

BRÈVE HISTOIRE DES TRAINS PULLMAN EN BELGIQUE

• Pierre Vankeer

LE RAIL 8 SEPTEMBRE 2004

À la fin du XIX^e siècle, à peu près à la même époque, furent fondées d'une part *la Compagnie internationale des Wagons-lits* (CIWL, 1876) et d'autre part *la British Pullman Palace Car Company* (1882). La première exploitait sur le continent européen des voitures-lits, des voitures-restaurants et des voitures-salons à l'ancienne. La seconde confinait ses activités au Royaume-Uni et utilisait des Pullman-Cars de grand luxe où le voyageur était servi à sa place dans les convois de jour.

Après la guerre de 1914-1918, il y eut un rapprochement entre les deux compagnies du fait qu'elles étaient présidées par le même homme, Sir Dalziel, plus tard Lord de Wooler. La CIWL avait pris conscience que ses antiques voitures-salons en teck avaient fait leur temps et voulait créer des trains Pullman « à l'anglaise » mais répondant aux standards européens. Un premier essai fut réalisé en 1925 entre Milan et Nice avec des voitures de la *British Pullman Car Company* légèrement adaptées aux normes européennes.

Cette première tentative fut assez concluante et la CIWL commanda auprès des diverses usines fabricantes une série de somptueuses voitures Pullman de 1^{re} classe comportant 32 fauteuils-club pour les voitures sans cuisine et 24 pour celles avec cuisine. Ce matériel permit d'inaugurer l'année suivante la *Flèche d'Or* Paris-Calais dont la correspondance à Douvres avec un train de la *Pullman Car Company* était assurée via le paquebot *Canterbury*.

la réputation des Belges et des Hollandais d'être très économes. On construisit donc une série de voitures Pullman avec des tables à deux et quatre places offrant au total 51 places dans les voitures sans cuisine et 38 dans celles avec cuisine. En même temps fut créé le *Calais-Bruxelles Pullman Express* qui, avec une composition plus modeste que la *Flèche d'Or*, reliait Bruxelles à Calais avec correspondance en Angleterre via le même paquebot *Canterbury*.

Le 15 juin 1928, ce fut la création de L'*Édelweiss* Amsterdam-Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle. Ce train, à composition variable suivant les saisons (fort limitée en hiver), comportait les deux classes. Parfois il s'y trouvait une Pullman de 1^{re} classe qui poursuivait le trajet jusqu'à Zurich à la remorque d'un train ordinaire des CFF. Le règlement stipulait que les voyageurs de 2^e classe étaient autorisés à prendre place sans supplément dans cette voiture entre Bâle et Zurich (!).

Autre chose, pendant l'été 1928 circulait un train Pullman d'un genre un peu particulier : le Paris-Côte belge *Pullman Express*. Il comptait deux voitures (1^{re} et 2^e classes) pour Ostende et autant pour Blankenberge, lesquelles continuaient jusqu'à Knokke-le-Zoute via un raccordement qui n'existe plus. Étrange aussi était l'aspect extérieur de ce train car les voitures de 1^{re} classe, prêtées par la *Pullman Car Company*, étaient d'un gabarit différent de celui de la voiture de 2^e classe (une CIWL) à elles accolée!

**À l'aube de 1930, notre pays voyait passer sur son
territoire cinq trains Pullman complets: un beau score
qui ne fut plus jamais égalé.**

L'année 1927 connut un événement marquant pour la Belgique avec la création, le 15 mai, de l'*Étoile du Nord* Paris-Bruxelles-Amsterdam. Sa particularité était d'accueillir des voyageurs de seconde classe, la CIWL ayant tenu compte de

Ce train ne circula que du 1^{er} juillet au 31 août 1928 en raison des résultats peu favorables et surtout à cause de la position du *Nord français* qui préférait favoriser les plages de son réseau. ●●●

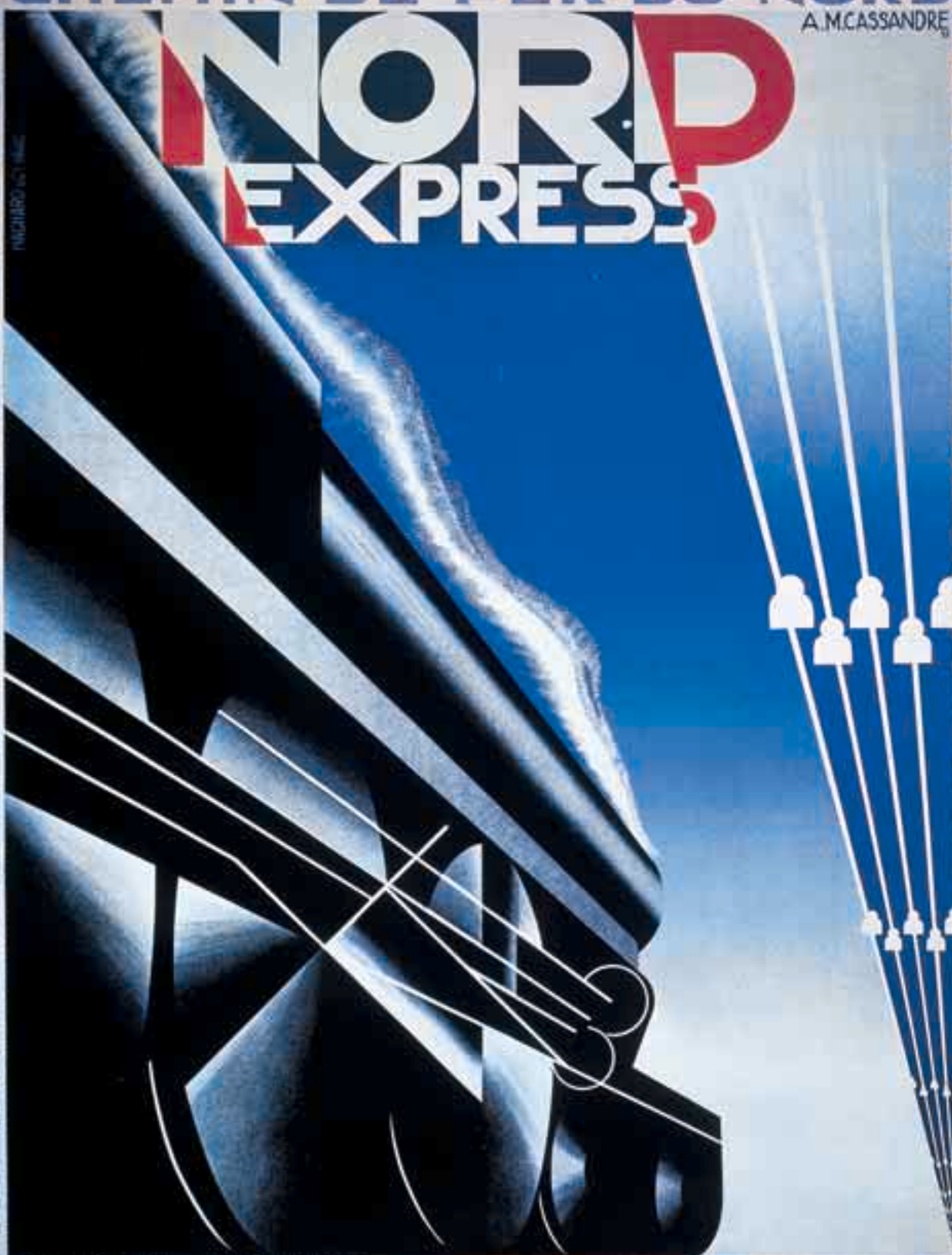
CHEMIN DE FER DU NORD

A.M.CASSANDRE

NORD EXPRESS

SOUTHERN RAILWAY = CHEMINS DE FER BELGES

DEUTSCHE REICHSBAHN GES. = POLSKIE KOLEJUE PANSTWOWE



LONDRES BRUXELLES RIGA
 PARIS LIEGE BERLIN VARSOVIE
 COMPAGNIE DES WAGONS-LITS



SNCF

- Le 15 mai 1929 vit la première circulation d'un deuxième train Pullman sur le trajet Paris-Bruxelles-Anvers (plus tard prolongé à Amsterdam). Ce fut l'*Oiseau bleu*, ainsi dénommé en hommage à Maeterlinck, le grand poète belge, prix Nobel de littérature. Le 1^{er} juillet de la même année, le train Ostende-Cologne *Pullman Express* fut inauguré. Il permettait d'accomplir le voyage Londres-Cologne en seulement douze heures d'un confortable voyage de jour grâce aux bonnes correspondances avec les trains anglais et les paquebots belges.

À l'aube de 1930, la Belgique voyait passer sur son territoire cinq trains Pullman complets, sans compter la voiture Pullman de 1^{re} classe accrochée au train de wagons-lits *Nord-Express* de Paris à Liège. Un beau score. Hélas, 1930 marqua le début de la grande dépression économique amorcée par la chute des cours à la Bourse de New-York en octobre 1929.

Le trafic s'éroda progressivement, obligeant à diminuer le nombre de voitures des divers trains.

Puis les bruits de guerre se répandirent (réoccupation militaire de la Rhénanie, Anschluss de l'Autriche, Conférence de Munich...). Au 15 mai 1939, le train de luxe Bruxelles-Calais fut supprimé et remplacé par un train ordinaire. Un indicateur d'octobre 1939 (imprimé avant la déclaration de guerre) stipule même que le Pullman Ostende-Cologne devait être fusionné avec un train international ordinaire.

Le 3 septembre 1939, les trains Pullman furent remisés. Après la guerre, ils ne réapparurent pas car l'heure était aux trains « lourds ». Le 9 janvier 1946, un premier « couplage Pullman » fut incorporé au train Bruxelles-Amsterdam du

matin. Le 15 mai de cette même année, l'*Étoile du Nord* refit surface avec quatre voitures Pullman (deux de première classe et deux de seconde)... suivies de voitures ordinaires et d'un wagon-restaurant. Deux ans plus tard, l'*Oiseau Bleu* connut le même sort : un couplage Pulman Bruxelles-Paris accolé à des voitures de réseau. On vit même pendant une période assez courte une voiture Pullman de 2^e classe accolée au wagon-restaurant du train de jour Bruxelles-Bâle. On était loin de l'*Édelweiss* d'antan...

1957 porta un coup fatal aux voitures Pullman encore en service : elles perdirent leur nom prestigieux, repris par les nouveaux TEE. Désormais, il n'y eut plus qu'une voiture Pullman de 1^{re} classe qui circula dans les trains anonymes Bruxelles-Paris, du midi et du soir... jusqu'en 1963 (électrification de Bruxelles-Paris) qui vit l'arrivée des TEE avec locomotives polycourant et voitures inox. Ce fut le requiem final des Pullman surannées qui traînaient derrière elles un parfum de luxe des années 30.

L'élaboration d'un réseau de grands trains Pullman connut son apogée vers 1930, se maintint en dépit de la crise économique qui suivit, se mit en veilleuse en 1936-45 pour ressusciter après la guerre mais en perdant toute autonomie par l'adjonction de voitures toutes classes... Cette époque contenait toutefois en germe l'idée d'un réseau européen repris par la suite avec les TEE, puis les TGV, EUROSTAR, THALYS et autres ICE. Les concepteurs des Pullman étaient des pionniers dans une Europe encore incertaine mais dont l'avenir était à construire. ■