

Train d'enfer au Congo



Construction, vers 1925, de la ligne de chemin de fer Congo-Océan (CFCO), qui a donné lieu à la mise en place d'un travail forcé meurtrier dénoncé par Albert Londres et André Gide.



Rafles, déportations, travail forcé : si elle fit en son temps la fierté de la France, la ligne ferroviaire Congo-Océan reste l'un des chantiers les plus meurtriers de l'époque coloniale. Un pan de l'Histoire dont l'État et le groupe Spie, aujourd'hui accusés de « crime contre l'humanité », vont devoir répondre devant la justice.

C'est un dossier sensible, pour ne pas dire brûlant, que va devoir trancher le tribunal de grande instance de Pontoise. Une affaire d'autant plus propice au déchaînement des passions qu'elle met directement en cause l'État et le groupe Spie, l'une des plus grandes entreprises françaises de construction. Tous deux sont en effet dans le collimateur de la justice depuis que le Conseil représentatif des associations



noires de France (Cran) les a attaqués pour « crime contre l'humanité », le 25 février 2014. Ce dont il les accuse? D'avoir massivement recouru au travail forcé pour réaliser la ligne ferroviaire Congo-Océan, construite dans les années 1920 en Afrique-Équatoriale française. Un chantier titanique où moururent au moins 17 000 personnes, et pour lesquelles le Cran réclame aujourd'hui justice.

Si, pour l'heure, la date du procès n'est pas encore fixée – instruction oblige –, la machine judiciaire est désormais lancée. « La première audience technique a eu lieu en juin 2014, la seconde en décembre. Vu la complexité du dossier, d'autres seront prévues », prévient d'ores et déjà Joanes Louis, vice-président du Cran chargé des affaires juridiques. Car le bras de fer qui s'est engagé s'annonce long, et les négociations peu probables. « Nous avons tenté d'engager un dialogue auprès de l'entreprise et de l'État, aucun n'a voulu nous recevoir. D'où notre action en justice », appuie Louis-Georges Tin, président de l'association. Depuis, c'est le statu quo. Peu bavarde sur le sujet, Spie n'a donné suite à aucune demande d'interview. Ce qui n'a pas toujours été dans ses habitudes... En 2013, son ancien PDG Jean Monville confiait, notamment au *Monde*, sa fierté pour « le professionnalisme » et « l'engagement » de l'entreprise dans ses « «aventures» outre-mer ». « Les gens étaient fiers de cette culture de l'aventure, notre slogan d'alors, quelque peu arrogant, était "Notre chantier: le monde" », déclare-t-il. Une petite phrase qui a définitivement mis le feu aux poudres.

LE TRAIN DE LA CIVILISATION

Derrière la glorieuse épopée industrielle se cache en effet une autre réalité: celle de ces « aventures outre-mer » qui, pendant des décennies, se sont écrites avec les larmes et le sang de centaines de milliers de travailleurs forcés, notamment au Congo. Nous sommes au lendemain de la Première Guerre mondiale et l'heure est à la « mise en valeur des colonies », censées contribuer au redressement de la métropole. L'État, lui, nourrit un grand projet pour la région: la construction d'une ligne ferroviaire reliant Brazzaville à Pointe-Noire, située à 512 kilomètres de là, sur la côte atlantique. « Pour les puissances européennes, le chemin



Ci-dessus: autorail Congo-Océan.

Page de droite: construction d'un viaduc sur le ravin du Kelele, au Congo, en 1929.

de fer représente alors un vecteur de civilisation essentiel. S'ajoute à cela un enjeu économique important pour la France, puisque la ligne Congo-Océan doit faciliter l'exportation des denrées coloniales », décrypte l'historien Olivier Le Cour Grandmaison, auteur de *L'Empire des hygiénistes*. Coton du Tchad et de Centrafrique, manganèse et bois du Gabon, cuivre du Congo: avec le rail, c'est une manne qui s'ouvre à l'Hexagone.

CHASSE À L'HOMME

En 1921, le premier coup de pioche est donc donné. Un an plus tard, la Société de construction des Batignolles – devenue Spie-Batignolles en 1968 – entre en jeu. L'entreprise est alors mandatée par l'État pour réaliser une partie de la ligne: 172 kilomètres depuis Pointe-Noire, soit la portion la plus difficile du chantier, celle qui traverse

“ Dans certains cas, on raflait des femmes et des enfants jusqu'à ce que les hommes se rendent ”

la forêt du Mayombe. Les pouvoirs publics, eux, sont tenus de fournir les bras nécessaires. « L'administration prévoyait le nombre de travailleurs dont elle avait besoin pour l'année à venir. Par la suite, elle envoyait les miliciens dans les villages. Le chef recevait une récompense financière pour le service rendu, l'incitant à fournir le nombre d'ouvriers demandés. Les plus jeunes d'entre eux étaient capturés au lasso », raconte, notamment, l'historien congolais Antoine Madounou dans un entretien à Afrik.com¹. Pour ne pas voir leurs forces vives capturées, des communautés

LE TEMPS DES COLONIES

Lorsque sort de terre le Congo-Océan, la région fait alors partie de l'Afrique-Équatoriale française. Créée en 1910, cette fédération regroupera jusqu'en 1958 quatre des territoires conquis au XIX^e siècle par la France: le Moyen-Congo

(devenu République du Congo), le Gabon, le Tchad et l'Oubangui-Chari (aujourd'hui Centrafrique). Aboli en 1848, l'esclavage n'y est plus en vigueur. Néanmoins, ses habitants sont soumis au Code de l'indigénat et,

par conséquent, au travail forcé, une forme d'esclavage déguisé. Condamné dès 1930 par l'Organisation internationale du travail, celui-ci sera officiellement aboli en 1946 par la loi Houphouët-Boigny. ●

© ALBERT HARLINGUE/ROGER-VIOLLET - COLLECTION ROGER-VIOLLET

feront sortir de terre dix-huit viaducs et onze tunnels – travaillent essentiellement à la main. « Des nuées de travailleurs creusaient avec une simple pioche, dans des conditions insalubres. Les hommes étaient mal payés, mal nourris, mal soignés. Il n'y avait pratiquement pas d'équipements sanitaires et les épidémies étaient nombreuses », peint l'historienne Catherine Coquery-Vidrovitch. Entre dépressions, endémies et mauvais traitements, les travailleurs tombent comme des mouches. Et le scandale commence à poindre. Après l'écrivain André Gide dans *Voyage au Congo*, en 1927, le journaliste Albert Londres s'empare du sujet dans *Terre d'ébène*, en 1929. S'adressant au ministre des Colonies, il y raconte le drame qui se joue sur ce chantier où, écrit-il, les indigènes ne sont rien d'autre que « des moteurs à bananes ». Impossible dès lors pour les autorités de continuer à fermer les yeux...

RÉPARER LE PASSÉ?

« À la fin des années 1920, la mortalité a considérablement diminué. D'une part sous la pression de la presse, mais aussi parce qu'à force de tuer les travailleurs on n'en avait plus », poursuit Catherine Coquery-Vidrovitch. En 1934, la ligne est finalement achevée. Pour cela, il aura fallu pas moins de 127 000 travailleurs², presque tous enrôlés de force. Et des morts, donc. Au bas mot, entre 17 000 et 23 000 indigènes³ y laissèrent la vie, dont la quasi-totalité sur le tronçon géré par la Société de construction des Batignolles. « Peu d'entreprises coloniales ont été aussi effroyablement meurtrières que la percée du Mayombe », note à ce propos le géographe Gilles Sautter en 1967. Un funeste

projet pour lequel les fantômes du rail et leurs familles n'ont jamais reçu le moindre hommage...

« Ce que nous voulons aujourd'hui, ce sont des réparations matérielles et morales pour les victimes directes de ce chantier, au Congo et dans toutes les régions concernées. Qu'on construise un mémorial, qu'on identifie les villages qui ont été razzés et, selon leurs besoins, qu'on crée des hôpitaux, des écoles ou des infrastructures sociales en

ESCLAVAGE ET RÉPARATIONS: UN MOUVEMENT MONDIAL

Le 21 mai 2001, la France adoptait la loi Taubira: depuis, les traites négrières et l'esclavage perpétrés à partir du XV^e siècle aux Amériques, aux Caraïbes, dans l'océan Indien et en Europe sont reconnus comme un crime – imprescriptible – contre l'humanité. C'est sur ce texte que s'est appuyé le Cran pour intenter son action en justice. Née en 2005, l'association s'est en effet saisie à bras-le-corps de la question des réparations liées à l'esclavage et à la colonisation sous la présidence de Louis-Georges Tin, élu en 2011. Un sujet houleux qui s'inscrit dans une dynamique internationale: déjà évoquées à l'ONU lors de la conférence de Durban contre le racisme en 2001, des demandes de réparations sont aujourd'hui portées par la Communauté caribéenne (Caricom) et discutées au sein de l'Union africaine. ●

guise de dédommagement », explique Louis-Georges Tin, bien décidé à (re)mettre sur la table l'épineuse question des réparations liées à l'esclavage. Des réparations que François Hollande a pourtant jugées « impossibles »³, notamment sur le plan matériel. Ce qui n'est pas pour décourager le président du Cran. « Non seulement la réparation n'est pas impossible, mais elle est effective: depuis les années 1970, les Amérindiens ont reçu des compensations matérielles et morales de la part des États-Unis et du Canada, l'Italie a versé des dédommagements à la Libye, la Grande-Bretagne au peuple Mau Mau du Kenya... La France elle-même a reçu jusqu'en 2010 des réparations de la part de l'Allemagne, suite à la Première Guerre mondiale », énu-

mere-t-il. Reste aujourd'hui à savoir si la justice ira dans ce sens dans l'affaire du Congo-Océan, dont la mémoire, elle, reste encore vivace dans la société congolaise. ●

AURÉLIA BLANC

POUR ALLER PLUS LOIN

Voyage au Congo, d'André Gide. Éd. Gallimard, 1927.

Terre d'ébène, d'Albert Londres. Éd. Albin Michel, 1929.

L'Empire des hygiénistes, d'Olivier Le Cour Grandmaison. Éd. Fayard, 2014.

1. Entretien publié sur Afrik.com le 1^{er} août 2006.

2. « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan », par Gilles Sautter. *Cahiers d'études africaines*, vol. 7, n° 26, 1967.

3. Allocution lors de la journée commémorative de l'abolition de l'esclavage, le 10 mai 2013.