

eux, iront à la boîte. Alors, ils les envoient — des captifs, bien entendu... »

Cette mise en vigueur de l'esclavage n'est nullement le fait du hasard, cette infâme survivance n'est pas du tout le résultat d'une négligence quelconque de la part des nations colonisatrices, c'est un système délibérément adopté par les puissances, pour exploiter au maximum une race primitive et un continent neuf. Partage du monde. Voici comment la France porte en Afrique la « civilisation ».

« Chaque noir, en dehors de l'impôt, doit de sept à quinze jours de prestations par an. Ce sont les captifs qui les font. Au nom de la loi blanche, chacun ne doit que ses quinze jours; au nom de la coutume noire, le captif doit quinze, plus quinze, plus quinze, plus quinze... tout ce que les autres ne font pas... »

« C'est le captif qui constitue les compagnies de travailleurs. Là, il en a pour deux ans, c'est lui qui creuse le canal de Sotuba. Lui qui a fait et qui fait les chemins de fer du Sénégal, du Soudan, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Togo, du Dahomey, du Congo!... L'argent qu'il reçoit, il le remet à son chef. C'est lui qui fait les routes... »

« C'est le captif qui, pendant des jours, arpenté la savane, trente kilos de manioc en charge, suivi de ses femmes et de ses enfants, lamentable kyrielle, pour raytailler les chantiers de la civilisation. Un camion ferait beaucoup mieux l'affaire. Mais l'essence revient à des prix fous, tandis qu'il y a beaucoup de bananiers. Lui, c'est le moteur à bananes! Quand il n'y a plus d'hommes dans les villages et qu'il en faut encore, les chefs expédient les vieux « ouolosos » et les jeunes « gabibis ». Après les vieillards, ils envoient les femmes... Tout sert en Afrique! »

Tout sert, c'est vrai, toute cette matière humaine vit et respire pour le plus grand profit des blancs. Faut-il construire des routes, « mettre en valeur » la colonie? Les esclaves sont là, il n'en coûtera que quelques coups de « chicotte » et de « manigolo ».

« Au Soudan, en Haute-Volta, à la Côte d'Ivoire, dans toute la pléiade, on compte plus de vingt mille kilomètres de routes. Tous les matériaux qui ont servi à les faire ont été portés sur la tête du nègre.

« Ah! les belles routes! On ne peut rien imaginer de mieux. Je ne plaisante pas. Ces routes sont magnifiques, demandez plutôt aux indigènes! Elles sont d'autant plus remarquables qu'elles ne nous ont pas coûté un cauri. »

Tandis que le nègre s'échine, les coups de pleuvoir sur son dos :

« J'ai toujours la trique à la main, se vante un contremaitre. On ne connaît pas deux façons de travailler, ici. »

On décide de construire un chemin de fer entre Brazzaville et Pointe-Noire. Les indigènes, qui connaissent d'avance le calvaire qui les attend, n'ont d'autre ressource que la fuite :

« Au Moyen-Logone, au Moyen-Chari, au Dar el Keutti, dans la Haute-Kato, au Bas-Bomou, dans les régions du Gribingui, d'Ouaka, d'Ouhan, dans la Haute-Sangha, dans le Bas-Banghi, dans la N'Goko Sangha, de l'Oubanghi au Pool, maris, frères, fils, ne revenaient pas.

« C'était la grande fonte des nègres. « Les huit mille hommes promis aux « Batignolles » (1) ne furent bientôt plus que cinq mille, puis quatre mille, puis deux mille. Puis dix-sept cents! Il fallut remplacer les morts, recruter de nouveau! A ce moment, que se passa-t-il? »

« Il se passa que, dès qu'un blanc se mettait en route, un même cri se répandait : « la machine » Tous les nègres savaient que le blanc venait chercher des hommes pour le chemin de fer, alors, ils fuyaient. Ils disaient à nos missionnaires qu'eux-mêmes leur avaient appris qu'il ne fallait pas « mourir pour mourir ». Or aller à la machine, c'était se suicider. Ils gagnaient les bois, les bords du Tchad, le Congo belge, l'Angola. Là ou jadis habitaient des hommes, nos recruteurs ne trouvaient plus que des chimpanzés... Nous nous mettions à la poursuite des fuyitifs. Nos tirailleurs les attrapaient au vol, au lasso, comme ils pouvaient! Ils les canguaient! ainsi que l'on dit ici. On en arriva aux repréailles. Des villages entiers furent punis... Une autre fois, un chef noir se pendit plutôt que d'obéir à l'ordre de recruter pour la « machine ». Enfin, pour masquer le dépeuplement, on parla de rectifier la frontière de l'Oubanghi Chari! »

Mais tous, hélas, n'échappent pas à « la machine ». Le blanc est le plus fort :

« Si toi pas content, toi la boîte. »
« La boîte, tous les noirs connaissent ce mot. Moi content, fait-il. »

Fatalistes et résignés, il se laissent transformer en outils pour les blancs, transporter d'un point à un autre. Voyez donc comme ils sont dociles :

« Voici mille nègres en file indienne, barda sur la tête, qui s'en vont à la machine! Au chemin de fer de la Côte d'Ivoire, à Tafiré. Sept cents kilomètres. Les vivre? On les trouvera en route, s'il plaît à Dieu. Les costauds mettront un mois pour atteindre le chantier. Comme leur pas est docile. Des hommes resteront sur le chemin, la soudure sera vite faite; on resserrera la file. »

(1) Nom de la Compagnie de Travaux publics concessionnaire de l'entreprise du chemin de fer.

Regardez défilé cette lamentable cargaison :

« Dans ce pays, les chalands n'étant pas faits pour le transport des hommes, mais pour celui des marchandises, avaient le dos rond. Trois cents par trois cents, quatre cents par quatre cents, on entassait la cargaison humaine dessous et dessus. Les voyageurs de l'intérieur étouffaient, ceux du plein air ne pouvaient se tenir ni debout, ni assis. De plus, n'ayant pas les pieds prenants, chaque jour (et la descente jusqu'à Brazzaville durait de quinze à vingt jours) il en glissait un ou deux dans le Chari, dans la Sangha, ou dans le Congo... Le chaland continuait... S'il eut fallu repêcher tous les noyés!... Le chaland abordait-il? Les branches des palétuviers en fauchaient quelques-uns au passage. Pas un abri. Quinze jours sur un toit rond. Le soleil, la pluie. Et comme le vapeur chauffait au bois, les escarbilles, traitement préventif, leur faisaient sur la peau, de salutaires pointes de feu!... »

« Et c'était Brazzaville. Sur trois cents, il en arrivait deux cent soixante; parfois deux cent quatre-vingts. Là? Eh bien là, ils restaient sur la berge! On n'avait pas encore prévu de camp. On pensait bien à cela en ce moment!... »

« ...Les survivants reformaient le troupeau. La course à pied allait commencer. On avait choisi les plus beaux hommes, au début. La bête était bonne, elle ne flanchait qu'à la dernière minute... Et les « capitas » (1), sans trop grand danger, pouvaient éprouver la solidité des peaux. Quant à celle des pieds, personne n'en doutait.

« Ne pouvait-on procéder d'une autre manière? — Si.

« La sagesse, la juste compréhension de l'effort à fournir eussent commandé de mettre ces hommes sur le chemin de fer belge; ensuite, arrivés à Matadi, sur un bateau français, moyen qui les eut en trois jours, amenés « aux Batignolles », c'est-à-dire à Pointe-Noire, bout de la « machine ». Non! ils iraient à pied! On ne comptait qu'avec le temps et non avec la vie. Trente jours de plus n'étaient peut-être pas une affaire, mais sur deux cent soixante hommes, soixante de moins auraient dû en paraître une... Et le troupeau prenait la brousse, traversait les marigots, gagnait le Mayombe, forêt cruelle. Les vivres précédaient-ils les voyageurs? Une fois sur deux. Les suivaient-ils? Pas davantage! En tout cas, s'ils les suivaient, ils ne les rattrapaient jamais! Les convois attendaient en vain le mil et le poisson salé... Faim! Faim!

(1) Contremaitres.

ce mot tragique montait tout le long de la route! »

Inutile de parler du déchet que subit le matériel, qui n'est, après tout, que « du nègre », ce nègre qui « remplace la machine, le camion et la grue » :

« Les chalands auraient pu s'appeler des corbillards et les chantiers des fosses communes. Le détachement de Gribingui perdait soixante-quinze pour cent de son effectif. Celui de la Likouala-Mossaka, comprenant mille deux cent cinquante hommes, n'en vit revenir que quatre cent vingt-neuf. D'Ouessou, sur la Sangha, cent soixante-quatorze hommes furent mis en route. Quatre-vingts arrivèrent à Brazzaville, soixante-neuf sur le chantier. Trois mois après, il en restait trente-six.

« Pour les autres convois, la mortalité était dans ces proportions. « Il faut accepter le sacrifice de six à huit mille hommes, disait M. Antonetti, ou renoncer au chemin de fer. »

« Le sacrifice fut plus considérable. « A ce jour, il ne dépasse pas dix-sept mille. Il est vrai qu'il nous reste encore trois cents kilomètres de voie ferrée à construire! »

Que le chemin de fer soit plutôt un « chemin de nègres », selon l'expression d'un blanc qui voulait annoncer au journaliste parisien qu'il trouverait sur la route, couchés, plus de nègres que de traverses, que les indigènes meurent par milliers, voilà qui est tout naturel, pour les Français qui règnent en Afrique :

« Mes noirs claquent », déclare un blanc à Albert Londres, non sans un accent de rancune à l'égard de cette racaille qui se permet de mourir quand on a besoin d'elle « voyez-vous, un nègre, ça se fane comme une fleur! Le soir, il est en bonne santé, le lendemain, il tremble, le troisième jour, il déraisonne, le quatrième, c'est fini... Pour moi, c'est la méningite. »

Et Londres de rectifier :
« Mettons que les nègres soient atteints de la maladie de « la machine ». Nous connaissons la récurrence, le vomito negro, la bilieuse. Entre Pointe-Noire et Brazzaville, vient d'éclater la « machinite ». Ils maigrissent, se dessèchent, perdent la raison s'affaissent. La pioche semble peser cent kilos dans la main des Saras. Seul, le poids de l'instrument égratigne la terre. Eux, n'ont plus de force à y joindre. Des terrassiers? Non. Des automates à bout de ressort! »

Pauvre nègre innocent! Il n'est pas seulement des bras pour manier la pioche, des pieds et une tête pour assurer le « portage », un dos pour recevoir les coups, un « moteur à bananes », c'est aussi la machine à payer les impôts, l'acheteur à qui l'on peut impunément