

L'ORIENT EXPRESS: LA PREMIÈRE COMMUNICATION FERROVIAIRE ENTRE LA TURQUIE ET LA FRANCE

Prof. Dr. Tanju İNAL*

Un examen consciencieux des relations et des influences réciproques turco-françaises nous révèle la portée et l'étendue de ce phénomène. Bien que le facteur humain constitue le composant le plus important pour l'établissement de ces liens, il m'a paru utile de chercher et de faire connaître dans cette étude, un autre facteur aussi important que le premier, précisément l'Orient Express, qui rattache nos deux pays et le rôle de celui-ci dans la compréhension mutuelle de deux nations.

Ce sont en effet les chemins de fer qui par la vapeur et par l'acier ont ouvert l'Asie Mineure, cette "terra incognita", aux nations d'Occident. A partir de Vienne commençaient les terres inconnues pour les Européens. Ce n'est vers le 5 juin 1883 que la France, appuyée par des capitaux belges et par l'expérience financière de Léopold II, a lancé le premier train de luxe international, l'Orient-Express, "Paris-Stamboul" et ainsi la France était-elle désormais reliée aux rives du Bosphore.

Les premiers contacts entre la France et la Turquie remontent au Moyen-Age, Les Croisades apportaient sur les champs de bataille les chevaliers des deux pays, puisque les chevaux étaient les seuls moyens de transport à cette époque. A partir de la Renaissance nous voyons cependant que les relations sont plus pacifiques et diversifiées et on se servait des galions et des goélettes. Les voyages aux pays lointains étaient assez difficiles, les bateaux n'avaient pas la puissance et la vitesse de leurs confrères modernes pour ne pas parler des dangers qu'offrirait la mer et des longues distances à parcourir. Si nous devons donner quelques exemples, nous pouvons dire que le détachement marin expédié à Istanbul sous le commandement de Saint-Blanquart par François I^{er}, avait mis vingt-cinq jours pour y arriver, comme le décrivait l'écrivain-voyageur Le Borderie. Un ambassadeur de la France, Fresne Canaye, qui a

* Professeur à la Faculté des Lettres de l'Université Hacettepe.

été envoyé à Istanbul pendant le règne du Sultan Selim II, indique que le voyage terrestre de Bosnie à Istanbul avait pris quarante-six jours.¹

28 Mehmet Tchélébi envoyé comme ambassadeur de Turquie en France en 1720 pendant le règne du Sultan Ahmet III, était arrivé à destination au bout d'un mois et demi à bord du galion français mis à sa disposition (Départ d'Istanbul le 7 Octobre 1720 et arrivée à Toulon le 21 Novembre 1720.) Nous apprenons du journal de voyage de Mehmet Tchélébi que son équipage avait pu arriver à Paris au bout de six mois avec étape à Toulouse, Bordeaux, Orléans et Corbeil en passant par les canaux et les rivières.² Jusqu'à la fin du siècle dernier, le moyen préféré pour le voyage Istanbul-Marseille était toujours le paquebot. Il en était de même pour tous les voyages à destination d'Istanbul. Devant la vague d'exotisme, Flaubert, Nerval, Gautier et Mérimée avaient employé la voie de mer pour la plus grande partie du parcours.

Il est certain que la technologie des transports est le plus important facteur pour l'accroissement et l'amélioration des voyages et des relations internationales. Cette technologie avait causé des changements radicaux, du début du 19^e siècle dans les vies des peuples américains, européens et asiatiques. Enfin, l'arrivée sur la scène des trains à vapeur, a ouvert une toute nouvelle période où les pays et les peuples ont commencé à se comprendre. Les chemins de fer avaient percé les montagnes, enjambé les fleuves, franchi les steppes apportant avec eux un transfert inouï de civilisation. Les hommes "ouvrant les yeux au monde à la saison des prunes et mourant à celle des cerises" ont commencé à s'adapter à la vitesse de train. Les concepts de temps se sont accordés aux horaires de ce nouveau moyen de déplacement. On a appris ce que c'est un horaire, un départ, une arrivée, une correspondance.

La France avait connu le train en 1823, au règne de Louis XVIII. Sur l'itinéraire de St. Etienne-Lyon, c'était la puissance du cheval qui mouvait les wagons. C'est grâce aux efforts des frères Emile et Isaac Péreire que le premier train à vapeur a commencé à rouler entre Paris et Saint Germain. L'apparition du train dans la vie n'a pas manqué d'apporter des changements bouleversants. Les voyages interurbains se sont sensiblement accrus. Les hommes ont bientôt su s'intéresser au train avec curiosité, admiration et parfois hostilité. Les écrivains tels que Nerval et Gautier même haïssaient le train parce qu'il détruisait le plaisir du voyage. Cependant, la littérature "ferroviaire" a vécu son âge d'or entre

1. N. Iorga, *Les voyageurs français dans l'Orient européen*, Boivin-J. Gamberbert, Paris 1928, pp. 24-26.
2. Şevket Rado, *2. Sefaretname-i Mehmet Çelebi, Hayat, Istanbul 1970* s. 21 ve devamı.

1840 et 1914. Les sujets d'un fort nombre de romans étaient les trains noirs, les locomotives qui peignaient les trajets en noir et les tunnels dangereux.³

C'est après la guerre de Crimée que la construction ferroviaire a débuté en Turquie. Jusque-là, le moyen de transport entre l'Empire Ottoman et le monde extérieur était le bateau. Le chemin de fer qui avait déclenché une révolution en Europe avait accéléré les efforts du capital étranger pour trouver des débouchés en Turquie. Et le premier chemin de fer est entré en service en 1860 avec la ligne danubienne suivie par celle d'İzmir-Aydın en 1867. Il s'agissait d'une ligne de 130 kilomètres environ, dont la concession avait été octroyée pour la période de 1868-1879 au Baron Hirche de Belgique qui avait formé la Compagnie Ferroviaire Orientale.⁴ Le premier train à destination d'Istanbul à partir de la France était parti, le 4 Octobre 1883, sans aucun passager féminin de la Gare de Strasbourg, appelée aujourd'hui Gare de l'Est. Il s'agissait de l'Orient Express, établissant la première communication ferroviaire entre l'Est et l'Ouest grâce aux considérables appuis financiers du Gouvernement Français et de Léopold II, Roi des Belges pour ne pas oublier les efforts de George Negalmacker, homme d'affaires bel-belge, qui a fondé la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. L'Orient Express menait ses passagers d'abord jusqu'au port de Rusçuk en Bulgarie, d'où ils continuaient par la ligne danubienne ou par les paquebots de la Société Loyd croisant de l'Autriche à Istanbul. Les difficultés lors des premiers jours de ce service par les différences horaires entre les pays parcourus, avaient été allégées par la simplification des contrôles douaniers et policiers, et la durée du voyage entre Paris et Istanbul s'était raccourcie de 85 3/4 heures 3/3 par rapport au voyage maritime.

A partir de 1888, le service bihebdomadaire Paris-Istanbul a été réduit à 67 heures et 35 minutes sans aucune correspondance. Sur cette nouvelle ligne directe, les wagons luxueux de l'Orient Express avaient apporté à la Gare de Sirkeci le 12 Août 1888 un bon nombre de lords, ladies, comtes, comtesses, barons, marquises, généraux, journalistes et diplomates.⁵ Dans l'Orient Express, les garçons aux gants blancs offraient des huîtres, du caviar romain et du pilaf turc au wagon-restaurant aux voyageurs assis dans des fauteuils de cuir rouge de Cordoue contre paiement en franc, dinars drachmas, marks ou médjidiéhs. Après le dîner, les dames élégantes et les messieurs aux cravates noires sirotaient

3. Marc Baroli, "Le train dans la littérature française", Ed. N. M. Paris 1964.

4. Vedat El-dem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**. Türkiye İş Bankası Kültür yayımları, Ankara, 1970 ss. 156-157.

5. Niyazi Berkes, "Türkiyede Çağdaşlaşma, Bilgi s. 321.

du Martell, Drambouïe ou Cointreau. Le Péra Palace à Istanbul et l'Hôtel Ritz demeurent dans la mémoire comme les hôtels historiques qui leur étaient réverbérés à la destination.

Il est dit qu' Agatha Christie avait écrit son fameux roman policier intitulé "Le crime de l'Orient Express" tandis qu'elle résidait au Péra Palace.⁶ Les mémoires du voyage mystique de Paris-Istanbul avaient été assemblés pour la première fois dans le livre "**De Pontoise à Istanbul**" d'Edmond Aboud.

Le correspondant du Figaro, Georges Boyer, qui avait participé au premier voyage, avait remporté à Paris l'atmosphère des manoirs sur le Bosphore, les sérails des sultans, des vues magnifiques des palais Çırağan et Beylerbeyi, et l'aura enchantanté et charmante d'Istanbul, pour lequel il a créé un intérêt à l'échelle européenne. Un voyage dans l'Orient Express, dont le nom avait été changé en l'Orient Express en 1891 est alors devenu un rêve et un désir ardents, suscités par des affiches montrant la Mosquée Sultan Ahmet, le Bosphore et le Palais de Topkapı editées par la Compagnie des Wagons-Lits.

Plusieurs événements ont causé des irrégularités dans ce service. Ce parcours, interrompu totalement à partir du 4 Août 1914 à cause de la première Guerre Mondiale, a été réouvert en 1918 en vertu de l'accord signé à Rethonde dans le wagon No 2419. En dehors de cela, il y a eu l'épidémie de choléra de 1892, les bandits qui avaient arrêté le train pour toucher une rançon payée par la Macédoine, un hiver rude qui a abouti à un arrêt du ravitaillement en charbon en 1893 et des divergences politiques en 1919. En 1919 par la ligne directe qui s'étendait jusqu'en l'Italie à travers la Yougoslavie et la Bulgarie, Istanbul se revoyait rattaché à l'Ouest par l'intermédiaire de l'Express Simplon. La ligne Paris-Istanbul avait été réarrangée à Lausanne, Milan, Trieste, Zagreb et Belgrade et le détour pour Vienne, Salzburg et Munich avait été annulé.

La plus grande contribution de l'Orient Express au développement des relations entre les deux pays était son assistance à l'accroissement du commerce bilatéral. La Commercialisation des produits des pays occidentaux qui cherhaient de nouveaux débouchés [fut possible grâce à l'Orient Express d'une manière plus sûre et plus rapide qu' auparavant. Les chaussures, les articles de confection, les vins et les autres produits français atteignaient la Gare de Sirkeci par ce train qui remportait du coton, du sésame, du hachisch et du cuir. Ferdinand Bac, raconte en 1924 que des milliers de chapeaux et de casquettes avaient été importés

6. **Jour de France**: "Histoire de L'Orient Express", Janvier 1986, pp. 4-6.

en Turquie par l'Orient Express lors de la révolution vestimentaire à laquelle il semble avoir contribué.⁷ Les pages d'un quotidien publié à Istanbul en français sous le titre de "La patrie" sont dotées d'annonces indiquant que ces couvre-chefs étaient en vente au "Bon Marché" et à la "Chapellerie" ainsi que dans les autres magasins que commercialisaient les articles étrangers. L'Orient Express avait également offert à partir de Mai 1919 des services postaux aux soldats français qui se trouvaient en Macédoine, les lettres étaient triées dans les bureaux militaires de poste à Istanbul et expédiées aux destinataires sur Bucarest par l'Orient Express selon le journal *Le Temps* du 22 septembre 1919.

L'Orient Express a permis à l'Empire Ottoman d'établir une connexion directe avec ses territoires européens et entre l'Albanie et la Macédoine, et a eu la possibilité de surveiller l'Empire d'une manière plus facile et plus rapide. Dans son livre intitulé "**Atatürk**" Lord Kinross dit qu'Atatürk se rendait aux manœuvres militaires en train. En effet, il avait parcouru une grande partie de l'itinéraire par l'Orient Express lorsqu'il se rendit aux manœuvres de Picardie de l'Armée Française en tant que Chef d'Etat-Major.⁸

Malgré le régime oppressif d'Abdülhamit qui cherchait à isoler la société turque de l'Ouest, l'Orient Express a contribué à l'expansion des idées et des idéaux de la liberté à travers l'Anatolie entière, à commencer par Istanbul, et il a assisté à la préparation du peuple pour une révolte contre l'oppression. Un bon nombre des combattants de la liberté, les jeunes turcs qui s'opposaient à Abdülhamit, avaient voyagé sur l'Orient Express. Paul Fesch, auteur du "**Constantinople aux derniers jours d'Abdülhamit**", dit que les agents de l'intelligence sous la direction de Münir Bey étaient à la chasse des jeunes turcs parmi les voyageurs de l'Orient Express à la gare de Strasbourg.⁹ Le même auteur dit que le quotidien "Causerie" publié en français pendant la deuxième oligarchie par Ahmet Rıza pour supporter l'Union et le Progrès et celui intitulé "Progrès" du Prince Sabahattin étaient clandestinement introduits à Istanbul et même en Anatolie malgré les contrôles efficaces.¹⁰

Je crois qu'il suffira pour préciser l'importance de ce train dans les relations diplomatiques, artistiques, commerciales, éducatives et touristiques turco-françaises d'indiquer que les personnages en charge de ces

7. Ferdinand Bac, "**La fin des temps délicieux**", Hachette p. 43.

8. Lord Kinross, **Atatürk** Sander, ss. 77-79.

9. Pauty Fesch, "**Constantinople aux derniers jours d'Abdülhamit** Paris 1907, p. 56.

10. Ibid. p. 329.

relations entre la France et l'Empire Ottoman et plus tard la République Turque avaient fait tous leurs voyages sur l'Orient Express; Voici quelques noms que j'ai pu recueillir:

Diplomatie:

Visite faite le 27 Octobre 1909 à Paris par Mahmut Şevket Pacha en compagnie de Naoum Pacha l'Ambassadeur et l'Attaché militaire français, le capitaine Delon.¹¹

Le voyage de la délégation turque composée du Lieutenant Colonel Hayrullah Fişek, Şükrü Kaya, et Feridun Cemal Erkin envoyés pour représenter La Turquie aux négociations à tenir à Genève afin de résoudre les problèmes frontiers surgis après le traité de Lausanne.¹²

Le voyage de Dr. Tevfik Rüştü Aras, Ministre Turc des Affaires Etrangères, qui s'était rendu à Paris avec Refik Amir Bey pour négocier le problème d'Antioche avec M. Delbos, son homologue Français.¹³

Le voyage de Son Excellence M. René Massigli et son épouse en 1939 de Paris jusqu'au Park Hotel comme Ambassadeur Plénipotentiaire de la France.¹⁴

Ismet İnönü accompagné des Messieurs Münir, Tevfik, Atif a voyagé avec l'Orient Express, à destination de Paris, pour les négociations de Lausanne. Il est descendu à l'Hôtel Crillon à Paris.¹⁵

Arts:

Le voyage d'André Antoine à Istanbul vers la fin du juin 1914 sur l'invitation de Cevat Pacha pour le rétablissement du Théâtre Darülbeydi à Şehzadebaşı.¹⁶

Le voyage de Mlle. Cécile Darclée et sa troupe qui s'étaient rendus à Istanbul pour une série de représentations théâtrales à partir du 10 novembre 1919; le théâtre Parisien de la Variété et le fameux violoniste Jacques Thibaud qui a donné des concerts à Istanbul.¹⁷

Les cinéastes français qui s'étaient rendus à Istanbul pour tourner le film "La mosquée des Roses", adapté du livre d'Abdon Boisson qui décrivait la vie du Sultan Selim III.¹⁸

11. *La Patrie*, le 27 octobre 1909.

12. Le 12 mars 1926; je dois ce renseignement à M. Hicri Fişek.

13. *Le Journal d'Orient*, Istanbul, le 24 janvier 1938.

14. *Le journal d'Orient*, Istanbul, le 10 janvier 1939.

15. Ali Naci Karacan. *Milliyet Yayınları*. Temmuz 1971. s. 87.

16. Metin And, "Antoine chez les turcs", Ankara, Forum 1965, p. 18.

17. *La Patrie*, Décembre 1919. 2

18. *Le journal d'Orient*, Istanbul, le 9 février 1939.

Urbanisme:

L'architecte M. Proust, spécialiste auprès de la Municipalité de Paris, pour gérer les travaux de l'urbanisation d'Istanbul.¹⁹

Banque:

Les délégations d'İş Bankası et d'Etibank qui s'étaient rendus à Paris pour des négociations bilatérales.²⁰

L'écrivain-diplomate Paul Morand qui s'était rendu à Istanbul avec une mission officielle en 1913 et qui avait raconté ses impressions sur l'Orient Express dans la section intitulée "La Nuit Turque".²¹

Sports:

Hüseyin de Tekirdağ qui est parti pour Paris le 30 janvier 1938 afin de participer aux jeux de salon à Wagram dans la branche de la lutte libre.

Education:

Les enseignants français qui avaient été envoyés dans les écoles d'Anatolie pour donner un enseignement en français, y compris le lycée de Galatasaray.

Les citoyens français à destination de Baghdat, Haïfa et Tripoli par le Toros Express à partir de Bursa, İzmir, Istanbul et même des pays du Moyen-Orient dès 1930 ainsi que les voyageurs turcs se rendant en Europe.

L'Orient Express a autant inspiré les cinéastes que les romanciers. Plusieurs écrivains et artistes qui ont utilisé la légende romantique de l'Orient Express, tels que Agatha Christie et Sean Connery, le James Bond du film "Bons basiers de Russie" utilisant l'Orient Express comme décor. L'intrigue du film se noue et dénoue pendant le parcours.

Tous ces noms ne restent plus sur les registres de voyageurs de l'Orient Express qui a été totalement supprimé à partir de 1977. Bien qu'il y ait eu des efforts pour raviver cette légende (dernièrement en 1982), il n'est plus possible de voyager dans ces wagons vendus aux enchères de Monte Carlo et placés dans le musée du Palais Royal du Maroc. Il n'est guère possible de recréer le passé tel qu'il s'était déroulé.

19. **Le journal D'Orient**, Istanbul, le 9 mars 1939.

20. **Le journal d'Orient**, Istanbul, le 30 janvier 1938.

21. Paul Morand "**Ouvert la nuit**", Paris, Gallimard, 1957.

CONCLUSION

Nous pensons tous que le parcours Paris-Ankara n'est qu'une affaire de deux heures à bord d'un Concorde. C'est la vérité de la technologie moderne des transports. Cependant, il y a toujours des points dans l'histoire que nous nous rappellerons comme un mythe que représente ce gros train et que je peux résumer comme suit:

1. L'Orient Express est une légende aujourd'hui; mais il était un moyen de déplacement de premier ordre auparavant.

2. Il a transporté non seulement des passagers, mais également des idées et des idéaux européens.

3. Il a été un véhicule extrêmement efficace dans le processus du changement social de la Turquie pour ce qui est de mouvement jeune turc.

4. Il a transporté un bon nombre d'hommes d'état, d'artistes, de savants et peut-être même, comment le savoir plusieurs d'entre nous.

5. L'Orient Express était devenu le sujet de plusieurs films, de romans et d'autres oeuvres artistiques en tant qu'un bijou d'immense valeur pour le tourisme et la littérature.