

## La Grande Compagnie du Luxembourg

**Création** : 10/09/1846

**Repris par la SNCB** : 31/01/1873

**Spécificités** : La concession a joué un rôle crucial dans le désenclavement de la province du Luxembourg et de l'Ardenne.

**Abréviation** : GCL

**En quelques mots** : la *Grande Compagnie du Luxembourg* fut une entreprise pionnière mais financièrement fragile, qui réussit néanmoins à doter la province du Luxembourg de son premier réseau ferroviaire, avant d'être absorbée par l'État belge en 1873 dans le cadre de la nationalisation progressive du rail belge.



Bouton d'uniforme de la *Grande Compagnie du Luxembourg* (Réf. 4469)

### Contexte historique

Initialement, le chemin de fer délaissait les provinces déshéritées du pays. La loi du 26 mai 1837 va modifier quelque peu cet état de fait en décrétant la réalisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg.<sup>1</sup>

Il s'agissait de compléter le réseau national en reliant la capitale à Namur et le Luxembourg belge et, au-delà les frontières, au Grand-Duché, à l'Alsace-Lorraine et à la Suisse. C'était donc, avant tout, une grande ligne de trafic international qui traversait une région généralement peu peuplée, agrémentée de quelques routes. Des embranchements devaient amener le trafic du bassin de Liège et le répartir vers les frontières.

Mais le parcours s'avérait difficile avec de fortes déclivités...

Le canal de l'Ourthe

L'idée de relier Liège au Rhin remonte déjà bien avant les chemins de fer avec, en 1825, un certain Remy de Puydt qui projette la construction d'un canal dit *de Meuse et Moselle* dont la concession sera accordée en 1827. La *Société anonyme du Luxembourg* est créée avec pour objet la construction du canal ainsi que la recherche minière mais le projet sera arrêté par la révolution de 1830. Le gouvernement belge nouvellement créé se montrait fort sensible au succès rencontré en Angleterre par le rail et va montrer

<sup>1</sup> Rapport de la Chambre : *La loi du 26 mai 1837 porte que la ville de Namur sera, par un chemin de fer construit aux frais de l'État, rattaché au système décrété par la loi du 1er mai 1834.*

un certain désintéressement à l'encontre du canal. Malgré les travaux déjà entamés, le projet est abandonné et la compagnie décide d'intenter une action pour obtenir la résiliation de ses engagements. ce n'est qu'en 1845 qu'un groupe anglais (Clossmann et consorts) va racheter tous les droits de l'ancienne Compagnie du Luxembourg, comme on le verra plus tard.

### Désenclaver le Luxembourg belge

En 1840, quelques élus locaux du Luxembourg belge manifestent leur réticence face au projet ferroviaire et demandent de reporter le raccordement du chemin de fer belge au Luxembourg au profit de la construction de routes dans la province !! Cependant, l'Etat belge a une vision bien différente pour le développement du territoire.

L'année 1845 marque à cet égard un véritable tournant avec un pic dans l'octroi de ces nouvelles lignes.

Après avoir construit les grandes lignes de son réseau national, le gouvernement va choisir de céder la construction et l'exploitation de nouvelles lignes en concession à des sociétés privées, souvent à capitaux anglais.

Pour développer le chemin de fer dans la région, MM. Clossmann et ses associés vont racheter à l'ancienne *S.A. du Luxembourg* les droits du canal et de recherche minière pour une somme considérable et vont acquérir l'ensemble des actions de l'ancienne *S.A. du Luxembourg*. Cette opération stratégique leur permet d'obtenir la concession du chemin de fer dit de Luxembourg, qui leur est officiellement octroyée en vertu de la loi du 18 juin 1846, confirmée par un arrêté royal du même jour.

Par sa liaison avec le railway, le canal assurait tout le trafic pouvant s'opérer à partir de Liège, entre la Meuse et la Moselle.

## Création de la *Grande Compagnie du Luxembourg*

Munis de leur nouvelle concession et des droits de l'ancienne *S.A. du Luxembourg*, MM. Clossmann et consorts vont créer le 10 septembre 1846 (sanctionnée par AR du 10/10/1846) une société anonyme de droit belge dénommée *Grande Compagnie du Luxembourg*.

Le cahier des charges de la compagnie indiquait ceci <sup>2</sup> :

*La société a pour objet la construction du chemin de fer du Luxembourg, de Namur à Arlon, partant de la vallée de la Meuse, tel qu'il est déterminé par l'acte de concession, avec ses embranchements et prolongements prévus sur Luxembourg, Longwy, Metz, Thionville, Trèves, et avec les extensions à admettre et à créer par l'assemblée générale des actionnaires; la canalisation de l'Ourte jusqu'à Laroche; l'exploitation du chemin de fer et du canal à établir; l'établissement et l'exploitation de routes, canaux, ponts et tous autres moyens de communication indispensable ou utile pour assurer le succès de l'entreprise principale, comme aussi l'exécution et l'exploitation de toute concession ultérieure, qui, offerte à la compagnie, serait acceptée par l'assemblée générale des actionnaires. Elle a pour objet aussi la recherche et l'exploitation des mines, minières et carrières dans le grand-duché de Luxembourg et dans la partie de la province de Namur, située sur la rive droite de la Meuse, d'après les concessions obtenues et à obtenir, et enfin le traitement métallurgique de toute espèce.*

---

<sup>2</sup> Art. 2 de son contrat du 10/09/1846.

## Un projet semé d'embûches

Les travaux débutent sur la section de Bruxelles à Wavre. La section suivante, de Wavre à Namur, devait quant à elle être réalisée par le *Chemin de fer de Louvain à la Sambre*. Toutefois, cette dernière est frappée de déchéance et se trouve dans l'incapacité d'honorer son contrat.

Confrontée à une situation financière délicate, la *Compagnie du Luxembourg* demande alors la résiliation de sa convention et le remboursement de son cautionnement. Cette démarche mène à un procès avec l'État belge en 1850, qui confirme l'obligation pour la compagnie de poursuivre la construction de la ligne.

Pour sortir de cette impasse juridique et financière, un accord à l'amiable est conclu : la *Grande Compagnie du Luxembourg (GCL)* accepte de reprendre les travaux à condition que le gouvernement lui garantisse les sommes engagées.

Cet accord se concrétise par la signature d'une nouvelle convention le 30 juin 1851. Grâce à celle-ci, la *GCL* récupère la concession de la section Ottignies-Wavre et Namur, qui avait été retirée à la *Compagnie du Chemin de fer de Louvain à la Sambre*.

Soucieux de faire bénéficier le Luxembourg des avantages d'une liaison ferroviaire et constatant la lenteur de l'avancement des travaux, le gouvernement belge décide de prêter main-forte à la compagnie. Ce soutien se concrétise par la loi du 20/12/1851, sanctionnée par AR du 29/01/1852<sup>3</sup>.

La nouvelle convention stipule que la compagnie construira et exploitera :

1/ la ligne de Bruxelles à Namur

2/ la ligne de Namur à Arlon avec ses embranchements et éventuellement ses extensions vers les frontières de France et du grand-duché de Luxembourg

La compagnie aura la faculté de n'exécuter la ligne que pour une seule voie et les deux lignes devront être achevées avant la fin de l'année 1856 sous peine de déchéance portant sur l'entièreté de la ligne !

Et les travaux reprennent. Le Moniteur belge du 25/07/1853 annonce : *Au 22/07/1853, Sir William Magnay, président, accompagné des directeurs, ingénieurs, entrepreneurs et secrétaires de la Compagnie du Grand-Luxembourg, a posé vendredi la première pierre des bâtiments de la station d'Ixelles, qui seront adossés aux murs d'enceinte.*

Et le 23/08/1854 a lieu l'ouverture de la première section du chemin de fer du Grand-Luxembourg, Bruxelles-Quartier Léopold – La Hulpe !<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> MB du 31/01/1852.

<sup>4</sup> Compte-rendu de l'inauguration publié dans le MB 237 p. 2825 et du vendredi 25/08/1854



Carte postale de la gare de Bruxelles-Luxembourg, Collection Paul Pastiels. (Réf. Z12748)

Entre mauvaise gestion et détournements de fonds, la situation financière de la compagnie devient désastreuse. Face au mécontentement des actionnaires et aux rumeurs qui ternissent sa réputation, un nouveau conseil d'administration est mis en place en 1855. Il sera composé de banquiers anglais et belges dont Victor Tesch (1812-1892), une personnalité importante dans la vie politique belge et luxembourgeoise.

Sous la présidence de M. Tesch, à la tête du comité permanent d'administration basé à Bruxelles, et grâce à l'énergie de cette nouvelle équipe dirigeante, la compagnie parvient finalement à redresser la barre.

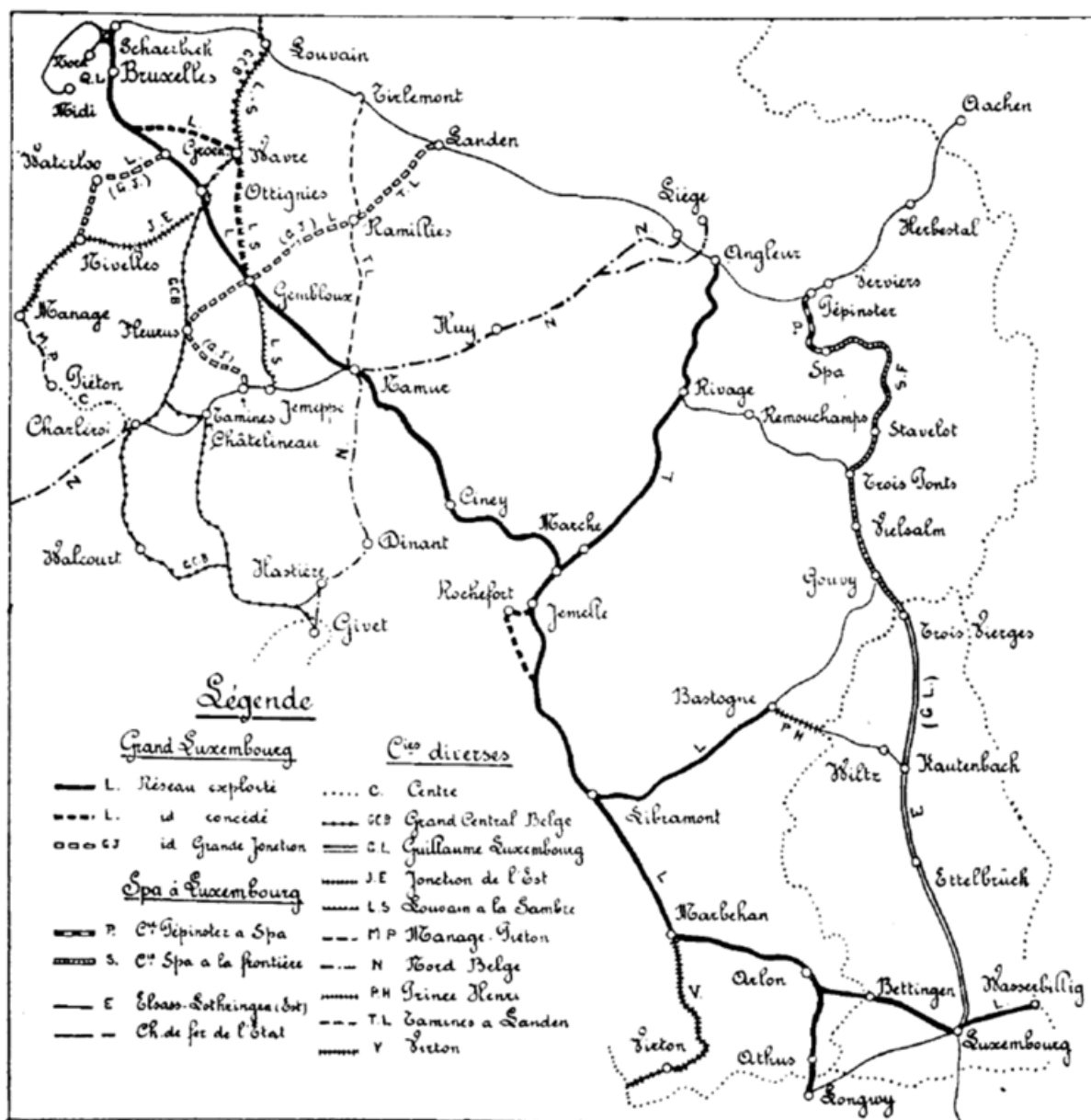
Définitivement assainie, la *GCL* obtient, par la loi du 07/09/1855<sup>5</sup>, un nouveau délai pour la mise en service de l'ensemble de la ligne pour le 01/04/1859 au plus tard.

Et les ouvertures à l'exploitation vont pouvoir débiter...

---

<sup>5</sup> MB du 21/09/1855.





Carte du réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg et ses prolongements. Extrait de l'article de Wiener L. parue dans le rail, 1940. (Réf. K9156)

## Inaugurations des différentes sections

La construction de la ligne Namur–Arlon demandera un peu plus de trois ans, ce qui n'est pas si mal compte tenu de l'ampleur de cette liaison difficile de 137 kilomètres.

|         |                                     |       |
|---------|-------------------------------------|-------|
| 08/1854 | Bruxelles - La Hulpe                | 15 km |
| 06/1855 | La Hulpe – Gembloux                 | 23 km |
| 09/1855 | Gembloux – Rhisnes                  | 12 km |
| 04/1856 | Rhisnes – Namur                     | 6 km  |
| 10/1856 | Raccordement entre Bxl-Q.L. au Nord | 6 km  |
| 05/1858 | Namur – Ciney                       | 28 km |
| 07/1858 | Ciney – Grupont                     | 38 km |
| 10/1858 | Grupont – Arlon                     | 69 km |
| 09/1859 | Arlon – Sterpenich                  | 10 km |

Au bout de 13 années, la ligne Bruxelles-Arlon est enfin terminée et sera inaugurée en grande pompe du 27 au 29 octobre 1858, en présence de la famille royale belge rejoints à Arlon par des notables français, allemands et luxembourgeois. Six mois plus tard, la section Arlon – Sterpenich relie la ligne au réseau naissant de la *Société Royale Grand-ducale Guillaume-Luxembourg*.

Victor Tesch, alors ministre de la Justice, sera décoré par le conseil provincial du Luxembourg, en remerciement pour son action en faveur du chemin de fer.



Médaille en l'honneur de l'inauguration du chemin de fer à Luxembourg le 27 octobre 1858, avec le buste de Victor Tesch.

## Les embranchements

Le cahier des charges de 1846 prévoyait la construction de deux embranchements obligatoires : l'un vers l'Ourthe et l'autre vers Bastogne.

### La ligne de l'Ourthe

Il faudra attendre 1863 et l'amélioration de la situation financière de la compagnie pour que la *GCL* s'attèle enfin à ce projet. Longue de 65 km, la ligne de l'Ourthe s'embranchait sur la ligne principale à Marloie, desservait Marche et Melreux, puis descendait jusqu'à Angleur, où elle rejoignit le réseau de l'Est de l'État belge.

Grâce à plusieurs accords conclus avec l'État belge et la compagnie luxembourgeoise *Société Royale Grand-ducale Guillaume-Luxembourg*, le chantier progressa rapidement pour s'achever entre 1865 et 1866.

### La ligne Libramont – Bastogne

Cette liaison de 29 km constituait le dernier engagement de 1846 liant la *GCL* à l'État belge. Bien que ce dernier garantît à la compagnie un revenu annuel pour son exploitation, le projet n'enthousiasmait guère la *GCL*. Les travaux vont débuter néanmoins en 1867. Ouverte au public le 15 novembre 1869, la ligne se raccordait à la dorsale ardennaise depuis Libramont. Comme redouté par la compagnie, cette section s'avéra peu rentable.

## Le prolongement Autel - Athus

Le 14/09/1859, la ligne du Luxembourg atteint Sterpenich, à quelques km de la frontière luxembourgeoise. Elle est connectée au réseau luxembourgeois dès le lendemain. Il restait à mener à bien le second prolongement possible de la ligne du Luxembourg en direction de la France. Les plans de la section Autel (ou Autelbas) – Athus sont acceptés par les Travaux publics en 1860 avec connexion au territoire français, à hauteur de Longwy. La ligne est ouverte jusqu'à Athus en 1862 et se termine en 1863. Puis, la voie française venant de Longwy sera raccordée, permettant aux trafic ferroviaire de circuler entre ces deux lignes.



Carte postale de la gare de Athus, Collection Paul Pastiels. (Réf Z01265)

De toutes les lignes exploitées en Belgique par des sociétés, la *GCL* est l'une des plus rentables, malgré son lourd investissement de départ. C'est la ligne la plus directe entre la Belgique, le grand-duché de Luxembourg, l'est de la France, le sud de l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Et la Province du Luxembourg renferme de ces matières pondéreuses dont le transport fait la fortune des chemins de fer.

## Entre ambitions privées et souveraineté nationale

### L'offensive de Simon Philippart et le projet « Prince-Henri »

L'attractivité économique de la région attise rapidement les convoitises. Un nouveau concurrent vient défier la *Grande Compagnie du Luxembourg* sur ses propres terres : l'investisseur et banquier belge, Simon Philippart<sup>6</sup>.

En décembre 1868, via sa société, la *Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*, il signe une convention avec le gouvernement luxembourgeois pour la concession de 200 km de voies. Il fonde alors la compagnie *Prince-Henri* et projette de créer une ligne entre Athus et Givet pour contourner le réseau de la *GCL*.

L'ambition de Philippart est démesurée : bâtir un empire ferroviaire transfrontalier en étendant son influence sur plusieurs compagnies clés. Cette agressivité financière inquiète l'État belge, qui redoute de voir des axes internationaux hautement stratégiques tomber entre les mains de spéculateurs ou d'intérêts étrangers.

### La menace française et le coup d'arrêt de 1869

La menace se précise en 1869 lorsque la *GCL*, alors à capitaux majoritairement britanniques, conclut un accord pour céder son exploitation à la *Compagnie des chemins de fer de l'Est français*, une société dans laquelle l'empereur Napoléon III possède de lourds intérêts. Si cet accord aboutit, l'axe vital Bruxelles-Namur-Arlon et ses extensions vers Liège, la France et le Grand-Duché passeraient sous contrôle français.

Face aux visées annexionnistes de l'Empire français et au risque de dénationalisation de son réseau, l'État belge réagit fermement. Le 23 février 1869, le Parlement vote en urgence une loi interdisant aux compagnies ferroviaires de céder leurs lignes sans l'approbation explicite du gouvernement, bloquant net l'opération.

### La guerre de 1870 et l'urgence stratégique

Bien que la mainmise française soit écartée, la ligne reste contrôlée par les investisseurs anglais. Le fossé se creuse en 1870 lors de la restructuration du Conseil d'administration de la *GCL* : le Belge Victor Tesch en est évincé, laissant la compagnie sans aucun représentant national.

La même année, la guerre franco-prussienne éclate et confirme l'importance militaire et logistique cruciale de cette ligne. Sous la pression d'une opinion publique qui réclame la centralisation du réseau et la fin d'une concurrence privée jugée désastreuse, le gouvernement belge décide d'amorcer une politique de rachat des concessions.

---

<sup>6</sup> Simon Philippart, banquier et redoutable promoteur de chemins de fer belge, est connu pour avoir fondé la Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer (SGE). Son objectif était de regrouper de nombreuses petites lignes privées pour concurrencer directement les Chemins de fer de l'État belge.



## Le bras de fer final et la nationalisation (1871-1873)

Inquiète de voir Philippart développer son axe concurrent Athus-Givet, la *GCL* entame des discussions avec l'État belge dès 1871 pour lui céder son réseau. Les négociations piétinent. Pour faire pression, la *GCL* se tourne vers le *Grand Central*<sup>7</sup> en 1872, mais le gouvernement réplique en novembre en déposant son propre projet de loi pour une ligne d'État entre Athus et Givet.

Acculée, la *GCL* tente un dernier coup de poker en décembre 1872 : elle signe un accord avec la toute nouvelle *Société des chemins de fer belges-Luxembourgeois*. Or, le capital de cette entité est majoritairement détenu par Simon Philippart, via ses *Bassins houillers*, et par deux banques allemandes.

Cette nouvelle tentative de faire passer la ligne sous la double influence germanique et financière suscite l'émoi de l'opinion publique, qui y voit une menace directe pour l'indépendance et la neutralité de la Belgique. L'État belge refuse d'accorder l'autorisation légale nécessaire à la création de cette société. Face à cette impasse et après de multiples péripéties, la *GCL* capitule : la convention de rachat par l'État belge est officiellement signée le 31 janvier 1873.

Par cette convention, l'État belge reprenait tous ses droits sur ladite société, cette disposition intéressant aussi bien les concessions de chemins de fer que les concessions minières et celle du canal de l'Ourthe.

## Le matériel de traction

Au moment du rachat, l'effectif du matériel roulant de la *Grande Compagnie du Luxembourg* était, au 31 décembre 1874, de :

- 160 locomotives

- 128 tenders

- 228 voitures pour trains de voyageurs

- 5,115 wagons pour trains de marchandises

- 106 fourgons à bagages

- 30 fourgons-freins pour trains de marchandises

Une commande de 32 voitures à voyageurs était également en cours.

La *Grande Compagnie du Luxembourg* avait érigé un atelier de grande réparation dans l'enceinte de la gare du Quartier Léopold. On y effectuait de grandes réparations, les modifications et transformations mais aucune construction de locomotives.

Cet atelier situé à l'emplacement de l'ancienne remise à locomotives, démolie vers 1885, était assez important et fort bien outillé

Les locomotives ont été fournies par divers constructeurs belges et étrangers entre 1854 et 1873.

---

<sup>7</sup> Le Grand central Belge était un consortium de sociétés privées de chemins de fer ayant opéré entre 1864 et 1897. Il est né de la fusion de plusieurs compagnies ferroviaires privées belges afin de mutualiser leur exploitation et de faire face à la concurrence.

## Un héritage durable

L'héritage de la *GCL* est toujours bien vivant avec l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg qui reste l'une des lignes dorsales du réseau ferroviaire belge (les lignes 161 et 162).

Quelques bâtiments de gare subsistent encore aujourd'hui :

- La gare Bruxelles-Luxembourg a vu ses installations de surface modifiées mais la façade de son bâtiment historique subsiste, totalement intégrée au complexe de la gare de Bruxelles-Luxembourg, au pied du Parlement européen.
- Gare de Rixensart : construite en 1855, la gare est encore en activité
- Gare de Habay : mise en service en 1858, elle est ensuite devenue un point d'arrêt non gardé. Le bâtiment de l'ancienne gare a été racheté en 2025 et devrait servir à abriter cinq logements
- Gare d'Athus : Mise en service en 1862. Le bâtiment de la gare a été vendu en 2021 à la commune d'Aubange.
- Gare de Mellier : il s'agit du bâtiment de l'ancienne gare d'Arlon, démonté avec soin et déplacé en 1881.



Gare de Habay, Denis Moinil, 2016. (Réf. D4142-6)

Catherine Walravens,  
Avec l'aide de Paul Pastiels  
Juillet 2026

## Bibliographie succincte

- Articles :** Ouverture de la première section du chemin de fer du Grand-Luxembourg, *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 25-08-1854, p.2825-2826, BIB\_K36269
- Inauguration du chemin de fer du Luxembourg - Bruxelles, le 30 octobre 1858, *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, n° 303, 30-10-1858, p.4052-4057, BIB\_K804336
- KURGAN-VAN HENTENRIJK G. Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges : le rachat du Grand-Luxembourg par l'état (1872-1873), *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 01-01-1972, p.395-446, BIB\_K14003
- PASTIELS P. Les origines des chemins de fer en Lorraine belge (I), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1987, p.4-9, BIB\_K360007
- PASTIELS P. Les origines des chemins de fer en Lorraine belge (II), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1987, p.4-9, BIB\_K360047
- PIERARD C. Historique : la ligne Bruxelles-Luxembourg, *Rail et Traction*, 01-01-1957, p.37-46, BIB\_K38191
- WIENER L. Les anciennes Compagnies de Chemins de fer, VII. La grande compagnie du Luxembourg, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-04-1940, p.56-61, BIB\_K9156
- WIENER L. Les anciennes Compagnies de Chemins de fer, VII. La grande compagnie du Luxembourg (suite), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-05-1940, p.56-61, BIB\_K564567
- Livres :** *Les Grande compagnie du Luxembourg. Résolutions prises en assemblée générale des actionnaires du 9 mars 1849.* Bruxelles, 1849, 26 p. BIB\_Z804334
- DELHEZ J-C. *150 ans de train en Luxembourg belge. 1858-2008.* Neufchâteau : Weyrich, 2008, 178 p. BIB\_B14209
- VANDENBERGHEN J. *V. La Grande Compagnie du Luxembourg 1846-1873.* Bruxelles : SNCB, 1987, 137 p. BIB\_C3483

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

**Catalogue Bibliothèque : Grande compagnie du Luxembourg, concession, compagnie de chemin de fer**

**Collection musée : Grande Compagnie du Luxembourg**