# Georges Nagelmackers

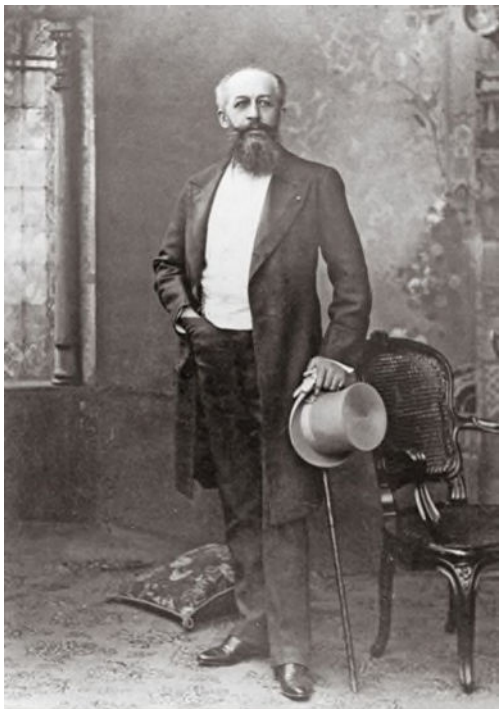
**Naissance** : Liège, 24 juin 1845

**Décès** : Villepreux (France), 10 juillet 1905

**Nationalité**: Belge

**Diplôme** : Ingénieur

**En quelques mots :** Georges Nagelmackers est avant tout un grand visionnaire. Ingénieur et industriel belge, il est le fondateur de la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, la CIWL. Il va révolutionner les voyages internationaux en train en créant de véritables hôtels sur rail alliant luxe et innovation !



Portrait de Georges Nagelmackers, 1898
(Réf. Z01489)

## Georges Nagelmackers: Industriel, banquier et ingénieur

Georges Nagelmackers est né à Liège le 24 juin 1845. Il est issu d'une famille de banquiers et d'industriels. Son père, Edmond Nagelmackers, est l'héritier du fondateur de la plus ancienne banque de Belgique, créée en 1747 par Pierre Nagelmackers.

Georges n'est lui pas attiré par le monde bancaire mais plutôt par l'industrie et il choisit de faire des études d'ingénieur civil à l'université de Liège. Là, il s'intéresse particulièrement à la métallurgie, l'exploitation des mines et la conception de projets ! A 22 ans, il obtient son diplôme d'ingénieur.

Mais le jeune homme est tombé amoureux de sa cousine et envisage de l'épouser. La famille voit cette relation d'un très mauvais œil ! Devant la détermination persistante de son fils, Edmond Nagelmackers décide d'utiliser les grands moyens et lui réserve une place dans le premier paquebot à destination des Etats-Unis. Georges embarque le 14 décembre 1867 à Anvers.

Durant un périple de dix mois, il va parcourir les différents états, se déplaçant le plus souvent en train, parfois à bord des *sleeping cars* de George Mortimer Pullman créées depuis peu [1]. Là, les distances sont telles qu'il a fallu trouver un moyen de transporter les voyageurs avec un certain confort. Nagelmackers a 23 ans et il est fasciné !

## Dans la lignée familiale

De retour en Europe, il exerce diverses responsabilités dans les sociétés familiales liées au charbonnage et à la métallurgie et on lui confie la direction de hauts fourneaux. En 1872, il achète des terrains près de Liège en vue de créer des fours à coke. Il crée alors en 1876 la Société industrielle pour l'exploitation des fours à coke de Tilleur. Cette société sera ensuite absorbée par la S.A. des Acieries d'Angleur où Nagelmackers sera administrateur de 1878 à 1904. Il sera par ailleurs administrateur d'autres sociétés sidérurgiques et d'exploitation de chemins de fer, tant au grand-duché de Luxembourg qu'en France, Allemagne et dans l'Empire Ottoman.

Très intéressé par le développement des échanges commerciaux, il va fonder la Chambre de Commerce belge de Paris dont il sera le premier président.

## Le développement des *Wagons-lits*

Mais les ambitions de Nagelmackers sont toutes autres. Depuis son voyage aux Etats-Unis, il rêve de faire circuler en Europe des wagons-lits comme ceux de Pullman mais en améliorant le confort et l'intimité des compartiments.

Il consigne le fruit de ses réflexions dans un document d'une trentaine de pages, publié le 20 avril 1870 et intitulé : *Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent*. Il conçoit donc le projet ambitieux de proposer aux compagnies nationales de chemins de fer européens d'accrocher aux trains réguliers des voitures de luxe qui lui appartiendraient.

La publication attire l'hostilité de sa famille qui lui retire ses moyens financiers mais également des compagnies de chemins de fer et des gouvernements européens qui, invoquant la sécurité nationale, refusaient de laisser pénétrer du matériel étranger sur leur territoire.

L'Europe diffère en effet énormément des Etats-Unis et les obstacles sont nombreux. Le franchissement des frontières entre les pays nécessite de lourdes formalités douanières et la France et la Prusse sont en guerre, ce qui entrave la libre circulation des personnes !

[1] Suite à un voyage épuisant en train entre Chicago et New-York, George Pullman s'ingénue à étudier la problématique du confort en train et va concevoir des voitures où les voyageurs peuvent s'allonger. Mais ce n'est pas encore confortable : pas de draps, l'éclairage est incertain, les cabines sont séparées par un rideau. Il crée ensuite la première voiture-restaurant et il rencontre vite un succès important aux Etats-Unis avant de s'établir en Angleterre.

Mais il ne se décourage pas et cherche à résoudre les problèmes posés par la diversité des normes en vigueur, y compris les exigences techniques dans les diverses compagnies et les pays. Les gabarits diffèrent tout comme les réglementations des entreprises ferroviaires : il faut donc prévoir des voitures qui s'adaptent aux différentes exigences techniques.

## Une aide royale

Dès la fin de la guerre franco-allemande de 1870, Nagelmackers reprend sa tournée des capitales européennes avec l'appui du roi Léopold II et de son gouvernement. Après de longues et difficiles tractations, il obtient en 1872 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.

Mais tout n'est pas gagné. George Pullman, désireux d'exporter lui-même son idée de *sleeping car* en Europe, débarque en Angleterre et prend pied en Italie. Nagelmackers passe à l'action. Il trouve des capitaux au sein de sa famille, qui finalement se rend compte du sérieux du projet. Il crée alors la *Compagnie Internationale **de** Wagons-Lits*[2] avec prise d'effet le 1er octobre 1872. Ce noyau familial est composé de son cousin, O. Neef-Orban, de deux banquiers, Ernest Nagelmackers, son oncle et Jules, son frère. Ils resteront à la tête de l'entreprise qui ne cessera de s'internationaliser.

## Constructeur de voitures

En 1872, il fait construire en Autriche ses premières voitures et adopte d'emblée la formule du wagons-lits à compartiments, pourvus également de cabinets de toilette. Il s'agit là d'une amélioration par rapport aux voitures *Pullman* ne disposant que de lits séparés de rideaux. Ces voitures à deux essieux mesurent 9 mètres et pèsent 13 tonnes.

Domiciliée à Liège, la 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, un ancien colonel, héros de la guerre de Sécession et entrepreneur américain qui lui apporte des capitaux et des brevets perfectionnant le confort des wagons-lits. Mann est en effet 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.

Fin 1876, le parc de la nouvelle société comprend cinquante-trois voitures, avec l'inscription *Mann Boudoir Sleeping Car*, qui circulent sur les réseaux de vingt-trois compagnies.

[2] En 1872, la compagnie s'intitulera *Compagnie Internationale **de** Wagons-Lits* et sera renommée quelques années plus tard, en 1876, en *Compagnie Internationale **des** Wagons-Lits*.

## Le luxe sur rails

En août 1875, le colonel Mann décide de se retirer et laisse à Georges Nagelmackers la direction pleine et entière de la société.

Désormais seul, Georges Nagelmackers établit sa société à Bruxelles, le 4 décembre 1876. Ainsi naît la *Compagnie Internationale* ***des*** *Wagons-Lits* avec, parmi les principaux actionnaires, le roi Léopold II. Le logo de la compagnie comprend d'ailleurs deux lions affrontés, rappelant les armoiries de la famille royale belge. A ce moment, la compagnie dispose de 53 voitures-lits destinées à être accouplées à un train ordinaire.

Blason de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (Réf. 10745)

La nouvelle société prend un essor rapide. Nagelmackers se lance alors à la conquête de l'Italie où le marché est toujours dominé au sud par la compagnie de Pullman. 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.

Transporter les voyageurs confortablement, c'est bien, mais encore faudrait-il leur permettre de se nourrir durant leur voyage ! C'est chose faite en 1879 lorsqu'il propose sa première voiture-restaurant. Elle sera incorporée le 10 octobre 1882 au premier train composé exclusivement de matériels de la Compagnie, sur la relation Paris - Vienne.

## Le Train Express d'Orient

Le succès est grandissant et les difficultés diplomatiques s'estompent. Le moment est propice à la réalisation de son rêve : concevoir des hôtels sur rail. Cela se concrétisera le 4 octobre 1883 à Paris où a lieu le départ du premier *Orient-Express* qui va relier Paris à Constantinople, distants de plus de 3.000 km, en 13 jours. Le *Train Express d'Orient* sera rebaptisée *Orient-Express* en 1891.

L'Europe s'ouvre à l'ère des grands express internationaux.

Dès 1883, de nombreux autres trains de luxe verront le jour (le *Nord-Express*, le *Sud-Express*, le *Calais-Nice-Rome-Express*, …) et cela se traduit en 1884 par une extension de la raison sociale de l'entreprise qui devient la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*.

L'Europe ne sera pas une limite puisque la Compagnie participe à la création du *Transsibérien* en 1898 et s'implante en Egypte (*Express Le Caire-Louxor* en 1902) ainsi qu'en Afrique du Nord (*Express Tunis-Oran*, également en 1902).

Affiche pour l'*Orient-Express*, Rafael De Ochoa y Madrazo, années 1890 (Réf. 11198)

## Des grands express aux grands hôtels

Le succès des wagons-lits s'affirme d'année en année et les têtes couronnées, les milliardaires, les hommes d'affaire, les artistes et les intellectuels se croisent dans ces hôtels roulants qui leur offrent le luxe dont ils sont accoutumés.

Affiche de la CIWL, 1897 (Réf. 11378)

Devant ce succès, la Compagnie se lance dès 1890 dans une expérience hôtelière sans précédent. Elle va construire et gérer des grands hôtels, capables d'accueillir ses passagers aux points clés du trafic international. Les établissements se succèdent et une filiale spécialisée va naître en 1892 : la *Compagnie des Grands Hôtels.* Cette branche périclitera après sa mort, en 1905.

## Vie privée

Nagelmackers est partagé entre la Belgique, l'Angleterre et la France. En Angleterre, il épouse Marguerite Mermet dont il aura un fils, René, né en 1878.

En 1892, il se domicilie à Paris, et deux ans plus tard, à Villepreux, à quelques kilomètres de Versailles (France) où il a fait construire un magnifique château.

Nagelmackers s'éteint à l'âge de 60 ans, le 10 juillet 1905. Ses obsèques sont célébrées à Villepreux. Son corps sera transporté à Angleur, près de Liège, où il sera inhumé au cimetière du château familial. Ce château existe toujours, visible depuis la gare d'Angleur, et donc encore en pleine ambiance ferroviaire.

Georges Nagelmackers s'est vu décerner de nombreuses distinctions honorifiques au niveau international parmi lesquelles : Commandeur dans l'ordre de la Légion d'honneur en France, Grand-officier d'Isabelle la Catholique en Espagne ou Croix de Saint-Stanislas en Russie.

Catherine Walravens
Septembre 2019

## Bibliographie succinte


**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,* nr. 47, (01 07 1960), p. 20-24, K545208

BECKERS F. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits. *Journal du Chemin de fer*, nr. 14, 01-04-1988, p. 4-5, K580246

CARRIERE B. Georges Nagelmackers. La rage de convaincre, *Vie du Rail et des Transports (La)*, 08-08-2001, p. 30-34, K34693

DESTOOP K. De Compagnie Internationale des Wagons-Lits, *Spoor (Het), Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 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

OPDECAM C. Train World en bonne compagnie - Georges Nagelmackers. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr. 11, 01-11-2014, p. 30-31, K602315

OPDECAM C. Train World in goed gezelschap - Georges Nagelmackers. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS.* nr. 11, 01-11-2014, p. 30-31, K602274

PRZYBYLSKI E Le Belge qui a créé L'orient-Express. *Dernière Heure (La)*, 05-07-2015, J616679

TIMMERMAN G. Georges Nagelmackers, profeet van massatoerisme. *Intermediair,* 01-12-1992, p. 9-15, K2950

VAJDA J. Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien, 1855-1900. *Revue d'histoire des chemins de fer*, nr. 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


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

***Catalogue Bibliothèque : CIWL, Nagelmackers Georges***

***Collection musée : CIWL***