, en début d'année (janvier ou début février), en principe un dimanche au déjeuner afin de permettre aux employés du Grand dépôt de Paris de faire l'aller retour dans la journée.

A partir de 1912, il est envisagé de le faire chaque année au même endroit, comme c'est le cas en particulier chez nos amis américains (BSI) et britanniques (SHSL).

A la demande de plusieurs Regulars, c'est un lieu à la fois prestigieux et holmésien qui a été choisi, le buffet de la Gare de Paris Lyon, plus connu sous son nom commercial, **Le Train Bleu**.

La direction de la Franco-Midland/SSHF est consciente que le coût d'un repas au **Train Bleu**, sans être exorbitant, est quand même un peu élevé. Toutefois sachant qu'il n'y a plus qu'un seul rendez-vous officiel dans l'année, il lui a semblé possible de demander aux membres de faire un effort financier en acceptant de se retrouver dans le plus beau et le plus approprié des lieux « 1900 - Art Nouveau » de Paris.

Pour simplifier la gestion de l'événement, et au regard du nombre habituel de participants, c'est une formule « tout compris » qui sera proposée (menu unique et prix unique pour tous).

Par ailleurs, la direction de la Franco-Midland/SSHF incite vivement les animateurs des différents rayons, à organiser des réunions thématiques en marge de ce repas de l'oie (le samedi, le dimanche matin, ou même le dimanche soir).

D'autres réunions ou sorties pourront bien entendu se tenir en cours d'année en dehors du Repas de l'oie. Ce sera en fonction des opportunités, de l'émergence d'idées, et surtout de la volonté des organisateurs potentiels. Mais il n'y aura plus systématiquement de réunion de Printemps et d'Automne.

Les réunions ou sorties éventuelles pourront provenir de propositions/invitations émanant de sociétés amies ou d'organismes divers.

Elles pourront aussi être organisées par les divers rayons de la Franco-Midland/SSHF ; une concertation avec le président ou le chef de gare semblant toutefois souhaitable afin de bénéficier de leur expérience. Il est entendu par ailleurs que le Chef de gare restera disponible à titre de conseil pour aider au montage de ces événements.

Enfin, bien évidemment, le rayon Voyages pourra, comme les autres rayons, proposer lui-même des réunions/sorties.

Pourquoi Le Train Bleu ?

Parce que la gare de Lyon est un lieu holmésien, et que Le Train Bleu en est probablement un également, ainsi que le démontre la petite étude ci-après (remix d'une étude réalisée en 1999).

Parce que, après en avoir essayé plusieurs, nous avons constaté que, de tous les restaurants « d'époque », c'est incontestablement **Le Train Bleu** qui offre le meilleur rapport « qualité de la restauration - beauté/prestige du lieu - prix ».



Le repas de l'oie 1912 aura lieu le dimanche 29 janvier 2012
au restaurant *Le Train bleu*, gare de Lyon (XII^e Paris). (M^e Gare de Lyon)
Le rendez-vous est fixé à **12h30** dans le restaurant.

Le prix du repas est de 60 euros (tout compris), tarif canonique !
**toutefois pour toute réservation envoyée
avant le 31 décembre 2011, il n'est que de 57 euros (-5%).**

Après cette date, toute réservation se fera au tarif de **60 euros**.

Vous êtes invités à vous inscrire auprès de notre Chef de Gare,
chef du rayon « *Voyages, bagages en consigne, etc.* », à l'adresse suivante :

BERNARD PRUNET - 4, IMPASSE DE LA NATIVITÉ 36200 LE MENOUX

Pour être prise en compte votre inscription devra nous parvenir

avant le 24 janvier 2012,

accompagnée d'un chèque (établi à l'ordre de la *Société Sherlock Holmes de France ou SSHF*)
d'un montant correspondant au nombre de places que vous désirez réserver.

Paiement par Paypal : ajoutez 2 euros au montant total à verser sur sshf@sshf.com

Les inscriptions sont acceptées dans la limite des places disponibles.

Cette réunion est ouverte aux *Franco-Midland Regulars* et à leurs invités.

The Windigate's Goose Club

Selon les dernières volontés de Mr Windigate, le tenancier de l'Alpha Inn, chaque convive est invité à apporter un cadeau holmésien, comme un livre, un DVD, un objet collector, une création artistique, etc., ayant un rapport direct et évident avec Sherlock Holmes, dans un paquet joliment emballé, accompagné de sa carte de visite, pour participer à la grande loterie de la Franco-Midland.

**Un billet numéroté vous sera remis à votre arrivée
en échange de votre paquet.**

Si vous avez oublié votre paquet
ou si vous ne souhaitez pas prendre part à cette tradition,
il vous suffira de le signaler à l'accueil Franco-Midland
et ne pas prendre un ticket
ouvrant droit à un gain lors de la loterie.

Gagnez votre repas

En plus du cadeau Surprise que le hasard vous attribuera,
vous aurez une chance de voir votre repas remboursé si votre numéro de tombola est tiré au sort à la fin de la remise des lots. Merci Mr Windigate.





Bernard Prunet, Chef de gare.

GARE DE LYON ET TRAIN BLEU, LIEUX HOLMESIENS ?

**Explications du Chef de gare avec,
en passant, un petit historique des lieux**

CONCERNANT le premier rapport canonique à la gare de Lyon, il faut se référer au début des *Propriétaires de Reigate*. Watson y raconte que le jeudi 14 avril 1887, il reçut un télégramme de Lyon l'avisant que son ami, malade, était alité à l'hôtel Dulong, et que dans les vingt-quatre heures il était à son chevet.

Or, l'itinéraire le plus direct pour se rendre de Londres à Lyon passait par Paris et donc par la gare du Paris Lyon Méditerranée (aujourd'hui, gare de Paris Lyon). Ne sachant pas à quelle heure Watson reçut ce télégramme ce 14 avril 1887, nous considérerons simplement que c'était dans le courant de la journée et qu'il est parti par le premier train utile, c'est-à-dire le soir-même.

A cette époque, l'itinéraire le plus direct (et le plus rapide) pour se rendre à Paris passait par Douvres et Calais. Deux compagnies rivales assuraient la relation Londres-Douvres, le *London Chatham & Dover Railway* au départ de Victoria Station (et de Holborn Viaduct Station dans la City) et le *South Eastern Railway* au départ de Charing Cross Station (et de Cannon Street Station dans la City).

En avril 1887, le rapide première classe du *LCDR* partait de Holborn Viaduct à 7h55 et de Victoria à 8 heures (le soir), ces deux rames se raccordaient à Herne Hill et le train arrivait à Douvres à 9h57. Le rapide du *SER* partait, lui, à 8h05 de Charing Cross et à 8h10 de Cannon Street, ces deux rames se raccordaient à London Bridge et le train arrivait à Douvres à 10 heures.

Watson a pu emprunter indifféremment l'un ou l'autre de ces deux rapides qui offraient les mêmes prestations et dont les horaires étaient quasi identiques. Ils étaient tous deux en correspondance à Douvres avec un même bateau qui amenait les voyageurs à Calais en moins de une heure et quarante minutes. Là, un rapide des *Chemins de Fer du Nord* quittait la gare maritime à 0h36 pour arriver à Paris Nord à 5h50 le matin. En arrivant à cette heure à Paris, Watson a pu facilement rejoindre la gare du *PLM* pour y prendre le rapide première classe n°1 à 8h50 et arriver à Lyon à 5h44 le soir de ce 15 avril 1887. Ce voyage, qui lui a coûté l'équivalent de 75 francs de Londres à Paris et 63,10 francs de Paris à Lyon, lui a donc bien

permis d'être « dans les vingt-quatre heures » au chevet de son ami.

« Trois jours plus tard, nous étions de retour à Baker Street », nous dit Watson (le lundi 18 avril donc). Pour cela, ils ont pu repartir de Lyon le 17 au matin, par le rapide première classe n°12 à 7h08, arriver à Paris à 5h40 le soir, rejoindre la gare du Nord pour y emprunter le train de nuit à 7h45 et arriver à Londres à 6h10 le 18 au matin (à Charing Cross ou à Victoria selon la compagnie utilisée au départ de Douvres).

Mais ils ont pu également ne partir de Lyon que l'après-midi de ce 17 avril par l'express n°2 à 2h35 pour arriver à Paris à 11h36 le soir, ou bien par l'express n°4 à 7h09 le soir pour arriver à Paris à 4h55 le lendemain matin. Dans ces deux cas, ils auront emprunté ensuite le train de 8h20 à la gare du Nord pour être à Londres dans la soirée (à 5 heures à Victoria ou à 5h15 à Charing Cross selon la compagnie choisie).

En tout état de cause, il est démontré que, dans cette affaire, Watson est passé en gare de Paris Lyon le 15 avril 1887 et y est repassé, avec Holmes, le 17 au soir ou le 18 au matin.

HOLMES ET WATSON AU TRAIN BLEU EN 1902 ?

ACETTE ÉPOQUE, la gare de Lyon n'était pas celle que nous connaissons aujourd'hui. Il s'agissait de la première gare de Lyon. Elle avait été construite entre 1847 et 1853 et était l'œuvre de l'architecte F. A. Cendrier et de l'ingénieur A. Jullien. Cette gare très fonctionnelle, était composée d'une grande halle « voyageurs » (comportant cinq voies à quai en 1887), flanquée de part et d'autre de bâtiments « départ » (côté rue de Chalons) et « arrivée » (côté rue de Bercy). Il n'y avait pas de bâtiment en façade ; celle-ci était en fait constituée du pignon de la grande halle.

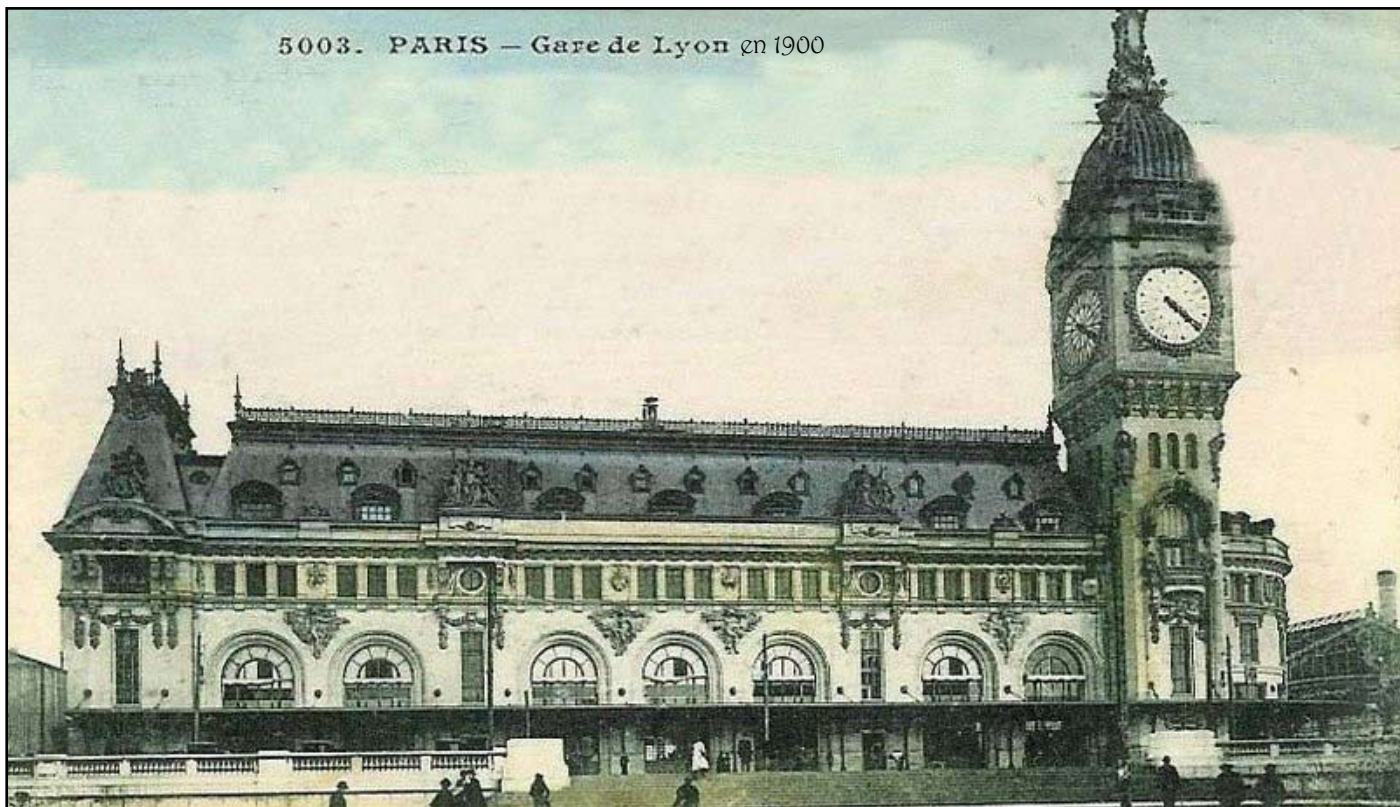
Cette gare a subi plusieurs transforma-

tions. En 1849, il n'y avait que quatre voies en tout, dont deux seulement à quai. En 1879, après prolongement du quai des départs et construction d'un quai central, il y en eut cinq. Enfin, en 1893, après un dernier aménagement, il y avait sept voies à quai.

Dans cette première gare, *Le Train Bleu* n'existait pas, il n'y avait alors qu'un petit buffet côté départ, près des salles d'attente, où il n'est pas impossible que Holmes et Watson aient fait halte le 17 avril 1887 au soir ou le 18 avril au matin.

Les infrastructures de cette première gare de Lyon étaient relativement modestes et on comprendra que, dès 1891, avant le dernier agrandissement (1893),

on envisageait déjà des transformations beaucoup plus conséquentes. Le projet ne fut mis en œuvre qu'en 1895, pour n'être totalement achevé qu'en 1902. On décida de faire passer le nombre de voies à quai à treize en élargissant la plate-forme, mais aussi de doter la gare d'une véritable façade. On tenait à pouvoir mettre les nouvelles voies en service pour l'exposition universelle de 1900, mais la construction de la façade ne devait être achevée qu'après l'événement. En fait la première gare n'a pas été totalement démolie et il subsiste aujourd'hui des parties de l'ancienne gare encadrées dans les nouveaux bâtiments de 1900 (les bâtiments côté départ). L'agrandissement



s'est fait sur le coté sud, en déviant la rue de Bercy. La grande halle aux voyageurs a été démolie et reconstruite en beaucoup plus grand. Un bâtiment de façade et un bâtiment « arrivée » ont été édifiés en s'appuyant sur le bâtiment « départ » de l'ancienne gare. De plus, la cour « arrivée » a été recouverte d'une marquise.

Un nouveau et magnifique buffet (*Le Train Bleu*) a été installé dans le fameux bâtiment de façade. Ce buffet, ouvert dès 1900, a été officiellement inauguré le 7 avril 1901 par le président Émile Loubet. Il contient 41 peintures retraçant les sites du réseau et les événements de l'année 1900. Parmi les plus importantes, le tableau de Billotte, qui est au-dessus de l'escalier descendant vers les voies, représente le pont Alexandre III et le palais des expositions, et les trois plafonds de la grande salle qui sont de trois peintres différents ; « Paris » est l'œuvre de F. Flameng, « Lyon » de Debufe et « Marseille » de Saint-Pierre. Mais le plus extraordinaire est de penser que Sherlock Holmes et le docteur Watson ont pu connaître ce buffet et qu'ils s'y sont probablement même restaurés.

En effet, en juillet 1902, dans le cadre de l'affaire de *La Disparition de Lady Frances Carfax*, on sait que Watson se rend tout d'abord à Lausanne. Pour cela, il a pu passer soit par Ostende, Luxembourg, Strasbourg et Bâle (liaison directe Londres/Venise), soit par Paris. S'il a fait ce choix, il est parti de Londres (Charing Cross) à 9 heures le soir pour arriver à Paris Nord (via Douvres et Calais) à 5h50

le matin. Le rapide des *Chemins de Fer du Nord*, partant de Calais, comportait des voitures directes pour la Suisse et l'Italie qui repartaient de la gare du Nord à 7h03 pour arriver à la gare du PLM (gare de Lyon) à 7h43 en empruntant la petite ceinture parisienne. Là, elles étaient attelées à un rapide du PLM partant à 9h05. Si Watson a utilisé cette relation, il est arrivé à Lausanne à 8h15 du soir (près de vingt-quatre heures de voyage !).

Plus tard dans cette aventure, Holmes retrouve Watson à Montpellier. S'il s'est rendu directement dans cette ville depuis Londres, comme on peut le supposer, Holmes est passé lui aussi par la gare de Paris Lyon. Nous n'avons toutefois aucun élément d'appréciation pour l'affirmer. En revanche, nous savons que peu après qu'ils se soient retrouvés, Holmes dit à Watson qu'ils n'ont plus qu'à rentrer à Londres par l'express de nuit, Holmes précisant même qu'il va câbler à M^{me} Hudson que deux voyageurs affamés arriveront le lendemain à 7h30. Il y a là bien sûr une impossibilité, le seul « *express de nuit* » qu'ils pouvaient attraper à Montpellier était le train n°1030 (en 1^{re}, 2^e et 3^e classe) en provenance de Barcelone et à destination de Tarascon. Ce train partait à 11h32 (le soir) de Montpellier et arrivait à Tarascon à 1h11. Là, Holmes et Watson avaient une correspondance immédiate pour Lyon ; à 1h32 l'express n°48, venant de Marseille, leur permettait d'atteindre Lyon à 6h40 d'où, après un nouveau changement, ils pouvaient rejoindre Paris (départ à 7h34

de Lyon Perrache, arrivée à 5h15, le soir, à Paris Lyon).

C'est là, qu'affamés après une nuit et une journée de voyage depuis le Languedoc, ils ont pu voir *Le Train Bleu* déployant tous ses fastes devant leurs yeux. Il n'est donc pas exagéré de penser qu'ils y sont rentrés pour y dîner ; ils en avaient le temps et sûrement l'envie.

Ensuite pour rentrer à Londres, ils avaient à rejoindre la gare du Nord pour y emprunter le train de 9 heures (21 heures) qui leur permettait d'arriver à Londres (Charing Cross) à 5h40 le lendemain matin (ils pouvaient aussi prendre un train à la même heure à la gare Saint-Lazare pour arriver à Londres Victoria à 7h40). Dans tous les cas, ils sont arrivés à Londres, non pas le lendemain, mais le surlendemain.

ET MORIARTY !

Il faut enfin signaler un autre rapport possible de la gare de Lyon avec *Les Aventures de Sherlock Holmes*. Il se situe en avril 1891 lorsque, dans *Le Dernier problème*, le professeur Moriarty se rend de Paris en Suisse. Nous ne connaissons pas l'itinéraire qu'il a emprunté (donc par quelle gare il a quitté Paris !). Il est plus probablement passé par Bâle (au départ de la gare de l'Est), mais il ne faut toutefois pas exclure qu'il ait pu rallier Lausanne ou Genève au départ de la gare de Lyon. Dans ce cas, il aura connu la même gare que Holmes et Watson en 1887 (la première).