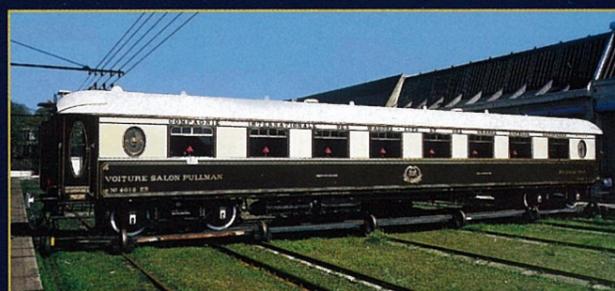
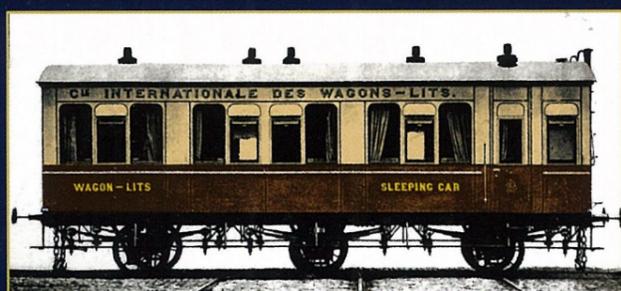


Gérard Coudert, Maurice Knepper
et Pierre-Yves Toussirot

LA COMPAGNIE DES WAGONS-LITS

Histoire des véhicules ferroviaires de luxe

VOITURES-LITS, VOITURES-RESTAURANTS, VOITURES-SALONS, FOURGONS



Introduction

« Notre objet n'est pas dans ces pages de retracer la vie détaillée de la Compagnie après 1876. Si nous en avons le loisir et la santé, peut-être nous y appliquerons- nous quelque jour, sous une forme à notre mesure et depuis longtemps caressée : d'une part un volume consacré à l'histoire de tous les trains de luxe de 1880 à 1940, et d'autre part une sorte de catalogue complet du matériel roulant des origines à nos jours. »

Roger Commault, in Georges Nagelmackers, *un pionnier du confort sur rail*, 1966.

Ce projet non réalisé de l'historien officiel de la Compagnie internationale des Wagons-Lits, nous avons le plaisir de le publier aujourd'hui grâce à *La Vie du Rail*.

Sommaire

Introduction	4
Préface	5
Chapitre I. Historique	7
1. Histoire des trains de la CIWL	8
Plaques d'itinéraires	102
2. Histoire des trains Pullman	104
3. Les ateliers de la CIWL	122
Chapitre II. Le matériel	137
1. Les voitures-lits	138
2. Les voitures-restaurant	220
3. Les voitures-salon	280
4. Les voitures Pullman	289
5. Les fourgons	309
Chapitre III. Une autre histoire	335
1. La seconde vie des véhicules	336
2. Renaissance des trains de luxe	358
IV. Annexes	375
1. Tableau des Grands Express européens	376
2. Composition des trains	378
3. Liste des constructeurs de véhicules	384
4. Constitution des voitures	386
5. Liste du matériel préservé	394
6. Index et abréviations	398
7. Bibliographie, remerciements	399

Préface



L'ancien immeuble de la CIWL à Paris, à l'angle de la rue de l'Arcade et de la rue des Mathurins ; c'est dans ses combles que Roger Commault puisait les sources de ses nombreux articles (M. Knepper).

Avec le chemin de fer, le voyage de nuit devenait plus facile et surtout plus sûr. Il devenait même obligatoire pour les longs parcours qui demandaient de 20 à 24 heures. Mais passer une nuit assis sur un siège, même de première classe, n'était pas très favorable à un sommeil réparateur.

Il fallut qu'un jeune homme belge parte voyager aux États-Unis après une déception sentimentale, pour qu'il découvre qu'au Nouveau Monde, on pouvait, la nuit, bénéficier d'un lit beaucoup plus agréable que le meilleur des fauteuils. Il s'appelait Georges Nagelmackers. À son retour en Europe, il exposa l'idée qui avait germé dans son esprit pendant ce voyage : « J'acquis la conviction qu'ici, comme en Amérique, l'établissement des wagons-lits serait une entreprise utile et fructueuse. »

C'est ainsi qu'au lendemain du conflit franco-allemand, qui avait été un obstacle à ses premières tentatives, il fonda en 1872 la Compagnie de Wagons-Lits. Ce qui favorisa la création de grands trains internationaux, si bien qu'en 1884, la raison sociale fut complétée par les mots : « et des Grands Express Européens ». C'était ainsi le prélude à la démarche qui devait se concrétiser progressivement, au terme de tant de stériles et sanglants conflits armés : l'Europe enfin unie.

Qui n'a pas rêvé devant les superbes voitures, d'abord en bois de teck puis, plus tard, en acier revêtu d'une belle couleur bleue avec des filets jaunes ? Bien sûr, ils étaient nombreux au sein de l'Association française des Amis des Chemins de fer (AFAC) à se passionner pour cette prestigieuse Compagnie. Il y avait d'abord Roger Commault, qui y avait fait sa carrière, comme Alban Guizol, Maurice Mertens ou Gérard Coudert entre autres. Ils ont permis à la revue Chemins de fer de publier plusieurs articles sur cette Compagnie. C'est ce qui me vaut l'honneur et le plaisir, en tant que président de cette association, d'écrire ces quelques lignes pour présenter l'ouvrage de Maurice Knepper, Gérard Coudert et Pierre-Yves Toussirot.

Se distinguant de tant d'autres, retraçant l'histoire de la Compagnie, dans lesquels la part du matériel n'était qu'un simple chapitre, il donne au contraire, en quelques 400 pages, après un historique de tous les trains de la CIWL, une étude systématique de tout le matériel, chaque série étant minutieusement décrite. Il faut en féliciter les auteurs. Voici un ouvrage de référence, véritable encyclopédie se démarquant, par son originalité, de ce qui a été publié jusqu'alors.

Bernard Porcher, président de l'AFAC



Affiche publicitaire CIWL (coll. M. Knepper).