Histoire d'ici

Sur un paquebot en route pour New York, le Belge **Georges** Nagelmackers (1845-1905, photo), riche businessman et intime du roi Léopold II, a l'idée d'importer dans un train le luxe des steamers. S'inspirant des sleeping-cars de l'Américain Pullman, ce communicant et affairiste pugnace, de nationalité neutre de surcroît, va rallier les plus réticentes compagnies ferroviaires des pays européens à son projet. Son génie est d'offrir ses trains et ses services «clés en main» en totale autonomie.



Le 4 octobre à 19 h 30, le premier Orient-Express part de Paris pour Constantinople. Les voies restent encore incomplètes, leur écartement diverge selon les pays. «Au contraire du TGV qui double un réseau existant, note l'historien Guillaume Picon, il faut tout venter.» Aux points de rupture de charge, la mer loire par exemple, les passagers prennent le oateau. En 81 heures au début, 61 en 1900, le train pose des records, toujours plus rapide que la voje naritime. Et éblouit, vanté par **la publicité (photo)**.



Si les locos appartiennent à chaque réseau, la compagnie construit ses wagons-restaurants, wagons-lits etc., les agencent en linge, vaisselle, déco, Idée de génie de Nagelmackers, les voitures communiquent par un couloir au contraire des diligences d'antan. Le confort s'incarne dans le «conducteur» (Marwan Kenzari dans Le crime de l'Orient-**Express**, **photo**). Concierge, majordome, cet ange gardien veille sur le sommeil du passager qui lui confie ses papiers pour les douanes.



1906 En pleine vogue des trains de luxe, la percée du tunnel du Simplon a fait germer le plan d'un tracé neuf, via la Suisse. La Première Guerre mondiale frappe, le train se recycle, prend même une aura symbolique. En 1919, la victoire des Alliés rend impossible le trajet initial. Le Simplon-Orient-Express passera alors par Lausanne, vers Milan, Venise, la nouvelle Yougoslavie. Là, deux voies s'ouvrent, vers la mer Noire, ou vers Constantinople. Espions ou trafiguants côtoient les diplomates, les touristes. Les aventurières (croquis) aussi.



SIMPLON

BEOGRAD

BAGDAD

LE CAIRE

MILANO

GENÈVE

Dès 1900, la compagnie subit des fortunes diverses, mais maintient son standing. L'âge d'or se situe dans l'entre-deuxguerres, avec plusieurs classes (photo) malgré les conflits qui mettent le mythe coûteux en péril. Le rêve devient inaccessible en 1977, après un dernier Paris-Istanbul. La SNCF, propriétaire de la marque Orient-Express, garde 7 voitures classées monuments historiques: les Taurus, Anatolie, Flèche d'Or, Riviera, Train Bleu, Étoile du Nord et Côte d'Azur peuvent être louées à des privés.



L'Orient-**Express**

roulait les rêveurs

Dans Le crime... selon Dame Christie, le glamour le dispute au sordide. Une tradition véhiculée par la star des trains

Cécile Lecoultre

e n'est pas éventer le mystère que de révéler qu'attelé au *Crime de l'Orient-*Express, le détective Hercule Poirot n'arrivera jamais en gare de Lausanne. Du moins dans la version du ciécrans. Par contre, fidèle à Agatha Chris-

symbolique de la Mitteleuropa, la philologue Blanche El Gammal s'est pas sionnée pour le stock émotionnel généré par ce convoi. Riche d'anecdo tes et de citations son essai Du voyage extraordinaire aux illusions perdues se dévore comme un polar. «Curieusement, l'inconscient collectif n'a pas retenu un spleen om-

niprésent, sans doute à cause de la person- Le Belge Poirot (Kenneth Branagh) nalité du créateur de l'Orient-Express, Georges Nagelmackers, un génie de la pub! Le mythe perdure aussi car ceux qui parlent de l'Orient-Express fantasment souvent sans l'avoir emprunté.» Par son seul nom, il transporte. Et pour cause. venirs évoqués ne sont pas toujours les classées monuments historiques propriété «Alors que les financiers investissent dans le rail européen. l'Orient-Express exporte chantée, ses buffets de gare récurés «tôt le des valeurs, modèle de courage et de détermination.» Le train échappe aux vicis- raît comme un garde-manger mersitudes. Il est dévalisé dès sa création par veilleux», conclut l'historienne. Au grand des gangs de bandits mais sa réputation, dam d'Hercule Poirot qui devra s'en pasau contraire des convois du Far West, n'en ser. Hollywood l'expédie en croisière sur le plus prestigieux de la compagnie de souffre pas. Du méprisant Pierre Loti à le Nil, autre trompe-l'œil de l'époque. l'ironique Henri Calet, les écrivains peuvent vomir le dégoût pour le tourisme ta- **Le crime de l'Orient-Express** pageur qu'il suscite, il garde son pouvoir D'Agatha Christie, en poche collector. d'attraction. Jacques Chessex éructe: «Monstrueux Montreux transformé en dépliant de l'Orient-Express, en caverne d'Ali Baba helvétique et mondaine...»

L'Orient-Express roule les rêveurs. Au rythme d'itinéraires calqués sur la géopolitique des nations, l'Orient-Express berce les nostalgies compatissantes, installe un flou artistique qui confond jusqu'aux routes et locomotives. La Suisse

s'en voit d'autant carrossée de clichés. En 1919, le guide Baedeker suggère «une excursion au beau village de Clarens, si sentimentalement décrit par Rousseau», ou «au château de Chillon aux piliers couverts de milliers de noms, Byron, Sand, Hugo, etc.» De quoi tenter «les touristes effarouchées à l'idée de mettre pied à terre!» L'éden surgit dans l'Europe ruinée par six néaste Kenneth Branagh, bientôt sur les ans au feu et au fer de la guerre. «Néanmoins, note Blanche El Gammal, les rétitie, le Britannique étale les turpitudes vécences existent. Voir le Léman, qualifié hiculées par ce train, ses fripouilles de d'«éternel encrier selon la formule assez clients, imposteurs et autres vamps en méchante de Paul Morand. De cet auteur, quête de maris. Ici, le «palace à roulettes» on cite toujours la même formule, *Rien ne* sort de ses rails chimériques et plonge commence par la littérature, mais tout finit dans les tumultes sordides. Égyptienne, par elle, y compris l'Orient-Express. On tchèque, autrichienne, allemande par des oublie ses pages plus sombres. Car ces origines aussi chamarrées que le train billets sont commandités par Paris Match,



passe une passagère (Daisy Ridley) à l'interrogatoire: tout en finesse. DE

etc., une pléthore d'auteurs participe à une politique commerciale. Même les souleurs!» La Riviera s'offre en parenthèse enmatin» donnent à saliver. «La Suisse appa-

Aaptation de Kenneth Branagh, dès me 13 déc.



L'Orient-Express, du voyage extraordinaire aux illusions perdues Blanche El Gammal Éd. Les Belles Lettres 626 p.

ce ne sont pas des images d'Istanbul ou de Première Guerre mondiale et la révolution Venise qui défilent aujourd'hui, mais de russe qui avaient vidé les palaces lausannois Lavaux et du Léman. La société française et de la Riviera de leur clientèle. «Le mandatée pour exploiter et promouvoir ce Simplon-Orient-Express a, quasi par hasard, qui reste du mythique train - sept voitures relancé l'hôtellerie, explique Nicole Meystre-Schaeren, archiviste de la de la SNCF - ne pouvait pas mettre sur une voie de garage ce qui constitua il y a un siècle «sa voie la plus directe et la plus

• Sur le site en ligne de l'Orient-Express,

d'Agatha Christie. Cette promotion

gratuite du canton de Vaud déploie sans

Wasem, professeur à la Haute École de

de moyens.»

doute des effets, à entendre Rafael Matos-

gestion et tourisme (HES-SO), à Sierre (VS):

«Elle est en mesure d'attirer une clientèle

nostalgique de cette époque et non dénuée

avait fait beaucoup mieux, en remettant

sous le feu des projecteurs les régions

Mais, en 1919, le Simplon-Orient-Express

8069

«L'Orient-Express pittoresque» entre l'Occident et l'Orient. a relancé l'hôtellerie C'est, surtout, sur ce tracé que circula le vaudoise minée par la Simplon-Orient-Express, le convoi de luxe **Première Guerre mondiale** wagons-lits, illustrant son âge d'or et ses et la révolution russe» années folles, entre 1920 et 1939. Celui aussi qui a servi de cadre au roman

Commune de Montreux. Et cela à un moment où de gros efforts étaient déployés pour redonner son lustre à la région.» «Ses effets sur le tourisme vaudois ont été à coup sûr bénéfiques, mais ils sont difficiles à saisir et à évaluer», nuance Cédric Humair, maître d'enseignement et de recherche à l'UNIL.

touristiques vaudoises minées par la

Lors de son premier passage en Suisse, de Vallorbe à Brigue (VS), le 16 avril 1919, en provenance de Paris, le Simplon-Orient-Express est arrivé avec deux

Express du Simplon et lac Léman.

Dès avril 1919, le Simplon-Orient-Express a effectué deux trajets quotidiens entre Vallorbe et Brigue, l'un en provenance de Paris, l'autre de Constantinople.

En grand péril, le tourisme vaudois s'est accroché à la locomotive

rigueur. Sur ses cinquante passagers, une demi-douzaine est descendue à Lausanne et tout autant aux arrêts prévus à Vevey et à Montreux. «Mais on oublie aussi les touristes de l'Est européen, qu'il a aussi amenés», glisse Rafael Matos-Wasem. Car le lendemain, le 17 avril, l'express était de retour dans le canton, en provenance de l'Est cette fois-ci. «Ces deux trajets devenus quotidiens ont rempli les hôtels, mais ils ne sont pas à l'origine de la création des infrastructures hôtelières, construites déjà au début du siècle passé», précise Nicole Meystre-Schaeren. «Il ne faut pas oublier, en outre, la promotion de la région faite par les voyageurs euxmêmes, marqués par la beauté de la voie CFF longeant le Léman à travers Lavaux et la Riviera», relève Évelyne Lüthi-Graf, directrice des Archives hôtelières suisses. Les milieux touristiques vaudois se sont, eux, vite accrochés à la locomotive constituée par l'Orient-Express. Les

heures de retard en gare de Lausanne.

Mais peu dans le canton lui en tiendront

hôteliers montreusiens ont fait savoir qu'ils se trouvaient désormais sur le traiet du célèbre train dans leur Journal et liste

dans les hôtels, les trains et les paquebots du monde entier. Avec, en plus, le relevé des clients de leurs établissements. Ce qui permettait à chaque voyageur de savoir qui il pourrait retrouver. Auparavant, le syndic de la commune du Châtelard (ancêtre de Montreux) avait réussi à faire voter un crédit de 270 000 francs en adjonction à une subvention du Canton pour la réalisation du tunnel du Simplon. Pour que les touristes de Londres ou de Venise s'arrêtent à Montreux. D'ailleurs, la notoriété de l'Orient-Express suscite encore des querelles entre hôteliers montreusiens et entre historiens. S'est-il arrêté à Territet? La question subsiste. Claude Béda

des étrangers, une publication de

75 000 exemplaires vantant leur région



Retrouvez la vidéo de l'arrivée du train sur orient.24heures.ch

Éclairage

«Le mythe de l'Orient-Express n'a pas attendu le roman d'Agatha Christie»

Histoire d'ici

En février 1929, une tempête de neige bloque le Simplon-Orient-Express à 139 km de son terminus, Constantinople. Après 5 jours par moins 25 degrés, les voyageurs, avant même de pouvoir repartir, tiennent à envoyer à la compagnie un message de louanges «quant aux efforts surhumains du personnel qui a fait son devoir jusqu'au bout», allant à monter sur le toit pour assurer l'approvisionnement en eau. La presse interna tionale salue l'exploit.

À Londres, Agatha Christie se dit que l'incident cadrerait à merveille une enquête d'Hercule Poirot. «Le mythe de l'Orient-Express n'a pas attendu le roman policier de la reine du crime, sa égende était déjà établie», s'amuse l'historien Guillaum

Picon. Son ouvrage regorge d'histoires de ce genre. Ainsi de la naissance de ce train nommé désir. «Georges Nagelmackers, fils d'une richissime famille belge, intime du roi Léopold II, s'était amouraché de sa cousine. Pour le détourner d'une union jugée déplacée, il fut expédié, non pas au Congo, puisque la Belgique n'y avait pas encore de colonies, mais aux États-Unis, par paquebot. Et là, notre amoureux éconduit, qui s'ennuie en première classe, observe le luxe autour de lui. Il se dit que l'exporter en Europe, sur des trains de nuit, serait un excellent investissement. Puis il sillonne le Nouveau-Continent dans les Pullman, ces wagons au confort superlatif. Son concept s'en raffermit. Sauf qu'en Euope, les États nations, au contraire de 'Amérique, vont se montrer méfiants des uns des autres, réticents à utiliser ur matériel qui ne leur appartient pas. «Qu'à cela ne tienne. Accrochez mes leeping-cars à vos locomotives, je fournis le personnel et l'intendance dans les moindres détails!» décrète Georges Nagelmackers.» Et l'historien de conclure: «L'homme est brillant. Je ne dirais pas Européen avant l'heure, la formule me semble exagérée. Mais champion dans la performance.» Et pas seulement dans le domaine du marketing. Nagelmackers séduit les romanciers, les aguiche volontiers. Guillaume Apollinaire, dans *Les onze*

mille verges, adoube le caractère éroti-

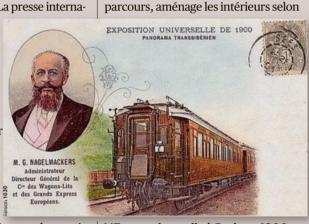
que du train. «L'Orient-Express est le

lieu de tous les débordements.» Al-

phonse Allais, suivant les caricatures

grivoises dans Le Charivari, mentionne

que «sa trépidation excitante nous glisse des désirs dans la moelle des reins.» Le créateur de l'Orient-Express a pourtant perfectionné les essieux, les transformant en souples «boggies». Déjà pour le confort des voyageurs. Et surtout pour cause d'écartement des voies, différent selon les pays de plusieurs décimètres. Le Belge ne cesse d'améliorer son entreprise, raccourcit les temps de



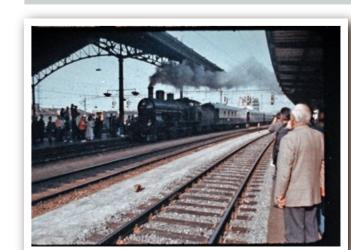
L'Expo universelle à Paris en 1900 a évidemment fêté l'Orient-Express. DR

les goûts modernes. Après sa mort, les créateurs du style Art déco, qui explose dans le Plat Pays, y trouvent un formidable terrain d'expression. Ainsi s'est imposée une légende de l'histoire ferroviaire. De 1890 à son apogée en 1931, la compagnie va gonfler de 274 voitures et 33 fourgons à 1287 voitures-lits, 717 voitures-restaurants, 24 voitures-salons, 182 voitures Pullman et 182 fourgons. Un dernier chiffre permet de feuilleter Agatha Christie en patientant pour les cocktails du soir. Quelque 25 tonnes de glace sont alors fabriquées par jour pour assurer la réfrigération des aliments à bord. «Au début du XXe siècle, détail souvent mis en avant les privilégiés embarquent sur l'Orient-Express pour goûter au tourisme alpin Mais ce train, à sa manière, tendra à unifier l'Europe ferroviaire. Voire la clé de Berne. En 1886, lors de la Conférence pour l'unité technique des chemins de fer, la compagnie vante ce sésame carré à embouts mâle et femelle. Adopté, il ouvrira les compartiments des trains de toute l'Europe.» C. LE



de l'histoire à la légende Guillaume Picon Éd. Albin Michel/ **Orient-Express** 260 p.

Zoom Le Simplon-Orient-Express à Lausanne



'Orient-Express en Suisse romande existent. Retrouvez la vidéo d'archive sur 24heures.ch

Peu d'images de

