

PATRIMOINES ET ART DE VIVRE EN

BURGOGNE

2016 6 € - Belgique 6,90 €

MAGAZINE

SOLUTRÉ

errand,
urguignon

ant

mais



Mistral revenant

DE 1950 À 1981, LA BOURGOGNE A ÉTÉ TRAVERSÉE QUOTIDIENNEMENT PAR LE MISTRAL FILANT VERS LE SUD. PLUS QU'UN SIMPLE TRAIN, UN OBJET FERROVIAIRE DE LÉGENDE, EMBLÉMATIQUE DU GÉNIE FRANÇAIS ET DE L'OPTIMISME DES 30 GLORIEUSES, QUE LA FÊTE DU TRAIN DE MEURSAULT COMPTE BIEN FAIRE REVIVRE. À CETTE OCCASION, NOUS NOUS SOMMES RETOURNÉS POUR SENTIR LE SOUFFLE DE CE TRAIN FÉTICHE ENTRÉ DANS LA MÉMOIRE COLLECTIVE.

Par Geoffroy Morhain – Photos : Jean-Luc Petit sauf mention contraire

Denis Thomas, l'organisateur de la Fête du train
de Meursault, retrouve les joies du Mistral
à la Cité du train de Mulhouse.





Si le train est une formidable machine représentative du génie humain, qui a accompagné les pionniers dans leurs conquêtes autant qu'il a inspiré les artistes (on pense de suite à *La Bête humaine*, le roman de Zola adapté à l'écran par Jean Renoir, avec La Lison — une loco à vapeur — en vedette), le Mistral est le train français des 30 Glorieuses (1946-1975) par excellence. Un concentré de luxe et de technologie, un symbole de ces années insouciantes, où le progrès technique allait de pair avec le progrès social, à l'image d'une SNCF encore jeune et ambitieuse.

Né avec le stylo Bic

« *Le Mistral est la concrétisation de cette alliance institutionnelle, technique et humaine. [...] Un train emblématique d'un certain art de vivre et de travailler, de penser et de se comporter, dans ce pays si particulier qu'est la France* », explique très justement André Victor dans l'avant-propos de son livre *Le souffle du Mistral* (éditions La Vie du rail, 2012).

Le Mistral voit le jour en mai 1950, l'année même où une autre grande invention française, le stylo Bic Cristal, se lance à l'assaut du monde. En attendant le Concorde en 1969, puis le TGV au début des années 1980, ce nouveau train représente l'excellence française dans le domaine des transports. Son défi ? Métamorphoser ce bon « vieux » PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), cet ancêtre de la SNCF qui avait permis le développement de la Bourgogne dès le milieu du XIX^e siècle,

en misant sur la conversion de la traction vapeur par la fée électricité. Pour donner corps à un tel programme, il fallait lui trouver un nom fort, une marque à la hauteur : dans la France d'après-guerre en pleine reconstruction, ce sera « Le Mistral », ce vent puissant qui chasse les nuages et suit le même couloir Lyon-Marseille, avec des pointes aussi rapides que le train express (130 km/h sur la section électrifiée) qui plus est.

Comme dans un paquebot

À bord, dès 1956 et l'arrivée des nouvelles rames inox climatisées, le Mistral se voulait l'héritier moderne des grands rapides de luxe européens tout en s'inspirant des codes du transport aérien. « *Le Mistral était à lui seul une ville, une ville qui reliait des villes. Une sorte de paquebot transatlantique, voire un dirigeable de la grande époque* », nous dit encore André Victor dans *Le souffle du Mistral*. Servi par d'élégantes hôtesses vêtues d'un tailleur Balmain rouge, le passager s'y baladait d'un bout à l'autre, du salon cosy à l'ancienne de la voiture Pullman jusqu'au wagon-restaurant, en passant par la



voiture bar où se concentrait toute la vie sociale du train. Un espace inspiré du concept à la mode du drugstore, avec une boutique, un secrétariat comme dans les grands hôtels et, comble du chic, un salon de coiffure pour rester impeccable en toute circonstance !

Dans les années 60, le Mistral va devenir partie intégrante de l'Hexagone, une fierté nationale incontournable, le moyen de locomotion privilégié des chefs d'entreprise en voyage d'affaires et des vedettes de cinéma en goguette vers le Midi. Au prix où sont les billets (*lire encadré page 39*), l'ouvrier de chez Renault n'a de toute façon pas les moyens de s'offrir ce train de première classe avec supplément. Cependant, le Mistral fait rêver, incarne un style de vie que beaucoup

...

mi les nombreuses locomotives exposées à la Cité
rain, la CC6500 (au second plan) fut la motrice
la plupart des grands rapides dont le Mistral.



convoi Mistral à quai,
connaissable à sa voiture
Ilman derrière la locomotive
à ses rames inox à la suite.

© J. PORCHER



En plus d'un wagon-restaurant, le Mistral proposait un service à la place, ce qui nécessitait deux cuisiniers à bord pour un total de 260 couverts.

... n'auront jamais. Sa notoriété va faire un bond en 1964, alors que l'ORTF décide de diffuser son émission *Télé Dimanche* en direct du train, avec départ au journal de 13 heures et arrivée pour celui de 20 heures. Pierre Sabbagh et Léon Zitrone participent alors à un grand moment de télévision... jusqu'au passage d'un train de marchandises, qui coupe la liaison hertzienne juste avant Beaune.

Départ précipité

Malgré le succès et le prestige, l'avènement du TGV va chasser le Mistral en un coup de vent dès le début des années 80. Mais si l'histoire de ce train d'exception aura duré à peine plus de trente ans, son souvenir reste impérissable.

À Meursault notamment, les gens n'ont pas oublié ce train qui, pendant plus de 30 ans, a rythmé la vie de la commune dans les deux sens : « *Le Mistral passait vers 16h dans le sens nord-sud, puis vers 19h dans le sens de la remontrée. Tout le monde ici était calé sur ses horaires, et les vigneron délaissaient même leur tâche pour le regarder passer* » se souvient Denis Thomas, qui mettra ce train de légende à l'honneur lors de sa prochaine Fête du train (*lire page 42*). Chacun pourra y retrouver le Mistral de son enfance ou de ses rêves, à travers photos et modèles réduits entre autres.

Pour monter dans le « vrai » Mistral, il faudra vous rendre à la Cité du train de Mulhouse (*voir encadré*) ou carrément à Cuba, où l'ancien Mistral 1969 a repris du service en tant qu'express de prestige entre La Havane et Santiago. Quand on vous dit que la France s'occupe mal de ses vieux...

Le Mistral en quelques dates

Mai 1950 : création du Mistral qui fait Paris-Laroche-Dijon-Lyon-Valence-Avignon-Marseille en 10h03, parcours électrifié entre Laroche-Migennes et Dijon seulement, correspondance pour Nice en autorail Bugatti.

Juin 1956 : mise en service de nouvelles rames inox à air conditionné ; Paris-Lyon en 4h05, Marseille en 7h52, Nice en 10h47.

Juillet 1962 : suite à l'accident de Velars-sur-Ouche, le Mistral est détourné de son itinéraire durant trois jours du fait de l'interruption de la ligne entre Blaisy-Bas et Dijon.

Mai 1965 : le Mistral devient Trans-Europ-Express (TEE), le premier ne circulant qu'à l'intérieur de l'Hexagone ; des locomotives diesels remplacent les derniers engins à vapeur.

Février 1969 : mise en service du nouveau Mistral 1969 qui roule à 160 km/h maxi sur la ligne Paris-Nice entièrement électrifiée ; Paris-Lyon en 3h47, Marseille en 6h42, Nice en 9h08.

1972 : record du temps de parcours entre Paris et Nice par le Mistral (9h01 dans le sens pair) ; en parallèle, le TGV001, prototype du nouveau turbotrain à grande vitesse, atteint 318 km/h le 8 décembre, annonçant déjà une nouvelle ère.

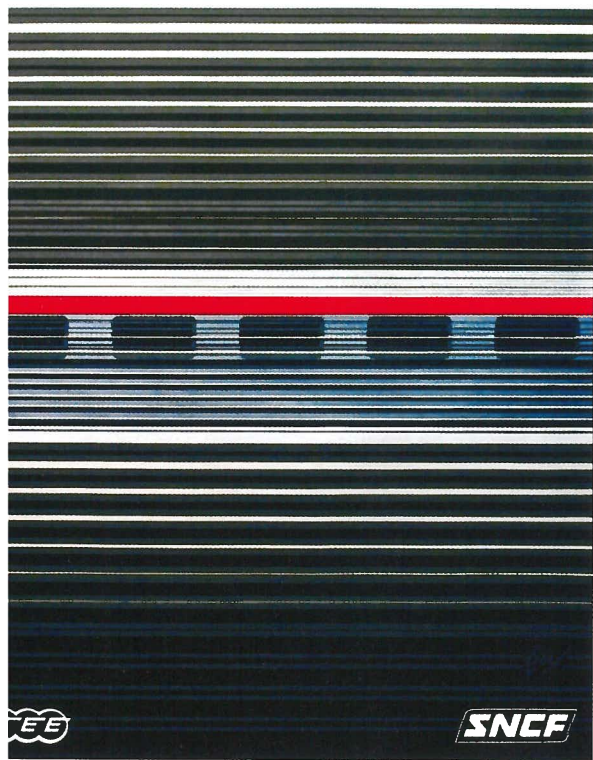
Mai 1982 : arrêt du Mistral suite à la mise en service des TGV Paris-Marseille qui font le parcours en 5h33, soit une heure de moins qu'un train classique.

ambiances à bord du Mistral 1969, doté
d'un nouvel aménagement de prestige digne
du pool Trans-Europ-Express.

En dessous : création du designer Paul Arzens,
la fameuse « moustache » qui ornait la proue
des locomotives tractant le Mistral.

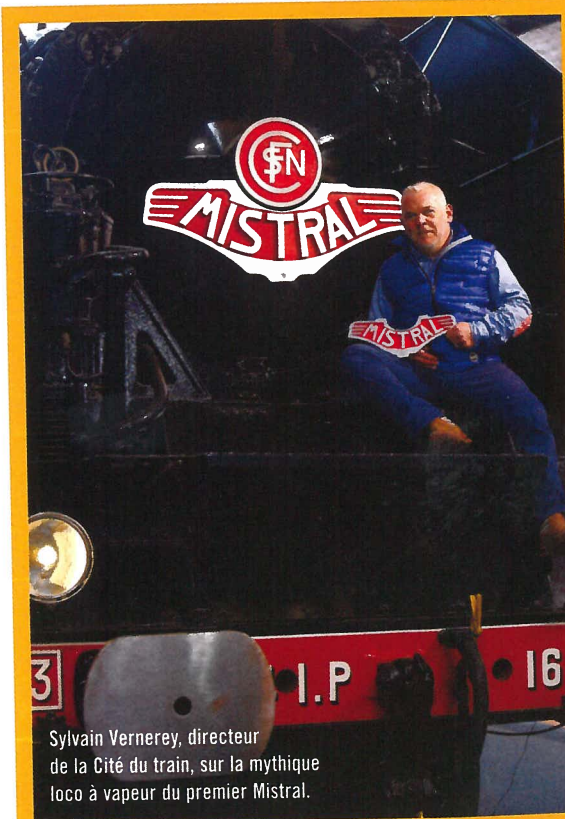


1969 un nouveau MISTRAL





La silhouette inédite de cette locomotive à la Cité du train inaugurerait le profil au nez cassé, dit en « nez cassé », dû au style Arzens à qui on doit aussi l'intérieur d



Sylvain Vernerey, directeur de la Cité du train, sur la mythique loco à vapeur du premier Mistral.

CITÉ DU TRAIN

Sur les rails de la mémoire

Responsable du service Histoire et Patrimoine de la SNCF, Philippe Merville est président de l'association qui gère la Cité du train à Mulhouse, plus grand musée européen. Si le Mistral n'est pas la pièce la plus rare de sa collection, ce train occupe une place spéciale dans son cœur : « En 1971, quand je suis arrivé à la SNCF, j'ai passé l'agent de maîtrise pour pouvoir bénéficier d'une réduction et d'avoir assés de côté pour me payer le supplément du Mistral : pour moi, ce premier voyage en train, avec repas à bord, c'était le must, le plus beau cadeau que je puisse m'offrir. Depuis 2006, Philippe Merville et son directeur Sylvain Vernerey sont attachés à transformer l'ancien musée du Chemin de fer en une véritable Cité du train capable d'offrir à ses visiteurs (près de 100 000 par an, deux fois moins au début des années 80) bien plus qu'une simple exposition de vieilles machines sous verre. Désormais, quelque 150 matériels de la collection du patrimoine ferroviaire français sont présentés de façon dynamique à travers quatre parcours : le Parcours spectacle (trains de légende mis en scène sur un plateau de cinéma), les Quais de l'histoire (8 quais de gare pour un parcours de l'histoire du chemin de fer français) ; le Panorama ferroviaire (espace en plein air pour animations ferroviaires ludiques) ; le Mini-Express d'Alsace (parcours en miniature pour la découverte des grands trains).

➔ Cité du train, 2, rue Alfred De Glehn, 68200 Mulhouse – Ouvert tous les jours de 10h à 18h – 25 décembre - 03.89.42.83.33 - message@citedutrain.com - www.citedutrain.com