

Première S/ L :

A m'envoyer par mail avant le 4 novembre 2013

Un scandale colonial : le chemin de fer Congo-Océan :

Contexte : Entre 1921 et 1934, la ligne de chemin de fer Congo-Océan est construite, reliant Brazzaville, capitale de l'Afrique Equatoriale française, au port de Pointe Noire distant de 500 km. Le chantier utilise une main-d'œuvre gratuite, recrutée au loin du chantier pour fournir un travail forcé qui fait tellement de victimes que le train est surnommé « train du sang » ou encore « mangeur d'hommes ». A partir de 1925, des journalistes et écrivains venus de métropoles dénoncent ce scandale devant une opinion publique alors majoritairement favorable à la colonisation.

Document 1 : Chronologie du scandale

1899	Exploitation du Congo français par des compagnies privées	
1921	Début des travaux	
1927	André Gide, Voyage au Congo. Nombreuses réactions dans la presse et à l'Assemblée.	
1927	Plusieurs commissions d'enquête parlementaires sont envoyées au Congo, des crédits supplémentaires sont accordés au chantier.	
1928	Albert Londres, Terre d'ébène	
1930	La France refuse de ratifier la Convention internationale contre le travail forcé.	
1934	Fin du chantier	
1946	Interdiction du travail forcé dans les colonies françaises	

Document 2 : L'exploitation du Congo

L'exploitation économique du Congo, nécessitant un axe de transport entre Brazzaville et la mer, suscite l'intérêt des colonisateurs belges et français.

« La première chose à faire était donc de construire le chemin de fer reliant le Haut et le Bas-Congo (...) Pour que le chemin de fer réussisse, il faut qu'il traverse les pays riches et facilement exploitables, afin que les produits de ces pays, rassemblés de toute parts, puissent affluer vers lui et lui fournir du fret (...) Les produits abondent. C'est d'abord l'ivoire (...) le caoutchouc, l'arachide. Ce sont ensuite les bois de teinture (...) le coton (...) le poivre, le piment, la canne à sucre, le tabac (...) Les objets d'importation ne manquent pas non plus. Ce sont en premier lieu les fusils et la poudre (...) ensuite le Rhum (...) puis les tissus en coton (...), les flanelles communes, les perles de corail, de faïence, etc ; les baguettes de cuivre (...) les vêtements, surtout les vieux habits militaires (...), la fausse bijouterie, les gobelets, sonnettes, grelots, miroirs ; les savons, etc...

Georges Chaillez « L'Etat indépendant du Congo », *l'Economiste français*, décembre 1889

Document 3 : Des conditions de travail inhumaines

Reporter pour le petit Parisien, le journaliste Albert Londres témoigne des conditions de travail observées sur le chantier du Congo-Océan.

« Deux cents nègres, sur le sentier même, étaient accroupis le long d'un gros arbre abattu. C'était une pile de pont. Ni cordes ni courroies, les mains de nègres seulement pour tout matériel. La pile n'avancait pas. Comme chefs deux miliciens (1), trois capitas (2), pas un blanc.

- Couchez : Couchez ! (couchez) hurlaient les gradés. De chaque côté de l'arbre, cent nègres étaient courbés.
- Les mains les mains ! Ils mettaient les mains sous la pile (...)
- Hellé ! Hellé ! Hi ! Ah ! Ria ! Ria ! Poussé ! Poussé ! (...)

La pile ne bougeant pas davantage, les capitas se ruèrent sur les hommes nus. Ils les frappèrent avec les pieds, avec les poings. Aucun ne protestait (...) Alors, quatre Noirs quittèrent la pile et vinrent vers moi, me montrant des doigts écrasés. Deux autres avaient la figure ensanglantée par la chicotte (3). Un septième une blessure au cou (...)

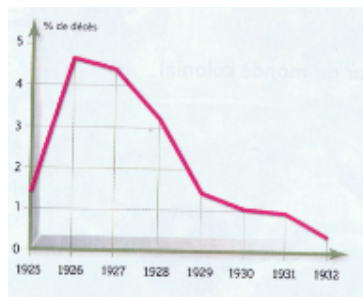
Cela eut lieu le 22 avril, entre onze heures et midi, sur la route des caravanes, après avoir passé la montagne du Savon, deux kilomètres avant Mvouti. Albert Londres, *Terre d'ébène*, Albin Michel,



Document 4 : travailleurs sur le chantier de construction du chemin de fer Congo Océan :

L'acheminement depuis la métropole de machines modernes de construction était plus coûteux que le recrutement sur place de travailleurs forcés, ces derniers constituent la principale force de travail du chantier.

Document 5 : Statistiques de la mortalité dans la zone du Mayombe. mortalité mensuelle chez les travailleurs de la division. *Difficultés du chantier, mauvaise alimentation, maladies : la traversée des collines du Mayombe est la partie la plus éprouvante des 500 km de ligne sur lesquels 20 000 hommes trouvent la mort*



Document 6 : Une remise en cause de la gestion des colonies

Ecrivain engagé, André Gide publie en 1927 le journal de son voyage en Afrique noire ainsi que de nombreux articles qui contribuent à révéler le scandale Congo-Océan en métropole.

« C'est à Paris d'abord qu'est le mal. Et je veux bien croire que le cœur manquerait à certains responsables s'ils se représentaient nettement l'effet de leur coupable complaisance. Mais le Congo est loin. Et pourquoi chercher à connaître ce qu'il est si reposant d'ignorer ? Voudrait-on se renseigner, combien n'est-il pas difficile de découvrir ce que tant de gens ont si grand intérêt à cacher. Allez donc y voir ! Et quand on est là-bas, encore que de camouflages. On peut circuler des mois dans ce pays sans rien comprendre de ce qui se passe, sans rien voir que du décor. »

André Gide, « La détresse de notre Afrique Equatoriale », *Revue de Paris*, 15 octobre 1927.

Première partie : Questions sur les documents :

- 1) A quoi le chemin de fer Congo-Océan devait-il servir ? (document 2)
- 2) Pourquoi ce chantier a-t-il coûté la vie à tant de travailleurs ? (doc 3, 4 et 5)
- 3) Quelles sont les critiques développées contre ce chantier ? A qui s'adressent les auteurs ? (documents 3 et 6)
- 4) Comment les métropolitains sont-ils informés de ce scandale ? (doc 1, 3, 6)
- 5) En quoi la dénonciation de ce scandale a-t-elle affaibli l'impérialisme français ? (doc 1)

Deuxième partie : Rédiger une réponse organisée au sujet :

En utilisant les réponses aux questions précédentes **et vos connaissances** vous répondrez à la question suivante,

« **Comment la colonisation française en Afrique est elle critiquée pendant l'entre deux guerres ?** »