

ANTIQUITES

Souvenirs ferroviaires Trains de légende

Pendant plus d'un demi-siècle, jusqu'à l'avènement de l'avion, les trains les plus luxueux ont sillonné l'Europe, nuit et jour, emmenant la bonne société vers les affaires ou le farniente. Aujourd'hui, le souvenir de leur glorieux passé réveille l'intérêt des nostalgiques. Explications... à fond de train.

À la gare du Nord, de Lyon ou de l'Est, dans les vapeurs des locomotives et le brouhaha des voyageurs et des chariots, des privilégiés prennent place à bord de ces trains, alors au summum du confort et du raffinement. Bien vite, au coup de sifflet, le train part, laissant derrière lui la capitale, engloutie dans des volutes de fumée. En s'enfonçant dans la nuit, les voyageurs ne rencontreront plus que le calme des campagnes assoupies, dînant de mets fins en bonne compagnie avant le repos sur de douillettes couchettes. Bientôt, ce sera l'horizon et l'arrivée. D'autres villes, d'autres mondes : les canaux des Pays-Bas, la rive bleue de la Riviera, les effluves de l'Orient.

Synonymes de rêve, d'évasion et d'exotisme, ces trains devenus légendaires nourrissent encore l'imaginaire des amateurs, qu'ils aient eu ou non la chance d'y monter. Pour

eux, il s'agit autant d'une part de la France que de l'évocation d'une époque révolue où l'on mettait plusieurs jours pour traverser l'Europe, où voyager était un art de vivre. Parmi ces amateurs, certains, plus fortunés que d'autres, sont prêts à mettre le prix pour s'approprier une part du rêve. Que ce soit pour le partager avec le plus grand nombre ou, au contraire, en faire profiter quelques proches. C'est indéniablement ce qui s'est passé en juin dernier à Cheverny, dans le Loir-et-Cher. Ce jour-là, Jacques Guyot mettait en vente trois wagons du mythique Orient-Express, le «*train des rois et le roi des trains*». Ce châtelain les exposait jusque-là dans le parc de sa propriété ouverte à la visite à La Ferté-Saint-Aubin, où il avait reconstitué une petite gare - son frère, lui, expose des locomotives au château de Saint-Fargeau, dans l'Yonne. Il s'en défait alors pour mieux affronter les importants coûts de restauration du château. La vente, organisée par le ▶



ANTIQUITES

LES TRAINS DE LÉGENDE

ORIENT - EXPRESS
PARIS - LAUSANNE - MILANO - VENEZIA
BELGRAD - SOFIA - ISTAMBUL

Photo Stephan Clément - SV Rouillac

■ Panneau du train mythique effectuant la ligne complète passant par Venise et arrivant à Istanbul.

■ Voiture-restaurant n° 3944 VR de la CIWL, 1928.



Stephan Clément - SV Rouillac

■ Voiture-lit Ytb n° 3927 de la CIWL, 1948. Longueur : 23,4 mètres.



Photo Stephan Clément - SV Rouillac

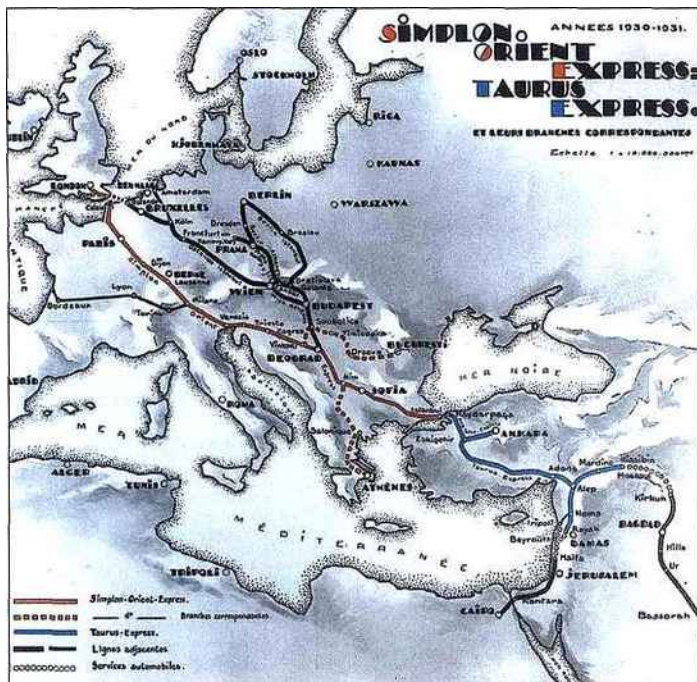


Photo D.R.

médiatique **Philippe Rouillac**, avec son fils Aymeric au marteau, est un succès. Mieux : un événement. Des voitures de l'Orient-Express, il n'en était pas passé aux enchères depuis 1977, à Monaco, chez Sotheby's. Quand cette ligne a achevé sa carrière, la Compagnie internationale des Wagons-Lits (CIWL), propriété du groupe Accor, s'était alors séparée de cinq voitures. Les modèles de **Cheverny** certains des années 1920-1930, « n'étaient plus en circulation depuis longtemps », précise **Aymeric Rouillac**. Après avoir connu une brillante vie internationale, de la Suède (quand on les avait mis en préretraité) à l'Empire Ottoman, ils avaient connu leur existence en douceur sur des lignes départementales, puis connu un surcroît de célébrité dans le château de Jacques Guyot. « Chaque modèle de voiture était produit à dix exemplaires et fabriqué dans toute l'Europe : en France, Belgique, Italie, Pologne... », raconte Aymeric Rouillac, qui rappelle les origines de la compagnie. « Il fallait alors changer les voitures,

■ Cette ligne permettait de relier Londres aux abords de Bagdad.



© Cité du Train, Mulhouse - CDT2037 - Tulleu

■ La voiture présidentielle commandée par Charles De Gaulle. Décoration signée Leleu. Panneau représentant le Paris historique. Cité du train.

inconfortables, très souvent. D'où l'idée de créer une société qui fabriquerait des wagons. Avec le succès, elle a décidé d'opérer elle-même sur des lignes, de Paris aux portes de l'Orient.»

Monument historique

Qui sont les acheteurs et pourquoi voulaient-ils de ces anciennes beautés du rail quelque peu encombrantes – une cinquantaine de tonnes chacune ? Construite en Belgique et classée Monument historique, la voiture-lit n° 3927 de 1949, dotée de neuf compartiments couchettes, fait partie de la même série qui a participé au tournage de l'opus de James Bond, *Octopussy*, en 1983. Elle a été achetée 50 000 euros – sans les frais – par le propriétaire d'un camping face au golfe du Morbihan, qui compte bien y faire dormir les amateurs dans un wagon classé. En tant que monument historique, elle bénéficie d'un allègement d'impôts annuel non négligeable pour sa restauration... La deuxième est une voiture-▶

Quelques trains européens

- En 1922, le «Calais-Méditerranée Express» circule pour la première fois. Ses voitures peintes en bleu lui vaudront plus tard le surnom de «Train bleu», nom donné au restaurant de la Gare de Lyon d'où partaient les voyageurs parisiens.
- La CIWL se dote en 1926 de voitures Pullman, d'un confort inégalé. De plus, on peut désormais dîner à sa place, sans se déplacer jusqu'au wagon-restaurant. La «Flèche d'or» entre Paris et Londres via Calais, «L'Oiseau bleu», entre Paris et Anvers, «L'Étoile du Nord», entre Paris, Bruxelles et Amsterdam, et la ligne vers la Côte d'Azur bénéficient de cet aménagement.
- Les wagons de l'Orient-Express ont voyagé de 1883 à 1977, traversant l'Europe jusqu'à Istanbul, puis après le percement du tunnel du Simplon dans les Alpes, vers Venise (Venise-Simplon-Orient-Express). ♦

Photo Stephen Clément - SVV Rouillac



■ Raffinement extrême à bord, comme dans un vrai restaurant.

Photo Stephen Clément - SVV Rouillac



■ Voiture-restaurant n° 3944 VR de la CIWL, 1928. Détail du restaurant et ses tables dressées avec le service d'époque.

■ PLM, Voiture Salon-lits n° 12, 1907.

Photo Stephen Clément - SVV Rouillac



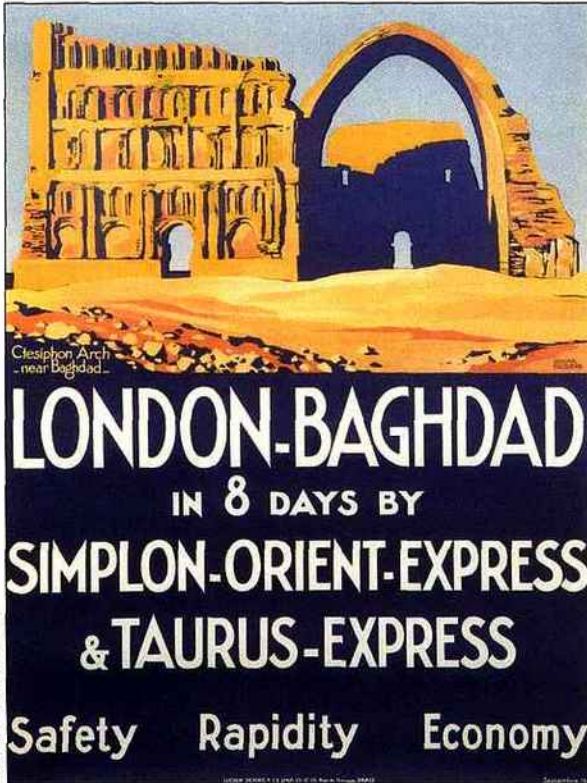
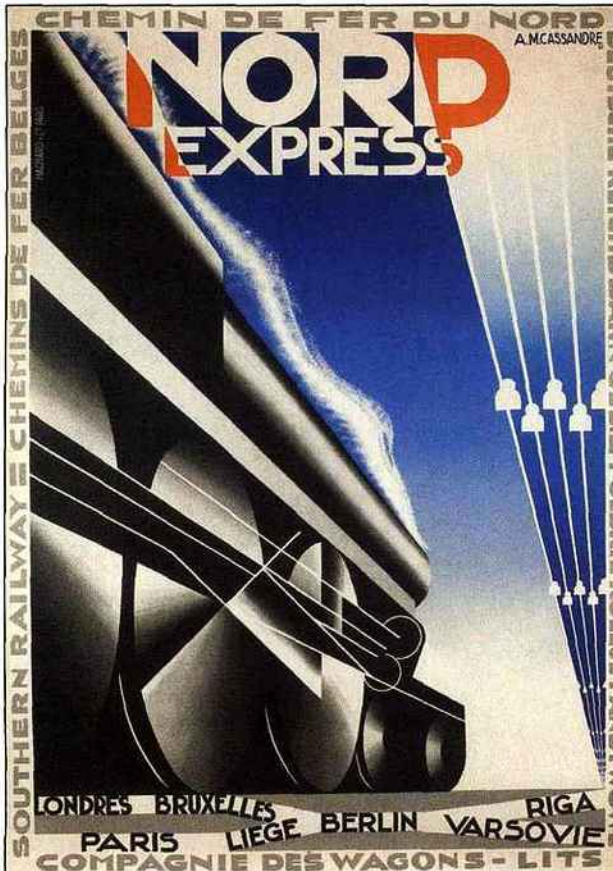


Photo D.R. - Camard et associés

■ London-Bagdad in 8 Days. Affiche de Roger Broders, 1931. 99,5 x 61 cm, entoïlée, bon état. vendue par Camard 450 euros, en juin 2010.

restaurant fabriquée en Charente. Son prix ? La bagatelle de 205 000 euros. Un peu cher, tout de même ? Il faut savoir que ce modèle en très bon état des années 1920, donc encore plus recherché, possédait de nombreux éléments intérieurs d'origine, dont assiettes, couverts, menus, et divers ustensiles de table en métal argenté marqués Christofle, et portait le sigle de la compagnie, CIWL. L'acquéreur a les moyens, puisqu'il possède déjà quatorze kilomètres de voies ferrées à son usage privé en Suisse, où il ambitionne de le faire rouler à nouveau. La troisième voiture, salon-lits de 1907 qui roulait sur la ligne du Paris-Lyon-Marseille, le fameux «P.L.M.», a coûté 185 000 euros à un homme de Seine-Maritime qui souhaite l'installer dans son parc et y loger ses amis. Enfin, la vente comportait un ensemble de six panneaux décoratifs en bouleau de Finlande, attribués au décorateur René Prou (1889-1947), à décors laqués de motifs géométriques et floraux. René Prou avait décoré six wagons entre 1926 et 1929. Ces panneaux achetés 60 000 euros – soit l'équivalent de 10 000 chacun – iront agrémenter le club-house d'un golf dans le Haut-Rhin. Jadis vendues au prix de la ferraille, ces voitures des lignes les plus chics d'Europe ne sont plus que quelques-unes, quelques dizaines selon les estimations, à



© Cassandre - Photo D.R. - Camard et associés

■ La fameuse affiche de Cassandre, Nord-Express desservant les pays de l'Est et Londres, 1927. Imprimerie L. Danel, Lille. 105 x 74 cm. Entoïlée, très bon état général (sauf marge). Sera proposée par Camard le 11 octobre prochain à Paris.

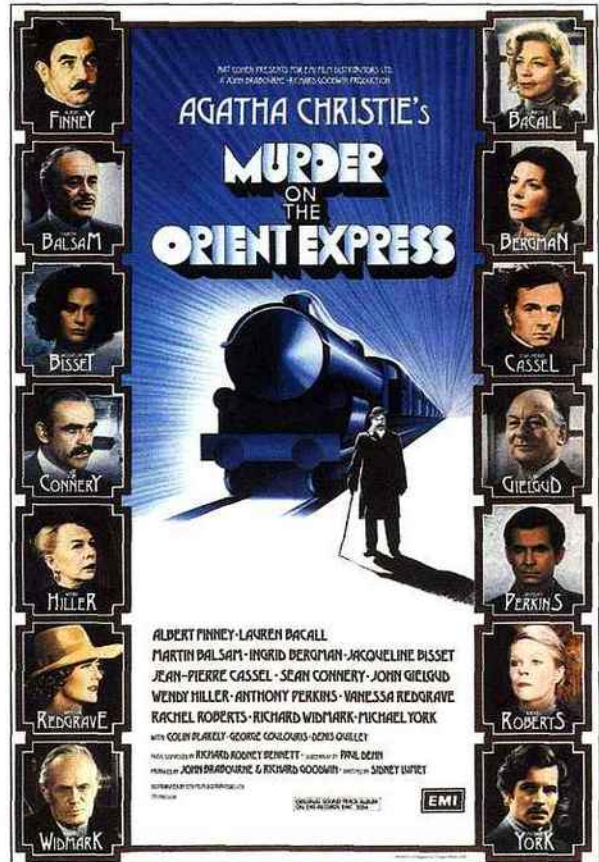


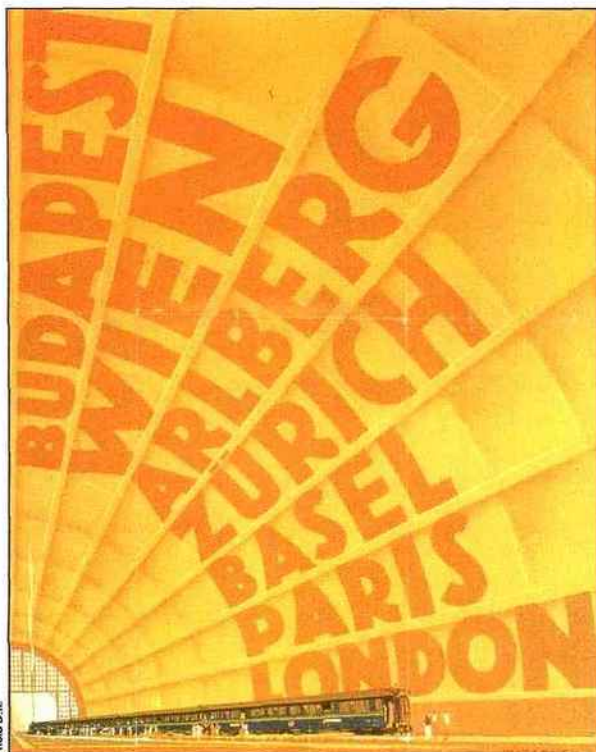
Photo D.R.

■ Affiche du célèbre film *Le meurtre de l'Orient-Express*, avec notamment Lauren Bacall, Jean-Pierre Cassel, Sean Connery et Anthony Perkins.

être disponibles. Une partie est déjà dans des musées (voir «la Cité du train»). Elles ne sont pas toutes en bon état et certaines ont été réaménagées, perdant leurs belles boiseries. Mais qu'importe, elles attirent à nouveau. Selon M^e Rouillac, l'engouement pour les modèles vendus aux enchères en juin pourrait bien marquer le début d'un envol pour tout ce qui touche aux trains anciens, pourvu qu'ils aient une histoire. Le commissaire-priseur fait même le parallèle avec l'explosion, par le passé, du marché des objets de la flotte transatlantique. «*Nous espérons faire sortir des sirènes, des services... Venant des paquebots, le métal argenté se vend au prix du massif*», espère Philippe Rouillac. Des objets qui devraient être plus accessibles au commun des mortels qu'un wagon entier !

Le train à l'affiche

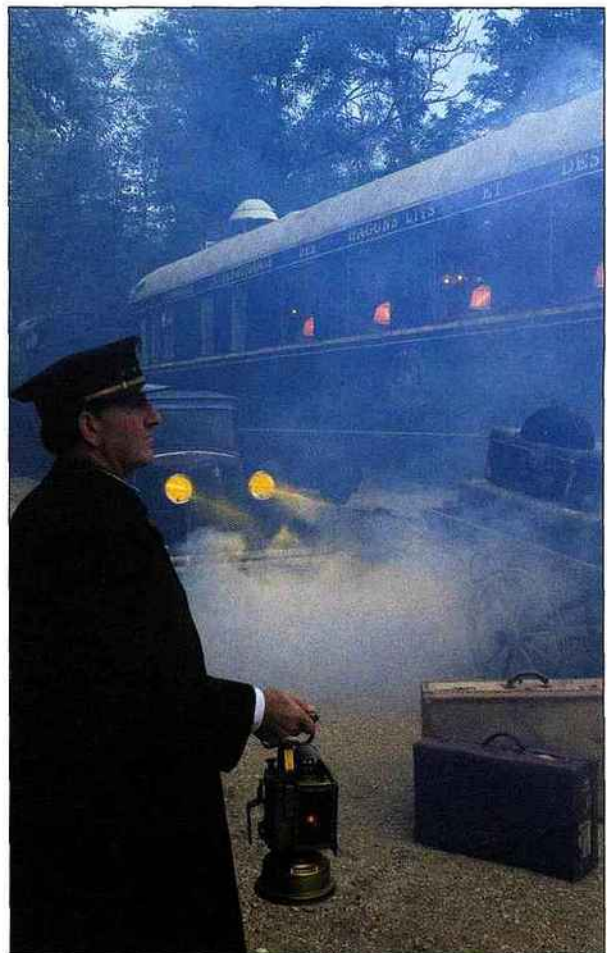
En attendant cette possible apparition sur le marché d'accessoires et «souvenirs» des grands trains, encore très rares, on se reportera sur un genre toujours aussi apprécié et depuis longtemps. Des affiches sur le thème, **Florence Camard** en vend régulièrement lors des vacations organisées par sa maison d'enchères et consacrées au voyage et au tourisme. Ce sera le cas dans la vente Camard du 11 octobre prochain. Auteur d'ouvrages de référence comme *Le Train à l'affiche, les plus belles affiches ferroviaires françaises*, ou encore *Affiches évasion*, aujourd'hui très difficile à dénicher, elle est devenue une spécialiste du sujet. Quand on lui demande quels affichistes sont les plus prisés dans ce domaine ferroviaire, la réponse fuse : «*Cassandra. Il a une notoriété internationale depuis soixante ans. Les amateurs* ▶



■ Affiche de la CIWL signée Mitschek. Non datée.

Ils ont écrit la légende

À bord, les riches oisifs se mêlaient...aux espions. Particulièrement sur l'Orient-Express. Longtemps, on traversait l'Europe sans présenter son passeport aux frontières. Le train était sous douane. Militaires, agents secrets, diplomates... montaient à Berlin et descendaient en Roumanie par exemple. La vérité pouvait parfois dépasser la fiction, soigneusement entretenue par une cohorte d'écrivains de renom : hormis les premiers témoignages, rappelons les célèbres *Nuit turque*, de Paul Morand, *Sur le Nord Express* de Joseph Kessel, *Le Crime de l'Orient-Express*, d'Agatha Christie, brillamment transposé par le cinéaste Sydney Lumet en 1974, sans compter quelques épisodes de James Bond... Plus récemment, un spot publicitaire de Chanel, avec Audrey Tautou, adresse un clin d'œil aux années folles en montrant l'héroïne voyageant de Paris à Istanbul. Parmi les autres nombreux auteurs, mentionnons plus récemment le *Roman de l'Orient-Express* de Vladimir Fédorovski, qui fait revivre sous nos yeux ses singuliers passagers : Diaghilev, Mata-Hari, Lawrence d'Arabie, Marlène Dietrich... ♦



■ Départ imminent pour le lointain dans ces wagons de l'Orient-Express.



Photo Stephen Clément - SVV Rouillac

■ Exemple de bordereau de commande de la Compagnie internationale des wagons-lits, société fondée en 1872 par le Belge Georges Nagelmackers sur le modèle des trains de nuit américains Pullman.

■ Le wagon de l'Impératrice Eugénie, l'un des «clous» de la Cité du train, le musée de Mulhouse.



© Cité du Train, Mulhouse - CDT1006 - C-1-Recourto

apprécie son style géométrique et dynamique. Sa cote domine celle des autres.» En 2009, la fameuse affiche *Étoile du Nord*, de 1927, celle où l'on voit une étoile blanche sur la ligne d'horizon, avait fait la quatrième de couverture du catalogue de vente de Camard. Et atteint 12 000 euros ! Toujours de Cassandre et en 2009, une affiche du Nord Express, de la même année – et où cette fois figurait la locomotive – avait atteint 4000 euros chez Pierre Bergé et associés. «À une époque où l'on ne se déplace plus de la même façon, ces liaisons en train sont devenues mythiques, à l'image du *Simplon Orient-Express* qui allait jusqu'à Venise. De nos jours, seuls quelques tronçons du parcours sont assurés par une compagnie élitiste et touristique», insiste Florence Camard. Elle note une évolution du goût et des moyens depuis cinq ans environ. Il est devenu, selon elle, plus difficile de faire des pronostics sur les affichistes qui marcheront automatiquement en salle des ventes, même si le public plébiscite en premier les qualités graphiques et iconographiques. Parmi les noms les plus appréciés, Florence Camard cite encore Naurac, auteur de la magnifique affiche *Londres Vichy Pullman*, de 1927, montrant dans un fondu de bleu, un couple élégant prenant le thé dans une voiture, un sac de golf posé sur l'étagère. Décidément un âge d'or pour l'affiche ferroviaire, à une époque où les écrivains Blaise Cendrars et Paul Morand, cet «homme pressé», célébraient la vitesse et la vie moderne. Chez Naurac, le style est plus doux que chez Cassandre. «L'un est un illustrateur, l'autre un géomètre», résume Florence Camard. Autre grand auteur d'affiches : Broders. En la matière, son œuvre *London*

Baghdad in 8 days (en huit jours) plutôt classique dans sa composition – éléments d'informations en bas, vue de ruines antiques en haut – résonne aujourd'hui, à la lecture de l'actualité récente, «comme de l'humour noir», pointe la spécialiste. Par ailleurs, il faut savoir que, nostalgie oblige, les responsables de la compagnie ayant repris l'exploitation du Simplon Orient-Express ont demandé dans les années 1980 à Fix-Masseau de produire des affiches inspirées du style des Années folles. Dans les années 1920, Pierre Fix-Masseau avait réalisé de nombreux modèles pour les compagnies de chemin de fer, souvent dans la lignée géométrique du grand Cassandre. Si celles-ci valent aujourd'hui plusieurs milliers d'euros, il n'en est pas de même pour les exemplaires «commémoratifs» imprimés ces dernières décennies, conçus avec un indéniable talent pour recréer le charme Art déco avec un zeste de graphisme années 1950. Ces modèles plus récents se trouvent désormais pour quelques centaines d'euros. Plus généralement, toutes les affiches de trains n'atteignent pas des prix records, heureusement pour les amateurs au budget plus démocratique ! Comptez ainsi un millier d'euros pour *La Côte d'Azur à une nuit de Paris*, parfois moins pour des œuvres anonymes. De quoi faire en rêve, pour le même prix, cent fois le voyage... ♦

Alexandre Crochet

■ **Toujours à la Cité du train, la voiture présidentielle. Commandée en 1913, elle fut mise en service en 1925 seulement, après la guerre. Elle comporte un salon, un bureau, une chambre, deux cabines, un office, de style Art déco avec des panneaux de verre de Lalique. Elle fut utilisée par tous les chefs d'État français jusqu'en 1971.**



© Cité du Train, Mulhouse - CDT2036 - Tulleux

Cinq façons de partir en voyage

1. Romantique

Il en coûte environ 2000 euros pour emprunter aujourd'hui une partie du parcours historique, via le Venise-Simplon-Orient-Express, appartenant à la compagnie Sherwood. (www.orient-express.fr).

2. Économique

L'association du chemin de fer de la Vendée organise des voyages dans d'anciennes voitures historiques de l'Orient-Express sur des petits tronçons au départ de la ville de Mortagne-sur-Sèvre. (www.vendee-vapeur.fr).

3. Muséale

La Cité du train, à Mulhouse, abrite plusieurs spécimens remarquables : la «PR1» Art déco et la «PR2» années 1950, voitures présidentielles commandées respectivement en 1913, puis par Charles De Gaulle, ainsi que la voiture-salon de l'Impératrice Eugénie, du Second Empire donc, avec un décor intérieur de Viollet-Le-Duc. (www.citedutrain.com).

4. Ludique

Bien que vendues aux enchères, les ex-voitures de Jacques Guyot sont encore visibles au château de La Ferté-Saint-Aubin (dans le Loiret, en-dessous d'Orléans) jusqu'à début septembre. À voir sans tarder sur la route des vacances !

5. Acheteuse

M^e Rouillac prévoit déjà de faire une vente entière sur le thème du train avec, sans doute, un tram (!) et des accessoires et objets de l'Orient-Express et autres lignes prestigieuses. Date : fin 2010, début 2011. En attendant, on se reportera vers la vente du 11 octobre d'affiches de Camard (www.camardetassocies.com) et on guettera les petites annonces d'Aladin. ♦

Lire

● *Trains de légende en Europe*

par André Papazian.
Éditions Massin.
205 pages. 2001.

● *Orient-Express, un train de rêve*

par Constantin Parvulesco.
Éditions ETAI.
190 pages. 2002.

● *Le roman de l'Orient-Express*

par Vladimir Fédorovski,
Hachette Poche.
256 pages. 2008. ♦

