

Le Magazine du Monde

PARIS  
SPECIAL BEAUTÉ

# Le culte du cheveu



Texte Valentin Pérez  
Photos Romain Courtemanche

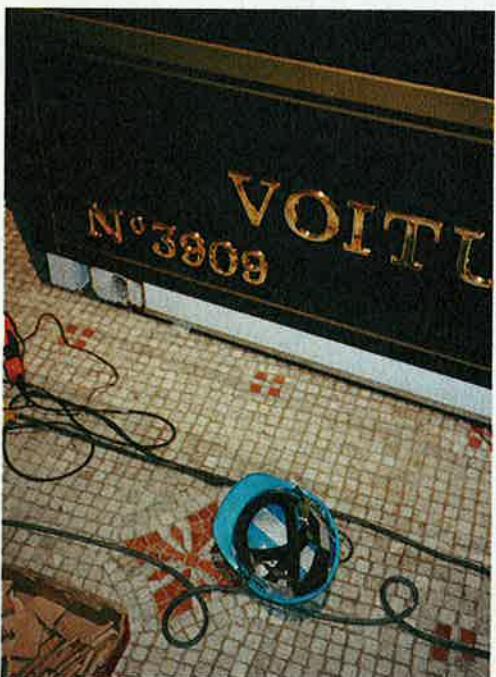
# L'Orient-Express, Art déco sur toute la ligne

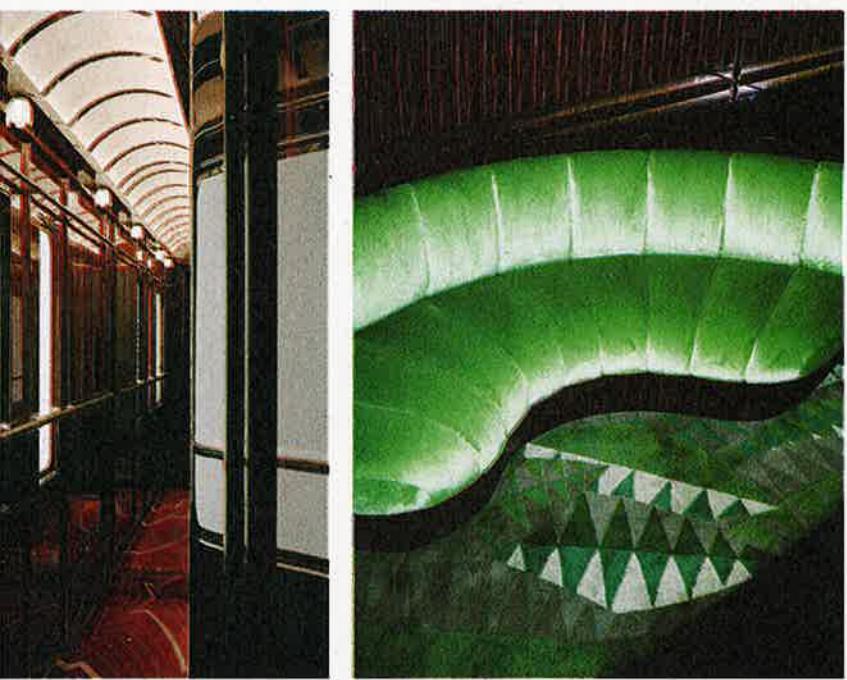
LE MYTHIQUE TRAIN DE LUXE FAIT ESCALE AU MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS, À PARIS, JUSQU'AU PRINTEMPS. DANS LE CADRE DE LA GRANDE EXPOSITION CONSACRÉE AU CENTENAIRE DE L'ART DÉCO, TROIS MAQUETTES DE LA NOUVELLE VERSION DE L'ORIENT-EXPRESS, QUI REPRENDRA BIENTÔT DU SERVICE, CONCLUENT UNE FASTUEUSE PLONGÉE DANS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

POUR FAIRE ENTRER en son sein trois maquettes grande 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 réservé 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'honneure 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 →





constituations 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 l'Est). Des itinéraires seront créés au fil du temps, l'Orient-Express, qui passe, par l'Italie et est aujourd'hui la chaîne d'hôtels de luxe Belmond. Auteur du projet, le Belge Georges Nagelmackers, à la tête de la Compagnie internationale des wagons-lits, ingénieur et fils d'une famille liégeoise, propose une déclinaison des « ping-cars » de George Mortimer Pullman, découvre aux États-Unis en 1869. Le concept et l'inventivité technique. La stabilité sur les rails. Car, une fois embarqué dans un train, il s'accorde à faire ce qu'il y était venu pour : « se reposer et de boire un verre de vin avec sa propre chemise », comme le relate Pontaise à Stamboul (1884), dans *Le Petit Journal*.

L'Orient-Express, Nagelmackers applique la technologie américaine : les voitures Pullman sont décrites dans le *New York Times*, sur « des ressorts renforcés en caoutchouc », une innovation qui assurait la sécurité et stabilisait les corps. « Une voiture roulante », comme la désigne Nagelmackers dès lors plus accommodante. Les voyageurs, écrivains ou diplomates, négociants, écrivains ou diplomates, négociants, Nagelmackers offre une sécurité à son affaire. Les lecteurs du *Monde* de 1883 découvrent le luxe fouillé de son « wagon-restaurant tendu de Gobelins, maroquin, cuir de veau de Gênes, et composé d'une salle à manger, d'un fumoir bibliothèque, pour les dames, d'un office et d'une cuisine à la chef de premier ordre ».

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 premières 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 orientalisantes, 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'illustratrice Suzanne Lalique-Haviland.

Des décors sur lesquels tombe Arthur Metzger en 2015, lorsqu'il déniche 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 établir un inventaire des voitures existantes, il pénètre à l'intérieur et, épater, 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 ruine 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 fascinés 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 nouvel 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 luxueuse 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 journaliste 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 définitivement 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 personnages avant que l'atmosphère polissonne ne laisse place à un atroce double féminicide.

Vif et discret, Maxime d'Angeac a su proposer 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 renforcées, planchers, eau, électricité... « Avant d'être un projet décoratif, c'est d'abord un projet industriel », souligne ce diplômé des Beaux-Arts qui travaille ses esquisses au stylo Rotring.

Après avoir signé des scénographies pour Hermès, un bloc opéra pour l'Hôpital américain de Paris ou des intérieurs pour des villas privées cossues, il joue plus que jamais les ensembles. 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, inspiré par le XVII<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'argenterie, 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 matériau 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 Monier. Sans refaire les décors à l'identique, il a déployé des techniques innovantes et distinguées, comme cela pouvait se faire il y a un siècle. » Ainsi d'une technique de broderie 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 légué en 1987. Le spectateur est invité à zigzaguer entre ce compartiment typique des années 1920, avec ses marqueteries de bois aux motifs exotiques, et la nouvelle mouture, permettant d'alterner entre coups d'œil en arrière (le MAD expose également affiches publicitaires, mobilier ou services de table d'époque) et projections vers l'avenir (Maxime d'Angeac et son équipe dévoilent leurs détails de frises, d'interrupteurs ou de textiles). 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>e</sup>, JUSQU'AU 26 AVRIL. MADPARIS.FR

Roman Courtemanche pour *Le magazine du Monde*

**Meriem Behrani**

Exposition Sole crushing LAFAYTTE ANTICIPATIONS 22.10.25-08.02.26

Fondation Galeries Lafayette Entrée gratuite 9 rue du Plâtre, Paris 4<sup>e</sup>