

# m

SPÉCIAL BEAUTÉ

# Le culte du cheveu





Ci-contre et page de droite, durant le montage des maquettes grandeur nature des voitures de l'Orient-Express nouveau, dans la nef du Musée des arts décoratifs, à Paris, le 15 octobre.

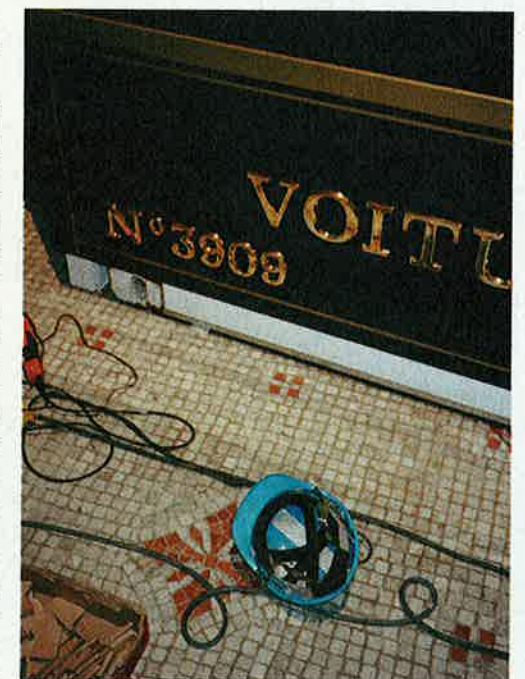
Texte Valentin Pérez  
Photos Romain Courtemanche

# L'Orient-Express, Art déco sur toute la ligne

LE MYTHIQUE TRAIN DE LUXE FAIT ESCALE AU MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS, À PARIS, JUSQU'AU PRINTEMPS. DANS LE CADRE DE LA GRANDE EXPOSITION CONSACRÉE AU CENTENAIRE DE L'ART DÉCO, TROIS MAQUETTES DE LA NOUVELLE VERSION DE L'ORIENT-EXPRESS, QUI REPRENDRA BIENTÔT DU SERVICE, CONCLUENT UNE FASTUEUSE PLONGÉE DANS LES ANNÉES 1920, OÙ SE CÔTOIENT MODE, DESIGN ET JOAILLERIE.

POUR FAIRE ENTRER en son sein trois maquettes grandeur nature de l'Orient-Express – une cabine, une voiture-bar et une voiture-restaurant –, le Musée des arts décoratifs (MAD) a dû, le 13 octobre, déverrouiller les portes arrière qui donnent sur le jardin des Tuileries, et les ouvrir en très grand. Arrivées à Paris dans des conteneurs depuis divers ateliers en France, les voilà à quai dans la nef du bâtiment, en bout de parcours de l'exposition « 1925-2025. Cent ans d'Art déco ». Jusqu'au 26 avril 2026, elle retrace, à travers un millier de pièces (mode, design, joaillerie, etc.), les traits marquants de ce courant esthétique des Années folles fondé sur la rigueur artisanale, la géométrie ou encore la noblesse des matières. Consacré à l'Orient-Express, ce segment constitue l'ultime chapitre de l'accrochage, mais sert également d'exemple illustratif d'un sommet de l'Art déco et de réflexion sur sa pertinence un siècle plus tard. « On avait d'abord imaginé terminer le parcours en mettant en lumière des créateurs contemporains qui offraient en 2025 leur vision de l'Art déco, raconte la commissaire de l'exposition, Anne Monnier. Mais réserver à

chacun une salle aurait pris trop de place. Finalement, on a choisi de singulariser le propos sur la renaissance de l'Orient-Express. » Interrompue dans les années 1970, la célèbre ligne devrait reprendre du service courant 2027, suite à son rachat par les groupes Accor et LVMH. Tout début janvier, les équipes du MAD ont fait le déplacement dans les bureaux, situés aux abords des Champs-Élysées, de Maxime d'Angeac, architecte et designer chargé d'imaginer l'Orient-Express dans sa version 2025. Maquettes, documents, échantillons, meubles : le rendez-vous leur a révélé l'étendue vertigineuse du travail accompli depuis trois ans. « Les équipes du musée ont perçu, j'espère, que ma démarche artisanale n'est pas faite pour l'image, pour la mode ou pour Instagram. Je fréquente ce musée depuis tout petit, alors être en majesté dans la nef m'honore et me gêne à la fois », explique Maxime d'Angeac. « L'Orient-Express, train de luxe de Paris à Constantinople, trajet en 82 heures. » Promu à la une du *Figaro* dès le 5 juin 1883, ce voyage fastueux qui part de Paris et passe par Munich, Vienne, Budapest et Bucarest est inauguré le →







constitutions du couloir, de la voiture-bar et d'une suite, dont les panneaux de bois sont ornés de broderies de perles japonaises.

de la même année, en gare de  
ourd'hui gare de l'Est). Des itin-  
ents seront créés au fil du temps,  
mplon-Orient-Express, qui passe,  
par l'Italie et est aujourd'hui  
haîne d'hôtels de luxe Belmond.  
teur du projet, le Belge Georges  
la tête de la Compagnie interna-  
ons-lits, ingénieur et fils d'une  
riels liégeois, propose une décli-  
ping-cars de George Mortimer  
découvre aux États-Unis en 1869.  
concept et l'inventivité technique.  
a stabilité sur les rails. Car,  
e fois embarqué dans un train,  
saccadé faisait qu'il y était  
rser et de boire un verre de vin  
ec sa propre chemise», comme le  
De Pontoise à Stamboul (1884),  
nd About.

-Express, Nagelmackers applique  
éricaine : les voitures Pullman  
écrit le *New York Times*, sur « des  
s grâce à des ressorts renforcés  
caoutchouc », une innovation qui  
hocs et stabilise les corps.  
roulante », comme la désigne  
dès lors plus accommodante.  
nalistes, écrivains ou diplomates  
ugural, Nagelmackers offre une  
iate à son affaire. Les lecteurs du  
tobre 1883 découvrent le luxe fou  
ec son « wagon-restaurant tendu  
es Gobelins, maroquin, cuir de  
urs de Gênes, et composé d'une  
anger, d'un fumoir bibliothèque,  
ur les dames, d'un office et d'une  
e un chef de premier ordre ».

“Il faut assumer  
le luxe : nous  
devons proposer  
du rare, de  
l'exceptionnel.  
Agatha Christie  
aurait-elle pris un  
RER pour décor  
romanesque ?”

Maxime d'Angeac, architecte  
et designer chargé de concevoir  
le nouvel Orient-Express

Argenterie Christofle et Ercuis, verrerie Baccarat  
et Saint-Louis, porcelaine Villeroy & Boch : très  
vite, de nobles manufactures participent à meubler  
les intérieurs. Mais c'est à partir de 1922, aux pré-  
mices de l'Art déco, que l'Orient-Express atteint  
l'apogée de son raffinement. Le teck des voitures  
fait d'abord place au métal, drapé de bleu nuit et de  
galons d'or, et les compartiments accueillent des  
lavabos avec eau froide et chaude. Dans la foulée,  
les suites sont décorées par des signatures du  
moment. Les marqueteries d'acajou orientali-  
santes, exécutées à Aytré (Charente-Maritime),  
sont dessinées par René Prou, les panneaux de  
verre au relief bombé supervisés par René Lalique,  
et les tapis graphiques inventés par sa fille, l'illus-  
tratrice Suzanne Lalique-Haviland.

Des décors sur lesquels tombe Arthur Mettetal  
en 2015, lorsqu'il déniché 13 voitures construites  
entre 1925 et 1929 à Małaszewicze, un village à la  
frontière de la Pologne et de la Biélorussie.  
Historien, diplômé de l'EHESS, embauché par la  
SNCF, alors propriétaire de la marque, pour éta-  
blir un inventaire des voitures existantes, il  
pénètre à l'intérieur et, épaté, reconnaît tout :  
murs, plafonds, Prou, Lalique. « Cette rame a  
continué à servir après la fin de l'exploitation  
des lignes Orient-Express en 1977, relate celui qui  
est aujourd'hui le délégué général du fonds de  
dotation de l'Orient-Express. En 1988, la rame a  
fait un Paris-Tokyo imaginé par Albert Glatt,  
projet qui ruinerait cet industriel. En 1992, elle  
sert à la tournée européenne de Michael  
Jackson, puis est utilisée pour des trajets à petite  
échelle en Europe, destinés aux voyageurs fasci-  
nés par le mythe de l'Orient-Express. »

En juillet 2018, à l'Hôtel Bristol de Vienne, la SNCF  
et l'hôtelier Accor signent le rachat des 13 voitures  
à Johannes Klings, le cheminot allemand qui les

détenait. Rapatriées par la route jusqu'à Clermont-  
Ferrand, elles y sont rénovées. Attachées à quatre  
autres spécimens retapés (deux ont été trouvés en  
Suisse, un en Allemagne, le dernier en France),  
elles forment aujourd'hui une rame de 17 voitures  
au total, qui sera mise en circulation avec une  
capacité de 64 passagers (hors personnel) sur plus  
de 1000 mètres carrés. Les actionnaires de ce nou-  
vel Orient-Express ont investi à grands frais,  
accompagnant le projet d'ouvertures de nouveaux  
hôtels de luxe et de deux futurs voiliers, tous  
exploités sous la même marque.

Mais la renaissance est d'abord celle d'un mythe  
ferroviaire. Fréquenté par Sigmund Freud ou  
Sophia Loren, le train fut raconté par diverses  
plumes, d'Albert Londres à Graham Greene, de  
Paul Morand à Ian Fleming. En littérature,  
l'Orient-Express devient vite cette capsule  
luxe où le temps se partage « entre le sommeil  
dans les confortables cabines des wagons-lits,  
l'intermède joyeux des repas et les infatigables  
causeries », ainsi que le décrit, en 1886, le journa-  
liste et romancier Joseph Montet, dans *De Paris  
aux Karpathes*. Les auteurs en font aussi un lieu  
de débauche et de violence, avec son orientalisme  
aphrodisiaque et ses passagers bandits. Bien avant  
qu'Agatha Christie ne le popularise définitive-  
ment en y embarquant Hercule Poirot dans  
*Le Crime de l'Orient-Express* en 1934 (dont le  
MAD expose des couvertures dans de multiples  
langues), Guillaume Apollinaire en avait fait  
dès 1907, dans *Les Onze Mille Verges*, l'écrin  
d'une rencontre entre un prince et son valet, une  
actrice de la Comédie-Française et sa soubrette.  
Le lecteur y suit, dans la cabine, les ébats des per-  
sonnages avant que l'atmosphère polissonne ne  
laisse place à un atroce double féminicide.  
Vif et disert, Maxime d'Angeac a lu peu ou prou  
tout le corpus, feuilleté cartes, horaires de train ou

guides Baedeker, ces fascicules du début du  
XX<sup>e</sup> siècle destinés aux riches Anglo-Saxons en  
villégiature. Il lui a d'abord fallu assurer la mise  
aux normes – châssis réhabilités, ossatures renfor-  
cées, planchers, eau, électricité... « Avant d'être  
un projet décoratif, c'est d'abord un projet indus-  
riel », souligne ce diplômé des Beaux-Arts qui  
travaille ses esquisses au stylo Rotring.

Après avoir signé des scénographies pour Hermès,  
un bloc opératoire pour l'Hôpital américain de Paris  
ou des intérieurs pour des villas privées cossues,  
il joue plus que jamais les ensembliers. Comme  
le rappelle Anne Monnier, « le décorateur en chef  
est devenu une figure centrale au moment de l'Art  
déco. Deux ont particulièrement marqué leur  
temps. D'une part, Jacques-Émile Ruhlmann, ins-  
piré par le XVIII<sup>e</sup>, à la tête d'une véritable ruche  
de fabricants, avec une approche institutionnelle à  
la française. De l'autre, Jean-Michel Frank, plus  
dépouillé et plus radical, sans atelier mais faisant  
appel à divers artisans qu'il poussait loin dans la  
créativité, avec des meubles gainés de galuchat ou  
des marqueteries de paille. »

Plus sensible à la seconde école, Maxime d'Angeac  
a laissé dans les cabines des panneaux d'origine de  
Lalique, en bon état. Mais, pour le reste, il a tout  
réinventé, sur mesure, avec « 95 % » d'objets de  
fabrication française. « J'ai voulu faire appel aux  
meilleurs experts pour chaque savoir-faire, à la  
façon de solistes jouant dans un grand  
orchestre » : Christofle et Puiforcat pour l'argente-  
rie, la Manufacture de Sèvres pour les assiettes,  
Cartier pour les horloges, Moser pour les carafes,  
ou encore Jouffre pour les fauteuils mobiles gainés  
de tissus Dedar. Mais aussi palissandre et ébène de  
Macassar sombres en majesté, marbre dans la salle  
de bains et, de-ci de-là, des clins d'œil au passé.  
Dans le wagon-restaurant, le motif Rail de 1929 de  
Suzanne Lalique-Haviland, composé de lignes en

quinconce, a été revisité en carton-pierre, un maté-  
riau solide et mordoré développé à partir de ouate  
de cellulose compressée. Les feuilles tropicales  
d'une ancienne marqueterie de René Prou de 1924  
sont suggérées dans les facettes sablées des verres  
à cocktail ou sur les tapis verdoyants dessinés par  
Atelier Février. « Il faut assumer le luxe : nous  
devons proposer du rare, de l'exceptionnel.  
Agatha Christie aurait-elle pris un RER pour  
décor romanesque ? », plaisante l'ensemblier.

« Si mettre en lumière l'approche de Maxime  
d'Angeac nous a semblé important, c'est que sa  
démarche est celle d'un architecte contemporain,  
mais baigné de l'idéal esthétique de l'Art déco,  
commente Anne Monnier. Sans refaire les décors  
à l'identique, il a déployé des techniques innova-  
ntes et distinguées, comme cela pouvait se faire  
il y a un siècle. » Ainsi d'une technique de brode-  
rie de perles japonaises sur des panneaux de bois,  
inexistante à l'époque, exécutée à Angers.

Pour rendre lisible le parallélisme entre 1925 et  
2025, le MAD a sorti de ses entrepôts un wagon  
de L'Étoile du Nord, un train de 1929 que  
la Compagnie internationale des wagons-lits lui a  
légé en 1987. Le spectateur est invité à zigzaguer  
entre ce compartiment typique des années 1920,  
avec ses marqueteries de bois aux motifs exo-  
tiques, et la nouvelle mouture, permettant d'alter-  
ner entre coups d'œil en arrière (le MAD expose  
également affiches publicitaires, mobilier ou ser-  
vices de table d'époque) et projections vers l'ave-  
nir (Maxime d'Angeac et son équipe dévoilent  
leurs détails de frises, d'interrupteurs ou de tex-  
tiles). Et de constater, dans les deux cas, une  
conception identique du luxe, mariage de confort  
ouaté et de sophistication jusqu'au-boutiste. (M)

« 1925-2025 : CENT ANS D'ART DÉCO », AU MUSÉE  
DES ARTS DÉCORATIFS, 107, RUE DE RIVOLI, PARIS 1<sup>er</sup>,  
JUSQU'AU 26 AVRIL. MADPARIS.FR

Exposition Sole crushing 22.10.25-08.02.26  
**LAFAYETTE ANTICIPATION**  
Fondation Galeries Lafayette Entrée gratuite 9 rue du Plâtre, Paris 4<sup>e</sup>

Beaux Arts Konbini TimeOut fip