

Le Nord-Express

L'EUROPE D'OUEST EN EST

Moins célèbre que son cousin l'Orient-Express, le Nord-Express ne mérite pas moins d'être connu. Sa belle composition de voitures CIWL parcourant l'Europe de Paris à la frontière russe va inspirer les modélistes...

Texte: Thomas Belloc



© coll. Bram Van der Velde

Au début des années trente, le Nord-Express arrive à Paris-Nord et passe devant le dépôt de La Chapelle, 3-1255 Super Pacific en tête. Le fourgon est un modèle à caisse en bois, il précède une voiture-restaurant WR série 3400, deux voitures-lits type S1 et une voiture-lits type Ym.

Le Nord-Express, train de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, débute sa carrière en mai 1896 en reliant différentes villes européennes et quelques villes de Russie, soit au départ de Paris-gare du Nord, soit de Calais ou Ostende. Pour aller de Paris à Saint-Petersbourg, il ne faut pas compter moins de 52 h. À l'origine,

le projet de Georges Nagelmackers, le fondateur belge de la CIWL est de relier l'Ouest de l'Europe à partir de Lisbonne, jusqu'à Moscou et Saint-Petersbourg, en conjuguant les Nord-Express et Sud-Express. En dehors du parcours entre Paris-Nord et Liège, l'accès au convoi reste réservé aux seuls voyageurs de première classe, les clients de seconde classe n'y étant admis qu'au début des années 1930.



© Matsukaze

FIGURE 1. Carte du trajet du Nord-Express, années 30.

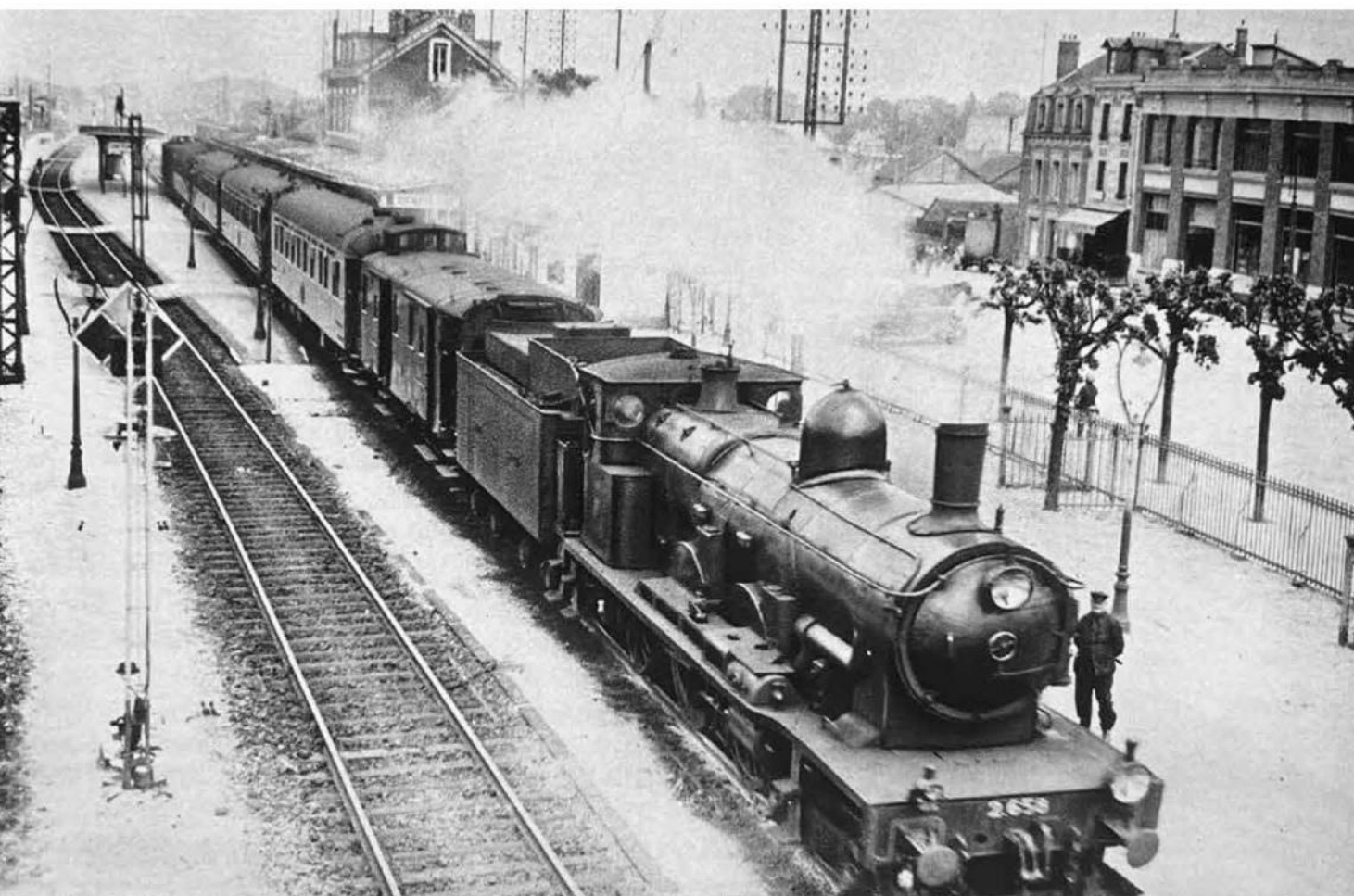
1897 ca. Auteur anonyme 87 x 124 cm

© Coll. A. Bellenda

Des débuts à l'apogée

Au début de son exploitation, la rame de couleur marron avec des voitures en teck effectue la liaison une fois par semaine, puis deux fois par semaine à partir d'automne 1897. Le service quotidien commence en 1899, jusqu'au premier conflit mondial. C'est l'apogée du Nord-Express. À cette époque, il est même considéré plus luxueux que le mythique Orient-Express. Après la suspension due à la Première Guerre mondiale, la remise en route du Nord-Express se fait attendre : en 1921, il reprend sa route, mais déviée, car passant par Strasbourg ; c'est seulement le 14 mai 1926 que le Nord-Express retrouve réellement son long parcours, entre Paris-Nord, Calais-Maritime et Ostende, vers Berlin. La ligne est étendue jusqu'en Pologne durant l'hiver 1926-1927. Elle ne reliera pas les grandes villes de l'URSS en raison des nouvelles politiques du pays, et notamment du rideau de fer, mais limite son voyage à Riga, l'une des capitales des trois pays baltes ayant accédé à l'indépendance (Lettonie). À compter du 15 mai 1929, on ajoute une sixième voiture-lits pour la destination de Hambourg-Altona. Cette incorporation permet de faciliter les déplacements vers les villes de Scandinavie, dont Copenhague, qui se voient dorénavant reliées au prix d'un changement de train et d'une traversée maritime des détroits ►

41		NORD		EXPRESS		41	
Voitures comportant des compartiments à une place.		Voitures comportant des compartiments à une place.		Voitures comportant des compartiments à une place.		Voitures comportant des compartiments à une place.	
Train de Luxe entre :		Train de Luxe entre :		Train de Luxe entre :		Train de Luxe entre :	
(Londres) OSTENDE, BRUXELLES/		(Londres) OSTENDE, BRUXELLES/		(Londres) OSTENDE, BRUXELLES/		(Londres) OSTENDE, BRUXELLES/	
PARIS-EROUQUINNES-NAMUR		PARIS-EROUQUINNES-NAMUR		PARIS-EROUQUINNES-NAMUR		PARIS-EROUQUINNES-NAMUR	
Voitures Salons Pullman entre :		Voitures Salons Pullman entre :		Voitures Salons Pullman entre :		Voitures Salons Pullman entre :	
1 ^{re} Classe entre PARIS, CALAIS, OSTENDE-BERLIN.		1 ^{re} Classe entre PARIS, CALAIS, OSTENDE-BERLIN.		1 ^{re} Classe entre PARIS, CALAIS, OSTENDE-BERLIN.		1 ^{re} Classe entre PARIS, CALAIS, OSTENDE-BERLIN.	
Tous les jours pour Berlin - Mardi, jeudi et samedi pour Warszawa.		Tous les jours pour Berlin - Mardi, jeudi et samedi pour Warszawa.		Tous les jours pour Berlin - Mardi, jeudi et samedi pour Warszawa.		Tous les jours pour Berlin - Mardi, jeudi et samedi pour Warszawa.	
Lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi pour Riga.		Lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi pour Riga.		Lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi pour Riga.		Lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi pour Riga.	
Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.	
Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15	
Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15	
Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15	
Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15	
Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15	
Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15	
Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.	
Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15	
Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15	
Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15	
Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15	
Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15	
Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15	
Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.	
Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15	
Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15	
Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15	
Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15	
Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15	
Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15	
Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.	
Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15	
Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15	
Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15	
Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15	
Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15	
Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15	
Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.	
Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15	
Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15	
Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15	
Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15	
Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15	
Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15	
Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.	
Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15	
Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15	
Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15	
Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15	
Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15	
Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15	
Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.	
Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15	
Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15	
Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15	
Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15	
Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15	
Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15	
Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.	
Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15	
Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15	
Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15	
Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15	
Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15	
Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15	
Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.	
Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15	
Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15	
Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15	
Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15	
Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15	
Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15	
Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.	
Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15	
Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15	
Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15		Berlin 18 15	
Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15		Ostende 19 15	
Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15		Calais 20 15	
Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15		Paris (Nord) 21 15	
Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.		Am. Dép.	
Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15		Paris (Nord) 10 15	
Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15		Calais 11 15	
Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15		Ostende 12 15	
Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15		Berlin 13 15	
Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15		Riga 14 15	
Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15		Moscou 15 15	
Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.		Am. Arr.	
Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15		Moscou 16 15	
Riga 17 15		Riga 17 15		Riga 17 15		R	



© L.M. Vilain, coll. LR Presse

Dans les années vingt, l'une des fameuses Atlantic du Nord traverse en vitesse la gare de Compiègne, en tête du Nord-Express qui compte encore des fourgons à trois essieux, encadrant les voitures-lits type S.

► par Warnemünde à l'est ou par Padborg (Flensburg) à l'ouest. À l'automne 1930, le Nord-Express accueille chaque jeudi deux voitures-lits circulant depuis Calais et Ostende, jusqu'à Stowbtsy (Stolpce) ; cette dernière ville servant jusqu'en septembre 1939 de point frontière avec l'URSS, ces voitures-lits étaient complétées par une voiture-restaurant en service depuis Paris. Des correspondances vers Minsk et Moscou (voire sur le Transsibérien) deviennent possibles grâce à des convois SZD ayant Niegoreloje (première cité soviétique) comme origine. Cette relation ne durera pas, et la liaison retrouvera son terminus de Varsovie. Elle sera de nouveau implémentée en 1936, cette fois-ci de Paris à Niegoreloje (de nos jours, Stolpce et Niegoreloje sont en Biélorussie, à une trentaine de kilomètres de Minsk).

Après guerre, la renaissance

Après le second conflit mondial, le Nord-Express reprend du service, mais ne reliera Moscou qu'à partir de 1960. Contrairement

aux années 1900, un transbordement de rame (dû à la différence d'écartement) pour relier les différentes destinations n'est pas nécessaire. Un système de changement de bogies dans la gare de Brest-Litovsk est créé, opération tout de même laborieuse. Avec la concurrence de l'aérien et le vieillissement de la rame, en 1973 les voitures sont restaurées une dernière fois et le train ne reçoit pas les nouvelles voitures Corail des années 80. Lors de sa dernière période d'exploitation, le Nord-Express relie Paris à Stockholm en passant par Hambourg et Liège. Tout le prestige du Nord-Express est perdu en renonçant à desservir la Pologne, les pays baltes et la Russie. Le Nord-Express est officiellement arrêté en 1986, remplacé seulement en été par un tout nouveau train : le Viking-Express.

Une composition qui évolue

Du début de sa commercialisation jusqu'au début des années 1900, la rame est généralement composée de six voitures : quatre WL (voitures-lits), une WR (voiture-restaurant)

et un fourgon F pour bagages. Ces voitures sont en teck, de couleur marron, jusqu'en 1928-1929. En 1896, la rame assurant la liaison Paris – Liège est composée d'un fourgon teck à deux essieux (F2), de deux WL, d'une WR et d'un fourgon-fumoir (Ff).

En 1900, derrière les locomotives à vapeur entre Liège et Varsovie, on retrouve un fourgon F, une WR, quatre WL puis un autre fourgon F. Pour la voiture-restaurant de ce convoi, on peut retrouver la 599 et 600 de 1889, puis la 792 de 1900. Par ailleurs, il est aussi possible d'apercevoir un fourgon-cuisine attelé à la WR, série 1024 à 1026 de 1889 et un fourgon postal série 1105 à 1106 de 1898/1900 (n°1106, renuméroté 1310 en 1929).

À partir de 1905, des WL 867 à 869 puis 871 et 872 sont intégrées à la rame. Après la Première Guerre mondiale, lors de la remise en route partielle du Nord-Express en 1926, certaines WL type P (Pologne) de la série 3021 à 3026 auraient circulé dans la rame.

En 1929, des voitures CIWL de construction métallique, de couleur bleue, sont intégrées



DES FOURGONS SPÉCIFIQUES : LES 1245 À 1256

Pour les besoins spécifiques du Nord-Express, la CIWL commande à la Compagnie Générale de Construction douze fourgons à quatre portes, livrés en mai et juin 1926. Si quelques unités sont affectées aux trains auxquels ils sont destinés, d'autres sont insérées dans le Rome-Express puis le Côte d'Azur-Express à partir de 1929. Cette affectation entre Nord et Sud-Est persiste jusqu'en 1936, où six unités sont employées sur le Sud-Express (Paris – Irun).

Après la Seconde Guerre mondiale, le 1248 entre dans la composition de l'Orient-Express, les autres étant utilisés au parc de service de la CIWL, jusqu'à leur acquisition par les Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne qui les transforment et les repeignent en rouge. Certains connaissent une dernière tranche de vie au sein d'entreprises de travaux, les sauvant un temps de la démolition. Le 1253 est racheté par un amateur en vue de sa restauration. **YB**



© DR, coll. French Railways Society

Le fourgon Nord-Express 1255 est ici encore en état d'origine.

à la rame : les voitures-lits de type S. On y retrouvera un fourgon métallique à bogies (série 1245 à 1256, voir encadré) puis une WR 42 places (série 3391 à 3405), quatre WL et un fourgon teck à trois essieux.

Durant l'entre-deux-guerres, deux types de locomotives assurent la plupart des trajets dans le nord de la France :

- Les Atlantic Nord, futures 2-221 A de la SNCF, généralement équipées d'un tender grande capacité type 37 A pour effectuer un Paris – Liège en seulement 4 h et sans arrêt.
- Les Super Pacific Nord, futures 2-231 C de la SNCF, là encore avec des tender grande capacité type 37 A ou 38 A.

Après guerre, à la reprise du service, des voitures-lits directes sont intégrées à la rame pour Paris – Oslo et Paris – Stockholm.

Dans les années 60, les passagers peuvent embarquer dans des voitures-lits (série 4581 à 4620 type UH) directes Paris – Moscou, avec le fameux changement de bogies entre Pologne et Russie.

Resté dans l'ombre de l'Orient-Express

Curieusement, ce train n'a pas acquis la même célébrité que l'Orient-Express. Pourtant, intégralement CIWL, comportant tous les jours six wagons-lits entre Liège et Hanovre, desservant huit capitales, allant aux confins de l'URSS, et surtout très rapide, ce train avait certainement marqué les esprits de l'époque. Le trajet Paris – Liège (367 km en moins de 4 h, sans arrêt) était en effet l'un des plus rapides du monde, et les équipes de conduite des Atlantic ou Pacific Nord ne devaient pas chômer. En décembre 2023, on peut emprunter un nouveau train de nuit reliant Paris-gare de l'Est à Berlin en 13 h 30 (voir page 8), alors que déjà, en 1935, notre Nord-Express plaçait Berlin à 13 h 30 de Paris-Nord lui aussi. En presque 90 ans d'aventure ferroviaire, rien n'a changé question rapidité, alors que nous sommes à l'heure de la très grande vitesse. On n'arrête pas le progrès, comme ont dit ! ■



BIBLIOGRAPHIE

Ne manquez pas le livre *Trains d'Exception, toutes les voitures et fourgons métalliques de la CIWL 1922-1970* (Editions LR Presse), en vente auprès de la boutique LR Modélisme

