



La porcelaine monogrammée, avec son liseré or. © D.R.

A Train World jusqu'au 17 avril, on s'installe à bord du plus légendaire et du plus luxueux de tous les trains. Une exposition Europalia.



Deux ans de travail pour restaurer l'intérieur des voitures de 1927 et 1929 en respectant les techniques de l'époque.

© LAURA HAKIMIAN



Michelle Pfeiffer dans la version de Kenneth Branagh du « Crime de l'Orient-Express » d'Agatha Christie, en 2017. © D.R.

JULIE HUON

C'est quoi, le luxe ? Dormir dans des draps propres, marcher sur un tapis moelleux, trouver des allumettes sur la table de nuit, laisser couler ses doigts sur des murs de bois lustré comme un miroir, s'asseoir dans un fauteuil avec accoudoirs, regarder le paysage défiler par la fenêtre et dîner d'une petite crème d'écrevisse à la moderne, d'un cromesquis à la hongroise, de soles à l'ambassadrice, d'une escalope de ris de veau catalane, d'un céleri braisé au porto, d'un faisand truffé, de salade, d'une glace aux Avelines et d'une corbeille de fruits, selon le menu servi aux voyageurs de l'Orient-Express le 27 octobre 1912...

L'exposition qui commence ce mardi à Train World - le musée de la Société nationale des chemins de fer belges, situé à Schaerbeek -, scénographiée par l'auteur de bande dessinée François Schuiten et ExpoDuo, est au programme du festival Europalia Trains & Tracks. Jusqu'en avril, on y découvre les dessous du train le plus mythique, le plus luxueux, synonyme d'aventure et d'exotisme à travers des photos, des plans, des affiches, des menus, des maquettes et des objets prêtés par le Fonds de dotation Orient-Express qui en possède plus de 3.000 : à vous les lampes de table du wagon-restaurant, les couverts en argent, le service de porcelaine blanche

avec son filet or frappée du sceau de la Compagnie des Wagons-Lits, les verres Lalique, les précieuses marqueteries des panneaux en bouleau de Norvège, les plafonniers de couloir, les torchères à bougie, les appliques murales en bronze poli...

Avec quoi comparer un tel luxe aujourd'hui ? « L'erreur qu'on fait tous », explique Arthur Mettetal, administrateur-directeur du Fonds de dotation Orient-Express, « c'est d'associer l'Orient-Express à un certain égo de la lenteur. On se dit qu'autrefois, on prenait le temps de voyager. Mais non !, ces trains étaient des trains très rapides, une belle technologie dotée d'un confort incroyable. Ce qui est amusant, c'est qu'aujourd'hui, leur réactivation se fait précisément dans un esprit de lenteur, ce qui est notre idée actuelle du luxe. C'est assez paradoxal. Bref, l'essence de l'Orient-Express, en termes de luxe, de confort et de décors sublimes, transposée à notre époque, je dirais qu'on la trouve dans ces yachts démesurés à l'intérieur rutilant. »

Dans les pas de Gabin et Mata Hari
Oui, l'Orient-Express était une merveille technologique destinée à rendre le voyage plus confortable, grâce au bogie notamment, ou boggie, ce chariot situé sous les voitures qui permettait d'atténuer les secousses pour manger à bord et dormir plus tranquillement.

Oui, son fondateur était belge (lire ci-contre), oui, Marlene Dietrich l'a pris, comme Jean Gabin, Joséphine Baker, Serge de Diaghilev, Coco Chanel, Graham Greene, Ernest Hemingway, Léon Tolstoï, Albert Einstein, Sigmund Freud, Lawrence d'Arabie, Mata Hari ou Ro-

bert Baden-Powell qui cachait des informations sur les fortifications de la Dalmatie dans les dessins d'ailes de papillons...

Oui, à bord, le service était quasi militaire, avec tenues de travail irréprochables et règlement décrivant les tâches de chaque membre du personnel dans les moindres détails. Les conducteurs de wagons-lits, par exemple, avaient chacun la responsabilité d'une voiture, veillaient à l'entretien des cabines, au confort des passagers et à ce que leur sommeil ne soit pas troublé. Ils gardaient aussi leurs passeports le temps du voyage, prenant en charge les formalités du franchissement nocturne des frontières...

Oui, enfin : vous l'attendiez, Train World l'a fait. On peut entrer à bord de deux authentiques voitures Orient-Express. S'y asseoir. Et rêver.

En 2011, la SNCF a racheté aux enchères sept voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits en vue de les restaurer et de les faire rouler à nouveau. Elle a confié cette restauration aux Ateliers de Construction du Centre (Clermont-Ferrand) et chargé des artisans de remettre les décors intérieurs à neuf en respectant les techniques de l'époque.

Les deux voitures présentées à Bruxelles, construites en 1927 et 1929, font partie de cette campagne de restauration. Elles représentent la période la plus faste de la Compagnie des Wagons-Lits qui finit alors de doter son parc de voitures métalliques d'une couleur bleu nuit, rehaussé de filets de laiton doré. L'intérieur reprend l'ensemble des codes Art déco imaginés par le décorateur ensemble français René Prou, avec un

mélange de marqueterie en essences de bois d'acajou, d'ébène et de bouleau de Finlande, et des luminaires et porte-bagages en bronze poli.

Artisans, stars et industriels

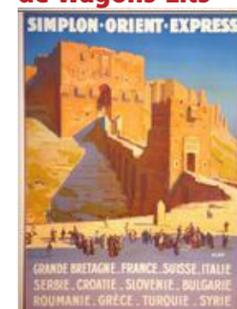
C'est une exposition qui rend un fabuleux hommage au voyage, aux œuvres des arts décoratifs, ainsi qu'à l'Orient, à l'Orient fantasmé d'artistes comme Félix Ziem, Jan Baptist Huysmans ou Pierre Loti.

Mais l'Orient du début du XX^e siècle n'était pas seulement la destination de rêve de riches voyageurs en quête d'exotisme, c'était aussi une vaste zone d'investissements pour les industriels et financiers européens. A partir de 1870, l'Empire ottoman modernise ses infrastructures urbaines et ferroviaires en cédant aux capitaux occidentaux des concessions dans les Balkans, en Egypte, en Anatolie et au Moyen-Orient.

Soutenus par le roi Léopold II, les investisseurs belges prennent part aux chantiers de rénovation. La Compagnie générale des conduites d'eau de Liège est choisie en 1889 pour équiper Istanbul en canalisations de gaz. Des sociétés d'éclairage à capitaux belges s'occupent du réseau électrique d'Istanbul. La Belgique s'attaque également aux tramways de Bulgarie, de Serbie, du Proche-Orient... En créant ce lien direct entre Orient et Occident, le train facilitera des centaines d'échanges diplomatiques et commerciaux, avant que ce rôle ne lui soit ravi par... l'avion.

Orient-Express - mythique, luxueux, belge !, à voir jusqu'au 17 avril 2022 à Train World, 5 place Princesse Elisabeth, 1030 Schaerbeek. Infos : 02-224.74.37 ou www.trainworld.be.

150 ans de Wagons-Lits



1845 Georges Nagelmackers naît à Liège dans une famille d'industriels.

1872 Inspiré par les sleeping cars de George Pullman qu'il a vus aux Etats-Unis, il fonde la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

1883 Voyage inaugural du premier train de luxe express entre Paris et Constantinople.

1891 Devient officiellement l'Orient-Express.

1894 Création de la ligne Ostende-Vienne-Orient-Express.

1918 Le wagon restaurant de la voiture n° 2419D accueille la signature de l'Armistice le 11 novembre 1918.

1919 Création du Simplon-Orient-Express.

1930 Le Taurus Express prolonge le parcours au-delà du Bosphore vers Le Caire et Bagdad.

1934 Agatha Christie publie *Le crime de l'Orient-Express*.

1977 Dernière desserte directe Paris-Istanbul.

1982 Le Venise-Simplon-Orient-Express est remis en circulation, puis exploité par le groupe Belmond dès 2018.



patrimoine
Bruxelles,
un rêve capital
de François Schuiten
et Benoît Peeters



cinéma
Lui
de Guillaume
Canet avec
Guillaume Canet



musique
Impossible à aimer
Le nouvel album de
Béatrice Martin