

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits

Création : 1 octobre 1872

Rachat : 1991 (Rachat par le groupe Accor)

Fondateur : Georges Nagelmackers

Spécificités : création des wagons-lits

Filiales : Compagnie internationale des Grands hôtels (1894-1918)

Abréviation : CIWL

En quelques mots : entreprise de chemin de fer de trains internationaux, réputée pour le faste de ses voitures-lits et voitures-restaurant.



Armoiries de la CIWL (Réf.10745)

Historique

En 1870, les principales artères ferroviaires européennes sont opérationnelles et relient entre elles la plupart des capitales. Mais les conditions de transport offertes aux voyageurs de l'époque ne sont pas de tout repos. La rusticité des voitures à voyageurs, encore proche de celle de la diligence, n'offrait qu'un confort très sommaire. De plus, les gouvernements sont réticents à faciliter les relations ferroviaires d'un pays à l'autre et les tracasseries douanières et policières sont nombreuses. Enfin, la multiplicité des compagnies exploitantes, dotées chacune de leurs propres réglementations techniques, entraînent également pour les usagers des changements de trains fréquents et des attentes fastidieuses.

C'est dans ce contexte que Georges Nagelmackers va ouvrir l'Europe à l'ère des "Grands Express" en introduisant sur le vieux continent un type de véhicule ferroviaire déjà fort prisé aux Etats-Unis : le wagon-lits.

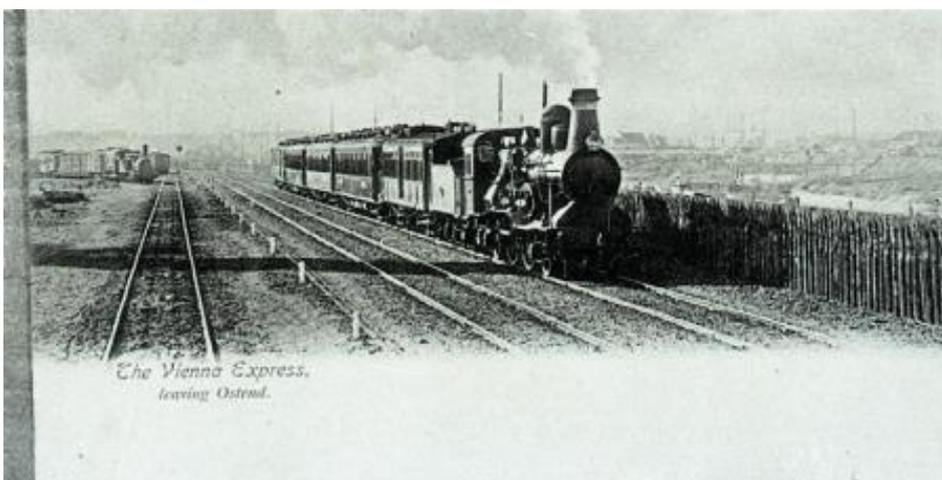
Les débuts

Mais d'où lui vient cette idée ? Lors d'un séjour aux Etats-Unis, en 1868, Georges Nagelmackers est séduit par les « sleepings cars » de Pullman, sortes de dortoirs roulants permettant d'effectuer de longs déplacements dans des conditions de confort très acceptables. De retour en Belgique, il songe à étendre ce concept sur le continent européen et va se lancer avec passion dans l'entreprise à laquelle il va consacrer toute sa vie. Dès le début, il comprend 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.

Le résultat de ses réflexions va être repris dans une brochure qui contient tout son programme : « Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent ».

Les négociations entreprises, tant avec les divers gouvernements qu'avec les compagnies ferroviaires qu'il fallait mettre d'accord et réunir, sont brutalement interrompues par la guerre de 1870 entre la France et la Prusse. Dès la fin des hostilités, Georges Nagelmackers se remet à la tâche avec l'appui particulier de S.M. Léopold II, roi des Belges et de son gouvernement.

Il trouve des capitaux et fonde à Liège, le 1^{er} octobre 1872 une première société *La Compagnie Internationale de Wagons-Lits* pour l'exploitation des premières voitures qu'il a fait construire en 1872 en Autriche. Ce sont des voitures-lits à deux essieux, d'une longueur de neuf mètres et d'un poids de treize tonnes.



Carte postale du train express Ostende - Vienne (Réf. Z00143) Collection Paul Pastiels

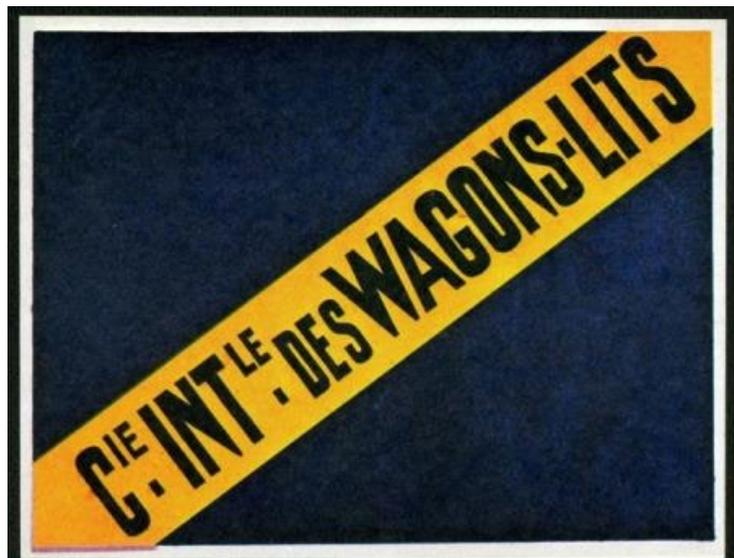
Après de longues et difficiles tractations, il obtient la même année la conclusion de contrats avec les administrations de chemin de fer en France, en Allemagne et en Autriche pour l'exploitation de la relation internationale Paris - Vienne. Avant la fin de l'année, d'autres contrats sont conclus pour les relations Ostende - Berlin et Ostende - Cologne.

Pour ses voitures, Nagelmackers a écarté la formule du wagon dortoir collectif, peu adaptée aux coutumes européennes et a adopté exclusivement la solution du wagons-lits à compartiments pourvus également de cabinets de toilette.

La jeune compagnie ne dispose à l'époque que de cinq voitures. Une première voiture-lits circule entre Paris et Vienne, à titre d'essai. Vu le succès, Nagelmackers signe de nouveaux contrats. Mais, en attendant les recettes, la compagnie doit faire face à de nombreuses dépenses et Nagelmackers s'associe alors avec le colonel William d'Alton Mann, l'inventeur du *Boudoir car*, composé de huit compartiments avec lits transversaux. Ils mettent en place des voitures avec des compartiments munis de portes ouvrant sur un couloir latéral qui permet au voyageur d'aller aux toilettes situées en bout de voiture.

En janvier 1873, la raison sociale de la société devient *Mann Boudoir Sleeping Cars*. Fin 1876, le parc de la nouvelle société comprend cinquante-trois voitures, qui circulent sur les réseaux de vingt-trois compagnies. En août 1875, le colonel Mann décide de se retirer.

Désormais seul, Georges Nagelmackers établit sa société à Bruxelles, le 4 décembre 1876. Ainsi naît la



Autocollant de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (Ref 10105)

Compagnie Internationale des Wagons-Lits avec, parmi les principaux actionnaires, le roi Léopold II. La Compagnie a toujours conservé son caractère de société belge et ses voitures sont ornées de deux lions affrontés rappelant les armoiries de la famille royale belge.

Fort de son parc d'une cinquantaine de voitures-lits, d'un portefeuille de 22 conventions avec des compagnies ou administrations ferroviaires dans différents pays, ainsi que de solides assises financières, la nouvelle société prend un essor rapide et passe commande aux usines Simmering, en Autriche, de six nouveaux wagons-lits. Ces voitures peuvent être considérées comme les prototypes de celles qui

seront construites par la suite par la Compagnie : douze places réparties dans des compartiments pour deux ou quatre voyageurs, lits transversaux se relevant pour le jour, couloir latéral donnant accès aux compartiments, portes extérieures à l'une des extrémités de la voiture.

Nagelmackers se lance alors à la conquête de l'Italie où le marché est toujours dominé au sud par la compagnie de Pullman qui a débarqué entretemps en Europe. Son but : conquérir les parts du nord du pays. Après des mois de pourparlers avec les autorités italiennes, il revient en France avec 2 contrats : Paris - Rome et pour la Malle des Indes, Calais - Bologne.

Georges Nagelmackers est un visionnaire et se rend compte que ces trains se devaient d'offrir à leurs hôtes non seulement un lit, mais aussi des repas. Il fait alors construire sa première voiture-restaurant. Celle-ci est incorporée le 10 octobre 1882 au premier train composé exclusivement de matériels de la Compagnie, sur la relation Paris - Vienne. C'est le prélude de *l'Orient-Express*.

Le développement des *Wagons-lits*

La mise en route de *l'Orient-Express* (appelé à ses débuts *l'Express d'Orient*) nécessita la signature d'accords avec huit administrations de chemin de fer. Le premier *Express d'Orient* fut inauguré le 5 juin 1883. Il circulait deux fois par semaine, entre Paris et Constantinople (l'actuelle Istanbul), parcourant plus de 3000 km.

A l'*Orient-Express*, vont se succéder le *Calais - Nice - Rome-Express*, le *Sud-Express*, l'*Ostende - Vienne-Orient-Express* et de multiples autres trains, qui amènent la compagnie à disposer, en 1914, de 1600 voitures circulant sur tout le continent européen (à l'exception de la Suède et de la Norvège) et en Egypte.

Ces trains, vont jouer un rôle primordial dans les relations directes entre les grandes capitales et le rapprochement entre les Etats.

Leur succès conduit l'Assemblée Générale de 1884 à décider de compléter la dénomination de la Compagnie, qui devient désormais *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*, reflétant mieux ainsi l'expansion de ses opérations.



Intérieur de l'Orient-Express (Réf. Z06855a)

Nagelmackers a encore d'autres projets

dont le *Super Nord - Sud Express* devant relier sans transbordement, Saint-Pétersbourg à Lisbonne via Berlin et Paris, grâce à ses voitures s'adaptant aux différents écartements russe, européen, ibérique. Ce rêve ne pourra se réaliser complètement.

Le second projet, couronnement de l'oeuvre de notre célèbre Liégeois, sera le *transsibérien*, réalisé sur demande du Tsar lui-même en 1891. En 1906, il va relier Moscou à Vladivostok sur 8.682 kilomètres, à travers l'immensité sibérienne. Oeuvre de titans, cette voie ferrée mettait Paris à neuf jours et demi de Vladivostok, à douze jours de Pékin et à quatorze de Tokyo.

Des voitures-lits aux grands hôtels

Le succès des voitures-lits est énorme et on assiste à la naissance d'un phénomène social : tout ce qui relève de la haute société : têtes couronnées, milliardaires, homme d'affaires, artistes, intellectuels se retrouvent, se côtoient, se croisent à bord de ces hôtels roulants dont les aménagements leur assurent un luxe conforme à leur train de vie habituel. Devant l'importance de cette évolution des mœurs qu'elle avait provoquée, la Compagnie se lance vers 1890 dans une expérience hôtelière sans précédent. La Compagnie va acquérir, construire et gérer de véritables palaces capables d'accueillir ses passagers aux points clefs du trafic international.

En 1894 est créé le premier maillon d'une chaîne internationale, le Grand Hôtel de Brindisi. Les établissements se succèdent (Ostende, Monte-Carlo, Nice, Istanbul, Lisbonne, Le Caire, etc.) et une filiale spécialisée va naître en 1892 : la *Compagnie des Grands Hôtels*. Cette branche périclitera après la mort de Nagelmackers, en 1905.

La Compagnie durant la Première Guerre mondiale...

Durant la Première Guerre mondiale, les trains de la compagnie ne circulent pratiquement pas. La plus grande partie du matériel est resté bloqué en Belgique ou en France tandis qu'en Allemagne, la compagnie est placée sous tutelle dès 1915. En novembre 1916 est fondée la *Mitteeuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft* (Compagnie de wagons-lits et wagons-restaurants pour l'Europe centrale), future *Mitropa*, acronyme de Mittel Europa. Cette compagnie est alors responsable de la gestion des voitures-lits et voitures-restaurant en Europe centrale et orientale et reprendra toutes les activités de la CIWL en Allemagne, Autriche, Hongrie, aux Balkans et en Turquie ainsi que le personnel concerné.

A la fin des hostilités, la voiture-restaurant 2419 D de la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens* va servir de cadre aux pourparlers et aux signatures de l'armistice du 11 novembre 1918.¹

...et l'entre-deux-guerres

En dépit de la perturbation apportée par la Première Guerre mondiale, la *Compagnie internationale des Wagons-Lits* se relève et se développe rapidement après l'armistice. En 1919, elle lance le *Simplon-Orient-Express* qui relie Paris à Istanbul par un itinéraire plus méridional que l'*Orient-Express* (via Milan, Venise, Trieste, Belgrade, Sofia). Elle remet également en route le *Transmandchourien* qu'elle complète quelques années plus tard par le *Pékin-Shangai*.

Toujours à l'avant-garde dans le domaine technique, elle inaugure, dès 1922, ses premiers trains composés uniquement de voitures métalliques à caisse bleue, présentant un confort inégalé jusqu'alors.

C'est l'époque aussi du développement du secteur du tourisme. La CIWL va installer un certain nombre de bureaux de tourisme dans les grandes villes d'Europe pour la commercialisation de ses wagons-lits.

A la liste des grands express s'ajoutèrent encore, à partir de 1926, les premiers grands trains de jour formés de voitures Pullman. La crise des années 1930 oblige la compagnie à élargir sa clientèle et offre désormais des wagons-lits de



Médaille en l'honneur du cinquantième anniversaire de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) en 1926 (Réf.3616)

¹ Dès l'arrêt des hostilités, elle retrouve sa fonction de voiture-restaurant. Après remise en état, elle est offerte au gouvernement français qui l'utilise comme voiture-restaurant du train présidentiel. Fin 1919, elle sera remise au Musée de l'Armée mais, le 20 juin 1940, à la demande d'Hitler, elle est remise sur la voie occupée le 11 novembre 1918 et va servir de lieu symbolique pour les pourparlers et la signature de l'armistice, le 22 juin 1940. Dès le lendemain, elle est transférée à Berlin puis Ohrdruf où, en raison de l'avancée de l'armée américaine, elle sera détruite par les SS.

deuxième classe², même dans la composition des luxueux trains Pullman. On va également réduire la composition des trains. On transforme aussi de nombreuses voitures en voitures restaurants avec de longs couloirs permettant de se restaurer à moindre coût.

En 1939, l'ambiance est morose et le trafic ferroviaire international réduit à sa plus simple expression.

Après 1945

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la Compagnie subit plus de dommages encore que pendant le premier conflit. Mais, malgré la perte de 400 véhicules, détruits ou disparus, elle opère, dès le second semestre 1945, une certaine reprise. Le premier *Arlberg-Orient* reliant Paris à Vienne via Bâle, Innsbruck et Salzbourg démarre le 22 septembre. Il comprend des voitures-lits et une voiture-restaurant mais aussi des places assises. Dès 1946, les premiers Pullman reprennent du service sur la relation Bruxelles - Amsterdam.

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 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 voitures-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 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.

La diversification de la CIWL

La vitalité de la Compagnie se manifestera de nouveau dans la façon dont elle va aborder la deuxième moitié du siècle, caractérisée par une profonde mutation dans le domaine des transports et une évolution rapide vers la civilisation des loisirs et le tourisme de masse. Elle va entamer un processus de démocratisation progressive de ses luxueux grands express et fait construire un type de voiture-lit comportant vingt compartiments individuels pour les hommes d'affaire et développe le service des wagons-lits destinés aux familles.

Elle développe avec succès les services de vente ambulante dans les trains dépourvus de wagon-restaurant. Enfin, elle poursuit l'expérience des « trains-autos », grâce auxquels les automobilistes ont

² Avant 1956, la 2^e classe correspond à la 1^{re} classe actuelle.

l'avantage, après une nuit de repos, de se retrouver avec leur voiture au seuil des régions touristiques. 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.

Au service du tourisme

La Compagnie assure ainsi 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.).

Mais elle dirige également un vaste réseau d'agences de voyages qui, dès 1879, se trouvent à Paris, Berlin, Cologne, Francfort, Vienne et Bucarest. Ces agences de voyage 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 individuels ou en groupe, location de chambres dans les hôtels, change, etc.).

Ce réseau englobe alors 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 « Thomas 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.



Affiche "Wagon-lits "touriste" avec un billet de 2e classe. Compagnie Internationale des Wagons-Lits" (SNCB / CIWL) (Réf. 11815)

Développements ultérieurs de la CIWLT (après 1960)

Les années 1960 marquent la fin du développement international des activités ferroviaires de la CIWL. L'époque des conquêtes de l'Europe et du monde avec les grands Express mythiques est maintenant révolue. Et pour tenir compte de la disparition de la plupart des Grands Express Européens, la Compagnie change de dénomination pour devenir la CIWLT *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme*.

La fin des années 1960 correspond à l'introduction par la CIWL des voitures-lits du type T2 (18 compartiments à deux lits, 2e classe). Le tournant des années 1970 correspond à la mise en place du

pool des wagons-lits. Les réseaux ferroviaires assurent eux-mêmes la gestion du matériel mis à disposition par la CIWL. Le pool est dissout en 1995.

Elle se diversifie et de nouveaux secteurs économiques au développement fulgurant prennent le relais des services ferroviaires, très tôt identifiés par les dirigeants avisés du groupe. Ces secteurs stratégiques, relais de croissance du ferroviaires seront principalement l'hôtellerie, la restauration collective, la restauration de concession avec les restaurants d'autoroute et les chaînes concédées dans les espaces publics, les agences de voyages, fusionnées dans les années 1990 avec Carlson (pour devenir *Carlson-Wagonlit Travel*), Europcar et la division ferroviaire, activité historique du groupe.



Restaurant Pullman à Bruxelles-Midi (Réf. K00751A)

En 1991, la Compagnie des Wagons-Lits est rachetée par le groupe Accor qui désormais gère directement les hôtels de la compagnie. ... qui devient ainsi française. Désormais, la compagnie s'est recentrée sur son activité traditionnelle, voitures-lits (et voitures-couchettes) ainsi que les services de restauration à bord des trains, en France et en Europe.

Le patrimoine intellectuel (marques déposées, logos et archives historiques) est aujourd'hui géré de façon exclusive par WAGONS-LITS DIFFUSION, filiale dédiée à la mise en valeur de ce patrimoine unique, qui défend et entretient ces propriétés intellectuelles au travers de multiples partenariats et contrats de licence.

En 2010, Accor a cédé les activités de restauration à bord des trains de la Compagnie des Wagons-Lits à Newrest.

La CIWL demeure encore de nos jours synonyme de luxe et de mystère.

Catherine Walravens
Octobre 2021

Bibliographie succincte

- Articles :**
- De internationale Maatschappij van de slaapwagens en de grote Europese expressen. *Spoor (Het), Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1960, p. 20-24, K21424
- La compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens. *Rail (Le) Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, n° 47, (01 07 1960), p. 20-24, K545208
- BECKERS F. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits. *Journal du Chemin de fer*, n° 14, 01-04-1988, p. 4-5, K580246
- DESTOOP K. De Compagnie Internationale des Wagons-Lits, *Spoor (Het), Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 10, 01-10-1987, p. 24-29, K574625
- GAIER C. Une page d'histoire industrielle. Le Liégeois Nagelmackers et la "guerre des sleepings". *AIHE Revue*, 01-10-1996, p. 26-28, K16430
- VAJDA J. Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien, 1855-1900. *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, 01-04-2008, p. 27-44, K553536

- Livres :**
- 100e Anniversaire de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme. 1876-1976. Histoire de la Compagnie.* Bruxelles : Malvaux, 1976, 47 p., B00009
- COMMAULT R. *Georges Nagelmackers, un pionnier du confort sur rail.* Uzès : Edition de la Capitelle, 1966, 62 p., B9417
- Historique de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme.* Paris : Service de documentation et d'archivage de la CIWLT, 1970, 27 p., H53
- Il était une fois l'Orient Express. - Gent : Snoeck, 2014-01-01. - 104 p. : Y ; B578912
- BEHREND G. *Grand european expresses. The story of the Wagon-Lits.* London: George Allen, 1962, 258 p., B612978

Sites internet :

<https://www.codimage.fr/pages/histoire-de-la-ciwl.html>

<https://trainconsultant.com/2019/10/22/lorient-express-et-les-trains-de-la-ciwl-la-vraie-classe-est-lespace/>

<https://www.wagons-lits-diffusion.com/pages/un-peu-d-histoire/page-ciwl-bis.html>

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : CIWL, Nagelmackers Georges

Collection musée : CIWL