



COLLECTION: P. PASTIELS

▲ Orient Express aux alentours de Constantinople.

LES GRANDS EXPRESS

EUROPÉENS DE LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES
WAGONS-LITS SUR LE RÉSEAU BELGE

• Pierre Vankeer

Dans *Le Rail* du mois de septembre 2004, nous avons évoqué les grands trains Pullman qui avaient sillonné la Belgique de 1927 à 1939. Aujourd'hui, nous abordons les trains de voitures-lits de «luxe» qui ont circulé sur le réseau national, plus particulièrement l'*Ostende-Vienne Express* et le *Nord-Express*.

Observons d'abord que la *Compagnie internationale des Wagons-lits* s'était déjà intéressée à la circulation d'un wagon-lits entre Bruxelles et Vienne dès 1876 et que le même wagon-lits Calais (correspondance du bateau de Douvres où prenaient place les voyageurs embarqués à Londres) figurait dans l'indicateur belge de 1887, départ de Calais à 04h44, passage à Bruxelles-Nord à 6h05 (ce qui était bien matinal pour les Bruxellois!).

Entretemps, la Compagnie (appelons-la ainsi pour la facilité) avait créé, en 1883, le premier train de luxe, composé entièrement de voitures-lits et d'une voiture-restaurant «*Orient-Express*», reliant Paris à Vienne dans un premier temps, prolongé ensuite vers Budapest, Belgrade, Sofia pour aboutir, en 1889, à Constantinople (actuelle Istanbul).

L'ambition de la Compagnie (qui, rappelons-le, avait été fondée par le Belge Nagelmackers) était, d'une part, de créer une branche de l'*Orient-Express* d'Ostende à Vienne et au-delà, et d'autre part, de faire circuler un train de luxe «*Nord-Express*» qui, jumelé avec son homologue «*Sud-Express*», aurait permis d'aller de Saint-Pétersbourg à Lisbonne sans changement de voitures-lits (enfin si l'on excepte les changements d'écartement) via la Belgique et Paris.

L'AVENTURE DE L'OSTENDE-VIENNE EXPRESS

Les pourparlers entre la Compagnie et les réseaux étant entamés dès 1885, la création du nouveau train de luxe put avoir lieu dans les premières années de la dernière décennie du XIX^e siècle sur l'itinéraire Ostende (correspondance de Douvres et Londres), Bruxelles-Cologne, Francfort-Vienne. L'indicateur de 1897 nous montre que la relation est bien ancrée: l'«*Ostende-Vienne*» dessert Bruxelles à 17h55 et arrive à Vienne à 16h30. Il comporte une voiture Ostende-Trieste (où elle correspond avec le navire du Lloyd Triestino vers Alexandrie), une autre voiture-lits prolongée le mercredi et le samedi vers Budapest, Bucarest et Constantza (où l'on peut

embarquer pour Constantinople) et, en été, une branche spéciale détachée à Nuremberg vers Carlsbad (aujourd'hui Karlovy Vary). Telle fut la situation jusqu'au 1^{er} août 1914. Le trafic reprit après la guerre mais par des voies détournées (via Luxembourg-Strasbourg-Carlsruhe-Nuremberg, ensuite au choix, vers Prague et Varsovie ou vers Salzbourg-Vienne). Le train est mentionné comme tri-hebdomadaire dans l'indicateur de la Compagnie au 1^{er} novembre 1919 mais avec la remarque «sera mis en marche ultérieurement».

L'itinéraire «ancien» fut rétabli quotidiennement, en 1924, d'Ostende à Vienne (mais le train comportait aussi des voitures ordinaires de 1^{re} et 2^e classes). Deux ans plus tard environ, le «train de luxe» ressuscitait dans sa formule d'avant 1914 mais seulement trois fois par semaine. Il desservait Ostende-Bruxelles-Vienne-Budapest-Belgrade-Sofia-Istanbul (ex-Constantinople) où l'on pouvait traverser le Bosphore pour prendre, de l'autre côté, le train de wagons-lits *Taurus-Express* pour Ankara, Alep et au-delà.

Pendant les années de dépression économique (1931-1939), l'Ostende-Vienne continua sa course mais il fut fusionné avec le Nord-Express (voir plus loin) d'Ostende à Liège et accéléré (départ d'Ostende vers 19h30, heure d'hiver ou 20h30, heure d'été, arrivée à Vienne à 15h14). Il recevait à Cologne une voiture-lits Amsterdam-Vienne-Bucarest. En 1939, il vécut une ultime modification: il passa pendant quelques mois par Bratislava (nouvelle capitale de la Slovaquie) après le démantèlement de la Tchécoslovaquie par le III^e Reich. Il disparut définitivement au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et sombra corps et biens.

LA SAGA DU NORD-EXPRESS

Les pourparlers furent plus laborieux: commencés en 1885, ils n'aboutirent qu'en 1896, soit après dix ans de conférences internationales assez agitées. Ce fut l'accord de Berlin, signé



▲ Le Belge Nagelmackers

Voici la composition du train en 1896: deux wagons-lits et un wagon-restaurant d'Ostende à Eydtkunnen, deux wagons-lits et un fourgon fumoir de Paris à Eydtkunnen, fusionnés à partir de Liège. Dès le 1^{er} juin 1897 (indicateur belge), le «Nord-Express» devenait quotidien entre Ostende et Berlin, prolongé deux fois par semaine vers Saint-Pétersbourg. La branche parisienne devint aussi bi-hebdomadaire la même année, et finalement quotidienne le 1^{er} juillet 1899. Toutefois, ce n'était pas un train de luxe entre Paris et Liège puisqu'à côté des wagons-lits, il comportait aussi des voitures ordinaires de première et deuxième classes. On ajouta également un wagon-lits «Ostende-Varsovie» ainsi qu'un autre

«Paris-Varsovie», tous deux hebdomadaires. Enfin, il fut créé un train de luxe hebdomadaire «Varsovie-Moscou» (à l'écartement russe) donnant correspondance au «Nord-Express» à partir de janvier 1909. Telle fut, avec quelques modifications que nous ne détaillerons pas, la situation jusqu'au 31 juillet 1914 quand cette belle structure disparut dans la tourmente de la grande guerre.

Une fois l'armistice du 11 novembre 1918 signée, la renaissance du «Nord-Express» se fit attendre en raison des hostilités entre l'Union soviétique et l'Armée blanche, la Pologne et les Pays Baltes, lesquelles se prolongèrent jusqu'en 1919-1920, mais aussi à cause de l'occupation de la Rhénanie par les Alliés et de l'inflation vertigineuse en Allemagne en 1923-1924 (il fallait alors payer cinq milliards de marks pour un ticket de tramway à Berlin!). Ce n'est qu'à partir de 1926 que le train de luxe «Nord-Express» réapparut, au départ de Paris à 15h25 et d'Ostende à 16h10 (correspondance de Londres avec un départ à 10h) avec un sillon se rapprochant de celui d'avant la guerre. Les wagons-lits continuaient de Berlin vers Riga (Lettonie) quotidiennement et vers Varsovie trois fois par semaine. Vers 1927, une voiture-lit fut accrochée au «Calais-Bruxelles Pullman Express», accouplée au train principal à Bruxelles. Furent par la suite ajoutés des wagons-lits

La CIWL avait l'ambition de faire circuler un train de luxe «Nord-Express» qui, jumelé avec son homologue «Sud-Express», aurait permis d'aller de Saint-Pétersbourg à Lisbonne sans changement de voitures-lits via la Belgique et Paris.

par la Compagnie et les réseaux le 4 mai 1896. Le train fut mis sur rails le 9 mai de la même année mais modestement car le convoi ne circulait qu'une fois par semaine (!) entre Ostende-Paris-Cologne-Berlin-Königsberg-Eydtkunnen-Wirballen (frontière germano-russe) où il fallait changer de voiture (écartement russe) pour Saint-Pétersbourg. Il était toutefois précisé dans le contrat que la fréquence serait bi-hebdomadaire ou tri-hebdomadaire dès le 1^{er} janvier 1897.

Paris-Hambourg (détachés à Hanovre) et Ostende-Bucarest via Berlin et Breslau.

La crise économique des années 1930 eut pour conséquence d'ouvrir ce train de «luxe» aux porteurs d'un billet de deuxième classe, les compartiments «single» étant réservés à la première tandis que les «doubles» étaient accessibles à la deuxième. Les horaires furent accélérés (départ d'Ostende à 19h32 ou 20h32, de Paris à 18h15 ou 19h15, selon que l'on soit à



- l'heure d'hiver ou d'été). L'histoire du glorieux «Nord-Express» se termina à l'aube du 1^{er} septembre 1939 quand un certain Adolf Hitler profita de la signature du pacte de non-agression germano-soviétique pour envahir la Pologne sans déclaration de guerre, ce qui provoqua le deuxième conflit mondial.

CONCLUSION ... PROVISoire?

En 1946, le nom «Nord-Express» retrouva sa place dans l'indicateur belge mais ce n'était plus le train de luxe d'antan, seulement un convoi comportant des wagons-lits et des voitures ordinaires des trois (puis deux) classes, plus tard des couchettes. Il était surtout orienté vers la Scandinavie mais on put lui ajouter des wagons-lits directs (construits par les Soviétiques) entre Paris/Ostende et Moscou: ces wagons-lits changeaient d'essieux à la frontière polono-russe. Un peu plus tard, ce fut le retour de l'«Ostende-Vienne Express» mais sa composition était tout aussi démocratique que son homologue de l'Europe du Nord: un wagon-lit, parfois deux. On imagina la formule des trains auto-couchettes qui connut un vif succès, puis les trains d'agences comme le «Freccia del Sol» ou le «France-Alp». Mais au début du XXI^e siècle, la SNCB dut convenir que les trains de nuit n'étaient plus rentables. Il ne circule plus aujourd'hui qu'un train de nuit Paris-Bruxelles-Berlin/Hambourg et un autre, le «Jan Kiepura» Bruxelles-Varsovie avec wagons-lits directs pour Moscou. L'ère des trains de luxe semble définitivement close avec l'apparition des TGV.

Et pourtant... Ne pourrait-on imaginer qu'un jour, des TGV de nuit relient des capitales fort éloignées l'une de l'autre? Ou qu'un TGV de wagons-lits n'emmène directement ses voyageurs de Saint-Petersbourg à Lisbonne comme le rêvait le Belge Georges Nagelmackers? ■

▼ Express Pétersbourg-Ostende



▲ L'Express Ostende-Vienne pénétrant dans la salle d'attente de la gare de Francfort le 6 décembre 1901

