
[625 .252 & 636 .254 (.4 + .75)]

8. — Les taxes de wagons-lits en Amérique et en Europe.

(*Railway Age*, 28 octobre 1898.)

Les opinions peuvent différer sur la question de savoir si l'on voyage dans de meilleures conditions en Europe qu'aux États-Unis, mais presque personne n'ignore aujourd'hui que les taxes sont notablement moindres aux États-Unis qu'en Europe. L'appréciation des conditions dans lesquelles on voyage est une question de goût. Au point de vue américain, les voyages sont infiniment plus confortables aux États-Unis qu'en Europe; mais les Européens ne sont généralement pas de cet avis. Ils ne goûtent pas nos longues voitures à compartiment unique avec passage central et sièges de chaque côté, dans lesquelles tous les voyageurs sont réunis; cela est trop banal. L'Européen n'est pas sociable; il préfère ses voitures à compartiments, parce qu'il est certain de n'avoir jamais plus de six à huit compagnons de route et plus souvent un ou deux en première classe ou dix, au maximum, en deuxième classe. Les Européens n'aiment pas non plus nos wagons-lits Pullman, bien qu'ils apprécient le bon marché relatif de ces voitures solides et luxueuses, parce que la disposition des couchettes ne leur assure pas un isolement suffisant; l'Européen n'aime pas à entendre son voisin ronfler et jurer derrière un rideau plus ou moins bien tiré. Il ne lui est pas agréable de s'habiller dans un cabinet de toilette commun, si élégant et si confortable

qu'il puisse être. Aux yeux de l'Européen, tout cela est vulgaire. Mais, je le répète, il apprécie tout l'avantage de la taxe de 2 dollars par nuit perçue en Amérique, surtout après avoir payé 20 dollars pour une couchette dans le train de luxe limité de Nice à Paris. En ce qui concerne les dispositions des lits et des cabinets de toilette, je suis d'avis que les nouveaux wagons-lits en service sur quelques-unes des premières lignes européennes sont plus confortables que nos voitures Pullman ou au moins que ce qu'elles étaient il y a quatre ans lorsque je voyageai dans l'une d'elles. Les nouvelles voitures de la Compagnie internationale des wagons-lits, que l'on pourrait appeler la Compagnie Pullman de l'Europe, sont construites sur le plan des anciennes voitures-boudoirs américaines Mann. Elles comportent généralement des compartiments à deux et parfois à quatre lits. Chaque compartiment est fermé par une porte donnant accès dans le couloir qui règne sur toute la longueur de la voiture et communique avec un cabinet de toilette placé entre deux compartiments. Si l'on désire rester absolument seul, on peut prendre un compartiment, fermer la porte à clé, se dévêtir et se coucher confortablement comme on le ferait dans la cabine d'un steamer transatlantique ou dans le salon d'une voiture Pullman; le matin, on ne doit pas se rendre, pour faire sa toilette, dans un cabinet situé à l'extrémité de la voiture; il s'agit d'ouvrir la porte intérieure de son compartiment pour pénétrer dans un cabinet de toilette très convenablement installé, mais qui cependant n'est pas absolument réservé, car le voyageur du compartiment voisin peut aussi en faire usage ⁽¹⁾.

Mais si la disposition de quelques wagons-lits européens est plus agréable, plus commode et plus convenable que celle des voitures Pullman, les taxes européennes, sauf sur quelques lignes allemandes et belges, sont aussi beaucoup plus élevées et les voitures elles-mêmes, au point de vue de la construction, n'offrent ni la même solidité, ni la même sécurité. Un Américain, qui compare de bonne foi les taxes et le confort, doit regretter sincèrement de s'être jamais plaint de ce qui existe en Amérique et se dire que la *Pullman Palace Car Company* offre davantage pour 2 dollars que n'importe quelle autre compagnie ou quel particulier dans le monde entier.

Je sais ce que c'est que de partir de Genève pour Paris à 8 h. 37 m. du soir et de payer près de 5 dollars pour un lit, avec obligation de descendre du wagon à 6 1/2 heures du matin. Aux États-Unis, le même service me coûterait 2 dollars et j'aurais un lit beaucoup plus confortable. Voilà pourquoi je parle de la question avec quelque vivacité.

J'ai entendu des Américains se plaindre de ce que les wagons-lits du continent européen sont excessivement « renfermés ». Mais, d'après mon expérience personnelle, les nouvelles voitures de la Compagnie internationale des wagons-lits et celles des lignes allemandes sont très bien ventilées; par contre, les lits ne sont pas confortables et, comme je l'ai déjà dit, les voitures sont beaucoup moins solidement construites. Le voyageur n'éprouve pas le sentiment de solidité et de sécurité que lui inspire un wagon-lits Pullman. Enfin, les voitures européennes, qui sont plus courtes, n'ont pas cette marche douce et glissante qui caractérise le Pullman.

Les taxes perçues pour les places de wagons-lits varient considérablement sur le continent européen, mais elles sont les plus basses en Allemagne et les plus élevées en France et en Italie. En Allemagne, bien que les tarifs du chemin de fer soient plus forts, les taxes de wagons-lits, roulant exclusivement sur des lignes allemandes, sont aussi modérées qu'aux États-Unis. Dans presque tous les wagons-lits allemands, il y a des lits de première et de seconde classe, avec une légère différence de prix. De Francfort à Bâle, par exemple, la taxe est de 6 marcs ou 1.50 dollar

(1) Dans certaines voitures de la Compagnie des wagons-lits, notamment dans l'Ostende-Vienne, le Nord-Express, il y a un cabinet de toilette distinct par compartiment.

pour un lit de première classe et de 5 marcs pour un lit de deuxième classe. Les compartiments de première et de seconde classe sont absolument identiques comme garnitures, couchettes, etc., avec cette seule différence qu'en seconde classe il y a quatre lits, tandis qu'en première il n'y en a que deux avec un cabinet de toilette. Ainsi donc, dans le wagon-lits de Francfort à Bâle (7 1/2 heures), on peut, pour la somme de 10 marcs, disposer d'un compartiment réservé avec cabinet de toilette. Même en comparaison des prix américains, cela est bon marché. Mais il ne faut pas perdre de vue que ces bas prix n'existent que sur certaines lignes allemandes et qu'en France, dans tous les grands trains directs entre Paris, les différentes capitales du continent et les grandes villégiatures, les taxes sont très élevées. Ces trains ne sont accessibles qu'aux voyageurs de première classe, et tous les frais accessoires y sont élevés dans la même proportion. Voici, par exemple, les taxes entre Paris et quelques villes du continent :

De Paris à	Distance.		Taxe (1 ^{re} classe).		Durée du voyage.	Taxe en wagon-lits.	
	Milles.	Kilomètres.	D. C.	Fr. C.		D. C.	Fr. C.
Marseille (1) . . .	535	861.0	19 00	95 00	12 00	9 00	45 00
Marseille (2) . . .	535	861.0	19 00	95 00	12 00	12 50	62 50
Marseille (3) . . .	535	861.0	19 00	95 00	11 50	16 00	80 00
Nice (4)	675	1,086.3	24 00	120 00	16 44	11 50	57 50
Nice (2)	675	1,086.3	24 00	120 00	16 44	16 00	80 00
Nice (3)	675	1,086.3	24 00	120 00	15 34	20 00	100 00
Strasbourg (4) . .	314	505.3	11 00	55 00	11 00	3 50	17 50
Rome (5)	908 1/2	1,462.1	36 00	180 00	32 30	10 00	50 00
Rome (6)	908 1/2	1,462.1	36 00	180 00	28 00	13 50	67 50
Vienne (4)	873	1,404.9	30 50	152 50	23 45	9 25	46 25
Genève (5)	388	624.4	14 00	70 00	11 00	4 60	23 00
Lausanne (5) . . .	317	510.2	12 00	60 00	11 20	4 00	20 00
Cologne (5)	305	490.8	10 50	52 50	10 30	3 35	16 75
Madrid (5)	902	1,451.6	33 00	165 00	33 00	11 60	58 00
Madrid (5)	902	1,451.6	33 00	165 00	27 21	18 50	92 50
Bordeaux (5) . . .	363 1/2	585.0	13 00	65 00	9 30	6 50	32 50
Gênes (5)	600 3/4	966.8	23 00	115 00	21 30	8 00	40 00
Bâle (4)	337	542.3	12 00	60 00	9 00	4 60	23 00

(1) Train rapide journalier entre Paris, Marseille et les villes de la Corniche.
(2) Train de luxe. Ce train est le même que le rapide ci-dessus, mais pendant l'hiver et le printemps, il s'appelle « train de luxe » et de ce fait, la taxe supplémentaire en wagon-lits est augmentée d'environ 35 p. c.
(3) Train de luxe limité entre Paris et la Corniche trois fois par semaine dans chaque sens, et entre Calais, Paris et la Corniche deux fois par semaine dans chaque sens. Ce train est connu sous le nom de Méditerranée-Express et n'est mis en marche que pendant l'hiver et le printemps.
(4) Orient-Express, chaque jour jusqu'à Vienne, deux fois par semaine jusqu'à Belgrade et Constantinople, une fois par semaine jusqu'à Bucharest.
(5) Trains express ordinaires journaliers.
(6) Express rapide Calais-Paris-Turin-Gênes-Pise-Rome, mis en marche une fois par semaine.

On voit, par le tableau qui précède, que les trains appelés « trains de luxe » et « trains de luxe limités » mis en marche entre Calais, Paris, Marseille et la Corniche, sont très coûteux. Si l'on ajoute la taxe de première classe à celle perçue pour le wagon-lits, le voyage par ces trains est probablement le plus coûteux du monde entier. Sur le train de luxe de Paris à Nice, 675 milles (1,086.3 kilomètres), la taxe de wagon-lits, y compris le supplément perçu pour location de la place, est de 16 dollars. Cela semble déjà fort cher, et cependant le train de luxe limité est encore plus coûteux, la taxe pour le même voyage atteignant 20 dollars. Le train de luxe limité part de Paris à 5 h. 30 m. du soir et arrive à Nice le lendemain matin à 9 h. 15 m. Le voyageur a donc payé 20 dollars pour un lit pendant une seule nuit et 24 dollars pour son coupon de première classe, soit en tout 44 dollars, c'est-à-dire un peu plus de 6 1/2 cents par mille (20.2 centimes par kilomètre). La vitesse n'est que de 44 1/2 milles (71.6 kilomètres) à l'heure. Le seul avantage est donc la jouissance d'un wagon-lits ordinaire avec une franchise de bagages de 60 livres (27.2 kilogrammes) seulement.

Les trains de luxe et les trains de luxe limités ne sont composés que de wagons-restaurants et de wagons-lits. Le déjeuner à la fourchette y coûte 1 dollar, et le dîner 1.40 dollar, vin non compris.

De Paris à Constantinople, le voyage par l'Orient-Express dure un peu moins de trois jours et la taxe en wagon-lits est de 21.50 dollars ou environ 7 dollars par jour. C'est beaucoup moins que ce qu'on perçoit pour le même service sur les lignes françaises, mais beaucoup plus que les taxes perçues aux États-Unis. En voici quelques exemples : la taxe régulière en wagon-lits de de New-York à Chicago (980 milles [1,577.1 kilomètres]) est de 5 dollars ; de Chicago à Missouri River (500 milles [804.7 kilomètres]), 2.50 dollars ; de Chicago à Louisville (324 milles [521.4 kilomètres]), 2 dollars ; de Cincinnati à Saint-Louis, à peu près la même distance, 2 dollars.

Il convient d'ajouter que les taxes américaines s'appliquent à un lit de deux personnes ; si deux voyageurs désirent occuper la même couchette, ils peuvent donc le faire avec un seul billet, tout lit Pullman étant considéré comme lit de deux personnes ; si spacieux et si confortables que soient ces lits, deux personnes qui en occupent un seul seront fort gênées si elles ne sont pas très maigres. Mais cette occupation en commun est cependant parfaitement possible pour deux enfants. En Europe, dans les voitures de la Compagnie internationale des wagons-lits, deux enfants de trois à sept ans peuvent voyager avec un seul billet et dormir dans le même lit, mais c'est tout. Pour toute personne au-dessus de sept ans, il faut payer la taxe entière d'un lit.

Il y a encore une chose qui surprend le voyageur américain et lui paraît une abominable extorsion : c'est la prescription réglementaire, en vigueur sur presque toutes les lignes, sauf en Allemagne, qui oblige le voyageur, non seulement à payer la taxe pour un lit, mais à acquitter en outre le prix d'un billet de première classe *pour chaque lit occupé*. C'est ainsi qu'un voyageur allant de Paris à Nice par le train de luxe, après avoir payé son billet de première classe 121 fr. 81 c. et acquitté la taxe de 16 dollars pour un lit inférieur, doit encore, pour retenir le lit supérieur, payer une seconde fois la taxe de 16 dollars pour ce lit, et se munir en outre d'un second coupon de première classe. Je me demande ce que diraient certains de mes estimés compatriotes, qui critiquent si amèrement nos compagnies, s'ils se trouvaient en présence de pareilles exigences.

Le tableau suivant indique les taxes de chemin de fer et celles de wagon-lits en première et en deuxième classe sur un certain nombre de trains directs partant de Berlin, qui, après Paris, est le plus grand centre de voyages du continent. Il n'y a pas de wagon-lits de deuxième classe vers Vienne ou Saint-Pétersbourg et, pour ces trains, je ne renseigne que la taxe de première

classe. En comparant ce tableau avec le tableau précédent, qui donne les taxes de chemin de fer et de wagon-lits entre Paris et différentes villes, on constate que les taxes perçues dans les wagons-lits allemands sont beaucoup moins élevées, bien que les taxes de chemin de fer soient à peu près les mêmes ; la différence est d'autant plus accentuée que, dans les trains français partant de France ou à destination de ce pays, il n'y a pas de wagons-lits de deuxième classe, alors qu'il y en a en Allemagne.

De Berlin à	Durée du voyage		Distance en				Taxe.				Taxe en wagon-lits.			
	Heures.	Milles.	Kilomètres.	Dol. C.	Fr. C.	Dol. C.	Fr. C.							
Paris (2)	20	675	1.086.3	23 80	110 00	17 35	86 75	7 50	37 50	...	...	...	...
Eydtkuhnen (2)	11 1/2	460	740.3	16 80	84 00	12 45	62 25	3 15	15 75	2 65	13 25	...	...
Saint-Petersbourg (2)	31	987	1,588.4	30 37	151 85	20 65	103 25	12 20	61 00	...	...	...	...
Francfort (1)	9	356	572.9	12 15	60 75	9 00	45 00	2 50	12 50	2 00	10 00	...	...
Cologne (1)	9	368	592.2	13 07	65 35	9 70	48 50	2 50	12 50	2 00	10 00	...	...
Hanovre (1)	4	164	263.9	5 85	29 25	4 35	21 75	1 50	7 50	1 25	6 25	...	...
Munich (1)	12	409	658.2	14 92	74 60	10 80	54 00	3 00	15 00	2 50	12 50	...	...
Nuremberg (1)	10	329	529.5	10 87	54 35	7 95	39 75	2 50	12 50	2 00	10 00	...	...
Vienne (2)	13	489	772.5	14 60	73 00	10 15	50 75	3 50	17 50	...	...	...	...
Hambourg (1)	6 1/2	177	284.8	5 70	28 50	4 30	21 00	2 00	10 00	1 65	8 25	...	...

(1) Ces wagons-lits appartiennent aux compagnies mêmes et sont exploités par elles.
 (2) Voitures de la Compagnie internationale des wagons-lits.

En réalité, le service des wagons-lits n'est encore organisé que très imparfaitement en Europe. Il ne s'en trouve pas dans beaucoup de trains qui pourraient avantageusement en comprendre. C'est ainsi, qu'entre Genève, Bâle et Zurich, il n'y a pas de service de wagons-lits, bien que les express de nuit mettent 7 heures et demie et huit heures pour effectuer le trajet et que l'on voyage beaucoup de nuit. Entre Genève et Gênes (seize heures), il n'y en a pas davantage et, pendant l'hiver, il n'existe aucun service de ce genre entre Genève et Paris, et entre Lausanne et Paris, bien qu'il y ait dans les deux directions des trains express de nuit qui font le trajet en onze heures environ. Demandez à un fonctionnaire de chemin de fer pourquoi il en est ainsi et il vous répondra brièvement, en haussant les épaules, qu'il n'y a aucun profit à avoir des wagons-lits dans les trains, à moins qu'ils n'aient une clientèle assurée, ce qui n'est pas le cas en hiver entre Genève et Paris.

« D'ailleurs, ajoutera-t-il, Monsieur doit bien savoir qu'il n'y a qu'une seule ligne et que, par conséquent, qu'il y ait ou non des wagons-lits, les personnes qui doivent effectuer le voyage le feront ? » Et il conclura par cette observation naïve : « La Compagnie n'a en vue que le bénéfice, n'est-ce pas ? »

Aux États-Unis, entre deux grands centres comme Paris et Genève, alors même qu'une compagnie aurait un monopole ou que le service de wagons-lits ne serait pas une source de bénéfices, par pur respect pour son service la Compagnie mettrait un wagon-lits dans son express de nuit. Et, si elle ne le faisait pas, le public et la presse ne manqueraient pas de lui en

demander la raison. Les règlements de la Compagnie internationale des wagons-lits prévoient encore une taxe supplémentaire de 2 ou de 3 francs, fort désagréable à payer par le voyageur qui retient un lit à l'un des bureaux de la Compagnie. Et moyennant ce supplément, le voyageur n'a pas même le droit de choisir un lit supérieur ou inférieur, comme il peut le faire aux États-Unis; on ne lui soumet pas le plan de la voiture : il paie simplement pour s'assurer un lit et, sans qu'il soit consulté, l'agent lui réserve l'une quelconque des couchettes vacantes. Toutefois, lorsqu'il n'y a pas une grande affluence, le voyageur qui veut absolument avoir un lit en dessous peut généralement l'obtenir.

Encore un point avant d'en finir avec les wagons-lits. Aux États-Unis, par exemple, dans l'*Empire State Eexpress*, qui comprend des wagons-lits directs de New-York à Chicago, un voyageur peut retenir sa place à partir d'une station intermédiaire; on réserve des places pour les voyageurs qui montent à Buffalo, par exemple, et ceux-ci peuvent retenir un lit en payant leur billet de chemin de fer et leur place de wagon-lits à partir de Buffalo seulement.

Il en est tout autrement en Europe. Il existe, par exemple, un wagon-lits direct de Bâle à Nice par Genève, qui est le seul circulant entre Genève et la Corniche. Si un voyageur se rendant de Genève à Nice ou en tout autre point de la Corniche désire s'assurer un lit, ou bien il doit le retenir et payer la taxe entière depuis Bâle, ou bien courir la chance de trouver un lit vacant lorsque la voiture arrive à Genève. On appréciera toute la rigueur de cette règle lorsqu'on saura que la taxe est de 2 dollars plus élevée au départ de Bâle qu'au départ de Genève. Mais il y a des cas plus désagréables encore. Dijon est situé à 195 milles (313.8 kilomètres) de Paris, sur la grande ligne directe vers Marseille et la Corniche. Si un voyageur de Dijon désirait retenir une place de Dijon à Nice dans le wagon-lits de l'express direct, il devrait non seulement payer la taxe de wagon-lits de Paris à Dijon, mais encore un billet de première classe de Paris à Dijon, soit une dépense supplémentaire de 7 dollars. En d'autres termes, aux stations intermédiaires, on ne peut retenir de place qu'en acquittant la taxe entière de wagon-lits et la taxe de chemin de fer depuis le point de départ.

J'ai parfois, je l'avoue, considéré comme excessif de devoir payer aux agents de M. Pullman une taxe de 2 dollars pour passer une nuit dans un wagon-lits de première classe luxueusement installé, et j'ai été jusqu'à protester contre la rapacité de la Compagnie qui, pour ce prix, ne me donnait pas les deux lits superposés. Cependant, depuis cinq ans que je vis en Europe et que j'y voyage, j'ai changé d'avis, et je puis déclarer que nulle part au monde on ne peut, pour une nuit, obtenir pour une somme de 2 dollars autant de confort, de luxe et, j'ajouterais, de sécurité, que dans les wagons-lits Pullman américains. De plus, si nous tenons compte de ce que, loin d'y chercher un bénéfice et d'augmenter énormément la taxe comme le font les lignes européennes, nos compagnies mettent leurs wagons-lits à la disposition du public en faisant elles-mêmes un sacrifice, nous apprécierons beaucoup mieux que nous ne le faisons la conduite libérale de nos compagnies. Je crains bien cependant qu'elle ne soit pas appréciée à sa valeur, sauf par ceux qui ont beaucoup voyagé en Europe. Je ne prétends pas, bien entendu, que les compagnies américaines fassent de la philanthropie, car l'excellent service qu'elles nous offrent n'est, en somme, que le résultat naturel de la concurrence; mais il y a aussi beaucoup de concurrence en Europe, sauf dans la fameuse vallée du Rhône et le long de la côte française de la Méditerranée, et cependant les résultats sont tout autres.
