

l'orient-express : pas mort !



Fin septembre '76, l'agence de presse Reuter a lancé un flash qui a, depuis lors, suscité pas mal d'inquiétude, voire de désarroi et qui en a incité beaucoup à se poser des questions. Le texte était ainsi libellé : « Le célèbre, l'unique Orient-Express, inauguré en 1883, qui relie Paris à Istanbul, disparaîtra fin mai 1977 ».

Pas mal de journaux ont consacré de grands titres et reportages à ce communiqué de presse ; des gens s'informent sur la date du dernier parcours ; des agences se proposaient d'organiser un voyage d'adieu dont la radio et la télé escomptaient bien tirer un reportage pittoresque et les hebdomadaires s'ingéniaient à récolter tous les renseignements imaginables, au cas où on pourrait y aller d'un autre « Sleeping Story ».

Eh bien ! tant pis pour le sensationnel, la vérité est tout autre. En termes exacts, l'information de Reuter eût dû être la suivante : « L'Orient-Express ne disparaît pas. » Bien sûr, ça n'est pas une nouvelle. En tout cas, pour tous ceux qui ne sont pas dans les secrets des dieux (et il y en a beaucoup), la fausse information fut accréditée et mise au compte de l'Orient-Express lui-même.

Ce fut l'occasion rêvée de raviver la nostalgie. La réalité est pourtant bien plus simple, voire prosaïque. En effet, l'Orient-

Express serait bien incapable de disparaître, puisqu'il y a belle lurette qu'il n'existe plus. En clair, le train de luxe qui était uniquement composé de voitures-lits et qui, chaque soir depuis 1883, s'ébranlait de la gare de l'Est à Paris pour aller se fondre dans la nuit vers des destinations romantiques qui avaient noms Bucarest, Budapest, Athènes, Istanbul... n'a plus roulé en tant que tel après 1945.

direct-orient

Ces quelques voitures-lits qui, après la seconde guerre mondiale, quittèrent encore Paris à destination d'Istanbul, furent acheminés par différents trains. Un de ceux-ci, le Direct Orient / Marmara Express emmenait pour la dernière fois, le 19 mai 1977, une voiture-lits directe de Paris vers Istanbul. Depuis lors, le train a son terminus à Venise où l'attend un autre express, assurant la correspondance vers Belgrade, Athènes et Istanbul.

La liaison directe a été rompue sur proposition de la SNCF. La raison en est simple : la longue durée du trajet et les retards qui s'ensuivaient créaient fatalement une perturbation du trafic sur les autres tronçons. La distance Paris-Istanbul est de 3 050 km, le voyage durait trois nuits et deux jours, et la vitesse moyenne était de 53 km/h. Cela ne représentait, tout compte fait,

qu'un confort restreint, posait des problèmes de nettoyage et impliquait des suppléments-lits très élevés.

C'est devant l'impossibilité de remédier à cet état de choses que la relation Paris-Istanbul a dû être abandonnée.

Le reste du Direct-Orient se composait depuis tout un temps de voitures à places assises et de couchettes « ordinaires » à destination de : Interlaken, Brig, Venise, Sofia, Athènes et Istanbul. Pour le voyageur qui avait réservé des places dans la voiture-lits, ce n'était pas une petite affaire de la découvrir dans ce train qui comportait 15 autres voitures.

Depuis le 22 mai 1977, le train assurant la correspondance à Venise comprend une voiture-lits yougoslave pour Belgrade, une voiture-couchettes grecque et une voiture-couchettes, tour à tour turque ou bulgare pour Istanbul. Les Turcs, Grecs et Bulgares ont d'ailleurs protesté contre le nouveau terminus du Direct-Orient. Hélas ! ils n'ont pas pu apporter la perspective d'améliorations drastiques qui auraient pu sauver ce dernier.

l'orient-express roule toujours

Et l'Orient-Express ? Eh bien ! il se porte bien, merci ! La preuve : il part tous les soirs de Paris Est sous le

même nom, mais à une heure différente : 23 h 15 précises. Cet Express, jadis si somptueux, est devenu, lui aussi, un train « comme tout le monde », avec des voitures à places assises et des voitures-couchettes pour Salzbourg, Vienne et Budapest. Les seules voitures qui rappellent encore le luxe de jadis sont la voiture-lits Paris-Salzbourg, doublée en été par une voiture-lits Paris-Bucarest, et une voiture-lits roumaine Vienne-Bucarest ; une voiture-restaurant allemande est insérée entre Stuttgart et Vienne et une hongroise (MAV) de Hegyeshalom à Budapest.

En 1883, lorsque l'Orient-Express effectua son premier parcours, il couvrit la distance Paris-Istanbul en 84 heures. L'histoire nous apprend qu'à l'époque il fallait établir des contrats avec neuf sociétés ferroviaires pour assurer le succès de la relation. En 1976, lors de la conférence européenne des horaires, qui s'est tenue dans la ville yougoslave de Budva, elles étaient bien plus nombreuses que neuf et elles ne parvinrent pas à se mettre d'accord sur le cas difficile du Direct-Orient. Voici, pour en terminer, la liste des autres Orient-Express, puisque, aussi bien, en dehors des titulaires à part entière, il reste encore, en 1977, trois trains dont le nom se réfère à l'« Orient ».

Tauern - Orient

Munich - Salzbourg - Villach West - Jesenice - Ljubljana - Belgrade. Les voitures « assis » Munich - Athènes et Munich - Thessalonique, la voiture-couchettes yougoslave Munich-Athènes et la voiture-lits Munich-Athènes (2 fois par semaine) sont incorporées dans l'Athènes-Express de Belgrade au Pirée.

A Belgrade, il y a en outre la corres-

pondance avec le Marmara-Express vers Istanbul.

Balt Orient

(Stockholm - Malmö - Sassnitz) Berlin Ostbahnhof - Prague - Bratislava - Budapest - Bucarest - (Sofia).

Nord Orient

Varsovie - Czestochowa - Katowice - Leopoldov - Sturovo - Szob - Budapest. En été le Nord-Orient comprend les voitures directes vers Bucarest et Varna.

un coup d'œil en arrière

Pour ceux qui veulent en savoir davantage sur le célèbre Orient-Express, nous leur conseillons le livre de Jean des Cars « Sleeping story » (dont « Le Rail » a publié des extraits dans son numéro de juillet) et aussi, celui, richement illustré, de Werner Sölich « Orient-Express - Glanzzeit und Niedergang eines Luxuszugs ».

L'histoire de l'Orient-Express n'est pas aussi simplement romantique que d'aucuns l'imaginent. Il semble dès lors utile d'aligner ici quelques dates importantes qui ont jalonné son existence.

L'Orient-Express a vu le jour le 5 juin 1883. C'est à cette mémorable date, que le premier train à destination de Constantinople quittait Paris ; il ne disposait pas encore d'une liaison directe. Pendant la période initiale, le terminus du train se situait à Giurgu, au sud de Bucarest. A cet endroit, les voyageurs passaient le Danube en bac. On repartait de Ruse et le voyage se poursuivait vers Varna sur la Mer noire, mais dans un train beaucoup moins confortable. Là, le bateau autrichien « Espero » attendait les voya-

	km	voltage
Paris-Dole (F)	361	1500 V continu
Dole-Vallorbe (S)	101	25 kV 50 Hz
Vallorbe-Domodossola (I)	234	15 kV 16 2/3 Hz
Domodossola-Trieste (I)	549	3000 V continu
Trieste-Zagreb (J)	322	25 kV 50 Hz
	dont	
	25	en traction autonome
Zagreb-Nis (Y)	660	25 kV 50 Hz
		Antenne A
Nis-Skopje (Y)	228	25 kV 50 Hz
Skopje-Athènes (Gr)	787	en traction autonome
		Antenne B
Nis-Sofia (Bulg)	171	en traction autonome
Sofia-Plovdiv (Bulg)	173	25 kV 50 Hz
Plovdiv-Svilengrad (Bulg)	144	en traction autonome
Svilengrad-Istanbul (T)	335	en traction autonome



geurs pour Constantinople qu'il menait à destination.

C'est seulement le 4 octobre 1883, que l'« Orient » fut inauguré officiellement. A partir du 1er juin 1889, l'Orient-Express fut à même d'accomplir d'une traite le trajet reliant la Seine au Bosphore, via Budapest, Belgrade et Sofia. Deux fois par semaine, ce train, très luxueux pour l'époque, roulait, direct vers Constantinople, via Belgrade et Sofia. On passait encore à Giurgu, en Roumanie, une fois par semaine. A partir de 1895, cet itinéraire fut modifié. Le train roulait alors, en partant de Bucarest, via le nouveau pont du Danube près de Fetesti, vers Constantza où les voyageurs prenaient le bateau.

En Allemagne, le célèbre train empruntait la ligne Munich - Mühldorf - Simbach. C'est via Braunau qu'il pénétrait en Autriche à l'époque. En ce temps-là, Salzbourg ne jouait pas en-

core le moindre rôle dans le concert ferroviaire international. L'itinéraire passait alors également par Marchegg Bratislava (l'ancien Presbourg) et non pas la route actuelle Bruck an der Leitha et Heygeshalom. Lorsqu'éclata la guerre de 1914, l'Orient-Express fut naturellement supprimé au départ de Paris. En 1919, un Orient-Express fut mis en route à l'intention des militaires et des personnalités de la Triple Entente. Ce train de luxe militaire roulait de Paris Est vers Varsovie via Vienne. A Linz, quelques voitures étaient décrochées pour être acheminées vers Prague.

Balt-Orient

Afin d'éviter l'Allemagne, après la défaite du Reich, on créa le 11 avril 1919, le Simplon Orient-Express. Ce train partait de la gare de Lyon à Paris et reliait Belgrade via Vallorbe, Lausanne, Domodossola, Milan, Venise, Trieste et Zagreb. A partir de 1921,

le Simplon Orient-Express comprenait également des voitures à destination d'Athènes et de Constantinople. Le 20 juin 1920, le train de luxe militaire fut remplacé par deux express : l'un allant d'Ostende à Vienne, l'autre de Boulogne à Vienne via Paris et Strasbourg.

Le 21 mai 1921, l'Orient-Express roulait à nouveau, mais alors via Arad et Kronstadt, l'actuel Brasov.

En novembre 1924, on créa le Schweiz-Arlberg - Wien - Express, auquel on adjoignit une voiture-lits vers Bucarest à partir de 1927. Ce train devint en 1932 l'Arlberg Orient-Express de Bâle qui conduisait à Bucarest via Zürich, Innsbruck, Salzbourg, Vienne et Budapest.

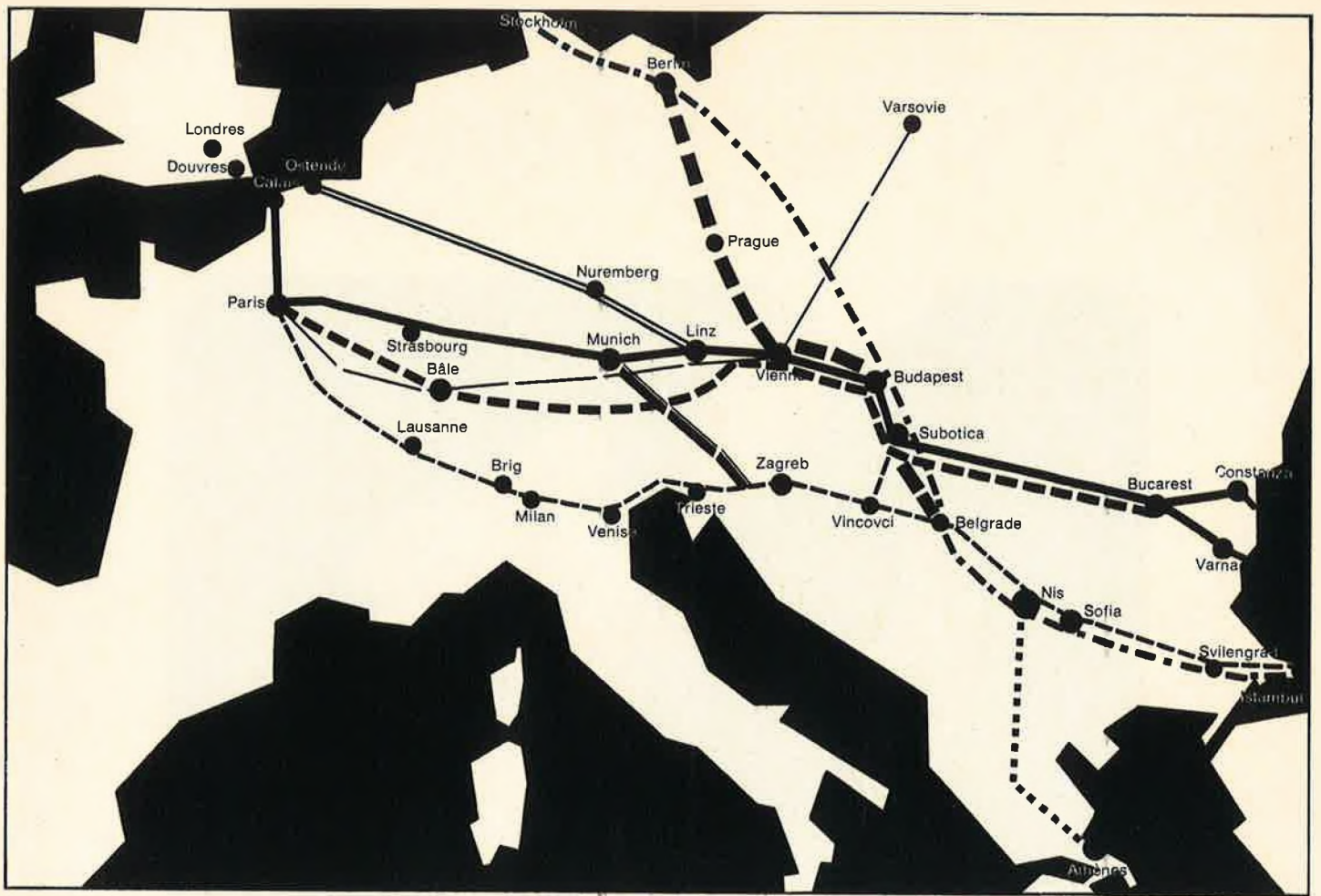
Le 1^{er} septembre 1939, le Simplon Orient-Express ne partit pas de Paris. Le 2, il partit de Milan et le 7 il avait repris Paris pour point de départ. Le 16 mars 1942, le Simplon Orient-Express fut supprimé. Ce ne fut que le 8 janvier 1946 que cet express repartit à nouveau de Paris : trois fois par semaine dans les débuts et quotidiennement à partir du 7 octobre 1946.

Supprimé pendant la guerre, l'Arlberg Orient-Express prit un nouvel essor en octobre 1945. Et après 1947, Bucarest en redevenait le terminus. En 1946, l'Orient-Express réapparaissait sur la scène ferroviaire ; il comportait une voiture-lits à destination de Prague.

Au cours de la conférence des horaires, tenue à Istanbul en 1947, on créa, à l'initiative des CSD (Chemins de fer tchécoslovaques) le Balt Orient-Express, destiné à relier la Scandinavie aux Balkans.

Ce train comprenait des voitures-lits Oslo-Prague et Stockholm - Belgrade. A partir de 1949, il y eut également des voitures directes Prague - Sofia - Istanbul.










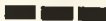

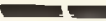

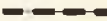
Durant l'été de 1962, le Simplon Orient-Express fut supprimé. Il fut remplacé par le Direct-Orient et le Simplon-Express. Le Direct-Orient empruntait le trajet suivant : Calais - Paris - Dijon - Vallorbe - Lausanne - Simplon - Milan - Vérone - Venise - Trieste - Villa Opicina - Sezana - Zagreb - Belgrade avec des antennes en direction d'Athènes et d'Istanbul. A dater de 1967, ces antennes recevaient un nom : Athènes-Express et Marmara-Express. Le 22 mai 1977, le Direct-Orient fut biffé des horaires et remplacé par les trains rapides Paris - Venise et Venise - Belgrade. A Belgrade, il y a une correspondance avec le Marmara-Express vers Istanbul et avec l'Athènes-Express vers Athènes, évidemment. En été, il existe une nouvelle liaison ferroviaire Paris - Athènes via le bac Brindisi (sud de l'Italie) - Patras. Pour pallier la disparition du Direct-Orient, le Simplon-Express (Paris - Belgrade) a d'ailleurs été renforcé B.S.

dernière minute

l'orient-express renaît au japon

Nous apprenons qu'un hôtelier japonais a racheté huit wagons du train « héroïque » pour en faire un « international locomotive hôtel ».

L'acquéreur a annoncé que les huit voitures étaient arrivées le 29 septembre dernier dans le port japonais de Kobé, d'où elles seront transportées près du lac Biwa, un haut lieu du tourisme situé au centre du pays. Achetés 37 000 dollars pièce à la CIWLT, les wagons resteront dans leur état ancien et le convoi, accroché à une locomotive allemande E-52, donnera l'impression d'être toujours en service. Le futur hôtel ouvrira ses portes le 1^{er} janvier prochain. Il comportera 88 compartiments privés, pouvant accueillir plus de 200 personnes. Avis aux amateurs : le prix de la chambre est fixé à 21 dollars.

-  Le « vrai » Orient-Express
-  Simplon-Orient-Express
-  Arlberg-Express
-  Orient-Express militaire
-  Ostende-Wien-Express
-  Berlin-Istanbul
-  Athènes-Express
-  Tauern-Orient-Express
-  Balt-Orient-Express
-  Trajet maritime