

Grand Central Belge

Création : 1864

Repris par l'Etat belge : 1898

Spécificités : Association de compagnies en vue de l'exploitation en commun de leur réseau.

Abréviation : *Grand Central Belge* - GCB

En quelques mots : Le *Grand Central Belge*¹ était un consortium de sociétés privées de chemin de fer belge réunies en un syndicat d'exploitation ayant existé entre 1864 et 1897. À son apogée, le *Grand Central Belge* exploitait un réseau de plus de 600 km de voies de chemin de fer localisées en grande partie en Belgique, mais avec des prolongements aux Pays-Bas, en Allemagne et en France.



Insigne du Grand Central Belge (Réf. 4429)

Contexte historique

En Belgique, la première concession à une compagnie privée d'une ligne de chemin de fer publique est accordée en 1842 à Gustave De Ridder pour la ligne d'Anvers à Gand.

A partir de 1845, de nombreuses lignes sont créées et exploitées par des sociétés privées, notamment avec l'arrivée de capitaux anglais.

De vives controverses vont agiter l'opinion publique, la presse et le Parlement pendant la période des concessions, notamment concernant l'exploitation étatique des chemins de fer, les relations avec les compagnies et l'établissement des tarifs.

La concurrence entre ces compagnies et l'enchevêtrement des lignes mènent à la prise de conscience de la nécessité de regrouper les concessions en réseaux plus importants et plus rentables.

Ce mouvement de regroupement a débuté dans les années 1860.

¹ Dans les textes de l'époque, le nom a été écrit de plusieurs manières : Grand-central Belge, Grand-Central-Belge, Grand-Central belge, ... Nous retiendrons pour cette fiche l'orthographe *Grand Central Belge* et son sigle *GCB*.

Le regroupement des réseaux

Le mouvement commence dans le sud du pays lorsqu'en 1859 la Société Générale fusionne son *Chemin de fer industriel de Morialmé à Châtelineau* avec les lignes de la *Société anonyme du Chemin de Fer de Charleroi à Louvain* pour former la *S.A. de l'Est-belge*.

La fusion devait fournir à l'entreprise nouvelle les ressources nécessaires à la construction du prolongement de ses voies jusqu'à Givet où elle rejoignait le réseau français des Ardennes, assurant ainsi une liaison rapide entre le bassin industriel de Charleroi et les centres métallurgiques de Lorraine et du nord de la France.

Poursuivant sa politique de fusion, *l'Est-belge* conclut le 28/09/1863 une convention avec la *Société du Chemin de Fer Anvers à Rotterdam*, en vue de la fusion de leurs exploitations à partir du 01/01/1864.

C'est ensuite la société anglaise des *Chemins de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse* qui se joint au consortium. (A. R. du 24/06/1864, MB 01/07/1864). Ensemble, ils vont constituer le *Grand Central Belge*, chargé de l'exploitation seule des trois réseaux concessionnaires.

En raison des difficultés inhérentes à la fusion complète de sociétés aux concessions et structures de capital si disparates, le Gouvernement va conseiller de limiter l'opération à une fusion des exploitations. Cette dernière est approuvée en 1869. Le *Grand Central* fonctionnait donc, de fait, comme un syndicat, sous le contrôle d'un comité général composé de deux représentants de chaque compagnie.

Aucune autre société ne s'ajoutera par la suite aux trois constituantes.

Lignes exploitées par le *Grand Central Belge*

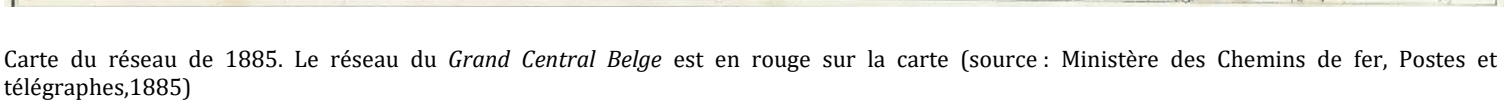
Le réseau du *Grand Central Belge* se composait principalement d'une grande ligne transversale sud-nord, s'étendant de la France jusqu'aux Pays-Bas. Il comprenait également deux lignes reliant Anvers à l'Allemagne via la province du Limbourg, ainsi que de nombreuses liaisons de moindre importance.

Véritable réseau international, il intégrait 7 km de voies en France, 177 km aux Pays-Bas et 35 km en Allemagne. Cette présence à l'étranger lui conférait une importance unique parmi les compagnies ferroviaires privées belges, comparable seulement à celle des chemins de fer de l'État.

À son apogée, le *Grand Central Belge* exploitait un réseau totalisant plus de 600 km de voies.

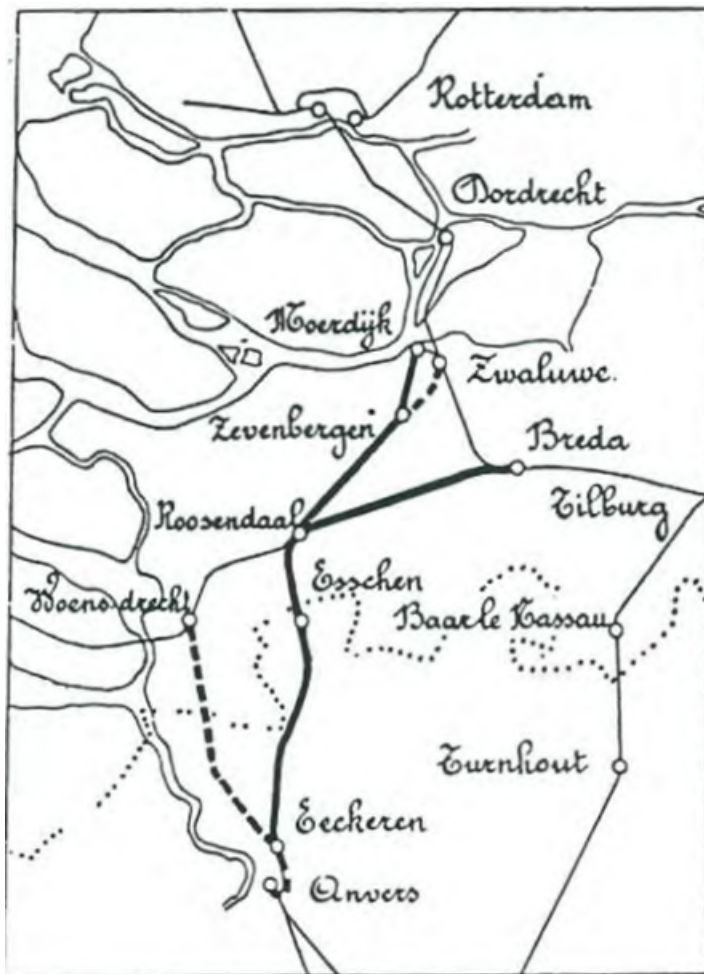
Pour se faire une idée du réseau ainsi créé, il convient de revenir sur les lignes exploitées par les différents sociétés constituant le *Grand Central Belge (GCB)*.

Sur la carte suivante, on peut voir l'importance du réseau en 1885 en rouge.



La société est créée le 23/03/1859 (AR du 31/03/1859) par la fusion de la Société *anonyme du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau* et de la Société *anonyme des chemins de fer de Charleroi à Louvain*. La Société se préoccupera tout d'abord de réunir les deux lignes par un embranchement de 5 km, de Lodelinsart à Châtelineau.

Vers le Nord, la société signera une convention avec la *société des Chemins de fer du Nord de la Belgique* pour la reprise de l'exploitation de Louvain à Herentals (37 km) et prendra à bail l'exploitation d'Aarschot à Diest (17 km) construite par l'Etat.



Carte extraite de l'article de L. Wiener, revue le rail (Réf. K6775)

En 1852, les gouvernements belges et des Pays-Bas s'accordent pour octroyer une concession à M. Gihoul qui s'engageait à construire un chemin de fer d'Anvers à Moerdijk, sur le Hollandsch Diep et à établir un service fluvial qui le prolongerait jusqu'à Dordrecht et Rotterdam. Il devait également construire un embranchement de Roosendaal à Breda. La concession pour la partie belge du trajet lui sera accordée par une loi le 10/12/1852.

Cette concession, dont la ligne principale est la plus courte que l'on puisse établir entre Anvers et Rotterdam, sera construite, en partie, avec des capitaux anglais. Elle s'étend presque entièrement sur le territoire hollandais, où 37 km de son parcours sont exploités par un service de bateaux à vapeur. Les lignes de la compagnie sont ouvertes au trafic le 03/05/1855.

La durée du voyage d'Anvers à Rotterdam est alors ramenée 4 heures seulement au lieu de 10. La ligne était d'une grande importance ; elle constituait en effet l'artère principale par laquelle s'effectuait la quasi-totalité du commerce entre la Belgique et la Hollande.

En 1855, la Société exploite pour son compte, la ligne de Lierre à Turnhout.

D'autre part, la *Société du chemin de fer du Nord de la Belgique* lui cèdera l'exploitation de la ligne d'Anvers à Hasselt ainsi que l'exploitation de la ligne de Turnhout à Tilbourg.

Le 01/01/1864, la Société fusionne avec celle de *l'Est-Belge*, qui lui a rétrocédé l'exploitation de la ligne d'Aerschot à Diest. Cette fusion permettra d'établir des relations directes avec la Hollande par Anvers, Louvain, Charleroi et la France par Givet et par Erquelinnes, ainsi qu'avec la ligne de la *Grande Compagnie du Luxembourg*.

Le Chemin de fer de l'entre-Sambre-et-Meuse



Extrait de la carte du réseau de 1885. Le réseau du Grand Central Belge est en rouge sur la carte (source : Ministère des Chemins de fer, Postes et télégraphes, 1885)

Elargissement des lignes du Grand Central Belge (GCB)

En 1855, la *Société d'Anvers à Rotterdam* exploite la ligne entre Lierre et Turnhout et, plus tard, la prolongation de cette ligne vers les Pays-Bas qui lui sera octroyée par la *Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique*².

Cette dernière fonctionnait différemment des autres compagnies. Elle recherchait des concessions, conservait la construction et transférait l'exploitation à l'*Est-belge* et l'*Anvers-Rotterdam* notamment.

Le réseau qu'elle parvient à établir s'étendait principalement dans les provinces d'Anvers et du Limbourg ainsi que dans les pays limitrophes. Il comprenait trois axes : L'un prolongeait l'*Est-belge* depuis Louvain jusqu'à Tilburg où il se raccordait au réseau néerlandais et deux autres d'Anvers à Hasselt avec continuation sur Aix-la-Chapelle et d'Anvers à Münchengladbach, prolongé jusqu'au Rhin. Ces deux lignes étant cédées à l'exploitation au *Grand Central Belge*.

Le réseau du *Grand Central Belge* va également prendre à bail l'exploitation des lignes de la *Société du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht*.

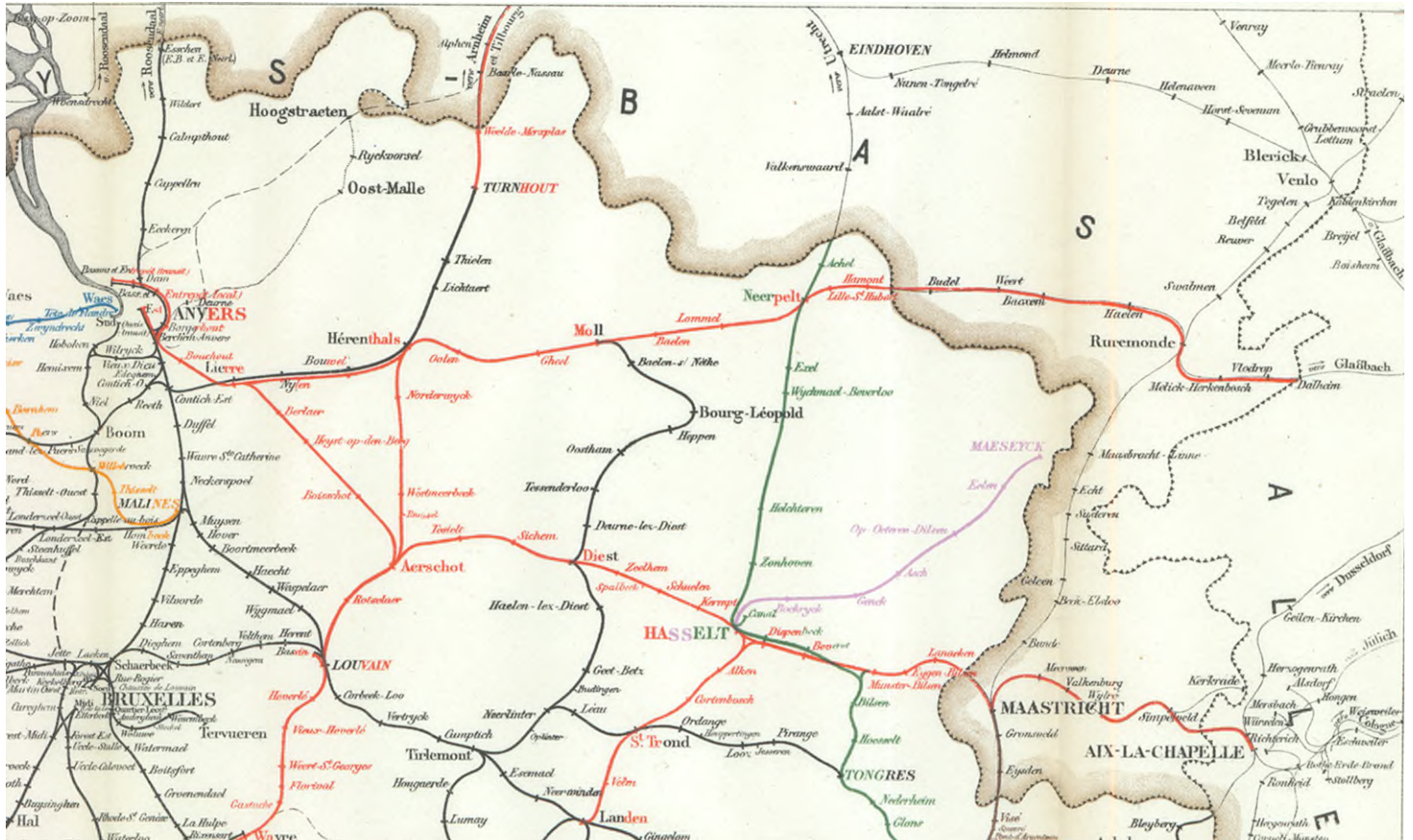
La région comprise entre Charleroi et la frontière française, que ce chemin de fer devait desservir, était riche en carrières, en minerais de fer et de plomb et renfermait de nombreuses usines métallurgiques.

Une compagnie anglaise obtiendra, en 1845, la concession d'un chemin de fer avec divers embranchements industriels entre la Sambre et la Meuse.

La ligne principale de 63 km reliant Marchienne-au-Pont à la frontière française avait été prolongée jusqu'à Vireux où elle rejoignait le *Chemin de fer français des Ardennes*. Le réseau achevé totalisait 107 km.

Le 01/07/1864, la Compagnie fusionne avec celle de l'*Est-Belge*, déjà fusionnée avec la *Société d'Anvers à Rotterdam*.

² En 1865, la *Société du Nord de la Belgique* a formé, avec la participation de la *Société générale*, une nouvelle société dite *Société belge de chemins de fer*. Elle doit se différencier du *Nord-Belge* qui a déjà fait l'objet d'une fiche historique.



Carte du réseau de 1885. Le réseau du *Grand Central Belge* est en rouge sur la carte (source : Ministère des Chemins de fer, Postes et télégraphes, 1885)

Par contrat du 19/29 avril 1867, cette compagnie va céder au *GCB* l'exploitation de ses lignes. Le réseau de 93 km comprenait les lignes de Landen à Hasselt via Saint-Trond (1847) et d'Aix-la-Chapelle à Hasselt via Maastricht.

Par la suite, le *GCB* va passer des conventions avec différents réseaux dont la *Grande Compagnie du Luxembourg*. La convention du 18/05/1872 accorde au *GCB* l'usage en commun des lignes entre Ottignies et Bruxelles (Quartier Léopold), Schaarbeek et Bruxelles Allée-Verte.

D'autres accords sont signés pour obtenir des droits d'exploitations lui permettant de s'intercaler dans ses lignes principales : entre Herentals et Turnhout, entre Lierre et Herentals.

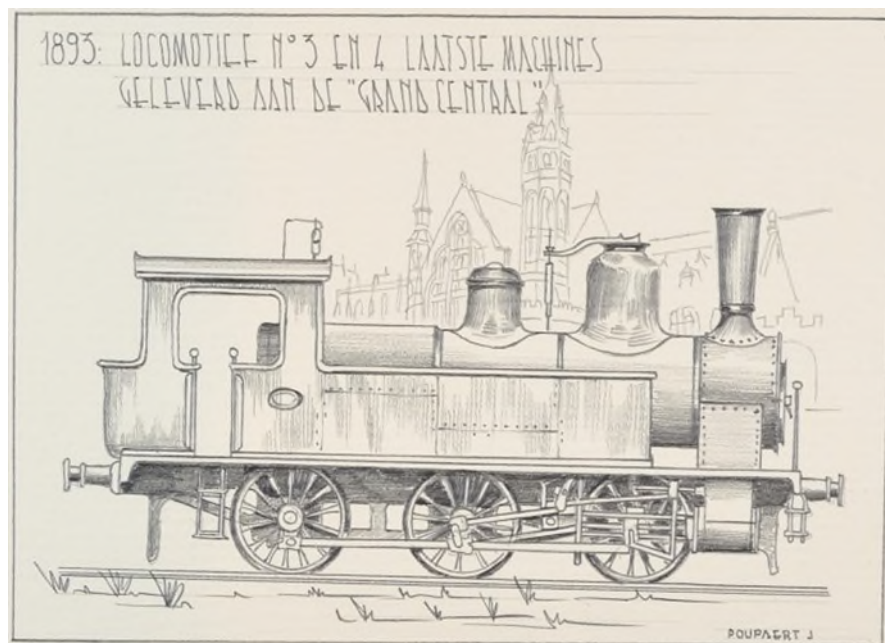
Le *Grand Central Belge* et son matériel

Le premier soin de la direction de la puissante compagnie formée de la sorte est d'établir un tarif éliminant les disparités sévissant entre les diverses sociétés fusionnées, de réorganiser les services et d'unifier, dans la mesure du possible le matériel.

Le parc ferroviaire du *Grand Central Belge* était disparate en raison de la multiplicité de compagnies constituant la société.

Le directeur général Jules Urban va y mettre de l'ordre.

C'est à partir de 1866 que son frère, Maurice Urban, ingénieur hors pair, alors directeur du Matériel et de la Traction va standardiser la construction des nouvelles locomotives du *Grand Central Belge*.



« 1893: locomotief N°3 en 4 laatste machines geleverd aan de "Grand Central" », Poupaert, J. 1958 (Réf. 10793)

Les caractéristiques extérieures qui distinguaient ces dernières des locomotives des autres réseaux étaient les suivantes : foyer Belpaire carré, court ou allongé ; grand dôme en laiton poli portant deux soupapes de sûreté à balances ; cheminée évasée vers le haut ; cylindres extérieurs. Les abris de forme élégante protégeaient mal le personnel du fait de l'absence de parois latérales.

Les caractéristiques techniques distinguaient très nettement les machines du *Grand Central Belge* qui étaient en avance sur leur temps par rapport aux locomotives des autres réseaux.

Notons que ce réseau est le premier en Belgique à appliquer les sablières à vapeur du système Gresham Craven et, en 1866, à adopter, pour ses locomotives le sifflet Urban, à son très grave. Le *Grand Central* employait le frein à vide.

Le système de chauffage des trains mis au point en 1875 par Belleroy, ingénieur du service du Matériel et appliqué dès 1880, va permettre de puiser de l'eau chaude dans le tender de la locomotive et de la faire circuler dans des chaufferettes en fonte placées sous les banquettes des compartiments des voitures à voyageurs.

Il existe un album officiel des locomotives du *Grand Central Belge*, datant de 1871, est l'œuvre du dessinateur principal H. Wehrenpfennig des *chemins de fer d'Aix-la- Chapelle à Maastricht*.

Maintenance du matériel

Les locomotives du *Grand Central* étaient admirablement bien entretenues par un personnel d'élite. L'atelier central des locomotives était établi à Louvain, treize remises ou dépôts secondaires étaient annexés aux grandes remises d'Aerschot, de Walcourt et de Lodelinsart.

Le siège social était installé s à Bruxelles au 76 de la rue Belliard dans un bâtiment datant de 1864. Grâce à la parfaite maintenance du matériel roulant, exécuté sous la direction d'ingénieurs exceptionnels, les locomotives les plus anciennes sont restées en service pratiquement jusqu'à la date du rachat de la compagnie

Livrée

La livrée était brun chocolat avec un bord foncé, de larges bandes chamois et de minces filets vermillon. La traverse de devant, les boisseaux des butoirs et la cornière de tablier étaient également peints en vermillon. La peinture était soignée tout comme l'aspect extérieur des locomotives. Les cuivreries étaient l'objet d'un entretien méticuleux et leur étincelante propreté était l'une des caractéristiques les plus marquantes du matériel de la compagnie.

Gares et bâtiments



Gare de Tilly (Réf. Z12846)

À la suite des fusions opérées lors de la constitution de son réseau, le *GCB* va concevoir un bâtiment standard qui va remplacer les anciennes gares devenues trop petites.

Il s'agit le plus souvent d'un long bâtiment bas sous bâtière, terminé par un pignon aux rampants recouverts de pierre de taille et orné de ferronnerie. La gare comporte entre 8 et 26 travées (gare de Hamont). Un oculus en pierre perce la façade latérale. Les pilastres d'angle à bossages alternent brique et pierre de taille. Le bâtiment du chef de gare se trouve à une extrémité.

La reprise des concessions par l'Etat belge

Vers 1867, le réseau ferroviaire belge est à son apogée. Toutefois, dès 1868, le jeune État belge se trouve confronté à des menaces extérieures : la *compagnie française des Chemins de Fer de l'Est* projette de racheter la ligne stratégique du Luxembourg vers Bruxelles et Liège. Parallèlement, l'Allemagne est soupçonnée de nourrir des ambitions similaires sur d'autres compagnies belges. En réponse rapide à ces convoitises, le gouvernement présente un projet de loi, publié au *Moniteur belge* le 24/02/1869, qui soumet désormais toute vente de ligne ferroviaire belge à l'approbation préalable de l'État.

Malgré cette mesure protectionniste, en 1870, l'exploitation ferroviaire reste majoritairement privée. Sur un total de 3 136 kilomètres de réseau, l'État n'en exploite directement que 869.

La période suivant 1870 sera donc caractérisée par une politique de rachat massif de nombreuses lignes concédées, renforçant progressivement le contrôle étatique sur l'exploitation du rail.

Un projet de loi est déposé à la Chambre le 11/05/1897 qui prévoit le rachat de plusieurs compagnies privées, parmi lesquelles figure le *Grand Central*.

La raison principale semble avoir été la concurrence particulière que ce réseau faisait aux lignes exploitées par l'Etat. Mais le *Grand Central Belge* va conserver l'exploitation pour le compte de l'Etat jusqu'au 30/06/1898.

Le texte prévoit outre les installations fixes, les remises, les dépôts et les wagons, une impressionnante série de locomotives de types divers. Le réseau de l'Etat s'enrichit de la sorte, de 234 machines anglaises, allemandes et belges.

Jules Urban

Nous ne pouvons clôturer l'histoire du Grand Central Belge sans mentionner son directeur, Jules Urban, nommé en 1855 à la direction du *Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam*.

Il va prendre une large part à la conception et à la constitution du syndicat d'exploitation du *Grand Central Belge* et en deviendra le directeur général en juillet 1864. Il occupera cette fonction jusqu'à la reprise du réseau par l'Etat belge.

C'est lui qui fit appel à Egide Walschaerts, chef d'atelier à l'Etat belge et inventeur de la distribution à coulisses. En 1862, Walschaerts va concevoir pour le *Grand Central belge* des locomotives à vapeur à marchandises pour fortes-rampes. La Compagnie en fit construire plus de cent d'après les plans d'origine.³

Au Congo, il participe à la création de la Compagnie du chemin de fer du Congo, chargée de la construction de la ligne de Matadi au Stanley Pool, et en devient le Président du comité permanent de pour en présider ensuite le conseil d'administration ainsi que celui de la *Compagnie du Katanga*.



Portrait de Jules Urban vers 1864 (Réf. Z00012)

Catherine Walravens
Juin 2026

³ Voir la fiche historique relative à Egide Walschaerts.

Bibliographie succincte

- Articles :** Ligne 132 : Charleroi-Mariembourg, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, n° 7, 01-07-1983, p.10-13, BIB_K364747
- Nécrologie : Jules Urban, *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer* ; Vol. XVI ; n° 5, 01-05-1901, p.338-339, BIB_K702414
- DE VUYST-HENDRIX L.M. Histoire du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse Parcs nationaux : *bulletin trimestriel de l'Association Ardennes et Gaume* ; Vol. 29 ; n° 03, 01-1974, p.129-139 BIB_K22768
- WIENER L. Les anciennes compagnies de chemins de fer. I. Le Grand Central Belge Rail (Le) - *Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 15-04-1939, p.5-11 BIB_K6749
- WIENER L. Les anciennes compagnies de chemins de fer. I. Le Grand Central Belge (2) Rail (Le) - *Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 15-06-1939, p.3-6, BIB_K6775
- WIENER L. Les anciennes compagnies de chemins de fer. I. Le Grand Central Belge (3) Rail (Le) - *Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 15-07-1939, p.6-8, BIB_K6800
- WIENER L. Les anciennes compagnies de chemins de fer. I. Le Grand Central Belge (4) Rail (Le) - *Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 15-09-1939, p.6-9, BIB_K7412
- WIENER L. Les anciennes compagnies de chemins de fer. I. Le Grand Central Belge (5) Rail (Le) - *Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 15-10-1939, p.5-9, BIB_K7420
- WIENER L. De Nederlansch-Belgische Spoorwegen, *Spoor- en Tramwegen*, Vol. 12, n° 19, 16-09-1939, p.455-459, BIB_K713795
- Livres :** *Chambre des Représentants - Senats Projet de loi relatif au rachat par l'Etat de concessions de chemins de fer" – Grand Central Belge / Liégeois-Limbourgeois / Liège à Maestricht / Plateaux de Herve – Trésorerie*. 1897, BIB_C700588
- JAMAR A.M. *Le Rachat du Grand Central Belge par l'Etat*. Bruxelles, 1972, 332 p. BIB_E701281
- VERBEKEN P. *Grand Central Belge. Voetreis door een verdwijnend land*. Anvers : De Bezige Bij, Ludion, WPG Uitgevers, 2012, 255 p., BIB_B535634
- VANDENBERGHEN J. VI. *Le Grand Central Belge 1848-1897*. Bruxelles : SNCB, 1987, 103 p. BIB_C3485

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

Catalogue Bibliothèque : Grand Central Belge

Collection musée : Grand Central Belge