

Deux fonds ont été inventoriés à ce jour par l'AVAE : les archives du groupe Empain et archives du BCK.

1. ARCHIVES DU GROUPE EMPAIN

1.1. Dates extrêmes

1892-1977

1.2. Nombre d'articles

750 articles

1.3. Numérotation

1 à 748 (mais il existe deux numéros « bis », 188/2 et 276/2).

1.4. Historique du producteur

Le groupe Empain constitue un ensemble informel de sociétés créées à l'initiative du baron Édouard Empain (1852-1929), dans les secteurs des transports et de l'électricité essentiellement, mais aussi dans ceux de la construction électrique, de l'extraction minière, de l'immobilier...

Le premier jalon de ce vaste conglomérat est posé en 1881 avec la constitution d'une société à portefeuille spécialisée dans la construction de chemins de fer économiques : la Compagnie Générale des Tramways à Voie Étroite. Une première réalisation dans ce domaine est l'établissement d'un vicinal le long de la Meuse, entre Liège et Jemeppe (exploitée par une filiale, la Société des Railways Économiques de Liège-Seraing et Extensions). Mais la création par les pouvoirs publics belges de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux pousse bientôt Empain à s'intéresser surtout au marché français : il y crée à partir de 1883 une série de lignes de chemin de fer d'intérêt local.

À partir de 1891, l'application de l'électricité à la traction éveille l'intérêt d'Empain. Il crée ou participe à la création d'un nombre important d'entreprises de tramways électriques en Belgique (Bruxelles-Tervueren, Gand, Charleroi, Littoral), France (Boulogne, Lille), Russie (Astrakhan), Égypte... Dans ce dernier pays, il participe dès 1895 à la constitution des Tramways du Caire, en 1896 à celle de la Société des Chemins de Fer de Basse-Égypte. En Espagne, elle exploite en compte à demi avec un groupe ami un réseau de tramways à Madrid, par l'intermédiaire de la Société Générale de Tramways en Espagne (formée en 1899). En 1905, le groupe Empain participe à la création d'une société ottomane pour l'exploitation de concessions de tramways et d'électricité à Damas... La réputation d'Empain comme constructeur de réseaux de transport culmine avec son intervention dans le réseau du métropolitain parisien.

Différents trusts de transports sont successivement fondés par Empain pour chapeauter ces différentes participations dans les chemins de fer à voie étroite et les tramways : la Compagnie Belge pour les Chemins de Fer Réunis en 1892 ; la Fédération Française et Belge des Tramways, en 1898 ; la Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de Fer et des Tramways Électriques en 1900 (elle succède à la Société Russe-Française de Chemins de Fer et de Tramways) ; la Compagnie Générale des Chemins de Fer et Tramways en Chine, en 1902... Ces holdings permettent une collecte plus large de l'épargne en intéressant les investisseurs potentiels à plusieurs affaires industrielles, ce qui leur permet de réduire les risques encourus.

L'arrivée du groupe Empain sur le théâtre de la distribution d'électricité en Belgique est comme un coup de tonnerre. Il en est totalement absent jusqu'en 1904, année où il crée la Compagnie Générale de Railways et d'Électricité (Electrorail), qui succède à la Compagnie Générale de Railways à Voie Étroite. Ce sera désormais la société faitière de son groupe dans le secteur de l'industrie électrique. Dans le courant de la même année, il prend le contrôle de la Compagnie d'Électricité de Seraing et Extensions et crée successivement la Société d'Électricité du Hainaut (septembre), la Société d'Électricité du Pays de Liège (octobre) et la Société Bruxelloise de l'Électricité (décembre). Celle-ci reprend une usine construite l'année précédente à Bruxelles et s'efforce d'obtenir quelques concessions dans les environs de la capitale.

L'activité fébrile du baron Empain témoigne de sa volonté de s'engager à fond dans le secteur électrique belge. Il veut émanciper le secteur belge de la construction électrique de la suprématie allemande. Ce n'est pas un hasard si la même année (1904), il reprend les ateliers de la Société Électricité et Hydraulique de Charleroi, qui seront le noyau des Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi (ACEC). Deux ans plus tard, il crée dans le Nord de la France la Société des Ateliers de Constructions Électriques de Jeumont. Les concessions qu'il recherche dans les villes les plus industrielles et les plus peuplées en Belgique et dans le Nord de la France répondent donc entre autres au besoin de créer des débouchés pour ses ateliers de construction.

En 1906, le baron Empain procède à une concentration financière de ses intérêts avec ceux de son ami Raoul Warocqué, fondateur de la Société d'Éclairage du Centre. La fusion de cette société avec la Société d'Électricité du Hainaut donne naissance à une société de taille considérable pour l'époque, la société Gaz et Électricité du Hainaut.

Cette activité en Belgique et en France ne ralentit pas ses projets à l'étranger. En 1906, il se lance dans la création, à proximité du Caire, d'une ville ultra-moderne : Héliopolis.

Mais le baron Empain (titre qui lui est octroyé en 1907) a été aussi actif au Congo. Au début du 20^e siècle, le roi Léopold II fit appel à son concours pour mettre à exécution un projet de chemins de fer dans l'Est de l'État Indépendant, afin de mieux occuper ces régions et de les relier au Bas-Congo par de bonnes voies de communication. Dès 1902, Empain fondait la Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, en abrégé C.F.L., et la dotait d'un capital de 25 millions. Elle devait construire deux chemins de fer, l'un reliant « le fleuve Congo en aval et en amont de Stanleyville au Lac Albert », l'autre « le fleuve Congo en aval et en amont de Nyangwe au lac Tanganyika ». Le peu de connaissance que l'on avait alors de ces régions explique que les libellés des lignes à construire étaient des plus sommaires. Le programme d'origine fut d'ailleurs vite modifié, étant donné la richesse des gisements miniers du Katanga : c'est celui-ci qu'il convenait de relier à Stanleyville en créant des services de navigation sur le fleuve et en doublant par des voies ferrées les tronçons du fleuve qui n'étaient pas navigables. En mai 1911, le navire à vapeur *Baron Janssens* atteignit Bukama : le travail était pratiquement achevé. En 1915, la ligne ferroviaire Kabalo-Albertville était entièrement construite, puis on organisa un service de navigation sur le lac Tanganyika. En 1950, C.F.L. exploitait ainsi 840 kilomètres de voie ferrée mais aussi 1.025 km de cours d'eau sur le Lualaba et 665 km de lignes sur le Lac Tanganyika.

En contrepartie de la construction de son réseau, la Compagnie des Grands Lacs a reçu un domaine foncier et un domaine minier. Une filiale de la Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs, la Compagnie Minière des Grands-Lacs, en abrégé M.G.L., a été créée en 1923, pour le mettre en exploitation. Son capital social a été porté en 1927 à 20 millions. Dans les années 1950, les concessions de M.G.L. s'étendaient sur 49.000 kilomètres carrés. La direction générale était installée à Goma et les exploitations étaient groupées en trois directions : le Nord (Butembo), le Centre (Kabunga) et le Sud (Kamituga). En 1955, la production cumulée atteignait 54 tonnes d'or lingot et 22.000 tonnes de cassitérite ou minerai mixte (cassitérite avec wolframite ou columbo-tantalite). C'est le plus souvent dans des régions très tourmentées, couvertes de forêts denses, que se trouvaient les exploitations, encore principalement alluvionnaires, mais déjà en partie filoniennes. Pour pénétrer dans cette nature sauvage, M.G.L. a dû construire plus de 1.700 kilomètres de routes.

En 1929, le domaine minier des C.F.L. fut soumis au régime de la prospection publique et sa gestion fut confiée à un comité minier composé de représentants de la Colonie et des C.F.L. Ceux-ci ont certainement contribué à développer le Maniema minier : en 1930, première année de production, 25 kilos d'or furent extraits. Fin 1953, cette production d'or avait dépassé les 26 tonnes, mais les sociétés concessionnaires avaient également produit 152.000 tonnes de cassitérite et 14.000 tonnes de minerai mixte (cassitérite avec wolframite ou columbo-tantalite).

En 1932, le groupe Empain et la Société Minière de la Tele créèrent une société minière, Cobelmin, au capital de 5 millions. Cette société assurait les travaux de prospection et d'exploitation pour le compte de plusieurs sociétés qui avaient obtenu des concessions dans le domaine minier des C.F.L. ouvert à la prospection libre. Cette société a puissamment contribué au développement du Maniema minier : entre

1932 et 1955, elle a extrait 18 tonnes d'or brut, 55.000 tonnes de cassitérite et 14.000 tonnes de minerais mixte (cassitérite avec wolframite ou columbo-tantalite).

D'autres sociétés concessionnaires ont été créées à l'intervention de la société M.G.L. : la Compagnie Minière de l'Urega (Minerga), fondée en 1933 et dont les gisements, situés dans le domaine minier des C.F.L., sont exploités par Cobelmin ; la Société Minière du Lualaba (Miluba), formée en 1932 en association avec la société Belgika et dont les gisements, situés dans le domaine minier des C.F.L., sont également exploités par Cobelmin ; la Compagnie Minière du Nord de l'Ituri (Cominor), constituée en 1936 en association par M.G.L., C.F.L., le Comité National du Kivu et la Colonie et qui exploitait des gisements apportés par M.G.L. et situés dans l'Ituri et le Nepoko ; la Compagnie Minière au Ruanda-Urundi (Mirudi), créée en 1937 et qui exploitait des gisements de cassitérite au Ruanda-Urundi...

Le groupe Empain était par ailleurs fortement intéressé dans la Comité National du Kivu. C'était un organisme paraétatique créé en 1928 à l'initiative du ministre des Colonies Henri Jaspar pour mettre en valeur une région jusque là peu développée en y favorisant l'installation de colons. Cet organisme regroupait la Colonie et la Compagnie des Grands Lacs, mais aussi les souscripteurs les plus divers comme le Boerenbond, la Banque du Travail... Le Comité devait exercer les tâches les plus diverses : création de routes, de chemins de fer, de ports, de services de navigation ; construction de bâtiments publics, d'hôpitaux, de dispensaires, d'écoles primaires et professionnelles ; étude géologique de la région ; prospection agricole et forestière et établissement de stations agricoles expérimentales...

L'activité coloniale du groupe Empain fut financée par un groupe créé à cette fin immédiatement après la Première Guerre mondiale, la Société Auxiliaire Industrielle et Financière des Grands Lacs Africains, en abrégé Auxilacs, et par la Compagnie Commerciale, Industrielle et Minière, en abrégé C.I.M. Celle-ci avait notamment comme filiales les sociétés Plantarundi (Plantations du Ruanda Urundi) et la S.I.M.A.K. (Société Immobilière au Kivu).

Au milieu des années 1950, à l'apogée économique du régime colonial, le personnel européen du groupe Empain occupé au Congo et au Ruanda-Urundi comprend 800 agents accompagnés de 600 femmes et de 700 enfants. Le personnel congolais comprend à la même époque 50.000 travailleurs, accompagnés de 37.000 femmes et de 59.000 enfants.

Les différents groupes créés par Empain forment un ensemble complexe, où se multiplient les participations croisées, les filiales communes... Trois des holdings qu'il a créés fusionneront en 1930, donc après la mort d'Édouard Empain, pour former la société « Compagnies Réunies d'Électricité et de Transports », en abrégé Electrorail : ce sont la Compagnie Générale de Railways et d'Électricité (formée en 1904), la Compagnie Belge pour les Chemins de Fer Réunis (de 1892) et la Fédération d'Entreprises de Transports et d'Électricité (créée quant à elle en 1923 par continuation des activités de la Fédération Française et Belge des Tramways).

1.5. Aperçu des sous-fonds

- Archives de Paul Lalou, administrateur directeur général d'Electrorail, administrateur délégué de C.F.L., vice-président de la Minière des Grands-Lacs, président de Cobelmin.
- Archives de F. Van der Linden comme secrétaire général de l'A.I.C.B.
- Archives de L. Renard ; il s'agit d'une liasse relative à des travaux effectués par le bureau d'études d'Electrorail pour les Brasseries du Kasai.
- Tramways de Kischinew (ou Kischineff), à Chisinau (société créée le 28 juin 1895)
- Tramways d'Astrakhan (1896)
- Tramways de Taschkent (1897)
- S.I.E.R. (Société Industrielle d'Électricité pour la Russie) s.a. (1913)
- Chemin de fer Ottoman Moudania-Brousse, société formée à l'initiative de Georges Nagelmackers en 1891
- Tramways d'Héliopolis : il s'agit seulement de quelques photos relatives à cette célèbre société filiale du groupe.

- Société Anonyme turque de Gaz et d'électricité à Constantinople et d'entreprises Industrielles s.a.
- C.F.L. (Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains) s.a.
- M.G.L. (Minière des Grands-Lacs)
- Symétain
- Cobelmin (Compagnie Belge d'Entreprises Minières)
- C.N.Ki. (Comité National du Kivu)

1.6. Intérêt des archives

Bien qu'il s'agisse de lots relativement disparates, un certain nombre d'entre eux présentent des séries suffisamment homogènes que pour présenter un puissant intérêt pour le chercheur. On est loin évidemment d'avoir ici une vue d'ensemble du groupe Empain – il nous manque les archives des holdings de tête – mais les activités au Congo promettent d'être bien illustrées, surtout lorsque l'ensemble des dossiers sera classé.

Les *archives de Paul Lalou* sont particulièrement intéressantes pour suivre l'évolution politique et économique du Congo dans les années qui suivent l'Indépendance, en juin 1960 : il a recueilli un maximum de renseignements relatifs aux troubles qui ont déchiré le Kivu et la Province Orientale à cette époque. Dans les archives se rapportant à son mandat en C.F.L. (Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains), on trouve une documentation abondante sur la construction de la ligne Kabalo-Kabongo, qui faisait la jonction entre les réseaux du B.C.K. et de C.F.L. Dans celles relatives à son mandat en Cominière figurent pas mal de renseignements sur cette société (qui ne fait pas pourtant partie du groupe Empain) durant la période 1959-1967.

Pour ce qui regarde les *archives de la société C.F.L.* (Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains) s.a., soulignons que nous avons jusqu'ici surtout retrouvé les archives du service minier de cette société, avec des séries impressionnantes de registres relatifs à l'enregistrement des demandes et permis de recherche et des demandes et permis d'exploitation. Une autre série essentielle, c'est celle des rapports annuels généraux établis par la direction ; on les possède pour les périodes 1913-1930 et 1940-1945. Mais il n'y a rien encore portant spécifiquement sur la construction ou l'exploitation des lignes de chemin de fer exploitées par C.F.L. (il faut se tourner pour cela vers les archives Lalou).

Les *archives de M.G.L.* sont encore peu développées mais on y trouve d'ores et déjà une série intéressante relative aux troubles politiques et économiques qui ont suivi l'indépendance du Congo ; elles complètent parfaitement la série évoquée plus haut conservée dans les archives de Paul Lalou.

Les *archives de Symétain* contiennent une série complète de dossiers relatifs aux activités de la « Fondation Symétain pour l'amélioration du bien-être des indigènes » : il y a là une mine de renseignements sur les congrégations enseignantes au Congo et les relations entre ces congrégations et les sociétés privées, en l'occurrence une société minière active dans l'Est de la Colonie.

En dehors des lots qui se rapportent aux activités du groupe Empain dans la Colonie, il faut mentionner un métrage important d'archives se rapportant à trois sociétés de tramways actives autrefois en Russie et dans lesquelles les intérêts belges étaient prépondérants. Ce sont ceux d'*Astrakhan, Kischinew et Tashkent*. Ces trois fonds sont structurés de façon similaire : les archives comptables et les dossiers préparatoires des assemblées générales en forment la grande masse, mais on possède chaque fois, fort heureusement, la série essentielle que représentent les procès-verbaux du conseil d'administration

1.7. Ouverture du fonds à la recherche

Il n'y a rien de spécial à signaler concernant les pièces déjà inventoriées ; aucune ne semble présenter un caractère confidentiel.

1.8. Liens avec d'autres fonds

On consultera avec intérêt les archives, conservées en-dehors du MRAC, de différentes sociétés dans lesquelles le groupe Empain avait de gros intérêts sans en avoir le contrôle. Font ainsi partie du fonds Electobel, déposé aux A.G.R. : les archives des Tramways du Caire (numéros 5761-5919), celles des Chemins de Fer de la Basse-Égypte (numéros 6061-6165), celles de la Société Générale de Tramways en Espagne (numéros 5560-5563), celles de la Société Anonyme Impériale Ottomane des Tramways et d'Éclairage Électriques de Damas (numéros 5167-5264). Dans les archives de la Sofina, également déposées aux A.G.R., on trouvera notamment les archives de la Compagnie Générale de Tramways de Buenos-Ayres (fonds Sofina 1, numéros 414-432 ; fonds Sofina 2, numéros 627-632), ...

2. ARCHIVES DU B.C.K. (COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA), DEvenu EN 1961 ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA S.A., EN 1972 GECIFER S.A. ET EN 1978 GECIFER-SODECOTRA S.A. : SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

2.1. Dates extrêmes

1902-1978

2.2. Nombre d'articles

491 + 277 = 768

2.3. Numérotation

5000 à 5490 et 6000 à 6276

2.4. Historique du producteur

Constitué en 1906 comme société congolaise par actions à responsabilité limitée au capital de 2 millions de francs, en même temps que les deux autres sociétés dites « de 1906 » (Union Minière du Haut-Katanga et Forminière), le B.C.K., alias Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, avait pour objectif de réaliser et de gérer les liaisons ferroviaires donnant à la zone minière du Katanga des accès à la mer, de préférence au moyen de lignes totalement établies en territoire congolais. L'histoire du B.C.K. est inséparable de celle de l'Union Minière s.a.

Le B.C.K. va remplir de 1906 à 1960 une triple mission de bureau d'études, d'ingénieur-conseil et d'exploitant du réseau. En fait, la société opère avec des capitaux privés (ses actionnaires sont la Société Générale de Belgique et la Banque de l'Union Parisienne) pour le compte de deux organismes où la Colonie a des intérêts importants : la C.F.K. (Compagnie du Chemin de fer du Katanga), créée en 1902, concessionnaire de la ligne entre le Katanga et la Rhodésie ; et la L.K.D. (Société des Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo), créée en 1927 et concessionnaire de la ligne qui lui a donné son nom. L.K.D. et C.F.K. fusionneront en 1952, sous le nouveau vocable K.D.L. (Compagnie des Chemins de fer Katanga-Dilolo-Léopoldville), société de droit congolais. Mais cette fusion ne changera rien au rapport avec le B.C.K. Celui-ci n'est pas propriétaire du réseau qu'il exploite. En revanche, la surveillance de l'approvisionnement en combustible, du renouvellement du matériel et de l'engagement du personnel relèvent de la gestion du B.C.K.

En 1960, le réseau est de 2.600 kilomètres environ : à Tenke aboutissent les trois lignes principales qui relient cette ville aux frontières de la Rhodésie et de l'Angola et, vers le nord, à Port-Francqui (où commence le réseau navigable du Kasai jusqu'à Léopoldville). À noter que la Compagnie du B.C.K. a reçu dès sa création en 1906 des droits de recherches minières sur le parcours du réseau. Les résultats des prospections (principalement diamantifères) ont abouti en 1919 à la constitution d'une filiale, la Société Minière du Bécéka, devenue plus tard Sibeka s.a.

Après l'Indépendance du Congo, la Compagnie du B.C.K. est placée sous le régime du droit belge et adopte le nom de « Ancienne Compagnie du B.C.K. ». Une société filiale congolaise est créée, la Nouvelle

Compagnie du B.C.K., qui reprend les activités au Congo de l'Ancienne Compagnie. Dans le but de diversifier ses activités, l'Ancienne Compagnie s'associe comme ingénieur-conseil à différents projets du groupe T.E. s.a. (notamment au projet Boké, en Guinée). Elle s'intéresse aussi au métier d'ingénieur-conseil en travaux routiers (et crée à cette fin une filiale, Sodcotra s.a., en 1962).

Dans le cadre du mouvement de nationalisation de l'économie, la société K.D.L., où l'État congolais est majoritaire depuis l'Indépendance, reprend progressivement la plupart des attributions de la Nouvelle Compagnie du B.C.K., comme la gérance du réseau, la problématique des approvisionnements, la gestion financière et celle du personnel. En avril 1970, le Bureau de la Présidence de la République du Congo décide que le K.D.L reprendra purement et simplement l'exploitation du réseau à partir du 24 novembre 1970. La Nouvelle Compagnie du B.C.K. disparaît alors (1971), n'ayant plus de raison d'exister. Son personnel européen est transféré au K.D.L., avec tous les problèmes qui en découlent.

Sous une nouvelle dénomination sociale choisie en mars 1972 (Gecifer s.a.), l'ancienne Compagnie du B.C.K. continue ses activités d'ingénieur-conseil privilégié du K.D.L. et cherche à diversifier sa clientèle. En 1974, le Président Mobutu crée la S.N.C.Z. (Société Nationale des Chemins de Fer Zaïrois), qui absorbe toutes les sociétés de transport ferroviaire du pays – dont le K.D.L. Un nouveau contrat est conclu entre Gecifer et ce parastatal, mais son exécution rencontre de nombreuses difficultés et les prestations effectuées restent limitées. Entre-temps, d'autres contrats d'ingénieur-conseil sont conclus, notamment avec Sybeta s.a. (affaires en Irak), ou pour les transports en commun de la région de Charleroi. Fin 1979, Gecifer absorbe sa filiale Sodcotra s.a. et le capital est réduit de 100 à 33 millions. En 1980, les activités d'ingénieur-conseil sont regroupées au sein d'une société filiale Gecifer-Sodcotra Engineering, tandis que la société mère devient une société purement financière qui absorbe notamment les sociétés Serpi s.a. et S.E.R. s.a. : le capital passe de 33 à 138 millions, puis à 168 millions (1982).

2.5. Aperçu des sous-fonds

Le fonds est un vaste secrétariat, dans lequel se sont glissés quelques dossiers provenant d'autres services comme celui du personnel. Il n'était guère possible de tenir compte du classement d'origine, car nous ne disposons que d'épaves. Le fonds a donc été structuré de façon à se rapprocher d'un plan classique d'archives d'entreprises :

- Statuts, conventions
- Historiques, présentations de la société, anciens inventaires d'archives
- Direction
- Relations avec des organismes tiers : la Colonie, les sociétés concessionnaires (Chemin de Fer du Katanga, chemin de fer Léopoldville, différentes sociétés clientes comme l'Union Minière, des sociétés ferroviaires étrangères, des groupements professionnels)
- Exploitation
- Personnel (européen et africain)
- Contentieux
- Correspondance

2.6. Intérêt du fonds

L'intérêt du fonds est de différents ordres :

- Histoire de la découverte du Congo (certains dossiers, comme ceux des différentes missions de repérage menées à travers le pays, remontent aux commencements de la colonisation).
- Histoire sociale : problématique du travail forcé et du fonctionnement de la bourse du travail au Katanga.
- Histoire politique : problématique du caractère privé de certaines activités ailleurs dévolues aux pouvoirs publics.
- Histoire économique : la dépendance du Congo vis-à-vis de quelques grosses sociétés comme l'Union Minière trouve ici une parfaite illustration.

2.7. Ouverture du fonds à la recherche

En vertu de la convention de cession en don passée entre la société et le MRAC en 1982, l'ensemble des dossiers est accessible depuis janvier 2008.

Il reste cependant à savoir s'il ne conviendrait que le MRAC limite d'initiative l'accès à certains dossiers de membres du personnel, qui peuvent avoir un caractère confidentiel.

2.8. Liens avec d'autres fonds

La moitié des archives du B.C.K., avec notamment les procès-verbaux des assemblées générales, des réunions du conseil d'administration et du comité de direction et, plus généralement, les dossiers postérieurs à 1970, est conservée dans le fonds Tractionel, déposé aux A.G.R. (fonds Tractionel, numéros 11.281-11.581).