

HISTOIRE DES TRAINS DE LUXE

DE L'ORIENT-EXPRESS AU TEE



Remerciements	7
Avant-propos	9
I. LE TEMPS DES PIONNIERS	11
1. Les origines des trains de luxe	12
2. Le train de luxe gagne l'Europe	16
3. Le premier train de luxe d'Europe: le Brighton Belle	21
II. LE TRIOMPHE DU PROGRÈS	27
4. L'Orient-Express	28
5. Le Rome-Express et le Palatino	36
6. Le Nord-Express et l'audacieux Transsibérien-Express	47
7. Trains des rois et rois des trains: Quelques déplacements officiels et voyages de souverains	59

8. La vie dans les palaces du rail	71
Le Flying Scotsman	71
Le Queen of Scots	74
Le Twentieth Century Limited	76
Le Sunshine Express	83
III. L'ÂGE D'OR DES TRAINS DE LUXE	87
9. Un aristocrate: le Train Bleu	88
10. Voitures-dancings, radio, téléphone, voitures-bains	99
11. Le concurrent allemand: la Compagnie Mitropa	103
12. Le train de luxe des diplomates: le Simplon-Orient-Express, et les trains de luxe turcs	111
13. Invasion de l'Europe par les Pullmans	120
La Flèche d'Or	120
Le Sud-Express et le Puerta del Sol	131
L'Edelweiss	134
La voie étroite	136
Les Pullmans, depuis l'Irlande jusqu'à la Roumanie	138

IV. LA NOUVELLE BATAILLE DU RAIL	143
14. L'ennemi: l'avion	144
15. Les Trans-Europ-Express	147
16. Le Silver Star (l'Etoile d'Argent)	155
17. Die Bloutrein	157
18. L'Indian Pacific	160
19. Japon: le Tokaïdo et ses trains les plus rapides du monde ...	163
20. Le réseau Amtrak	166

V. LE STYLE «TRAINS DE LUXE»	169
21. Le style des trains de luxe, des premiers Pullmans américains aux TEE	170
APPENDICE	187
Précisions pour le modéliste	188
Liste des voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits	188
Liste des noms des voitures Pullman	206
Suffixes utilisés jusqu'en 1940	212
Plaques RIC	213
Numérotation UIC du matériel	213
Sigles des Compagnies de Chemin de fer	213
Bibliographie	214
Index	215

Avant-propos

Orient-Express! Que de rêves romantiques ces deux mots évoquent, et combien ils semblent associés pour toujours avec cette plaque d'itinéraire pleine de souvenirs, plutôt qu'avec toute autre: «Paris–Lausanne–Istanbul».

Lorsque ce livre paraîtra, la dernière voiture régulière de la Compagnie des Wagons-Lits aura fini de circuler entre Paris et Istanbul, bien que l'Orient-Express doive subsister encore entre Paris-Est et Munich, Vienne, Budapest et Bucarest, faisant rouler ses voitures d'une entreprise privée à travers la Hongrie et la Roumanie communistes trente ans après que la Compagnie dut retirer ses autres services de ces pays. C'est d'ailleurs l'itinéraire du Direct-Orient qui disparaît, non l'itinéraire initial: ce dernier pourra célébrer son centenaire s'il subsiste encore six ans.

Le remplacement d'une voiture-lit par une voiture à couchettes bulgare de deuxième classe, la suppression de toutes les voitures-lits directes du *Marco Polo* allant seulement de Venise jusqu'au-delà de Belgrade, sont des signes des temps. Les autorités ne veulent pas fournir confort et service à ceux qui sont disposés à les payer et en ont les moyens, même s'ils sont peu nombreux. Partout, les dépenses augmentent et rendent moins supportables les pertes financières subies par les services ferroviaires.

À une époque où peu de personnes sont à la fois assez âgées pour se souvenir et ont eu l'occasion de jouir des voyages confortables par chemin de fer – une époque où l'on se méfie de plus en plus des étrangers alors qu'officiellement, on préconise la coopération amicale –, ce livre a pour but d'offrir un aperçu sur l'art de vivre d'une façon

civilisée, avec des sanitaires en bon état, des repas chauds, des lits comportant des draps, un chauffage central, la possibilité de se baigner, tout ce qu'on tend à considérer comme évident.

Pourquoi donc y a-t-il actuellement une prédilection pour les déserts et les pays arriérés? Pourquoi tant de mécontentement et d'envie et si peu d'amour du métier, si peu de désir d'améliorer l'environnement? Ces questions-là ne trouveront pas leur réponse dans ce livre: celui-ci est simplement destiné à montrer à la jeunesse ce qu'elle a manqué – tout en manquant aussi, heureusement, deux guerres mondiales. Mais si les Etats cherchent constamment à réprimer l'individu au profit des masses, il est réconfortant de constater que les jeunes semblent s'intéresser davantage à l'art de vivre plus détendu, plus lent, plus sûr, qui existait avant l'ère de la télévision, du satellite de télécommunications, de l'ordinateur et du criminel raffiné qui peut, aujourd'hui, circuler bien plus vite que jadis.

En partie pour des raisons de sécurité, en partie pour des motifs publicitaires, la vérité sur les trains de luxe n'a pas toujours été dite au moment de leur lancement, et par voie de conséquence, bien des historiens se sont égarés. Le fascinant mystère de ces trains devient bien moins mystérieux lorsqu'on en démêle les trames et qu'on supprime la barrière linguistique qui, pendant si longtemps, permettait de tenir parfaitement secret, pendant des décennies entières, tout ce qui s'était passé au-delà des frontières. Le fait même que beaucoup d'auteurs de romans d'aventures n'ont jamais pu découvrir les ressorts cachés les a incités à faire paraître encore plus piquante la vie romantique à bord des trains internationaux. Nul ne savait réellement ce qui se passait, et ceux qui le savaient n'en disaient mot, puisque toute la légende qui s'est développée autour des trains de luxe était sans aucun doute bénéfique pour l'entreprise.

¹ L'*Arlberg-Orient-Express* d'*Intraflug* avec voitures-lits type *Lx 16* en 1977.



2



3



10

4

2 Le dernier train à vapeur tout-Pullman en Grande-Bretagne en 1957. Locomotive BR-SR Pacific 231 n° 35017 Belgian Marine (RTM belge) en tête du Bournemouth Belle, après la bifurcation de Worting près de Basingstoke. L'itinéraire du Devon Belle passe sous le pont.

3 Le Train Bulmer du Cidre en octobre 1971, près de Hereford. Locomotive BR n° 6000 King George V ex-Great Western Railway en tête de la voiture Pullman Aquila, et des n°s 36, 83 et 76.

4 La Flèche d'Or à Calais Maritime, attendant le départ pour Paris, vers 1929. Locomotive Pacific Nord 231, n° 3.1227.

Il reste à ajouter que si les opinions exprimées par l'auteur sont uniquement les siennes, l'occasion de produire une histoire des trains de luxe lui a été fournie assortie d'un cadre dans lequel elle devait tenir. La raison pour laquelle votre Pullman, votre train ou votre pays de prédilection ne sont peut-être pas cités est simple: le manque de place. A l'exception de la phrase qui suit, le train favori de l'auteur, l'ancien Oberland-Express (Calais-Laon-Reims-Chaumont-Belfort-DELLE-Berne-Spiez-Interlaken), n'est pas mentionné davantage; il n'existe pas de desserte directe aujourd'hui sur ce parcours: donc, qu'importe? Votre premier voyage à travers plusieurs pays par train direct sera bien différent; mais s'il vous donne du plaisir, il vous paraîtra peut-être représenter un art de vivre aussi somptueux et aussi resplendissant qu'un voyage à bord de l'Oberland-Express... en 1929. Ce sera splendide, car vous arriverez plus heureux que vous n'étiez parti; et c'est là tout l'objet de ce livre.