

COMPAGNIE DU
CHEMIN DE FER
DU BAS-CONGO
AU KATANGA

1 9 0 6 - 1 9 5 6

Chapitre I. - ROLE HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER 17

Enigme du centre africain — Etat des connaissances géographiques en 1871, puis en 1880 — Le chemin de fer et le steamer, instruments de la pénétration — Complexité des tâches de Léopold II — Equilibre des tensions entre puissances rivales — Partage de l'Afrique — Appui de l'Amérique — Etat Indépendant du Congo (1885) — Rôle de la Belgique — Passivité — Guerre scolaire — Mode de gouvernement qui en résulte au Congo — Parallèle entre l'Etat Indépendant et la « Chartered » — Rivalités — Tentative de Cecil Rhodes contre le Katanga en 1890 — Réaction de la presse étrangère — Nécessité de relier le Katanga avec les océans par le rail — Programme ferroviaire de Léopold II — Le fait nouveau de 1900 : « pas d'or au Katanga, consolons-nous avec le cuivre » — Réconciliation des intérêts belges et anglais — Origines de la Compagnie du B.C.K. — Création des sociétés de 1906 - Raisons des concessions - Avis de Renkin, Emile Vandervelde, etc. — Annexion du Congo à la Belgique (1908) — Mort de Léopold II (1909).

Chapitre II. - EPISODES ÉPIQUES DES MISSIONS D'ÉTUDES. 47

Etat des communications avec le Katanga en 1900 — Vaines tentatives pour remplacer le portage par un autre mode de transport — Les premières reconnaissances pour un tracé de chemin de fer — Le capitaine Jacques (de Dixmude) — Rôle magnifique des Pères Blancs — Disette chronique au Katanga — Pauvreté de la main-d'œuvre — Comment relier le Bas-Congo au Katanga? — Evolution des idées de 1904 à 1912 : exposé de Paul Gillet — Difficultés rencontrées par les missions d'études : aventures épiques de la mission d'Odon Jadot (1912-1914) — Querelle des itinéraires — Guerre 1914-1918 : essor minier du Katanga — Achèvement du réseau jusqu'au cours supérieur du fleuve Congo — Projet de liaison ferrée directe avec le Bas-Congo — Décisions du ministre des colonies en 1921.

Chapitre III. - LE PROBLÈME DE LA CONSTRUCTION FERROVIAIRE DANS LE CENTRE AFRICAIN : L'EXEMPLE DE LA LIGNE PORT-FRANCQUI - BUKAMA 77

1921 à 1923, période des études définitives — Choix d'un port sur le Kasai — Nouvelle querelle des itinéraires — Arguments de Jean Jadot en faveur d'Ilebo et du tracé septentrional — Accord ministériel — Difficultés multiples pour préparer la construction : ravitaillement, main-d'œuvre, particularismes indigènes, la grande forêt — Recrutement des indigènes — Succès d'une politique libérale — Difficultés d'approvisionnement via Matadi — De 1924 à 1928 : construction de la ligne — Formation professionnelle des indigènes et recours généralisé à leurs services — Avantages de cette attitude envers les noirs - Mais désavantages qui en résultent pour tout un monde particulier, celui des tâcherons étrangers - Fin des principales difficultés - Accélération de la construction - Visite des chantiers par le duc de Brabant (1925) — Inauguration de la ligne en 1928 par le roi Albert et la reine Elisabeth.

<i>Chapitre</i>	<i>IV.</i>	PRÉCISIONS DOCUMENTAIRES EN RELATION AVEC LES CHAPITRES PRÉCÉDENTS :	
		Détails concernant les missions d'études et la construction du réseau exploité par la Compagnie du B.C.K.	.129
		Recherches des tracés dans le cadre des objectifs de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga, pour la réalisation de l'actuelle ligne « Sakania-Bukama » — (dès 1902) — Le rail à Elisabethville en 1910 et à Bukama en 1918.	
		Recherche des tracés de la liaison du Bas-Congo au Katanga.	
		Dès 1904, il faut choisir entre un itinéraire méridional et un itinéraire septentrional — Recherche des tracés de la liaison avec le rail portugais : Caminho de Ferro de Benguela — Recherche du tracé Kamina-Kabalo, liaison du réseau du Katanga avec celui des Grands Lacs.	
		Caractéristiques des lignes exploitées par le B.C.K. — Importance et nature du trafic Voie et ouvrages d'art — Matériel roulant — Ateliers de réparation et d'entretien — Combustible — Renchérissement du bois — Solution du problème du combustible et de l'augmentation de la capacité de transport par l'électrification — Choix du mode de traction électrique — Personnel et organisation.	
		CONCLUSION.	.167
		Influence du chemin de fer sur les régions traversées par le rail — Effets économiques — Effets psychologiques — Évolution indigène.	
		COMPLÉMENT : Caractéristiques des principales sociétés de chemin de fer contribuant au développement économique du Katanga et conventions les régissant.	.175
		Chemin de fer du Congo : Matadi-Léopoldville — Compagnie des Chemins de fer des Grands Lacs — Voies ferrées le long des sections fluviales non navigables — Compagnie du Chemin de fer du Katanga — Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga — Concession minière du B.C.K. — Exploitation forestière — Société des chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (L.K.D.), puis K.D.L. — Caminho de Ferro de Benguela — Inauguration du tronçon belge de cette ligne en 1931.	
		ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE : liste des présidents, vice-présidents, administrateurs délégués, administrateurs, commissaires et délégués de la Colonie depuis la fondation de la société.	.191
		— Conseil d'administration en fonction en 1956.	.196