

LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS *et* DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS

L'audacieuse entreprise de G. Nagelmackers

En 1876, le rail, encore adolescent, achevait de déployer de longs rubans d'acier dans les différentes régions d'Europe. A l'intérieur de chaque pays, les déplacements étaient facilités grâce à l'essor pris par le nouveau mode de transport. Mais la multiplicité des réseaux, tous entachés de caractéristiques techniques particulières, donnait lieu à des coupures répétées, qui compliquaient notamment la traversée des frontières. Pour aller d'un pays à l'autre, les changements de trains ne se comptaient pas. Au surplus, le matériel roulant en était resté à son premier stade, et rien n'était prévu pour doter les voyageurs effectuant des trajets importants d'un confort de tout repos.

Apte à rendre déjà de très grands services sur le plan régional, le rail était donc loin d'assurer des transports continus et pratiques sur de grands itinéraires. Il fallut l'audacieuse entreprise de l'ingénieur belge Georges Nagelmackers pour apporter un terme à ce cloisonnement et ouvrir en Europe une ère nouvelle dans le domaine des transports.

Séduit par les résultats qu'il avait constatés au cours d'un voyage en Amérique, où les wagons-lits étaient en usage depuis plusieurs années, Georges Nagelmackers avait songé, peu avant 1870, à étendre cette réalisation à notre continent. Il comprit dès l'origine qu'une telle organisation devait être mise sur pied sur le plan international et entreprise par une compagnie unique, spécialisée et indépendante des compagnies de chemins de fer. Après avoir fait construire, en 1872, en Belgique, les premières voitures-lits à deux essieux, d'une longueur de neuf mètres et d'un poids de treize tonnes, il fonda, en 1873, à Liège, une petite société pour l'exploitation de ces voitures, qui circulèrent entre Paris et Ostende d'abord, entre Paris et Cologne, Paris et Vienne ensuite.

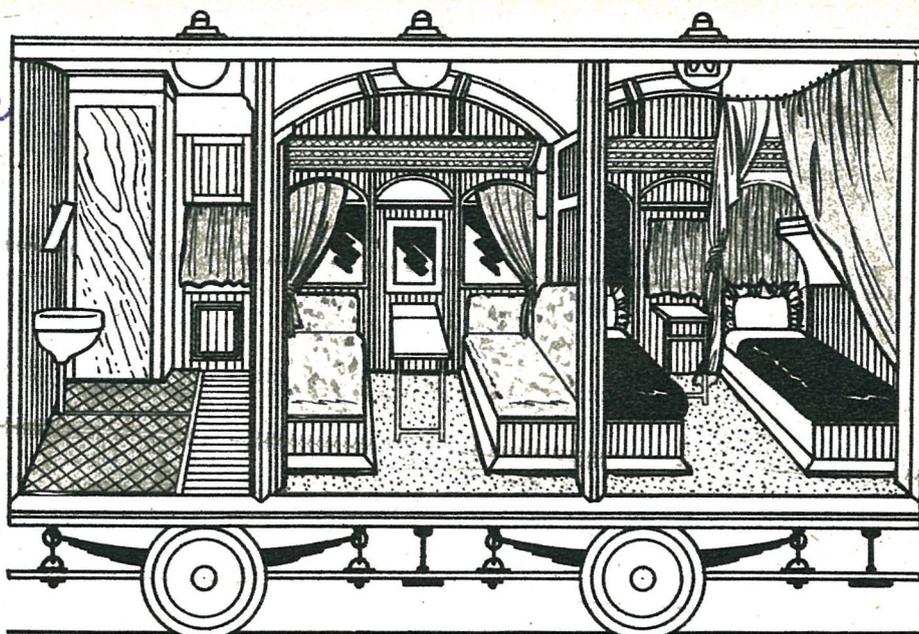
Très rapidement, le parc s'amplifia et comprit 58 voitures-lits, dont certaines marquèrent un progrès très net sur les premiers véhicules. Encouragé par le succès de sa tentative, Georges Nagelmackers créa, à Bruxelles, le 4 décembre 1876, la Compagnie internationale des Wagons-Lits (devenue peu après la « Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express européens »), société au capital de quatre millions de francs et comptant le roi Léopold II parmi ses principaux actionnaires.



G. Nagelmackers.



656.224.072.62
+ 63.232.2
(4/09)



Coupe d'une section de W.-L. n° 60 de 1878.

La Compagnie a toujours conservé son caractère de société belge, et ses voitures, ornées de deux lions affrontés rappelant le « Lion Belgique », portent au loin la renommée du pays qui a été l'initiateur de cette belle entreprise.

Des noms qui font rêver...

Depuis 1876, les voies ferrées d'Europe ont vu circuler successivement, après les premières voitures-lits, les premiers wagons-restaurants, puis un nombre sans cesse croissant de « grands express » reliant les pays les plus divers et réunissant, dans une même rame, ces deux sources de confort : lits et restaurant, qui permettent aux voyageurs de conserver l'impression du « chez soi » en dépit de la longueur des parcours.

Certains de ces trains, parmi lesquels l'« Orient-Express », qui fut le premier à franchir des distances comme celle de Paris à Istanbul (plus de 3.000 kilomètres), jouèrent un rôle primordial dans les relations directes entre les grandes capitales et le rapprochement entre les Etats.

A l'« Orient-Express », inauguré en 1883, succédèrent le « Calais-Nice-Rome-Express », le « Sud-Express », l'« Ostende-Vienne-Orient-Express » et de multiples autres trains, qui amenèrent la compagnie à disposer, en 1914, de 1.600 voitures circulant sur tout le continent européen (à l'exception de la Suède et de la Norvège) et en Egypte.

De 1918 à 1939

En dépit de la perturbation apportée par la première guerre mondiale, la Compagnie internationale des Wagons-Lits se releva et se développa, après l'armis-

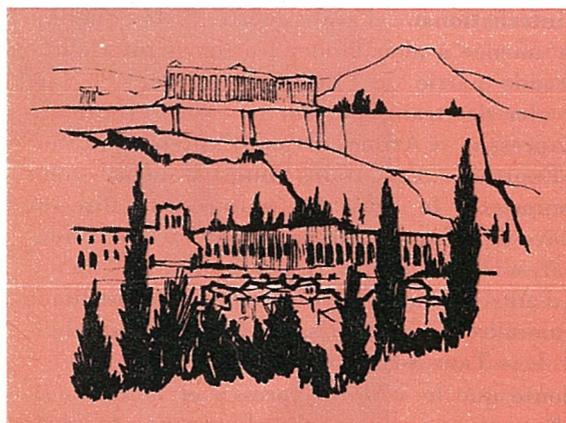
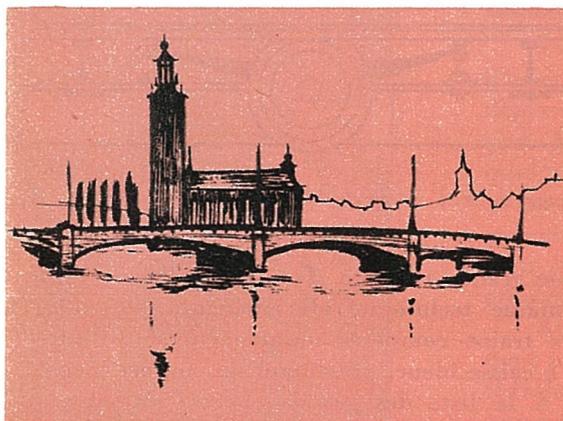
tice, avec une grande rapidité. Toujours à l'avant-garde dans le domaine technique, elle inaugura, dès 1922, ses premiers trains composés uniquement de voitures métalliques à caisse bleue, présentant un confort inégalé jusqu'alors. A la liste des grands express s'ajoutèrent encore, à partir de 1926, les nouveaux services de voitures Pullman.

En 1939, la Compagnie des Wagons-Lits possédait un parc de 806 voitures-lits, 661 wagons-restaurants, 133 voitures Pullman, 138 fourgons, soit au total 1.738 véhicules circulant dans 24 pays d'Europe, en Afrique du Nord, en Afrique centrale, en Egypte, en Turquie d'Asie, en Syrie et en Palestine.

Après 1945

Au cours de la guerre de 1939 à 1945, la Compagnie des Wagons-Lits subit plus de dommages encore que pendant le premier conflit mondial. Mais, malgré la perte de 400 véhicules, détruits ou disparus, la Compagnie réinstaura, dès 1945, la plupart de ses trains et de ses services internationaux d'avant-guerre. Si la situation politique l'a amenée à abandonner les lignes intérieures dans une grande partie de l'Europe centrale, elle fait toujours circuler des trains portant les noms évocateurs d'« Orient-Express », « Arlberg-Orient-Express », « Simplon-Orient-Express ». Ces trains internationaux comportent, comme on le sait, des voitures-lits directes reliant les pays de l'Europe occidentale à Vienne, Budapest et Bucarest d'une part, à Belgrade, Sofia, Athènes et Istanbul d'autre part, ce dernier tronçon constituant l'étape préliminaire du parcours, direct aussi, Istanbul-Bagdad par le « Taurus-Express ».

Si l'on ajoute que le « Nord-Express » et le « Scandinavie-Italie-Express » comprennent désormais des voi-



tures-lits directes reliant Stockholm et Oslo à Paris et Stockholm à Rome, et si l'on jette un regard sur les services de voitures-lits et de wagons-restaurants inaugurés au Sénégal (Dakar-Bamako), en Guinée française (Conakry-Kankan), en Côte d'Ivoire (Abidjan-Bobo Dioulasso), au Dahomey (Cotonou-Tchaourou) et au Cameroun, on peut avoir une idée du champ d'activité actuel des services roulants de la compagnie. En dépit des difficultés accumulées sur son chemin et des circonstances défavorables, celle-ci ne manque pas d'affirmer, partout où cela est possible, son étonnante vitalité.

Une belle vitalité

Cette vitalité n'est-elle pas illustrée de façon saisissante par les chiffres suivants ?

Le matériel se compose de 775 voitures-lits, de 328 wagons-restaurants, de 61 voitures Pullman, de 31 fourgons, soit un total de 1.195 véhicules. Avec ce parc moins important de matériel roulant, la compagnie a enregistré, en 1959, 2.172.000 voyageurs de voitures-lits contre 1.350.000 en 1938, et 5 millions de repas contre 3.500.000 en cette même année de référence.

La faveur dont les voitures-lits jouissent auprès des voyageurs s'est donc largement accrue depuis la guerre. Cette augmentation est due notamment au succès croissant des sports d'hiver, qui, dans les premiers mois de l'année, porte le trafic à un niveau comparable à celui de la saison d'été.

La compagnie n'en poursuit pas moins constamment la recherche d'innovations qui peuvent accroître le confort des voyages en chemin de fer pour toutes les catégories de la clientèle. C'est ainsi qu'elle a fait construire un type de voiture-lits comportant vingt compartiments à une personne, et qu'elle a progressivement développé le service des wagons-lits « touristes » (286.000 voyageurs de cette catégorie en 1958).

Elle a développé aussi avec succès les services de vente ambulante dans les trains dépourvus de wagon-restaurant.

Enfin, elle a poursuivi l'expérience des « trains-autos », grâce auxquels les automobilistes ont l'avantage, après une nuit de repos, de se retrouver avec leur voiture au seuil des régions touristiques.

Au service du tourisme

Cherchant à donner au voyageur la continuité du confort au cours du trajet et au lieu de résidence, la Compagnie des Wagons-Lits assure la gestion d'un certain nombre d'hôtels et de buffets, situés sur les lignes parcourues par ses services roulants (Toulouse, Ostende, Innsbruck, gares importantes de l'Afrique du Nord et de l'Afrique occidentale, etc.) ainsi qu'au Congo. Elle gère des restaurants dans de nombreux aéroports (Le Bourget, Orly, Lyon, Innsbruck, Afrique du Nord, etc.).

Elle dirige encore un vaste réseau d'agences de voyages qui touchent à toutes les branches susceptibles de favoriser les déplacements (billets de chemin de fer et suppléments de voitures-lits, aviation et navigation, automobiles, voyages indi-



viduels ou en groupe, location de chambres dans les hôtels, change, etc.).

Ce réseau englobe plus de 170 agences réparties non seulement dans les régions parcourues par les services roulants de la compagnie, mais aussi en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Grâce aux liens étroits qui l'unissent à « Thos. Cook & Son Ltd », la Compagnie des Wagons-Lits a, en fait, dans ce domaine, une zone d'influence encore plus étendue. Plus de 400 agences « Wagons-Lits/Cook » exercent leur activité à travers le monde.

L'organisation

Malgré l'ampleur de son champ d'activité, qui englobe la plus grande partie de l'Europe et qui s'étend aussi à d'autres continents, la compagnie est constituée en organisme centralisé au sein duquel l'unité de politique et de doctrine est assurée par la direction générale, que des considérations d'ordre géographique ont fixée à Paris, le siège social à Bruxelles conservant cependant d'importantes activités.

Dans chaque pays, des directions ou des représentations, qui dépendent directement de la direction générale, sont chargées de gérer l'exploitation des services. Elles sont confiées à des nationaux qui jouissent d'une initiative, orientée et contrôlée, leur permettant d'adapter les directives reçues aux conditions locales.

Cette organisation, qui fonctionne avec une grande souplesse et une efficacité certaine, a favorisé le développement, entre fonctionnaires de toutes nationalités, de rapports humains d'une rare qualité ; ils ont permis à la compagnie de traverser l'épreuve, particulièrement redoutable pour une entreprise internationale, de deux

guerres mondiales en sauvegardant l'essentiel de sa structure.

Son esprit international

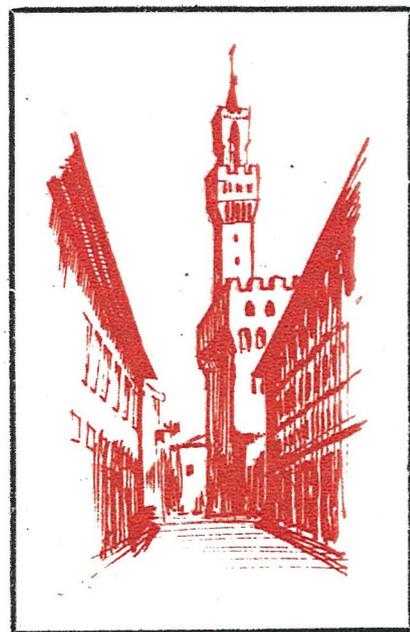
La Compagnie des Wagons-Lits n'a pas seulement excellé en ce qui concerne le transport par rail ; elle s'est placée à l'avant-garde de la pensée et de la construction « européenne », en constituant un organisme international qui a fourni des preuves remarquables de sa solidité.

Compte tenu du climat et des tendances qui règnent aujourd'hui, il est de toute évidence que son passé, ses traditions, son rayonnement mondial, ses vastes possibilités actuelles et la place importante qu'elle occupe dans l'équipement ferroviaire international lui accordent une raison péremptoire de vivre et d'étendre encore, dans une large mesure, ses multiples activités.

Elle offre l'exemple concret d'un organisme qui, depuis plus de 80 ans, fonctionne efficacement avec un « modus vivendi » européen. Alors que la plupart des esprits aspirent à l'édification de l'Europe, mais éprouvent bien souvent des doutes quant à la réalisation effective et son unité, nombre d'entre eux auraient intérêt à considérer avec attention cette expérience de plus de trois quarts de siècle.

Le personnel itinérant

Les agents de la compagnie sont au service de la clientèle avec le souci de lui rendre ses voyages plus faciles et plus agréables. Les contrôleurs, les conducteurs de voitures-lits, les serveurs-receveurs des wagons-restaurants et des pullmans, les serveurs, les cuisiniers et les vendeurs ambulants





font partie de la grande famille des cheminots.

D'aucuns, toujours debout, toujours courrant après leur équilibre, assurent, sur certains trains, quatre ou cinq séries de déjeuners, trois séries de dîners — sans compter les services de petits déjeuners et de consommation, tandis que les cuisiniers, dans leur cambuse, se battent avec leurs casseroles, dansant la gigue sur un feu d'enfer.

Ce personnel itinérant forme, sous la responsabilité d'un serveur-receveur, des équipes rarement dissociées où règne l'esprit de solidarité et de conscience professionnelle qui caractérise particulièrement tous les hommes du rail.

VALÉRY LARBAUD ET LES GRANDS EXPRESS

PRETE-MOI ton grand bruit, ta grande allure si douce,
Ton glissement nocturne à travers l'Europe illuminée,
O train de luxe ! et l'angoissante musique
Qui bruit le long de tes couloirs de cuir doré,
Tandis que derrière les portes laquées, aux loquets de cuivre lourd,
Dorment les millionnaires.

JE parcours en chantonnant tes couloirs
Et je suis ta course vers Vienne et Budapest,
Mélant ma voix à tes cent mille voix,
O Harmonika-Zug !
J'ai senti pour la première fois toute la douceur de vivre,
Dans une cabine du Nord-Express, entre Wirballen et Pskow.
On glissait à travers des prairies où des bergers,
Au pied de groupes de grands arbres pareils à des collines,
Étaient vêtus de peaux de mouton crues et sales...
(Huit heures du matin en automne, et la belle cantatrice
Aux yeux violets chantait dans la cabine à côté.)

ET vous, grandes glaces à travers lesquelles j'ai vu passer la Sibérie
et les monts du Samnium,
La Castille âpre et sans fleurs, et la mer de Marmara sous une pluie tiède !

Valéry Larbaud, l'auteur de « Fermina Marquez », l'un des meilleurs romans du XX^e siècle, fut, dès 1898, un des plus fidèles clients des grands express européens. Avec les « Poésies de A.O. Barnabooth » (1913), il fut le premier grand poète à insuffler dans la poésie le « sentiment géographique moderne ».

Derrière les vitres des grands express, l'Europe lui est apparue émouvante et familière, mais, pour cet enfant gâté, elle n'était pas encore l'Europe humaine vers laquelle nous marchons avec un idéal bien défini de fraternité.

Voici son ode célèbre au train de luxe :

PRETEZ-MOI, ô Orient-Express, Sud-Brenner-Bahn, prêtez-moi
Vos miraculeux bruits sourds et
Vos vibrantes voix de chanterelle ;
Prêtez-moi la respiration légère et facile
Des locomotives hautes et minces, aux mouvements
Si aisés, les locomotives des rapides,
Précédant sans effort quatre wagons jaunes à lettres d'or
Dans les solitudes montagnardes de la Serbie,
Et, plus loin, à travers la Bulgarie pleine de roses...

AH ! il faut que ces bruits et que ce mouvement
Entrent dans mes poèmes et disent
Pour moi ma vie indicible, ma vie
D'enfant qui ne veut rien savoir, sinon
Espérer éternellement des choses vagues.

(Poésies de A.O. Barnabooth.)