

29 Avril 2014

## Il était une fois L'Orient express



Ce fut l'occasion de confronter nos fantasmes sur ce train et l'orient mythique d'alors, qu'il fallait aller découvrir, et une réalité présentée par cette exposition.

Cela permet aussi de se replonger avec nostalgie dans cette période où tout était fait pour le confort et le plaisir du voyageur (fortuné...). L'Orient Express a circulé pendant près d'un siècle. Son exploitation commerciale a pris fin dans les années soixante-dix.

Pierre et Thérèse, Stéphanie, Enissa, Sabine, Nelly, Christine B et Guy étaient du voyage.

Cette manifestation est conçue en deux parties.

Tout d'abord un train, locomotive en tête, suivie de trois voitures exceptionnelles que nous allons parcourir.

En premier lieu la locomotive 230G353, une des seules rescapées des chalumeaux de la SNCF et qui a été utilisée dans le film "Le crime de l'Orient Express". A-t-elle réellement un jour tiré ce fameux train, car les locomotives d'alors étaient plutôt du type Pacific 231 ? Cette exposition ne le dit pas. Mais nous sommes là pour rêver.



Ensuite nous pénétrons dans ce train par une voiture de la "Flèche d'or" voiture-bar-restaurant avec les objets d'époque et reconstitution de scène correspondant à des personnages célèbres comme les écrivains Graham Greene, Pierre Loti...

La deuxième voiture est un voiture-couchettes « Orient Express » avec un rappel des films qui ont été réalisés à bord de ces couchettes : " Bons baisers de Russie avec Sean Connery", ou "Le crime de l'orient express"...

La visite se termine avec la voiture salon bar du "Train Bleu" où se déroule en outre la scène finale du film "Le crime de l'Orient Express" où Hercule Poirot dévoile l'assassin.





Les voitures présentées sont celles de l'âge d'or de l'Orient Express, c'est à dire celui de l'entre-deux-guerres. On découvre ainsi une atmosphère luxueuse et feutrée, style Art Déco avec en particulier les décorations du wagon restaurant réalisées par René Lalique. C'est cette ambiance qui accompagnait le voyageur tout au long de son périple avec le confort étrange, un peu irréel, des cabines réalisées en bois d'acajou et parées de fines marqueteries et de laiton étincelants.

La deuxième partie se poursuit à l'intérieur de l'IMA.

Dans une première salle on découvre l'histoire de ce train. Tout d'abord son créateur : Georges Nagelmackers (1845-1905). En décembre 1867, le jeune homme envoyé par ses parents aux États Unis sillonne alors le pays en train et emprunte les nouvelles voitures de Georges Pullman, qui proposent : dortoirs, salon et restaurant. Ce dernier, les a conçus à la suite d'un voyage en train éreintant à travers les États Unis.

Au retour de son voyage, en 1868, Georges Nagelmackers entreprend d'adapter ces sleeping-cars aux usages européens, en remplaçant notamment les dortoirs sans intimité de Pullman par de véritables compartiments couchettes.



En 1876 il crée la Compagnie International de Wagons Lits (CIWL). En 1883 il lance l'Orient Express qui relie Paris à Constantinople en 4 jours.

C'est un train au décor fastueux, qui traverse les frontières en supprimant les correspondances, avec : une voiture restaurant offrant des mets copieux et raffinés, de confortables compartiments privés se transformant en chambre la nuit, un bar pour se divertir, un conducteur attitré veillant au bon déroulement du trajet.



Le trajet à bord est alors presque plus important que la destination.

Conçu initialement avec les techniques de l'époque, la CIWL va apporter à ce train les dernières innovations pour améliorer le confort et la sécurité des voyageurs. Ainsi pour limiter les mouvements de lacet et de tangage l'Orient Express sera équipé dès 1883 de boggies, des chariots rigides à essieux pivotants. A partir de 1889 les soufflets permettent le passage d'une voiture à l'autre. Construites à l'origine en bois de Teck, elles sont intégralement fabriquées en acier à partir de 1922.

Plus lourdes, elles sont ainsi plus solides et plus confortables. Les rails sont allongés, pour réduire le claquement caractéristique au passage des roues sur les joints, et ils sont inclinés dans les virages

C'est le 4 Octobre 1883 que le premier voyage de l'Orient Express est inauguré parce que l'on appellerait aujourd'hui un voyage de presse, avec des écrivains, des journalistes, et des personnalités. Le train traverse les cinq états : France, Empire allemand, Empire Austro-hongrois, Bulgarie, Roumanie. Il s'arrête à Varna sur la Mer Noire. Les passagers rejoignent Constantinople par bateau.



Ce n'est qu'en 1889 que la ligne directe sera achevée entre Paris et la capitale de l'empire Ottoman. A partir de 1919, après le creusement du tunnel du Simplon sous les Alpes, le train relie Istanbul par Venise, Zagreb et Sofia. Il prend le nom de Simplon Orient Express et donne au voyage en train de luxe son expression la plus aboutie.

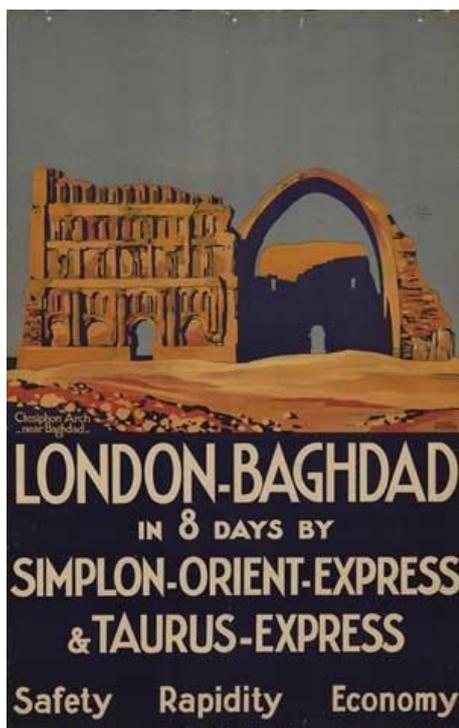
Dans cette salle on peut voir ce qui constituait "L'art de vivre" avec, ces décors et ces objets qui ont tant fait pour la renommée du train : le cabinet de toilette avec des vitraux, le meuble lavabo, vaiselles et pièces d'argenterie, menus du restaurant, valises et sacs de voyage, témoins du raffinement et du luxe de l'époque.



Un diorama projette sur des écrans, qui adoptent l'apparence de fenêtres de wagons, ouvertes sur le monde extérieur, tout en donnant au visiteur l'intimité du train, les images des villes placées sur le parcours du train - Londres, Paris, Vienne, Venise, jusqu'à Istanbul - et celles encore auxquelles des correspondances donnaient accès : Alep, Damas, Beyrouth, Bagdad, Le Caire, Louxor, Assouan. On peut y voir aussi les voyageurs célèbres comme Joséphine Baker, Lawrence d'Arabie, Mata Hari laquelle aurait mêlé rencontres amoureuses et affaires d'es-

pionnage...

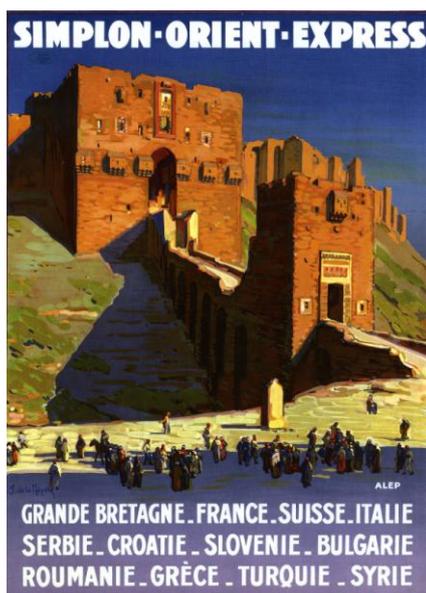
Sont mentionnés enfin les faits divers qui sont attachés à l'histoire de ce train : un attentat politique, avec 22 morts et 14 blessés, alors que Joséphine Backer (septembre 1931) était à bord. Une autre fois, des anarchistes grecs enlevèrent et rançonnèrent quelques voyageurs banquiers, avant de les libérer. En 1929, le train sera immobilisé plusieurs jours à la frontière turque... par la neige.



La deuxième salle nous entraîne plutôt au voyage. En effet lors de sa création en 1883 l'Orient Express, l'Europe est traversée depuis quelques décennies par une vague orientaliste. Après la création artistique et littéraire elle touche le grand public. Grâce au train, l'Orient s'ouvre peu à peu aux visiteurs occidentaux qui débarquent sur les quais la tête pleine de clichés et de représentations fantasmées. Ils rêvent de bazars et de mosquées, de personnages étranges aux coutumes exotiques. Ce voyage va leur permettre de confronter ce qu'ils ont imaginé à une toute autre réalité.

A l'inverse, les notables d'Orient empruntent aussi le train pour découvrir l'Europe et, parfois, la fréquenter avec assiduité. Ces hommes et ces femmes, issus d'Orient et d'Occident, apprennent ainsi à se connaître dans l'espace clos et confiné de l'Orient Express.

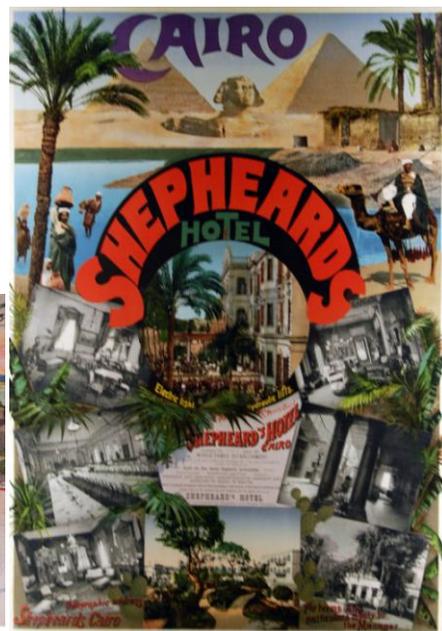
On découvre aussi les bouleversements liés au développement du réseau ferré. Ainsi, pour moderniser son empire le sultan ottoman fait appel au financement et à l'expertise des puissances européennes. Dès 1856, le premier train roule sur le territoire ottoman. Les voies se développent rapidement et sont reliées au réseau européen ce qui permet l'arrivée direct de l'Orient Express à Constantinople dès 1889.



Au début du XX<sup>e</sup> siècle le réseau ferré s'étend progressivement vers l'Iraq, le Hedjaz, La Syrie, le Liban, et la Palestine, bien que certains tronçons ne soient achevés qu'au début des années 1940. Au début de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, les chemins de fer égyptiens sont reliés aux autres, l'Égypte ayant été le premier pays arabe à avoir développé son réseau : les gares du Caire et d'Alexandrie sont inaugurées dès 1856. Ainsi, à partir de 1930 le voyage se poursuit, après Constantinople, par le Taurus Express, permettant aux voyageurs européens de découvrir Alep, Damas, Bagdad et Alexandrie. Un tourisme archéologique se développe alors car ce train permet de visiter les premiers champs de fouilles réalisés dans ces régions.

C'est aussi l'occasion de découvrir les hôtels célèbres des grandes villes d'Orient - du Pera Palace d'Istanbul à l'Old Cataract d' Assouan, en passant par le Baron à Alep et le Winter Palace de Louxor.

A cette époque apparaissent les guides de voyage et c'est aussi le début des cartes postales qui permettent d'entretenir les relations et de faire découvrir aux destinataires les endroits visités.



A la sortie un tableau de Paul Delvaux, l'artiste des gares et des trains : *"l'Age de fer"*, est comme un clin d'œil et une bonne conclusion à cette exposition où le visiteur est venu pour se remémorer cette période où le train (avec le bateau) était le seul moyen de voyager et était ainsi synonyme d'évasion.