

Petite histoire des grands trains reliant la FRANCE  
à l'EUROPE CENTRALE aux BALKANS et au PROCHE-ORIENT

I - L'ORIENT-EXPRESS - 1883 - 1914

Premier en date des Grands Express Européens, l' "Orient-Express" a circulé pour la première fois entre PARIS et VIENNE le 5 juin 1883. Ce train de luxe, composé à ses débuts de deux ou trois voitures-lits à essieux, d'un wagon-restaurant et de deux fourgons de la Compagnie Internationale des Wagens-Lits réunissait ainsi les deux éléments essentiels au confort du voyage lits et restaurant. Il devait bientôt être suivi de toute une série de "Grands Express Européens" : Calais - Nice - Rome Express dès décembre 1883, Sud-Express en 1887, Nord-Express en 1896, Simplon-Express en 1906 (devenu en 1919 Simplon-Orient-Express), etc...

Le "Train express d'Orient" était destiné à réaliser une liaison ferroviaire directe entre Paris, Vienne, Capitale de l'Empire Austro-Hongrois, Budapest, Bucarest et Constantinople par la voie naturelle entre la France et les Balkans contournant les Alpes par le Nord et empruntant la vallée du Danube. Cependant, en 1883, le degré d'avancement des réseaux ferroviaires dans l'Europe balkanique ne permettait pas de faire le trajet de Paris à Constantinople sans transbordement : au-delà de Bucarest le train terminait sa course à Giurgiu, petite ville roumaine sur le Danube. Après avoir traversé le fleuve en bac les voyageurs de l' "Orient-Express" empruntaient sur la rive bulgare un train pour Varna sur la Mer Noire. De là, après une traversée maritime de 15 h les voyageurs parvenaient enfin à Constantinople. Partis de Paris les mardis et vendredis à 7h30 du soir les utilisateurs de l' "Orient-Express" touchaient les rives du Bosphore les samedis ou mardis vers 7 h du matin après un voyage d'environ 82 heures. Ce temps de trajet constituait un grand progrès plus de 30 heures étaient économisées. Mais la Compagnie Internationale des Wagens-Lits et des Grands Express Européens se devait, en collaboration avec les réseaux de rechercher un itinéraire plus rapide et exclusivement terrestre qui, au-delà de Budapest, passerait par Belgrade, Nich et Sofia.

A partir de 1885 l'Orient-Express, quotidien de Paris à Vienne, circula deux fois par semaine de Paris à Bucarest et Giurgiu et une fois par semaine de Paris à Belgrade et à Nich. La ligne n'étant pas entièrement terminée au-delà de cette ville, les voyageurs devaient rejoindre la localité de Tatar Pajarjick au prix d'un trajet en voiture de 48 h. De là un train permettait de gagner Sofia et Constantinople. Après l'achèvement de la ligne, l'Orient-Express devait circuler pour la première fois de bout en bout de Paris à Constantinople le 1er juin 1889 par Vienne, Budapest, Belgrade et Sofia, le trajet étant effectué en 67 h et 45 minutes.

Jusqu'en 1894 l'Orient-Express circula une fois par semaine via Bucarest et Varna et deux fois par semaine via Belgrade et Sofia. En 1895 l'itinéraire "Nord" par Varna fut abandonné au profit de Constanza, port de la Mer Noire, mieux situé, d'où un service maritime permettait de rejoindre Constantinople. Jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale l'Orient-Express composé généralement de trois voitures-lits à bogies, d'un wagon-restaurant et de deux fourgons circulait tous les jours de Paris à Budapest, 3 fois par semaine jusqu'à Bucarest et Constanza et 4 fois par semaine vers Belgrade, Sofia et Constantinople, le parcours jusqu'au Bosphore étant effectué en 63 heures seulement.

\*

\* \*

## II - LE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS et la "VOIE DU SUD"

L'ouverture en 1906 du tunnel du Simplon avait permis de réduire le trajet Paris - Milan et d'améliorer les relations entre la France et l'Italie du Nord. Une liaison Paris - Constantinople par la voie du sud via Lausanne, Milan, Venise et Belgrade apparaissait possible. Proposé dès l'automne 1906 le projet devait se heurter à l'opposition du Gouvernement austro-hongrois en particulier qui voyait avec déplaisir se dessiner une liaison directe entre l'Europe Occidentale et la Turquie évitant la capitale des Hasbourg au bénéfice de l'Italie du Nord. A défaut d'un "Simplon-Orient-Express" il fallut se limiter à la création d'un "Simplon-Express" reliant Paris à Milan et Venise.

Les obstacles politiques devaient disparaître au lendemain de la première guerre mondiale. L'Empire des Habsbourg démantelé, le nouvel Etat Yougoslave avait toutes les raisons d'offrir un passage à un grand express international. L'esprit d'entente entre les administrations concernées fut tel que dès le 15 Avril 1919, cinq mois seulement après la fin des hostilités, le Simplon-Orient-Express (en abrégé S.O.E.) devait relier Paris à Istanbul par Milan et Belgrade. La distance de Paris au Bosphore était ramenée par cette voie de 3 186 à 3 055 Km.

\*

\* \*

### III - Les relations ferroviaires entre PARIS - LES BALKANS et la TURQUIE de 1919 à 1939

Après la création du Simplon-Orient-Express en 1919, qui, dès 1920, devait recevoir des voitures pour Athènes s'ajoutant à celles pour Istanbul, les grands réseaux créèrent en 1924 un troisième train dénommé "Arlberg-Orient-Express" empruntant de Paris à Vienne l'itinéraire via Bâle - Zurich et Innsbruck et comportant des voitures pour Bucarest d'une part, Belgrade et Athènes d'autre part.

Ces trois trains, qui recevaient des voitures venant de Calais à l'usage de la clientèle britannique, restaient composés, comme les grands express internationaux de la "belle époque" de voitures-lits et d'un wagon-restaurant. Leurs horaires étaient en partie combinés de façon à offrir, à une clientèle privilégiée une gamme étendue de relations.

A la veille de la guerre 1939-1945, l'"Orient-Express" comportait une fourche occidentale dont les deux branches, l'une venant de Paris-Est et l'autre de Calais-Maritime, se réunissaient à Chalons-sur-Marne. Le train desservait ensuite Strasbourg, Stuttgart, Munich, Salzbourg, Linz, Vienne, Bratislava, Budapest et Bucarest ; il recevait à Linz une branche appelée "Ostende-Vienne-Orient-Express" qui, formée à Ostende, était acheminée via Cologne et Francfort ; enfin l'Orient-Express laissait à Budapest une tranche de voitures Paris-Istanbul et Ostende-Istanbul qui était acheminée via Belgrade en même temps qu'une voiture Berlin-Athènes. Cette tranche de l'Orient-Express était réunie alors à Belgrade avec celle du train Simplon-Orient-Express venant de Paris-Lyon par Milan pour former un train Belgrade - Istanbul et un train Belgrade - Athènes quittant Belgrade à quelques minutes d'intervalle et suivant le même itinéraire jusqu'à Nis (Nisch avant 1919).

Pour sa part l' "Arlberg-Oberland-Orient Express" acheminait via Bâle, Zurich et Vienne des voitures-lits en provenance de Calais-Maritime et de Paris à destination de Bucarest et des voitures-lits de Paris pour Athènes via Belgrade.

En 1939 le voyageur de l'Orient-Express parti de Paris-Est le jour A à 19h55 arrivait à Bucarest le jour C à 12h15 ou à Istanbul le jour D à 7h25 ; celui qui choisissait la Voie du Sud et le Simplon Orient-Express partait de Paris-Lyon à 22h15 pour arriver à Istanbul le jour D à 7h25 ou à Athènes le jour D à 10h16. La durée du voyage de Paris à Istanbul était aussi très comparable (56 et 58 heures) ; le voyageur choisissant "la voie du sud" bénéficiait d'un départ de Paris plus tardif (22h15 au lieu de 19h55) pour une arrivée identique au matin du quatrième jour. Le voyageur de l'Arlberg-Orient-Express quittait Paris-Est à la même heure que celui de l'Orient-Express, c'est-à-dire à 19h55 ; il arrivait à Bucarest le jour C, mais seulement à 18h32 (6 heures après l'arrivée de l'Orient-Express). Quant au voyageur à destination d'Athènes qui choisissait ce train il arrivait dans la capitale de l'Etat hellénique le jour D à 10h16 c'est-à-dire dans les mêmes conditions que celui parti de Paris-Lyon par le Simplon-Orient-Express.

\*

\* \* \*

#### IV - L'après-guerre - 1945-1962

Les difficultés techniques et politiques de l'immédiate après-guerre ne permirent pas une reprise rapide des relations par fer entre l'Europe Occidentale, l'Europe Centrale, les Balkans et le Proche-Orient.

A partir du 1er Avril 1946, l'Orient-Express fut certes rétabli mais seulement de Paris à Linz ; il recevait alors une tranche Paris - Prague laissée à Stuttgart. Le 5 août 1946 l'une des voitures-lits Paris-Linz fut prolongée à Vienne et à partir du 7 octobre 1946 l'Orient-Express devient enfin quotidien de Paris à Vienne, fusionné toutefois avec l'Arlberg-Orient-Express entre Salzbourg et Vienne, la continuation de Vienne à Budapest étant assurée par l'Arlberg-Orient-Express.

Enfin à partir du 9 mai 1948 le parcours de l'Orient-Express est prolongé de Vienne à Budapest et Bucarest. Il comporte alors une voiture de 1ère et 2ème classe Paris-Belgrade en correspondance à Belgrade avec les voitures Paris-Istanbul du Simplon-Orient-Express. L'Orient-Express n'assure la relation Paris-Istanbul qu'au prix d'un changement de train.

D'abord rétabli 3 fois par semaine à partir du 8 janvier 1946 entre la France et l'Italie, le Simplon-Orient-Express redevient quotidien le 7 octobre de la même année, la voiture-lits Paris-Venise étant prolongée à Belgrade 4 fois par semaine ; le 1er janvier 1947 le wagon-lit tri-hebdomadaire Paris-Belgrade voit son terminus fixé à Sofia ; les relations par voitures directes entre Paris et Istanbul ne seront à nouveau assurées de façon régulière qu'en mars 1953.

Bientôt les progrès de l'aviation commerciale devaient amener une évacuation de la clientèle à longue distance, en particulier celle des wagons-lits, et progressivement des voitures à places assises des deux classes où des voitures couchettes furent ajoutées à ces trains. Le grand express de luxe de la Belle Epoque ou le train prestigieux de l'entre-deux-guerres devait aussi nécessairement se démocratiser et présenter un aspect fort proche de celui de nombreux express du service international qui accueillent une clientèle très diversifiée se renouvelant en partie tout au long du parcours. Une nouvelle génération très différente de grands trains internationaux devait naître ensuite avec les Trans-Europ-Express conçus pour relier de jour, à la vitesse la plus élevée possible et dans les meilleures conditions de confort les grands centres européens distants de 300 à 1000 km.

\*

\*            \*

#### V - 1962 - 1976

L'évolution du trafic devait conduire, en 1962, à de nouveaux aménagements dans les relations entre la France, les Balkans et le Proche-Orient. Le 27 mai 1962, l'Arlberg-Orient-Express fut limité au parcours Paris-Vienne par Bâle - Zurich et Innsbruck, sa vocation étant la desserte <sup>du</sup> nord de la Suisse et du Tyrol. L'Orient-Express devait continuer à circuler jusqu'à Bucarest, la plus large fraction de sa clientèle étant à destination de l'Allemagne du Sud et de l'Autriche.

Le changement le plus important devait concerner le Simplon-Orient-Express. Un ensemble de considérations parmi lesquelles une desserte de Belgrade à des heures incommodes allait conduire à condamner le "S.O.E.". Le 27 mai 1962 le Simplon-Express lui succédait. A la différence de son prédécesseur qui desservait l'Europe balkanique, le Simplon-Express devait, essentiellement, desservir l'Italie. Il comprenait deux branches se scindant à Milan, la première pour Vérone, Venise et Trieste, prolongée en été jusqu'à Zagreb, la seconde à destination de Florence, Rome et Naples. Avancé et accéléré par rapport au

"S.O.E.", le Simplon-Express reliait désormais dans la nuit Paris (dép. 19h28) à Venise (arr. 8h 51) et Paris à Florence (arr. 9h 06) et dans une nuit et une matinée Paris à Rome (arr. 12h 59). Cette dernière tranche de voitures devait peu après être limitée à Florence, le "ROME EXPRESS", puis à partir de 1969, le PALATINO, offrant un horaire meilleur. Les voitures à destination d'Athènes et d'Istanbul furent ajoutées à un express international ordinaire quittant Paris peu avant minuit, qui prit l'appellation "Direct-Orient". Composé de voitures de types très divers (wagons-lits, couchettes, voitures à places assises des deux classes) de réseaux différents, ce train qui au départ de Paris avait pour vocation la desserte de la Suisse et l'Italie du Nord ne rappelait que de loin les grands express européens de l'entre-deux-guerres : au fil des escales, Milan, Venise, Trieste, Belgrade, le Direct-Orient laissait et prenait des voitures assurant à la fois une desserte internationale et un service intérieur.

Les améliorations apportées au réseau yougoslave et l'accroissement de la clientèle à destination de ce pays se concrétisèrent en mai 1967 par le prolongement à Belgrade du Simplon-Express, le trajet étant effectué en 28 heures : Paris dép. 19h 28, Belgrade arr. 23h 30 le lendemain.

#### VI- SITUATION ACTUELLE (hiver 1976-77)

##### Train "Orient-Express"

Ce train quitte la gare de Paris-Est à 22h 15, dessert Munich à 8h 26, Linz à 12h 19 et arrive à Vienne à 14h 25 ; il continue ensuite sur Budapest qu'il dessert à 19h 38 pour arriver le surlendemain à Bucarest à 12h 00 (H.E.Or) au terme d'un parcours de 2 518 Km effectué en 36h 45 à la moyenne de 68,5 Km (86 km entre Paris et Vienne).

Au départ de Paris la plupart des voitures de ce train ne dépassent pas Vienne, une voiture de 1ère et 2e cl. termine sa course à Budapest et une voiture-lits (1ère et 2e cl.) circule de Paris à Bucarest quatre fois par semaine.

##### Train "Arlberg-Express"

Partant de Paris-Est à 22h 40 ce train dessert Zurich à 7h 19, Innsbruck à 12h 05, Zell am See à 14h 25 et arrive à Vienne à 19h 45. Sa clientèle est essentiellement constituée par les voyageurs à destination de la Suisse et des Alpes autrichiennes.

Train "Simplon-Express"

Le "Simplon-Express" quitte Paris-Lyon à 19h 28, dessert Venise à 8h 35, Trieste à 10h 56, Zagreb à 16h 23 et arrive à Belgrade à 22h 11. Les 1 983 km du parcours sont couverts en 26h 43 à la moyenne de 74 km/h. Entre Paris et Venise (1 088 km) la moyenne est de 86 km/h.

Train "Direct-Orient"

Ce train part de Paris-Lyon à 23h 53, dessert le Valais suisse, l'Italie du Nord et la Yougoslavie pour arriver à Belgrade le surlendemain de son départ à 8h 03. Outre des voitures à destination de Milan, Trieste et Belgrade, le Direct-Orient achemine chaque jour une voiture à places assises (1ère et 2e cl.) Paris - Athènes et une voiture (2e cl.) Paris - Istanbul. Une voiture-lits de 1ère et 2e cl. circule 2 fois par semaine de Paris à Athènes et de Paris à Istanbul. Parti de Paris en fin de soirée le jour A à 23h 53 le voyageur arrive à Istanbul le jour D à 8h 25 au terme d'un voyage de 3 055 km effectué en 55h 30 environ.

°°

A partir du 22 mai 1977, les voitures Paris - Istanbul et Paris - Athènes remises au Direct-Orient cesseront de circuler et ce train, maintenu pour la desserte de l'Italie du Nord, perdra sa dénomination. Il n'y aura donc plus de relation directe de Paris à Athènes et à Istanbul ; le voyage sera cependant possible au prix d'un changement de train à Venise. Le Simplon-Express et l'Orient-Express continueront à circuler comme actuellement ; le premier à destination de Venise, Trieste et Belgrade, le second pour Vienne, Budapest et Bucarest.

°°