

## LES TRAINS DE LUXE

Pierre-André Hélène

Mardi 6 février 1996

### Compte-rendu par Hubert Lohner -

Ce n'est plus un conte de fées : on peut toujours voyager dans ces trains. En 1980 ont été vendues aux enchères publiques, à Monaco, où elles attendaient depuis des décennies, un certain nombre de voitures de ces fameux trains. Deux milliardaires, un Anglais et un Suisse, en ont acheté une vingtaine chacun. Ils les ont fait restaurer et, depuis, elles roulent sur la ligne Londres/Venise, deux fois par semaine. Les voitures achetées par le Suisse font le voyage d'Athènes. Tous les deux ou trois mois, elles roulent sur le trajet Paris/Istanbul, à la demande. C'est un peu coûteux, mais pas plus qu'une simple croisière. Pour quarante ou cinquante mille francs on fait un voyage de rêve.

La Compagnie internationale des wagons-lits n'était pas française, elle était belge. A l'origine se trouvait l'Américain Georges Pullman. En 1854, il avait 23 ans, il avait mis dix heures pour franchir 50 km en train. C'était de nuit, sans couchette, avec une place assise. A l'arrivée, il souffrait de courbatures. Il décida d'inventer une voiture confortable. Un Belge adapta les trains de luxe en Europe. Pullman était un « homme de média, de pub ». Il paraît qu'il avait eu le plus grand mal, dans les années 1850, à convaincre les trois premiers voyageurs de retirer leurs bottes avant de se mettre au lit, tellement c'était étonnant alors de voyager dans ces trains. Au bout d'une dizaine d'années, il était à la tête d'une soixantaine de voitures qui traversaient la partie Est des Etats-Unis. A la mort de Lincoln, en 1864, c'est une de ses voitures qui transporte la dépouille mortelle du président. Cela lui permet de faire arrêter le train dans de nombreuses gares. Les gens viennent saluer le président et en profitent pour visiter les voitures. Pullman ajoute une voiture-restaurant, alors qu'on pouvait se restaurer dans la gare elle-même, au risque de manquer le départ. Le récit de la « Famille Fenouillard » en fournit l'illustration.

En 1870, un Belge de 25 ans aime une jeune femme. Mais sa famille n'est pas d'accord et elle l'envoie en Amérique pour qu'il l'oublie. Il voyage en train, en admire le confort et en 1871, la guerre et la Commune étant terminées, il décide de créer une première ligne, le Paris-Bruxelles d'abord.

Une gravure montre la gare de Victoria à Londres, dans les années 1855/60. On est frappé par l'immense verrière : l'espace avale la fumée, alors qu'aujourd'hui, c'est différent. La gare, c'est la cathédrale des temps modernes. Les dames sont en crinoline, entourées d'un grand nombre de domestiques. Il n'y a pas encore de vacances, mais il y a beaucoup mieux : la villégiature, ce qui implique la notion de durée, de confort. On part pour trois mois avec un nombre considérable de malles et de valises. Le train a eu comme conséquence le « terrorisme » intellectuel de l'heure juste. Avant le train, l'heure n'intéressait personne.

La ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye avait été inaugurée par Louis-Philippe, peu après 1830. Mais à cette époque, le train faisait peur : il allait exploser pensait-on. Il fut interdit au roi et à sa famille de voyager ensemble. Ils étaient installés dans un convoi différent.

Il y avait trois classes : la première ressemblait à des diligences collées ensemble, la seconde avait le même aspect mais n'offrait que des banquettes en bois, quant à la troisième, c'était un plateau avec des banquettes et sans toiture, rien pour protéger les voyageurs de la pluie, du vent ou du froid.

Dans les années 1860, Pullman lance la voiture-salon, avec bibliothèque et tables qui se rabattent. Une gravure montre des voyageurs assis à une table et lisant tranquillement leur journal. Une photo présente le salon privé de la reine Victoria.

Au 19<sup>ème</sup> siècle, beaucoup de gens fortunés achetaient des voitures, les faisaient décorer et rattacher au train qu'ils devaient prendre, et cela jusqu'en 1914, ce qui ne vous changeait pas du train de vie que vous aviez dans votre château ou dans votre hôtel particulier.

Les trains de luxe ont roulé d'abord sur Paris/Bruxelles, puis vers l'Allemagne, puis vers Vienne en Autriche. En 1883, ils atteignent les Balkans et Istanbul. C'est alors que les trains portèrent l'inscription « Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens », ainsi que le concrétise une affiche de 1890. Les voyageurs disposaient d'une voiture-restaurant et de compartiments avec un canapé en position de jour pour s'asseoir. Le même canapé, déplié, formait un lit. Les compartiments n'avaient que des fenêtres, tandis qu'aujourd'hui, c'est une succession continue d'un panneau plein et d'une fenêtre.

En Amérique, vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, Pullman eut l'idée de proposer des lits séparés par des rideaux, mais la société puritaine vit cela d'un très mauvais oeil. Il créa alors un couloir latéral sur toute la longueur du wagon et sur lequel donnaient les compartiments fermés par un cadenas.

Une carte présente les lignes utilisées en 1929/30. Celle de Londres et, après avoir traversé la Manche, Paris/Simplon/Venise/Belgrade. Celle de Bruxelles/Vienne/Budapest/Belgrade/Sofia/Istanbul, puis Ankara/Belgrade/Damas/Jérusalem/Le Caire. Ainsi en 1929, on pouvait aller de Londres au Caire en six jours, sans jamais quitter le confort de son sleeping, sauf pour la traversée de la Manche bien entendu. C'était le moyen le plus avantageux, le plus extraordinaire, le plus rapide – l'avion mis à part – pour aller de Londres au Caire.

Le train Paris/Londres était appelé « La flèche d'or » (Golden Arrow en anglais). Il y avait aussi de « Sud Express » (Paris/Bordeaux/Madrid/Lisbonne), le « Nord Express » (Paris/Bruxelles/Berlin et au-delà vers le transsibérien du côté russe). Toutes les villes d'eaux de France étaient desservies, ainsi que celles de l'Europe centrale.

Le « Train bleu » (Paris/Lyon/Méditerranée) mettait douze heures pour aller de Paris à Evian. Aujourd'hui, le train de nuit met également douze heures, mais le voyageur ne dispose plus du même luxe.

Ce qui fascinait le plus, c'était l'Orient : Istanbul, le Bosphore, les harems. Le train de luxe qui reliait Paris à Istanbul chaque semaine, ne tarda pas à être appelé « Orient-Express ».

L'Orient-Express va devenir le train de la diplomatie. C'était un moyen de transport sûr et rapide. Qui dit diplomatie dit secrets d'Etat. On pense au livre de Maurice Dekobra « La madone des sleepings ». Aujourd'hui, il y a le téléphone dans les TGV, tandis que dans ces trains, il n'y avait aucun moyen de contrôler les dires de la personne rencontrée. La « belle inconnue » pouvait raconter n'importe quoi. En somme, un voyage dans de telles conditions c'était du théâtre mondain.

Le « conducteur » – appelé aujourd'hui contrôleur – était responsable de sa voiture. Il s'occupait du passage aux frontières. Le voyageur ne voyait jamais de douanes; on traversait l'Europe avec une simple carte de visite. Et c'est encore vrai aujourd'hui. Notre conférencier en a fait l'expérience. Une bonne recette : avoir des bagages lourds et encombrants c'est montrer que ce n'est pas vous qui allez les porter. Il n'a vu aucun contrôle dans le train express.

Une affiche des années 30 présente une voyageuse dans la voiture restaurant, en route vers les stations de sports d'hiver en Suisse. Elle porte un chapeau-cloche – il y a trois occasions où une femme garde son chapeau : au théâtre, dans le train et au restaurant –. Ce qu'il faut surtout remarquer, c'est la lampe à abat-jour rose, le symbole des voyages de luxe. La SNCF a installé ce symbole en première classe des TGV, en plastique je vous l'accorde mais qu'importe. La jeune femme jette un regard vers son voisin, c'est le côté piquant de ces longs voyages, qui fait le charme du roman de Maurice Dekobra.

Une diapositive montre une voiture-salon construite en 1900 pour le Nord-Express et exposée à Paris lors de l'Exposition universelle de 1900. On voit des bergères style Louis XVI, un piano, des rideaux en tapisserie style Gobelins, une bibliothèque. Trois voitures roulaient ainsi vers la Russie. Elles y ont disparu pendant la révolution russe.

La fumée enveloppait le train. Quelle que fût la couleur de votre vêtement au départ, il était noir à l'arrivée, c'est pourquoi on avait des costumes de voyage. On ne se penchait pas à la fenêtre car on courait le risque de recevoir une escarille dans l'oeil. Le voyage était une aventure.

Il y eut des accidents et même des attentats. Dans les années 30, dans les Balkans, un groupe de terroristes a fait dérailler l'Orient-Express qui est tombé d'un viaduc. En 1906, à Munich, le train oubliant de s'arrêter, a défoncé le buffet de la gare. En 1929, à 50 km d'Istanbul, l'Orient-Express resta bloqué par la neige pendant trois jours.

Le roi de Roumanie aimait conduire des locomotives, mais avait la manie de les arrêter trop brusquement. Il s'excusait ensuite auprès des voyageurs et leur offrait des cadeaux.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, un wagon-lit était garé à Limoges où il servait de maison close. En 1946 le train fut utilisé par la famille royale de Hollande..

A sa dernière sortie, dans les années 1950, le train de luxe officiel conduisit le Général de Gaulle en Angleterre. Puis ces voitures de prestige furent mises au rebut – en gare d'Irun – sur des voies de garage.

Il fallut attendre 1980 et la vente aux enchères à Monaco. Les voitures achetées par des milliardaires furent restaurées à la Rochelle. L'inauguration eut lieu en 1981 à Venise où elles avaient été transportées par bateau. De nouveaux ces trains circulent à travers l'Europe.

Ces trains de luxe résument l'art de voyager. La destination n'a pas d'importance.

\* \* \*

\*