

Exposition

**IL ÉTAIT
UNE FOIS
L'ORIENT
EXPRESS**

Institut du monde arabe

Du 4 avril au 31 août 2014

DOSSIER DE PRESSE

Une exposition événement
à l'Institut du monde arabe

IL ÉTAIT UNE FOIS L'ORIENT EXPRESS

4 avril - 31 août 2014



© Illustration : Malika Favre

PARIS
MATCH

fnac

TV5MONDE

TF1

LCI

MY TFI
NEWS

1, rue des Fossés Saint-Bernard
75005 Paris
<http://www.imarabe.org>
billetterie IMA-FNAC

SNCF

INSTITUT
DU MONDE
ARABE

المعهد
العالم
العربي



Entretien avec Gilles Gauthier, conseiller scientifique de l'exposition « Il était une fois l'Orient-Express »

Après quinze ans d'enseignement en Algérie, au Maroc et en France, puis des études d'arabe à l'Institut National des Langues et cultures orientales, Gilles Gauthier a intégré le cadre d'Orient du ministère des Affaires Etrangères. Au cours de sa carrière diplomatique, il a assumé des responsabilités diverses en Irak, Algérie, Bahreïn, Egypte, Liban, à nouveau Egypte pour finalement occuper le poste d'ambassadeur au Yémen. Gilles Gauthier a fait connaître en France l'écrivain égyptien Alaa el Aswany et en traduit depuis régulièrement les ouvrages. Il est aujourd'hui l'un des conseillers du président de l'Institut du monde arabe. A ce titre, il exerce les fonctions de conseiller scientifique de l'exposition « Il était une fois l'Orient-Express ».

Quel a été votre rôle dans la conception de cette exposition ?

Un rôle modeste et important à la fois. Comme beaucoup de monde, j'aime les trains et le projet de la SNCF m'a d'emblée séduit. Mais certains se demandaient si ce train, certes magnifique, avait sa place à l'Institut du monde arabe.

J'allais vous poser cette question.

Et vous avez raison de le faire. Ce train, au sens strict, roule de Paris à Istanbul. Il ne quitte donc pas l'Europe. Mais ce n'est pas ainsi que l'entendait la compagnie des Wagons-Lits qui, dans ses affiches publicitaires, offrait à ses hôtes sous le titre d'Orient-Express des voyages en quatre jours et demi vers Tripoli, en huit jours vers Bagdad et même, en sept jours vers Le Caire – trois continents dans un seul voyage. L'exposition avait donc tout son sens pour l'Institut du monde arabe si elle montrait les prolongements du voyage au-delà du Bosphore.

Ne craignez-vous pas malgré tout que certains ne voient dans cet événement que la nostalgie d'une époque révolue, «le beau temps des colonies et des lampes à huile», comme ironisait le Général de Gaulle?

C'était évidemment le danger. C'est un point de vue différent que nous avons adopté. Nous avons pensé que l'histoire de l'Orient-Express et du Taurus-Express qui le prolongeait jusqu'à Alep et Bagdad était un merveilleux moyen d'évoquer un siècle d'histoire à la fois exaltante et tragique. Exaltante parce que c'est l'époque de l'apogée de la révolution industrielle dont les chemins de fer sont le symbole et le moteur ; tragique parce que l'Orient ottoman (turc et arabe), conscient de son retard, a été empêché de le rattraper peut-être par ses propres erreurs mais surtout par la volonté d'hégémonie qui découlait presque naturellement de la puissance économique nouvelle de quelques pays d'Europe. Pour cette région du monde, le train était considéré comme un moyen de se moderniser, mais dans la pratique, se révélait également un instrument de la pénétration et de la domination étrangère.

N'avez-vous pas peur que cette vision historique que vous avez voulu donner soit un peu rébarbative pour un visiteur attiré précisément par le rêve et la nostalgie ?

Non, parce que tout cela sera montré avec de belles images, à la fois d'archives et contemporaines, que nous sommes allés chercher à Venise, en Turquie, au Liban. Le visiteur pourra ainsi toucher la réalité de ces territoires, se rendre compte que l'on peut encore – pas partout malheureusement – rouler sur les mêmes voies, à travers les mêmes paysages, que ceux qu'avaient peut-être connus leurs grands-parents.

Pensez-vous que les citoyens de ces pays vers lesquels menait l'Orient-Express vont se sentir eux aussi concernés par cette exposition ?

Partout où nous sommes passés, notre projet suscitait l'enthousiasme. La Turquie modernise à toute allure son réseau qui n'est plus interrompu par le Bosphore depuis l'ouverture, la fin de l'année dernière, d'un tunnel ferroviaire. Quant au Liban où, depuis la guerre civile, les trains ne roulent plus, nous y avons rencontré des jeunes gens qui militent au sein d'associations actives pour en cultiver le souvenir et pour encourager leur retour. Là comme en Europe, l'Orient-Express ne laisse personne indifférent.



Un train de légende

L'Orient Express...

Tout le monde a vu ce nom se faufiler dans son imagination.

Il y a ces voitures historiques décorées par les plus grands maîtres des Années Folles parmi lesquels **René Prou** ou le cristallier **René Lalique**, mais aussi les récits qu'en ont donné **Agatha Christie** ou **Ian Flemming**. Il incarne la magie de l'art du voyage à la française, avec ses hôtes les plus prestigieux, parmi lesquels **Marlene Dietrich**, **Lawrence d'Arabie** ou **Mata Hari**.

L'Orient Express est fastueusement décoré, et les voyageurs y étaient choyés comme des vedettes ou des princes. Avec son caractère théâtral, ce train exerce depuis sa création une **séduction universelle**. Les visiteurs y admirent les paysages ou les décors depuis leur fauteuil, comme au spectacle.

A l'origine de ce projet fou, né à la fin du XIX^e siècle, il y a un personnage hors normes, l'homme d'affaires belge **Georges Nagelmackers**. C'est lui qui a rêvé puis imaginé **un train de luxe**, palace sur boggies,

traversant les frontières et les continents avec ses **sleeping cars** et son **wagon-restaurant**.

L'Orient Express, c'est une révolution qui fait rouler un même train à travers plusieurs pays. Seuls changent les locomotives, les mécaniciens et les chauffeurs. « **Le Bosphore est devenu une banlieue de la Seine** », écrit Edmond About dans *Le Figaro*, à son retour du voyage inaugural en 1883.

Avec l'avènement de l'Orient Express, s'écrit une nouvelle page de l'histoire ferroviaire et du tourisme.

Ce train de luxe est un chef d'œuvre : **plafonds en cuir repoussé de Cordoue**, **bas-reliefs en cristal Lalique**, **tapisseries des Gobelins**, **rideaux en velours de Gênes**, argenterie, nappes précieuses et verres fins en cristal. A la table du wagon-restaurant, la cuisine qui reflète chaque pays traversé est digne des plus grands restaurants parisiens. Dans les wagons aux compartiments spacieux



et confortables, les draps des lits sont changés tous les jours.

Après son lancement, l'Orient Express va vivre **au rythme de la géographie et de la géopolitique européennes**, du fracas des conflits et des empires qui s'effondrent, de l'évolution des frontières et des rapports entre les pays qu'il traverse. Sa légende s'établit avec pour **toile de fond l'Histoire avec un grand H**.

L'exposition « **Il était une fois l'Orient Express** » rappelle que ce train a été à sa manière le révélateur des **relations entre l'Orient et l'Occident**. Témoin de la modernisation du Moyen-Orient

et de l'avènement du chemin de fer face à la domination des liaisons maritimes, il est aussi le symbole **d'une Europe qui s'est faite avant l'heure**.

Pendant trois quarts de siècle, entre 1883 et 1956, l'Orient Express enchante l'histoire et parfois la fait. Il fut en effet le théâtre d'événements politiques majeurs : ses couloirs feutrés comme la salle du wagon restaurant ont été parmi les champs d'action de la diplomatie européenne.

Le temps d'une exposition, « **Il était une fois l'Orient Express** », l'Institut du monde arabe (IMA) et SNCF invitent à revivre la fabuleuse épopée de l'Orient Express.





... vers un Orient en mutation

« Ne trouvez-vous pas extraordinaire qu'on appelle ce train l'Orient Express ? demande un jour de 1914 à la comtesse Zinaïda Pavlona Tatarichkyne sa dame de compagnie.

C'est très bien quand il va de Paris à Constantinople, mais dans l'autre sens, ce nom ne convient pas. Il devrait s'appeler l'Occident Express...

Que dis-tu, l'Accident Express, mais avec un nom pareil personne ne voudra monter dans ce train... ».

Ces jolis mots ne sont peut-être pas historiques, mais ils sont justes. Et au début du XX^e siècle, pas de doute, les voies ferrées sont plus parlantes que toutes les cartes de géographie. On oublie d'ailleurs souvent qu'Istanbul n'a jamais été un terminus. De l'autre côté du **Bosphore**, la gare d'**Haydarpasa** sert de tête de ligne vers la **Syrie**, **Bagdad** ou **Tripoli**. L'Orient Express est bien plus qu'un train de luxe, un véritable trait d'union entre l'**Europe** et l'**Afrique**, entre l'**Europe** et l'**Asie**.

Ce désir d'Orient est l'un des thèmes

majeurs développés par cette exposition, car le train a permis à de nombreux voyageurs de se rendre dans des contrées où seuls quelques explorateurs et diplomates se rendaient jusqu'alors. Au fond, le rêve de **Nagelmakers** avec ce palace roulant, était de permettre à ses contemporains d'atteindre cet orientalisme diffus qu'ils ne connaissaient que par les illustrations, les peintures ou les témoignages indirects. L'Orient Express est alors synonyme de rêve qui devient possible, avec une certaine lenteur, dans l'esprit des croisières sur les transatlantiques.

Jusqu'en 1914, **57 nouveaux trains** vont ainsi sillonner ces continents, diluant les frontières et repoussant sans cesse l'horizon, comme le **Maroc-Express** ou l'express Le **Caire-Louxor**. Car les wagons-lits seront opérés jusqu'en Egypte. Pour ce faire, les ateliers de Saint-Denis où les voitures sont construites, inventent une manière de climatisation. Le **Tunis-Oran**, aujourd'hui largement oublié, portait lui le nom de « **Train Blanc** ». Il n'exista que seize mois entre 1902 et 1903.

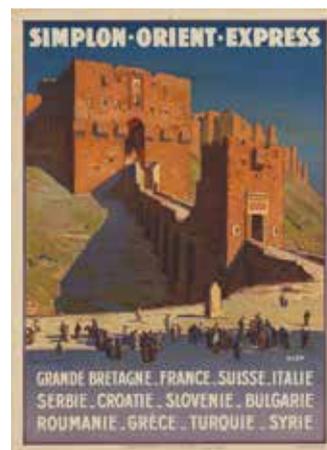
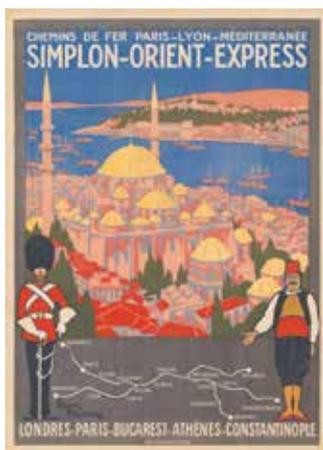
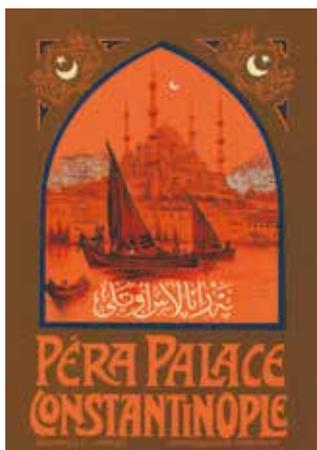


A bord, le jour de son inauguration, on servit des rougets de roche, un tournedos béarnaise, une selle d'agneau à la Clamart, et une tisane au champagne ! Le père de l'Orient Express, **Georges Nagelmackers**, rêvait également de relier la métropole à l'**Afrique du Nord** par l'**Espagne** et l'**Italie**. Il avait imaginé un train circulaire qui faisait le tour de la Méditerranée occidentale en onze jours. Mais ses projets seront stoppés par les deux guerres mondiales et leurs conséquences.

Il faudra attendre bien des années pour que le **Shah d'Iran** permette à l'Orient Express d'offrir une extension vers **Téhéran via Istanbul** par le **Vangolū Express**. Et l'année d'après pour que le **Taurus Express** établisse des correspondances pour **Alep, Bagdad**

et **Beyrouth**. Du temps de sa splendeur, l'Orient Express a ainsi permis de nombreux échanges entre le **Moyen-Orient** et l'**Europe**. Même si la deuxième guerre mondiale a mis fin à la grande histoire du train et que la plupart des liaisons auront disparu en 1960.

Cette exposition ne montrera pas seulement de beaux objets, de beaux paysages. La prouesse technique des ingénieurs et des banquiers ne bouleverse pas seulement la géographie des territoires que le train traverse. C'est presque un siècle d'histoire qui défile sous nos yeux, un siècle d'événements qui transforment la carte du monde, un siècle au cours duquel naît dans la douleur sur les ruines de l'empire ottoman, le monde arabe contemporain.



Plus qu'une exposition, une invitation au voyage

Puisque l'**Orient Express** c'est avant tout un train, l'IMA et SNCF accordent aux visiteurs le privilège rare de démarrer leur parcours de l'exposition « *Il était une fois l'Orient Express* » sur un quai de gare reconstitué, avant de monter à bord.

Une locomotive, trois voitures ainsi qu'un wagon-restaurant ont en effet été installés sur le parvis de l'Institut du Monde Arabe.

On revit l'espace d'un instant l'émotion des voyageurs qui ont emprunté pendant des décennies ce train, accompagné par la dimension cinématographique du mythe, qui doit beaucoup à la littérature et au cinéma.

Cette expérience dans la rame de l'**Orient Express** se poursuit dans les salles d'exposition de l'IMA, où sur plus de **800 mètres carrés et deux niveaux**, le public participe, plus qu'il n'assiste, à un périple fascinant mis en vitrine dans de **grandes malles géantes** particulièrement évocatrices. Images documentaires, bandes d'actualité et extraits de films évoquent le riche patrimoine littéraire et cinématographique inspiré par l'**Orient Express**.

En présentant objets et documents résumant l'histoire de l'**Orient Express** - affiches, menus, vaisselle, couverts, valises, vitraux, meubles témoignant d'un luxe désormais révolu - l'exposition retrace un univers hautement fantasmatique à partir d'une **incroyable collection de pièces d'époque**.

Allégories du voyage, les grandes malles-vitrines abordent également les **thématiques sociales, culturelles ou techniques liées à l'aventure de l'Orient Express**. Elles reviennent sur l'histoire de son inventeur, **Georges Nagelmackers**, sur l'art de vivre à bord, elles permettent d'évoquer les escales placées sur son parcours, comme **Londres, Paris, Venise, Istanbul, Alep, Damas, Beyrouth, Bagdad, Le Caire, Louxor et Assouan**, ou encore l'évolution des relations géopolitiques de l'**Europe** et du **Proche-Orient** et le contexte de l'époque.

Autre section importante de cette exposition, celle consacrée au **désir d'Orient** véhiculé par l'**Orient Express** et à la manière dont il a aboli les frontières. Permettant également, avant qu'elles ne réapparaissent à nouveau, à de nombreux notables d'**Orient** de se rendre en Europe. Textes, œuvres d'art et films comme celui tourné au **Liban** dans la **gare de Rayak** par **Gilles Gauthier** et **Eric Darmon**, évoquent tour à tour les correspondances qui sont nées entre **Orient** et **Occident**. Comme pour nous rappeler le sens du voyage dont **Nicolas Bouvier** dit :
« *Un voyage se passe de motifs. Il ne tarde pas à prouver qu'il se suffit à lui-même. Certains pensent qu'ils font un voyage, en fait, c'est le voyage qui vous fait ou vous défait.* »

Voitures Orient Express présentées lors de l'exposition



Voiture Salon Pullman Flèche d'Or n° 4159

Cette voiture a été **construite en 1929 par les Ateliers de l'Entreprise Industrielle Charentaise d'Aytré** selon des plans réalisés par les bureaux d'étude de la Compagnie des Wagons-Lits.

Il s'agit d'une voiture salon-Pullman composée d'une salle centrale de 20 places avec 10 tables équipées de lampe en bronze poli. Elle est encadrée de deux compartiments-salons de 4 places.

Les 28 fauteuils sont de type Pullman Côte d'Azur. La livrée extérieure de la voiture est de couleur crème au niveau des fenêtres et bleu Wagons-Lits avec au centre le monogramme des Wagons-lits en bronze.

La luxueuse décoration intérieure de la voiture « *Flèche d'or* » est réalisée par le grand maître-joaillier et verrier, **René Lalique**.

Elle est composée de panneaux de pâte de verre aux motifs de naïades incrustés dans des parois lambrissées en acajou de Cuba.

La voiture salon Pullman « *Flèche d'or* » a circulé jusqu'en 1940 sur le train **Côte d'Azur Pullman Express** entre Paris et Menton, mais aussi sur l'Edelweiss, l'Etoile du Nord et l'Oiseau bleu, puis sur le Sud-Express entre Paris, Bordeaux, Lisbonne et Madrid jusqu'à sa fin de carrière en 1971.

Sa sauvegarde lui a permis d'entrer dans la composition de trains croisières à travers l'Europe jusqu'en 1986, avant d'être restaurée par les ateliers de la Compagnie des Wagons-Lits à Ostende en 1987.



Voiture Restaurant Anatolie n°2869

Cette voiture a été **construite en 1925 par les Ateliers Smethwick de Birmingham en Grande Bretagne** selon des plans réalisés par les bureaux d'étude de la Compagnie des Wagons-Lits.

Il s'agit d'une voiture restaurant composée d'une salle pouvant accueillir 42 personnes avec 14 tables, 38 fauteuils bridge et 4 places sur banquette.

À une extrémité de la voiture se trouvent l'office et la cuisine dont le « piano » fonctionnait au charbon de bois.

La livrée extérieure de la voiture est de couleur bleu Wagons-Lits et filets jaunes avec au centre le monogramme des Wagons-lits en bronze.

La luxueuse décoration intérieure de la voiture « Anatolie » est réalisée d'après les dessins du grand **ébéniste britannique Albert Dunn**. Elle est composée de parois lambrissées en marqueterie loupe et ronces d'acajou avec guirlandes de fleurs en bois de violette, de rose, de platane, de citronnier et d'ébène de Macassar.

La voiture restaurant « Anatolie » a circulé jusqu'en 1940 sur l'**Orient Express**, le **Simplon Orient Express**, l'**Arlberg Express** ou encore le **Riviera Express**, puis sur le **Rome-Express** entre Paris et Rome, puis sur le parcours italien du train de nuit Paris-Rome, le **Palatino** jusqu'à sa fin de carrière en 1985.

Sa sauvegarde lui a permis d'être restaurée par les ateliers de la Compagnie des Wagons-Lits à Ostende en 1987.



Voiture Bar Pullman Train Bleu n° 4160

Cette voiture a été construite en 1929 par les Ateliers de l'Entreprise Industrielle Charentaise d'Aytré selon des plans réalisés par les bureaux d'étude de la Compagnie des Wagons-Lits.

Il s'agit d'une voiture salon-Pullman qui a été transformée une première fois en voiture bar-restaurant puis est redevenue voiture salon avant une nouvelle transformation en salon-bar.

Elle est équipée d'une salle de restaurant de 8 tables, 22 fauteuils bridge et deux places sur banquette et d'un salon avec tables et petits fauteuils ainsi qu'un bar avec office.

La livrée extérieure de la voiture est de couleur crème au niveau des fenêtres et bleu Wagons-Lits avec au centre le monogramme des Wagons-lits en bronze.

La luxueuse décoration intérieure de la voiture « *Train Bleu* » est composée de parois lambrissées en platane avec incrustation de bouquets de fleurs en pâte de verre de **René Lalique**. Le bar est en acajou.

La voiture Bar Pullman « *Train Bleu* » a circulé sur le **train Bleu** et le **Côte d'Azur Pullman Express** entre Paris, Marseille, Nice et Menton.

Sa sauvegarde lui a permis d'être restaurée par les ateliers de la Compagnie des Wagons-Lits à Ostende en 2007. Elle a été présentée sur les Champs Élysées en 2003 à l'occasion de l'exposition « le Train Capitale ».



Voiture Lit – Type Ytb n° 3927

Cette voiture a été **construite en 1949 par la S.A. Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles en Belgique** pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (C.I.W.L.).

Il s'agit de l'une des 270 voitures-lits de type Y construite entre 1930 et 1950, issue d'une sous-série de 31 voitures (n° 3901 à 3931) livrées de 1948 à 1950.

Elle est équipée de 11 compartiments : 8 de deux-lits et 3 de trois-lits pouvant accueillir 25 voyageurs. La voiture comporte également un office à disposition du conducteur (boissons et petits déjeuners) et de deux toilettes aux extrémités.

La livrée extérieure de la voiture est de couleur bleu Wagons-Lits et filets jaunes.

La décoration intérieure de la voiture-lit Yt 3927, moins luxueuse que les voitures Pullman et restaurant, est composée de panneaux et de cloisons en boiserie placage d'acajou verni.

Les poignées et ferrures sont en laiton chromé et chaque compartiment possède son lavabo et son armoire de toilette intégrée dans la boiserie.

Les voitures-lits Yt ont circulé dans de nombreux trains comme l'**Orient-Express**, le **Train Bleu** ou d'autres trains de nuit qui sillonnaient l'Europe.

Les 11 compartiments ne comportaient à l'origine que 2 lits. Par la suite elle a été transformée avec la mise en place de 3 lits dans 3 compartiments pour disposer de compartiments « touriste » à 3 lits accessibles avec un billet de seconde classe.

Après avoir terminé sa carrière à la fin des années 1985 elle a été sauvegardée puis intégrée à la collection du Patrimoine-SNCF avant d'être rénovée par les Ateliers de Construction du Centre à Clermont-Ferrand.



Locomotive à vapeur 230 G 353 Type Ten Wheel - 1922

Cette locomotive à vapeur est **construite en 1922 par la Société de Construction des Batignolles** pour la Compagnie du P-O, chemin de fer de Paris Orléans P.O. Tout au long de sa carrière, elle est affectée à plusieurs dépôts de cette région ferroviaire : Brive, Limoges, Sain-Sulpice Laurière, Montluçon, Saint-Pierre des Corps et Vierzon.

Il s'agit de l'une des 170 locomotives 230 G du P-O pouvant assurer tous types de services, c'est-à-dire la traction de train express de voyageurs de 400 tonnes sur des lignes au profil parfois difficile, de trains omnibus de voyageurs avec arrêts fréquents ou encore de train marchandises relativement lourds.

En 1970, à la fin de son service commercial et alors que les autres locomotives sont livrées aux ferrailleurs en fin de leur carrière, SNCF décide de prolonger la sienne en lui confiant la mission d'être la représentante de la traction vapeur aujourd'hui disparue, pour les tournages de films, les trains spéciaux et divers événements.

Locomotive simple et robuste, la 230 G 353 entreprend une carrière de « vedette » de cinéma et de télévision en participant aux tournages de nombreux films et téléfilms. Parmi les plus célèbres, le film **« Le Crime de l'Orient Express »** sorti en 1974, film britannique réalisé par Sydney Lumet et directement inspiré du roman éponyme d'Agatha Christie avec le célèbre détective belge, Hercule Poirot. Les séquences du train bloqué dans la neige sont tournées sur l'ancienne ligne de Pontarlier à Gilley en Franche-Comté (ligne aujourd'hui disparue), près de la gare de Montbenoît en février 1974.

En 2004, la 230 G 353 intègre la collection des matériels et objets du patrimoine SNCF gérée par l'AMFCF (Association du Musée Français du Chemin de Fer de Mulhouse) qui confie à l'association APPMF, les travaux de remontage et de remise en peinture de cette locomotive de légende.

Avec l'aide des collaborateurs du Technicentre SNCF d'Épernay et après 2500 heures de travail d'une équipe composée en moyenne de 6 bénévoles, la 230 G 353 est prête pour la poursuite de sa carrière, témoin d'un mode de traction ferroviaire qui a marqué 140 ans d'histoire des chemins de fer français.

Questions à Claude Mollard, commissaire de l'exposition

Pourquoi vous être intéressé à l'Orient Express ?

Ce train mythique a fêté récemment ses 130 ans. Nous avons trouvé qu'il s'agissait là d'une très belle occasion de lui rendre hommage et de parler des relations entre l'Orient et l'Occident, du XIX^e siècle à nos jours. Nous sommes en effet passés grâce à l'Orient Express, des légendes entourant l'orientalisme à la réalité de l'Orient. Cette partie du monde a considérablement changé en plus d'un siècle, avec la disparition de l'empire ottoman, le craquèlement du monde arabe et de son unité politique. Evoquer les rapports entre l'Orient et l'Occident est une manière de raconter l'histoire du Moyen Orient. L'idée a tout de suite beaucoup plu aux équipes de l'IMA.

C'est un champ d'études très vaste, comment avez-vous procédé ?

En effet, peu de gens se souviennent qu'au-delà d'Istanbul, par le jeu des correspondances l'Orient Express a permis d'aller jusqu'à Bassorah en Irak, jusqu'à Assouan en Egypte. Mais dans la petite équipe pluridisciplinaire qui, autour de moi, a étudié le dossier, nous le savions. Il était important de réunir des gens d'horizons différents pour pouvoir couvrir tous les aspects liés à une exposition sur l'Orient Express. J'ai donc créé un comité de pilotage autour de spécialistes de l'histoire du monde arabe, d'un spécialiste de la technique du chemin de fer, notamment de la locomotion des machines à vapeur, ou encore d'un conservateur de musée spécialisé dans l'art oriental à cette époque...

Puis à l'issue de nos travaux, j'ai proposé à la présidence de l'IMA et de SNCF un scénario. Une fois validé, nous avons lancé un appel d'offres pour recruter un metteur en scène.

Qu'est-ce qui vous a plu dans l'approche de Clémence Farell qui a été choisie ?

C'est elle qui nous a proposé la vision la plus intéressante parmi les différents candidats. Elle a tout de suite rebondi sur l'idée d'installer un train sur le parvis de l'institut, et d'organiser la visite en deux temps : un dans le train à proprement parler, et l'autre dans les salles d'exposition de l'IMA. Clémence Farell nous a séduit en proposant que les différentes vitrines prennent une forme de malle, mais des malles distinctes, selon que l'on est en Europe ou en Orient. Elle répondait ainsi également à notre souhait que l'exposition puisse voyager en permettant son itinérance, à la fois techniquement et conceptuellement. Dans son principe, cette scénographie a été conçue pour circuler dans différents lieux, comme Venise, Istanbul, Vienne, Liège, Berlin, Lyon, ou encore Londres.

Pourquoi cet intérêt incroyable pour l'Orient Express ?

Le sujet est à la fois passionnant et complexe. Il suffit d'en parler autour de soi pour se rendre compte qu'une petite lumière apparaît dans le regard des gens. Il existe une véritable fascination pour ce train et ce qu'il évoque. Il embarque avec lui toute une mythologie, depuis sa relation avec les arts décoratifs de l'époque, en passant par des célébrités, de grands écrivains, le cinéma... beaucoup de choses en fait.

Et vous, quel est l'aspect de l'Orient Express qui vous a le plus intéressé ?

Ce train est extrêmement théâtral. Cela explique une partie de l'affection que lui ont porté de grands metteurs en scènes, cinéastes et auteurs. Il y a, comme au théâtre, unité de temps, d'action et de lieu.

Quand les voyageurs embarquaient à bord, ils partaient vers une destination précise et un peu hors d'atteinte en même temps, pour une durée prédéterminée de plusieurs jours. C'est cette expérience que nous avons voulu restituer. Nous souhaitons faire entrer les visiteurs sur cette scène de théâtre, comme s'ils en étaient les comédiens, à l'image des personnages qui ont fréquenté l'Orient Express et ont écrit son histoire en lettres d'or.



La nouvelle vie d'Orient Express

Train des rois et roi des trains, l'Orient Express a pourtant vu son trafic divisé par deux après la guerre de 1939-1945. Petit à petit, la plupart des dessertes sont arrêtées dans les années 50 pour être parfois reprises partiellement dans les années 1980.

La Compagnie des wagons-lits elle-même, est rachetée par le groupe Accor en 1991. Les dernières voitures de l'Orient-Express deviennent la propriété de SNCF.

Certaines rames ont été vendues, transformées ou perdues. Mais le mythe perdure et nombreux sont ceux qui ont tenté depuis 30 ans de lui redonner ses lettres de noblesse.

Élément majeur du patrimoine français, Orient Express est également une marque très attractive qui symbolise l'art du voyage à la française. Cette exposition pourrait bien n'être pour Orient Express qu'une première étape pour un nouvel itinéraire qui reste encore à imaginer, pour que nos rêves reprennent le train.

Avec le réveil de ce mythe, SNCF entend également retrouver ses racines, le sens du voyage comme l'excellence du service.

Car faire renaître cette marque Orient Express est un acte fort pour SNCF, bien au-delà de sa légitimité historique.

Ce train avait su, avant tout, fonder un art de vivre et de voyager, proposer un voyage pour soi, créer un temps lent pour de vraies rencontres.



O R I E N T E X P R E S S

www.orient-express.eu

L'Orient Express en chiffres

3 050 km - la distance ferroviaire entre Paris et Istanbul.

81 h 30 - la durée du trajet initial.

5 - le nombre de wagons du train inaugural.

2 fois par semaine - la fréquence de la liaison entre Paris et Constantinople en 1883.

100 km/h - la vitesse commerciale des débuts.

120 000 livres sterling - dérobées à bord par des bandits en 1891.

5 jours de retard - en 1929 lorsque L'Orient Express fut bloqué par la neige.

L'Orient Express en dix dates

1883 - voyage inaugural du 1^{er} train de luxe express entre Paris et Constantinople.

1889 - relie directement Paris à Constantinople.

1891 - il est officiellement appelé « L'Orient Express ».

1919 - création du Simplon-Orient-Express.

1934 - publication de « Meurtre dans L'Orient Express » d'Agatha Christie.

1971 - le Direct-Orient-Express permet de rejoindre Téhéran grâce à une correspondance à Istanbul avec le Vangolü Express nouvellement créé.

1974 - sortie du film « Le Crime de l'Orient Express » par Sydney Lumet.

1977 - dernière desserte directe Paris-Istanbul.

1^{er} juin 2014 - 125^e anniversaire de la desserte directe Paris-Istanbul.

L'Orient Express au cinéma

The Lady Vanishes - Hitchcock, 1938.

Orient-Express - de Carlo Bragaglia, 1954.

Bons baisers de Russie - de Terence Young, 1963.

Voyage avec ma tante - de George Cukor, 1972.

Le Crime de l'Orient-Express - de Sidney Lumet, 1974.

Sherlock Holmes attaque l'Orient Express - d'Herbert Ross, 1976.

Orient Express - de Sergiu Nicolaescu, 2004.



En voiture pour l'Orient

Extraits littéraires

« J'apprécie énormément d'admirer les paysages, de voir un pays se fondre dans un autre. D'une certaine manière quelque chose pourrait arriver à tout moment, mais on se sent vraiment en sécurité tout le temps dans son compartiment. »

« Graham Greene takes the Orient Express », The Listener, Christopher Burstall, 1968.

« Tout autour de nous se trouvent des gens de toutes classes, de toutes nationalités, de tous âges. Pendant trois jours, ces gens, ces étrangers les uns aux autres se retrouvent ensemble. Ils dorment et prennent leurs repas sous le même toit, ils ne peuvent s'éviter les uns les autres. A la fin de ces trois jours, ils se séparent, chacun suivant son chemin, et ne se reverront sans doute jamais. »

Le Crime de l'Orient Express, Agatha Christie, 1934.

« Affairés, empressés, les valets en livrée portent des bagages sous l'œil du conducteur galonné d'or. [...] Nous sommes le jeudi 4 octobre 1883. Le long d'un quai de la gare de Strasbourg – qui s'appellera plus tard la gare de l'Est - « il » est là. Derrière la machine et le tender, deux wagons-lits, un wagon-restaurant, et deux fourgons à bagages composent le premier Train Express d'Orient. [...] Les portières sont refermées. Les voyageurs, des hommes uniquement, découvrent l'univers qu'ils vont partager pendant – en principe- quatre-vingts heures, le temps de rallier Paris à Constantinople... »

Les longues voitures – elles mesurent dix-sept mètres et demi – sont en bois de teck, chauffées à la vapeur, brillamment éclairées au gaz, largement aérées et, note un témoin, « aussi confortables qu'un riche appartement de Paris ».

Dans des jets de vapeur, ce train historique part. Sur le quai, parmi ceux qui restent, on trouve quelques sceptiques. « C'est une folie ! Les Balkans ne sont pas sûrs... ».

Pour certains, aller de Paris à Constantinople est aussi insensé que de prétendre aller dans la Lune ».

« Il était une fois l'Orient Express », in Sleeping story, de Jean des Cars, 1976.

« Les femmes dans les couloirs, paraissaient plus belles, les hommes plus audacieux.

J'en jouissais comme un enfant comblé pour la première fois dans ses désirs... »

Le miracle était à l'intérieur dans cette boîte close, vernie et capitonnée. »

Joseph Kessel, Wagon-lit, 1932

« N'ayez pas l'air si aimable avec moi, voyons ! On va penser que nous avons fait connaissance tout à l'heure dans le couloir. »

Colette, L'Entrave, 1913

Bibliographie

Burton, Anthony,

The Orient Express. The History of the Orient Express service from 1883 to 1950, Londres, David & Charles Book, 2001.

Caracalla, Jean-Paul,

Le goût du voyage - De l'Orient-Express au Train à Grande Vitesse, Histoire de La Compagnie des Wagons-Lits, Paris, Flammarion, Compagnie des Wagons-Lits, 2001.

Cars, Jean des,

Sleeping Story, La fabuleuse épopée des Wagons-Lits - Cent ans de voyages et d'aventures, Paris, Julliard, 1976.

Commault, Roger,

Georges Nagelmackers, un pionnier du confort sur rail, Uzès, La Capitelle, 1966.

Cookridge, E. H.,

Orient Express, The Life and Times of the World's Most Famous Train, London, Allen Lane, 1979.

Franzke, Jürgen (dir.),

L'Orient Express, roi des trains, Nuremberg, W. Tunnels, 1998.

Guizol, Alban,

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Développement spatial et construction d'un réseau multinational, Chanac, La Régordane, 2005.

Klein, Jürgen,

Die Grandshotels der Internationalen Schafwagengesellschaft - Les Grands Hôtels de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, édition bilingue, Mönchengladbach, B. Kühlen Verlag, 2012.

Sherwood, Shirley,

Venice Simplon Orient-Express, The return of the world's most celebrated train, London, Weidenfeld & Nicolson Ltd, 1983 (Second edition September 1985).

Sölch, Werner,

Orient Express, Glanzzeit und Niedergang eines Luxuszuges, Düsseldorf, Alba Buchverlag GmbH + Co., 1974.

Apollinaire, Guillaume,

Les onze mille verges ou les amours d'un hospodar, Paris, J'ai lu, 2008.

Benacquista, Tonino,

La maldonne des sleepings, Paris, Folio Policier, 2002.

Christie, Agatha,

Murder on the Orient Express, London, Harper Collins, 2003.

Dekobra, Maurice,

La Madone des Sleepings, Paris, Zulma, 2006.

Den Doolaard, A.,

Orient-Express, Paris, Albin Michel, 1936.

Fedorovski, Vladimir,

Le Roman de L'Orient Express, Éditions du Rocher, 2006.

Fleming, Ian,

Bons baisers de Russie, Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2007.

Greene, Graham,

Orient Express, Paris, 10/18, 2005.

Jurdant, Louis-Thomas,

Orient Express, Bruxelles, Rex, coll. nationale, 1933.

Kessel, Joseph,

Wagon-lit, Paris, Gallimard, 1932.

Loti, Pierre,

Fantôme d'Orient, Puiseaux, Pardès, 1989

Morand, Paul,

Ouvert la nuit, Paris, Gallimard, 1922.

Rémy, Pierre-Jean,

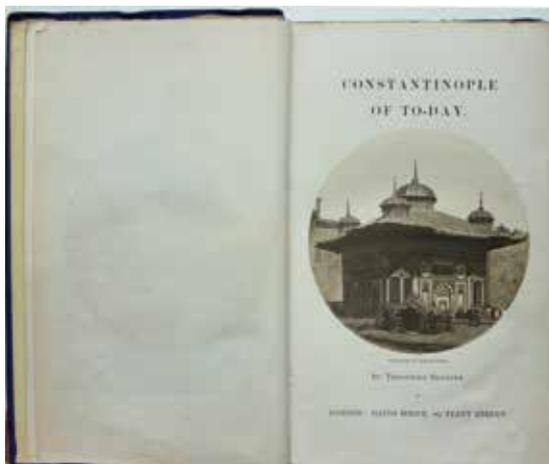
Orient Express, Paris, Albin Michel, 1979.

Ries, Adrien,

Orient Express 1983, Luxembourg, Édition de l'imprimerie Saint-Paul, 1986.

San-Antonio,

La Matrone des sleepings, Paris, Pocket, 2013.



Les partenaires

Le grand chef multi-étoilé **Yannick Alléno** proposera dans le wagon-restaurant une expérience unique : **un dîner à bord de l'Orient-Express**. Tout est mis en œuvre pour reproduire, aussi bien dans l'assiette que dans la décoration, les repas de légende de l'époque en suivant les codes de la gastronomie française. Consommés ou autre poularde, les créations de **Yannick Alléno** sont élégantes, courtoises et créatives. Le mythe de **l'Orient-Express** dans toute sa splendeur...



*« Être associés à un nom aussi magique est une incroyable opportunité. L'Orient Express est un univers féérique lié au voyage, à la culture et à la gastronomie comme nous le sommes. Il fait écho à l'art de vivre à la française et résonne dans le monde entier. Cette exposition ne jette pas seulement un regard sur le passé. Elle nous donne l'occasion de faire revivre, l'espace de quelques mois, l'une des légendes du luxe à la française, sur le plan du patrimoine, mais également de la gastronomie. Pour cela, nous avons fait appel à de grandes maisons françaises, comme la très réputée **Maison Mauviel**, fabricant d'ustensiles de cuisine depuis 800 ans, **Porthaut**, qui a réédité des nappes comme à l'époque, en 3 volets pour s'adapter aux tables, avec un point appelé OWL (Œil Wagon Lit), ou encore les **champagnes Baron de Rothschild**. Les **Thés Damman** et les **cafés Nespresso** sont également proposés. L'idée est de proposer une véritable expérience luxueuse de gastronomie française ».*

Yannick Alléno revendique une cuisine française, forte de son patrimoine mais ambitieuse de ses créations. Chef du 1947 à Cheval Blanc, Courchevel, **Yannick Alléno** pose ainsi les bases de la Cuisine Moderne qui repose sur l'ADN de la cuisine française c'est à dire ses sauces.

Restaurant Éphémère Orient Express par Yannick Alléno
Ouvert du mardi au samedi (5 jours sur 7, à partir de 19h30).
Réservation en ligne dès le 13 mars sur www.yannick-alleno.com



Le malletier **Moynat**

Créateur de bagages et d'objets de voyage depuis 1849, la maison a relancé depuis deux ans de nouvelles collections contemporaines.

Ses créations projettent dans notre modernité son merveilleux héritage, avec toujours les valeurs d'excellence et de qualité. Dans le cadre de l'exposition, la maison **Moynat** a prêté 4 malles historiques.

*« Par le passé, nos clients nous demandaient des malles pour embarquer dans **L'Orient Express**. On en retrouve d'ailleurs certaines dans les vitrines de l'exposition. Ce train fait partie de notre histoire, et nos racines se rejoignent.*

*Ce qui nous a intéressé dans ce projet, c'est ce lien avec le passé, l'idée d'un retour au temps lent qui évoque le luxe d'autrefois, un savoir-être ancestral. **L'Orient Express** est une belle occasion de faire rêver.*

*Comme **Moynat**, il a connu son apogée, son âge d'or dans les années 1920. Nous avons des clients communs, comme en témoignent les stickers **Orient Express** sur nos malles.*

***Pauline Moynat** fut la première à introduire des innovations destinées aux femmes qui voyageaient en train, comme une malle coffre-fort pour transporter les bijoux et la malle camprier pour transporter les fourrures.*

*L'histoire de notre maison est intimement liée à l'évolution des modes de transport et du train. D'ailleurs notre logo train fut dessiné par **Henri Rapin** en 1906».*

Autour de l'exposition

Des rencontres, projections, conférences, débats, témoignages et des performances sont organisés pendant toute la tenue de l'exposition « **Il était une fois l'Orient Express** » à l'Institut du monde arabe.

Ainsi peut-on découvrir toute la magie, mais également toutes les implications sociales, géopolitiques, artistiques, littéraires, cinématographiques et scientifiques qu'a représenté, en son temps, l'instauration de liaisons ferroviaires en direction du monde arabe. De la passion des amateurs de locomotives en modèles réduits à l'analyse des relations complexes entre l'**Orient** et l'**Occident** sur fond d'industrialisation, du roman noir aux recherches scientifiques menées pour éviter les catastrophes du rail, ces différentes manifestations culturelles liées à l'exposition « **Il était une fois l'Orient Express** » couvrent un large éventail de thématiques et donnent la parole aux intervenants et aux spécialistes les plus qualifiés.

En avril, mai et juin 2014. Tous les dimanches à 16h. Auditorium et Salle du Haut Conseil.

Soirée d'ouverture le vendredi 18 avril à 20 heures.

6 projections de films et de documentaires avec débats ou performances (4€ plein tarif et 2€ tarif réduit). 6 rencontres conférences (en libre accès dans la limite des places disponibles).



F. Ziem, Vue de Constantinople, 1864 - Prêt du Musée des Beaux-Arts de Rouen



Louis Courtat, Odalisque, 1882 - Prêt du Musée de Mâcon



Jean-Auguste Dominique Ingres
La Baigneuse, dite de Valpinçon
Prêt du Musée du Louvre de Paris

LE TRAIN AU CINÉMA

Vendredi 18 avril 2014 (20h00) Auditorium

**A l'heure du crime de l'Orient-Express :
une projection en l'honneur d'Agatha Christie**

Soirée d'ouverture du cycle « Les Dimanches de l'Orient Express » avec la projection de l'une des plus belles adaptations cinématographiques de l'œuvre d'Agatha Christie. L'occasion d'une rencontre avec les cinéphiles pour découvrir toutes les facettes d'un cinéma passionné par le train.

GÉOGRAPHIE DU RAIL

Dimanche 20 avril 2014 (16h) Auditorium

Terminus Istanbul!

Et si on poursuivait le voyage...

**Un documentaire d'Eric Darmon
et de Gilles Gauthier**

C'est tout l'Orient qui s'ouvre aux voyageurs aux portes d'Istanbul. Monter dans l'Orient Express aujourd'hui, c'est voyager vers un ailleurs. Artistes, passionnés de cultures et de civilisations, amoureux de la différence... s'engagent dans le sillage du réalisateur pour imaginer l'Orient.

L'ART DU VOYAGE

Dimanche 27 avril 2014 (16h) Auditorium

**L'épopée de l'Orient Express : luxe et
volupté d'une société en quête de rêves.**

Revivez la légende de l'Orient Express ! Aux rythmes de ces années un peu folles, les rêves et les espoirs d'une société en quête de modernité. Documentaire et débats autour du livre de Méryem Hani « L'Orient Express, véhicule des fantasmes ».

SCIENCES & INNOVATION

Dimanche 4 mai 2014 (16h) Auditorium

**Éviter les accidents, contrer une terre
hostile ou contourner la mer...
sur les rails, on n'arrête pas le progrès.**

High tech et innovation constituent le quotidien des équipes de recherche ferroviaire : des trains qui ne s'arrêtent plus en gare, des tunnels improbables, des matériaux ou des aménagements de territoires singuliers... Documentaires et experts témoignent de l'inventivité au cœur du réseau ferroviaire.

L'ORIENT EXPRESS, D'HIER À AUJOURD'HUI

Dimanche 11 mai 2014 (16h) Auditorium

**Orient Express : un voyage initiatique
de l'Occident vers l'Orient**

L'Orient Express, ce n'est pas un train mais un voyage. Projection et débats autour du documentaire d'Alex Décotte pour suivre les traces de ces voyageurs qui, aujourd'hui encore, s'offrent le luxe de réaliser leur rêve. Train de nuit, haute gastronomie, escales et palaces... tout un monde.

LITTÉRATURE, POLAR & POÉSIE

Dimanche 18 mai 2014 (16h) Auditorium

**L'Orient Express au miroir des littératures :
poésie érotique, récits ou pièces de théâtre,
et puis le roman noir...**

On est très loin du « roman de gare » avec tous ces écrivains sous le charme de l'Orient Express : d'Apollinaire à Graham Greene, de Giraudoux à Paul Valéry, les plus belles plumes sont au rendez-vous.

Sans oublier celle qui fera couler plus de sang que d'encre, la merveilleuse Agatha Christie, et avec elle, le roman contemporain : noir, c'est noir...

ART CULINAIRE

Dimanche 25 mai 2014 (16h) Auditorium

**Le sandwich des rails : plus d'un siècle
de gastronomie dans les gares et les trains...**

Du jambon-beurre au kébab... la journaliste culinaire Evelyne Ramelet raconte l'histoire du sandwich de Paris à Venise, de Belgrade à Istanbul... et analyse l'influence de l'Orient sur notre alimentation du XXI^e siècle.

Place à la dégustation : des chefs rivaliseront pour proposer en live des sandwiches revisités : attention... le sandwich déraile !

HISTOIRE ÉCONOMIQUE

Dimanche 1^{er} juin 2014 (16h)

(sous réserve de modification de date)

**De la mer aux chemins de fer : une nouvelle
donne au service de l'ambition d'un empire**

L'empire ottoman regarde le monde occidental : la révolution est en marche et rien ne l'arrête plus. Face à ce bouleversement des fondamentaux, l'impulsion politique est impérative pour suivre le mouvement. Les populations se sont-elles adaptées ? Les changements sont-ils aussi porteurs qu'il était espéré... Historiens et diplomates racontent.

SCIENCES APPLIQUÉES

Dimanche 8 juin 2014 (16 h)

Salle du Haut Conseil

L'Orient Express au service de l'expansion industrielle : les transferts de technologies de l'Europe vers l'Orient

Il serait impensable de croire que l'Orient Express n'est que rêves et paillettes. Avant de séduire le tout Paris et son monde, il constitue avant tout la formidable synthèse d'une grande aventure industrielle et technique. L'Orient Express est à lui seul une histoire de la science appliquée : révolutionner le temps et l'espace.

GÉOPOLITIQUE & PROSPECTIVE

Dimanche 15 juin 2014 (16 h)

Salle du Haut Conseil

Quel avenir pour un réseau ferroviaire au sud : quel enjeu pour demain ? Maillage d'un territoire ?

Des premiers rails en Egypte à la splendeur perdue des réseaux libanais, du « savoir-faire » à la française aux projets tunisiens en marche, quel avenir nous réserve le train ? Perspectives ou rêves perdus ?

Des initiatives de toutes parts foisonnent... Géopoliticiens se penchent sur la question.

PASSION & PATRIMOINE

Dimanche 22 juin 2014 (16 h)

Salle du Haut Conseil

Une histoire de passion : de l'infiniment grand à l'infiniment petit, d'hier à aujourd'hui en pensant à demain

Il y a ceux qui prennent le train... sans sortir de chez eux ! D'autres parcourent 6000 kilomètres pour travailler à des programmes de recherche. D'autres encore accumulent des locomotives d'époque ou s'inventent un musée.

Plein feux sur ces passionnés du rail : fous du Collector ou inventeurs de génie qui ne cessent d'alimenter la légende.



HISTOIRE & GÉOPOLITIQUE

Dimanche 29 juin 2014 (16 h)

Salle du Haut Conseil

L'empire ottoman en quête de modernité : réformes et espoirs du Moyen-Orient à l'époque de l'Orient Express

C'est l'histoire du rail mais bien plus encore l'histoire de l'impérialisme, des jeux de pouvoirs et d'influences qui vont dessiner les grandes lignes de la politique d'industrialisation des pays arabes. Entre modernisation et endettement, quels enjeux hier, quels enjeux aujourd'hui ?

IL ÉTAIT UNE FOIS L'ORIENT EXPRESS

ACTIONS ÉDUCATIVES

Livret jeune

Le livret jeune ***Il était une fois, l'Orient Express***, suit le parcours de l'exposition pour une visite participative. Il est remis à chaque participant.

Tarif : 5€, vendu à la librairie.

Parcours pédagogique en ligne

Fiche de parcours autonome pour les classes de quatrième à destination des enseignants d'histoire géographie.

Pour les scolaires et les jeunes en groupe

Visites guidées participatives.

Des informations et/ou des pictogrammes sont intégrés à la scénographie dans l'exposition.

Le livret jeune est remis à chaque participant. Tarif : 90€.

Pour les familles et enfants à partir de 6 ans

Ateliers de création, ***Une fenêtre sur le monde*** : Au fil d'une visite-promenade dans l'exposition, enfants et parents découvrent l'épopée de ce train de légende reliant l'Europe à l'Asie et l'Afrique. Dans l'atelier, s'inspirant des images des paysages ou des villes traversées par l'Orient Express, chacun réalise un **stéréoscope** tel une fenêtre sur le monde. Le livret jeune est remis à chaque participant.

Les samedis 5, 12 et 19 avril, 3, 10, 17, 24 et 31, mai : 15h00 à 17h00

Les dimanches 15, 22 et 29 juin, 6, 13, 20 et 27 juillet, 3 août : 14h30 à 16h30

Jeu *Trouver l'indice* : Une table de jeu en accès libre (dans la salle Hypostyle) pour mener l'enquête et découvrir qui et comment a été commis le crime dans le train.

FILM « SUR LES TRACES DE L'ORIENT EXPRESS », D'ÉRIC DARMON ET GILLES GAUTHIER

Sur les traces de l'**Orient-Express**, puis du **Taurus-Express**, nous avons voulu suivre le même chemin que le voyageur d'autrefois, nous avons sondé les souvenirs des derniers témoins et interrogé ceux qui n'étaient pas encore nés lorsque le train a cessé de rouler ailleurs que dans nos imaginations. Pour eux comme pour nous, la magie opère toujours.

Magie des paysages, des villes, des ruelles animées de **Venise**, d'**Istanbul** ou de **Tripoli**. Mais c'est un monde réel que regardent les visages graves souriants de ceux qui ont accepté de bonne grâce d'apporter leur témoignage loquace ou silencieux.

C'est dans le monde réel que se trouvent les gares détruites du **Liban**, si belles, si tragiques sous la neige, à côté des camps des réfugiés syriens, ces gares qui seront un jour reconstruites et ces rails sur lesquels passeront à nouveau des trains.

JEU CONCOURS, MÉDIATION NUMÉRIQUE

À l'occasion de l'ouverture de l'exposition «**Il était une fois l'Orient-Express**», l'Institut du monde arabe s'associe à e-artsup, l'école de la passion créative.

E-artsup est une des écoles les plus innovantes dans le **secteur de la création** aujourd'hui. Fort de cette dynamique les étudiants en seconde et en quatrième et cinquième années mettront leurs talents au service de l'expérience du voyage à bord du célèbre train **Orient Express**.

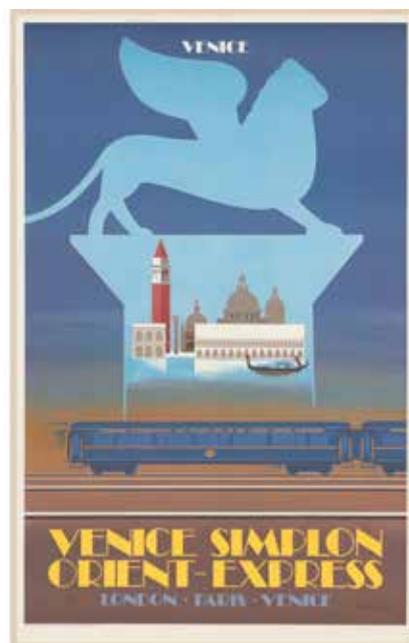
Accompagnés par leurs professeurs et les équipes de l'IMA, les étudiants réaliseront un site internet immersif invitant le visiteur à vivre le voyage autrement. Seront ainsi repensés : les affiches, les dépliants et les tickets d'accès au train, les univers du voyage à travers les villes traversées, les photos qu'auraient pu prendre les voyageurs, un journal de bord, et d'autres surprises!

Par ailleurs, un concours d'affiches sur la thématique de l'**invitation au voyage** sera organisé au sein de l'école et relayé sur les médias sociaux (Facebook, YouTube et Twitter). Il s'agira de travailler à partir de photos de voyage de K. Sluban, photographe internationalement reconnu et professeur à e-artsup, en exprimant le paradoxe de Georg Lukács : « Le chemin est commencé, le voyage est terminé » tout en donnant une image gratifiante, intemporelle et artistique au monde de l'Orient Express.

L'exposition à l'école et en ligne sera l'occasion de découvrir les meilleures réalisations des étudiants.

Ce partenariat sera tout autant l'occasion pour les étudiants de l'école de faire découvrir leur travail que pour les visiteurs de l'exposition de se laisser emporter par la jeune créativité inspirée de l'Orient Express.

Plus d'informations relatives à ce partenariat sur www.imarabe.org



Claude Mollard, commissaire de l'exposition

Claude Mollard est l'un des pères du **Centre Pompidou** dont il a dirigé la construction. Proche collaborateur de Jack Lang, il a assuré dans les années 80 le doublement du budget de la Culture et lancé la nouvelle politique des arts plastiques (centres d'art, les 23 **FRAC** - Fonds régionaux d'art contemporain...). Il a dirigé de nombreuses institutions artistiques et culturelles (**Centre Pompidou, Musée des arts décoratifs, délégation aux arts plastiques, centre national de la photo**).

Il a créé en 1986 l'agence d'ingénierie culturelle ABCD et l'Institut de formation Supérieure de Management Culturel (ISMC). Il a conçu et piloté à ce titre des centaines de projets culturels en France et dans le monde. Ces dernières années, il a exercé auprès de Jack Lang les fonctions de chargé de mission pour l'éducation artistique et culturelle et de directeur général du Centre national de la documentation pédagogique (CNDP). Ancien magistrat de la Cour des Comptes et auteur d'ouvrages sur la politique culturelle, il est le concepteur et le réalisateur de nombreux projets culturels en France et à l'étranger. Il a rejoint Jack Lang en 2013 à l'Institut du monde arabe en qualité de conseiller culturel.

Claude Mollard a assuré le commissariat de grandes expositions temporaires ou permanentes, parmi lesquelles :

- 1980** - Zaïre contemporain, Musée des arts décoratifs
- 1985** - Biennale de Paris, Grande Halle de la Villette
- 1989** - Tuileries 89
- 1989** - Grand Palais, Utopies 89
- 1991** - La Tour Eiffel et l'Art, Japon
- 1992** - Salon de la philatélie, Parc floral de Vincennes
- 1992** - France, troisième génération, Exposition universelle de Séville
- 1993** - Les artistes tchèques et slovaques à Paris et à Quimper
- 1992** - les Monuments de Calder à la Défense et à la Kunsthalle de Bonn
- 1994** - Festival des musiques africaines au Zimbabwe
- 2002** - Quand l'art contemporain entre à l'université, 20 universités
- 2004** - Tomi Ungerer, Musée du Montparnasse
- 2005** - Frans Krajcberg, révolte. Jardins de Bagatelle
- 2006** - Origènes, Fondation Ricard Paris
- 2007** - Pompéi, métamorphose du portrait, Institut français de Naples
- 2012** - Centre abbé Pierre-Emmaüs, Esteville
- 2013** - Nouveau manifeste du naturalisme intégral, Rio de Janeiro

Clémence Farrell, scénographe

La pratique de **Clémence Farrell** touche aux champs de la scénographie et de l'agencement : exposition, aménagement des espaces publics ou privés, spectacles vivants, décors et design de film.

De **Cartier à la Cité des Sciences et de l'Industrie, de Jean-Paul Goude à Blanca Li**, son expérience professionnelle s'enrichit d'une maîtrise de l'image et du dessin qui la rend précieuse aux yeux des réalisateurs et concepteurs les plus divers.

SCÉNOGRAPHIE D'EXPOSITION

1999 - Zap Zap Zap de Blanca Li, Théâtre des Amandiers à Nanterre

2005 - Caisse des Dépôts et Consignations, scénographie et design de mobiliers

2006 - Publicis Drugstore, agencement et design du bar

2007 - Festival Paris sous les étoiles, scénographie du spectacle, Parc de Saint-Cloud

2007 - Fête de la science du Panthéon, installation / performance

2007 - Vitrine animée pour Cartier

2007 - Cacharel, Conférence de presse internationale

2007 - Lancôme, espaces animations temporaires

2007 - Exposition Abysses, Muséum d'Histoire Naturelle

2008 - Scénographie de Timon d'Athènes au Théâtre de Nîmes avec Docdor L et Denis Lavant

2008 - Musée de la grande guerre du pays de Meaux

2008 - Exposition Jeff Koons, Château de Versailles

2010 - Exposition universelle Shanghai 2010, Pavillon Alsace

2010 - Exposition permanente Titanic, Cité de la Mer de Cherbourg

2010 - Christian Boltanski, mission d'assistance

2012 - Exposition Musique et Cinéma, le mariage du siècle ? Cité de la musique

2013 - Musée d'art moderne de la ville de Paris, exposition Poliakoff



Informations pratiques

INSTITUT DU MONDE ARABE

1, rue des Fossés-St-Bernard
75005 Paris

Du mardi au jeudi de 9h30 à 19h00
Nocturne vendredi jusqu'à 21h30
Week-ends et jours fériés de 9h30 à 20h00
Fermé le lundi

Informations : 01 40 51 38 38

TARIFS

Plein tarif = 10,5€

Tarif réduit = 8,5€ pour les demandeurs d'emploi, jeunes de 16 ans à 26 ans, achats en nombre de 20 places ou plus

Gratuité pour les jeunes de moins de 16 ans, handicapés, amis de l'IMA

Attention! Billets datés, et réservation par tranche horaire pour "Orient Express"

Billetterie : www.imarabe.org, www.fnac.com, www.carrefour.com et points de vente habituels

Visites guidées pour individuels : mardi, mercredi et jeudi à 14h30 et 16h00, vendredi à 14h30, 16h00 et 18h00, samedi et dimanche à 11h00, 14h30 et 16h00

Tarif plein = 23€

Tarif réduit = 21€

Visites pour groupes constitués : du mardi au vendredi (15 participants)

Réservation obligatoire par téléphone au 01 40 51 38 45 ou 01 40 51 39 54

Tarif = 160€ de droit de conférence pour le groupe et 8,5€ par personne

IMAPASS*

Billet pour une expo + musée

Tarif plein = 13€

Tarif réduit = 11€

*Tarification complète sur www.imarabe.org

Il était une fois l'Orient Express

COMMISSARIAT

Commissaire général : Claude Mollard avec le concours de Caroline Bongard, conservateur du patrimoine
Conseiller scientifique : Gilles Gauthier
Conseiller pour l'exposition : Robert Namias
Chef du département des expositions : Aurélie Clémentine-Ruiz
Commissaire adjointe : Agnès Carayon
Assistante du Commissariat : Iman Moïnzadeh
Secrétariat du Commissariat : Alexandra Sprinceana

PARTENARIAT AVEC LE GROUPE SNCF

Directeur de la communication : Patrick Ropert
Directeur du développement et de la marque Orient Express : Frank Bernard
Directrice de la communication média : Priscille Garcin
Directrice déléguée à la valorisation de l'image : Nathalie Ruhlmann
Responsable des relations médias : Michaël Chéflès - 01 85 07 83 99

COORDINATION GÉNÉRALE ET ADMINISTRATION

Claude Mollard, conseiller du Président et David Bruckert, secrétaire général de l'IMA

SCÉNOGRAPHIE : AGENCE CLÉMENCE FARRELL

Chef de projet : Maryanne Rapin
Études et suivi des audiovisuels : SIM&SAM Marc Mamane
Recherche iconographique et audiovisuelle, négociation de droits : XY Zèbre
Conception lumière : Patrick Mouré
Design graphique : Soukvilay Cordier-Bounnhoseng

PRODUCTION AUDIOVISUELLE

Auteur du film « Sur les traces de l'Orient Express » : Gilles Gauthier
Réalisateur du film et du diaporama : Éric Darmon, Mémoire Magnétique

CATALOGUE

Direction : Aurélie Clément-Ruiz

Suivi éditorial : Agnès Carayon

COMMUNICATION

Conseiller pour la communication :

Catherine Lawless

Chef du département de la communication :

Philippe Cardinal

Communication, presse et partenariats médias :

Mérim Kettani-Tirot - 01 40 51 39 64

Médias arabes, partenariats presse arabe :

Salwa Al Neimi - 01 40 51 39 82

Chargée de communication :

Aïcha Idir-Ouagouni - 01 40 51 39 56

Chargée de la presse jeunesse :

Feriel Saadi - 01 40 51 34 86

Documentaliste : Marie Descure

MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE

Jalila Bouhalfaya-Guelmami,
chef du département de la bibliothèque

Alexandra Bounajem,
auteur du titre de l'exposition

Martine Chantereau,
association du patrimoine des Wagons-Lits

Julien Chenivresse, conseiller diplomatique

Mario Choueiry,
chargé de l'itinérance de l'exposition

Éric Darmon,
producteur et réalisateur audiovisuel

Éric Delpont, chef du département du Musée

Radhia Dziri,
chef du service des activités éducatives

Yannis Koïkas,
chef du service de la médiation numérique

Renaud Guitteaud,
chef du service bâtiment et sécurité

Béatrice Poindrelle, chef du service du
développement des publics et de l'accueil

Joël Savary,
conseiller Histoire de l'Orient Express

Henri Zuber, directeur des archives de SNCF

PARTENAIRES MÉDIA

Paris Match

Le Journal du Dimanche

Europe 1

TF1

LCI

Le Monde

TV5 Monde

FNAC

Beaux Arts magazine

SITES INTERNET

www.imarabe.org

www.sncf.com

www.orient-express.eu

www.fnac.com

Crédit photographie et illustration :

SNCF, Institut du monde arabe,
Agence Clémence Farrell, Malika Favre

F. Ziem, Vue de Constantinople, 1864
Rouen, Musées des Beaux-Arts
© Musées de Rouen

Louis Courtat, Odalisque, 1882
Macôn, Musées de Macôn
© P. Tournier, Musées de Mâcon

CONTACTS PRESSE

Institut du monde arabe

Mérial Kettani-Tirot - 01 40 51 39 64

Presse arabe : Salwa Al Neimi - 01 40 51 39 82

SNCF & Orient Express

Michaël Chéflès - 01 85 07 83 99