

L'action du Syndicat des cheminots éthiopiens (1946-1977)

Anti-colonialisme, luttes sociales et défense des travailleurs

Simon Imbert-Vier

Mise en ligne : décembre 2024

DOI : <https://doi.org/10.51185/journals/rhca.2024.060706>

Résumé

En 1946, les cheminots éthiopiens de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien se mobilisent contre les discriminations internes à l'entreprise. Ils constituent alors la première organisation syndicale du pays, qui agit d'abord de concert avec le gouvernement éthiopien en soutien à un projet nationaliste. Mais les intérêts divergent rapidement, et définitivement après la nationalisation de la compagnie en 1960, jusqu'à la disparition de la société et du syndicat à la fin des années 1970. Durant ses trente ans d'existence, le Syndicat des cheminots éthiopiens combine des actions collectives, parfois violentes, et une pratique quotidienne de défense individuelle des salariés de l'entreprise. Leur description nous informe sur la façon dont le syndicalisme est appréhendé par une société africaine après la Seconde Guerre mondiale.

Mots-clés : Éthiopie, nationalisme, chemin de fer franco-éthiopien, discrimination, grève

Action of the Ethiopian Railway Workers' Union (1946-1977). Anti-colonialism, Social Struggles and Defence of Workers

Abstract

In 1946, Ethiopian railway workers at the Franco-Ethiopian Railway Company mobilised against workplace discrimination. They formed the country's first trade union, which initially collaborated with the Ethiopian government in support of a nationalist project. However, this common ground did not last, and tensions peaked after the nationalisation of the company in 1960, until both the company and the union disappeared at the end of the 1970s. During its thirty years of existence, the Ethiopian Railwaymen's Union combined collective action – sometimes violent – with daily efforts to defend individual employees. Their examination offers insight into the way trade unionism was perceived in Post-World War II African society.

Keywords: Ethiopia, nationalism, Ethio-French Railway, discrimination, strike

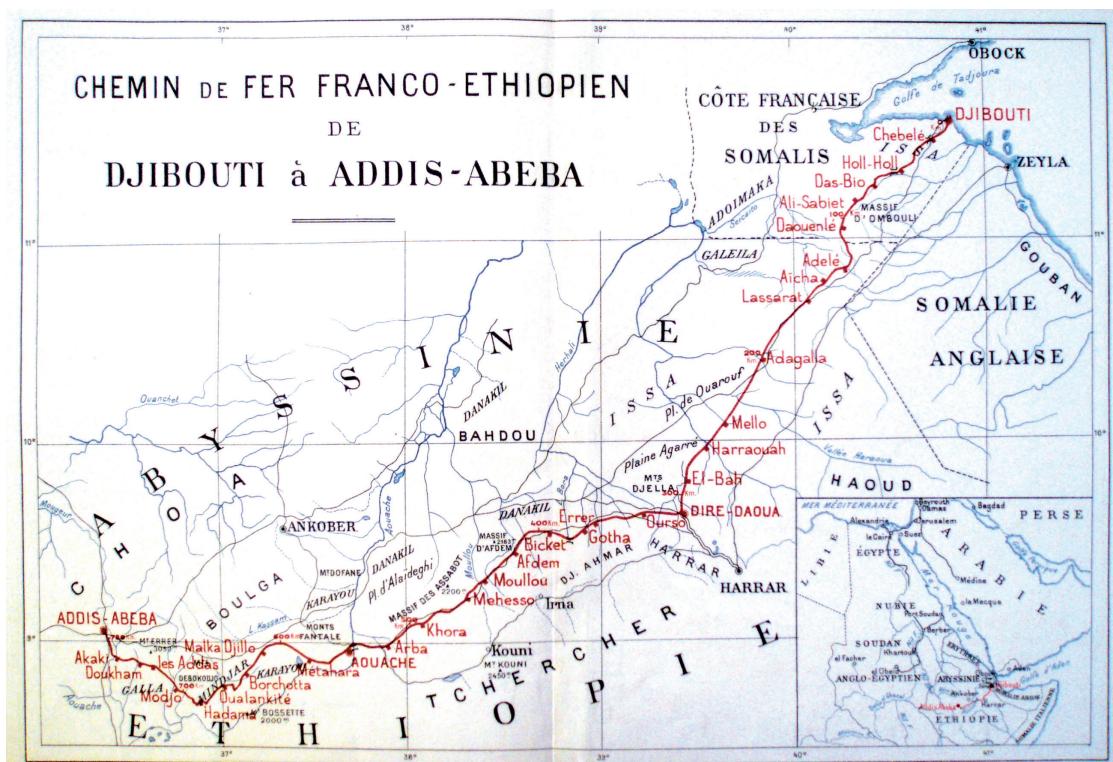


Ce document est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0). <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>
<https://oap.unige.ch/journals/rhca>

e-ISSN: 2673-7604

La ligne de chemin de fer reliant Djibouti (Côte française des Somalis) à Addis Abeba (Éthiopie) est construite à partir de 1897, après que la défaite italienne à Adwa en mars 1896 a rouvert la question d'une domination européenne sur l'Éthiopie¹. Sa réalisation est engagée par une compagnie privée de droit français ayant obtenu une concession du *negus*² Menelik. Ne parvenant pas à mobiliser des capitaux suffisants, elle fait faillite en 1902³. L'exploitation est alors placée en régie par l'administration coloniale française qui poursuit la construction de la voie jusqu'à Dire Dawa⁴, au milieu de la ligne. Le gouvernement éthiopien rejette cette mainmise d'un État étranger sur une artère stratégique et bloque la poursuite des travaux. Cependant, le 13 décembre 1906, un accord anglo-franco-italien, tout en confirmant l'indépendance de l'Éthiopie, divise le pays en zones d'influence⁵. En janvier 1908, ce consensus européen constraint Menelik à autoriser une compagnie française à terminer la construction de la ligne et assurer son exploitation⁶, mais aussi à consentir à un régime dit de « capitulations » qui soumet les ressortissants des nations ayant une représentation diplomatique dans le pays à la juridiction pénale et civile de leur consul en première instance⁷. Cette situation de domination est qualifiée par l'historien Bahru Zewde de « relation semi-coloniale⁸ ».

Illustration n° 1. Carte de la ligne de chemin de fer publiée par la Compagnie au début des années 1930



Source : Archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence. Affaires politiques 3711.

¹ La synthèse la plus récente sur l'histoire de l'Éthiopie aux xix^e et xx^e siècles reste Bahru Zewde (1991 [1999]), *A History of Modern Ethiopia - 1855-1974*, Londres, James Currey.

². Ou *negus negest*, début de la titulature des souverains éthiopiens.

³. Shiferaw Bekele (1991), « The Ethiopian Railway and British Finance Capital, 1896-1902 », *Africa* (Roma), 46(3), pp. 351-374.

⁴. Souvent écrit Diré-Daoua dans les sources françaises.

⁵. Article 4 du traité, approuvé par une loi du 1^{er} mai 1909, *Journal officiel*, 2 mai 1909, pp. 4687-4688. En ligne, consulté le 10 septembre 2024. URL : gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6456477b.

⁶. Convention dite « Menelik-Vitalien » du 30 janvier 1908. Archives nationales d'Outre-mer (ANOM), Affaires politiques, 3711. En ligne, consulté le 12 septembre 2025. URL : dijibouti.frontafrique.org/?doc107.

⁷. Article 7 du traité d'amitié et de commerce entre la France et l'Éthiopie, 10 janvier 1908, *Journal officiel*, 10 mars 1909, pp. 2409-2410.

⁸ Bahru Zewde, *A History of Modern Ethiopia...*, op. cit., p. 85.

Sous l'égide de la Banque de l'Indochine, une nouvelle société de droit privé est constituée en 1908, la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien (CFE). Elle conclut une convention avec l'État français par laquelle il garantit les dettes de cette dernière et un rendement minimal des capitaux investis en contrepartie d'un strict contrôle de ses dépenses⁹. La construction reprend en 1910 et le rail atteint Addis Abeba en 1915¹⁰.

En 1935, le gouvernement français et la compagnie ferroviaire soutiennent l'occupation de l'Éthiopie par l'Italie¹¹. Cependant, après l'armistice de juin 1940, les autorités italiennes, puis la British Military Administration en mai 1941, prennent en charge l'exploitation de la partie éthiopienne de la ligne. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Éthiopie sort d'une décennie de soumission à des pays étrangers¹² ; le chemin de fer lui apparaît alors comme l'outil d'une autre domination. Mais, en dépit de sa volonté d'affirmer sa souveraineté, le gouvernement éthiopien ne peut éviter le retour de la compagnie française en juillet 1946, après deux ans de négociations¹³.

Le déficit de l'exploitation, récurrent à partir de 1954 et supporté par les seules finances publiques françaises, entraîne un rééquilibrage du contrôle sur l'entreprise en 1960, au moment des décolonisations, avec sa transformation en une société binationale de droit éthiopien¹⁴. Son siège est transféré de Paris à Addis Abeba, son capital réparti par moitié entre le gouvernement éthiopien d'une part, le gouvernement français et des actionnaires privés autour de la Banque de l'Indochine d'autre part. Les déficits postérieurs sont partagés entre les deux pays qui nomment à parité les membres du conseil d'administration : son président est éthiopien alors que le directeur général chargé de la gestion courante reste français jusqu'en 1975. Le contrôle de la voie ferrée apparaît ainsi comme un marqueur du statut international de l'Éthiopie, passée de pays dominé à symbole des indépendances africaine avec l'accueil du siège de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) dès sa création en 1963.

L'exploitation de la ligne de chemin de fer se situe au croisement de deux formes de domination : l'une « semi-coloniale » exercée sur l'Éthiopie, l'autre combinant l'exploitation des travailleurs du chemin de fer et les pratiques discriminatoires de la situation djiboutienne qui débordent dans le CFE : les salariés éthiopiens y sont limités aux fonctions d'exécution, alors que l'encadrement est assuré par des « Européens¹⁵ » et la direction par des Français métropolitains. Ces dominations qui s'exercent dans un pays indépendant caractérisent la situation éthiopienne par rapport à d'autres espaces dominés, comme l'Afrique occidentale française (AOF) ou le Kenya¹⁶. Le gouvernement éthiopien dispose d'une capacité d'action et d'objectifs propres qui empêchent les conflits sociaux de se résoudre simplement à l'intérieur des seules administrations du ministère des Colonies et de la compagnie du CFE. Face aux mouvements revendicatifs, la direction du chemin de fer, ne disposant pas de la force armée, est contrainte à des négociations impliquant également le gouvernement éthiopien et les diplomates français.

⁹. Convention du 8 mars 1909, approuvée par la loi du 3 avril 1909, *Journal officiel*, 4 avril 1909, pp. 3513-3520.

¹⁰. Sur la construction du chemin de fer, voir Imbert-Vier Simon (2011), *Tracer des frontières à Djibouti. Des territoires et des hommes aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Karthala, pp. 101-125.

¹¹. L'accord franco-italien, dit « Laval-Mussolini », du 7 janvier 1935 laisse les mains libres à l'action italienne en Éthiopie. Des troupes françaises occupent Dire Dawa à partir d'octobre 1935 pour prévenir toute destruction sur la ligne par les Éthiopiens. Le 31 juillet 1936, un accord entre le CFE et le ministère italien des Colonies accorde des tarifs préférentiels aux autorités italiennes d'occupation. Imbert-Vier S., *Tracer des frontières...*, op. cit., pp. 180-185.

¹². Après l'éviction des Italiens de la Corne de l'Afrique en mai 1941, les conditions de la présence britannique en Éthiopie sont organisées par un accord anglo-éthiopien du 31 janvier 1942, modifié le 19 décembre 1944. Les derniers territoires gérés par l'Occupied Enemy Territory Administration sont restitués à l'administration éthiopienne en 1948 (Ogaden), 1954 (Haud) et 1960 (des parties de la « Reserved Area » instaurée en 1942 le long de frontières éthiopiennes) : Tibebe Eshete (1991), « The root causes of political problems in the Ogaden, 1942-1960 », *Northeast African Studies*, 13(1), pp. 9-28 ; Getahun Mesfin Haile (2002), « Yā-Ingiliz Gizé or British Paramountcy in Dire Dawa (Ethiopia), 1941-1946 : Notes toward a History », *Northeast African Studies*, 9(2), pp. 47-82.

¹³. Sur ces négociations voir Imbert-Vier S., *Tracer des frontières...*, op. cit., pp. 189-193 et 223-232. Protocoles du 5 septembre 1945 et du 4 mai 1946 entre la France et l'Éthiopie. En ligne, consulté le 25 juillet 2024. URL : djibouti.frontafrique.org/?doc123, et djibouti.frontafrique.org/?doc124.

¹⁴. Traité franco-éthiopien du 12 novembre 1959, publié au *Journal officiel* du 15 mai 1960, p. 4427. La nouvelle compagnie est instaurée le 1^{er} juillet 1960.

¹⁵. Nous mettons entre guillemets cette catégorie, fournie par les sources qui ne précisent pas ses contours.

¹⁶. Cooper Frederick (1996), *Decolonization and African Society. The Labor Question in French and British Africa*, Cambridge, Cambridge University Press.

Dans son étude pionnière sur les travailleurs du CFE, Tom Killion décrit après la Première Guerre mondiale des grèves lancées par des ouvriers « européens », organisés en association ou syndicat, qui portent sur des revendications économiques et sociales différenciées selon la nationalité des travailleurs et sans remettre en cause les discriminations internes à l'entreprise¹⁷. À partir de 1946, après la reprise française de la ligne puis la création du Syndicat des cheminots éthiopiens, couramment considéré comme la première organisation de salariés en Éthiopie¹⁸, les luttes concernent aussi les contradictions politiques de la situation du chemin de fer¹⁹. Présentant « l'historiographie des mouvements de salariés éthiopiens [...] encore très peu développée », Samuel Andreas Admasie constate qu'elle tend principalement à considérer leurs actions comme « manipulées par des agents extérieurs, y compris l'État »²⁰.

Dans cet article, nous mettons en avant l'agentivité du Syndicat des cheminots éthiopiens après la Seconde Guerre mondiale, et donc la façon dont la notion de syndicat est alors intégrée par des ouvriers africains. Si le gouvernement éthiopien accepte, voire soutient, dans un premier temps la création de cette organisation qui appuie sa volonté d'indépendance nationale²¹, dès 1949, le syndicat s'émancipe et porte seul des demandes propres, en particulier le rejet des discriminations et la défense des salariés non-cadres. Pour mettre ses actions en perspective, nous allons d'abord évoquer des mouvements revendicatifs organisés par des salariés « européens » du CFE au début des années 1920. Centrés sur les salaires, ils ont peut-être entraîné la transmission de techniques revendicatives. Nous présentons ensuite les mouvements très différents qui se déroulent à partir de la création du Syndicat éthiopien en 1946, qui mêlent revendications sociales et politiques. Enfin nous détaillons les actions quotidiennes de ce dernier, entre soutien aux situations individuelles et participation à la gestion du personnel.

Cette étude s'appuie sur des sources conservées en Éthiopie et en France. Les archives de l'administration centrale du chemin de fer sont conservées à la gare d'Addis Abeba et classées par l'association Archivistes sans frontières. Environ 1 200 dossiers personnels de cheminots sont extraits d'un fonds conservé à Dire Dawa, constitué à partir de 1946 et en cours de numérisation dans le cadre d'un projet financé par l'International Institute of Social History d'Amsterdam et le Centre français des études éthiopiennes d'Addis Abeba²². Les Archives diplomatiques à la Courneuve (MAE) et à Nantes (CADN), les Archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence (ANOM) et le Centre des archives contemporaines (CAC) de Pierrefitte-sur-Seine contiennent des documents produits par les organismes français en Éthiopie (diplomates et ingénieurs en charge du contrôle), les administrations en France (diplomatie, colonies et travaux publics), et leurs échanges avec la compagnie. Souvent surplombante, cette documentation comprend également des documents produits par le syndicat ou les cheminots eux-mêmes, principalement des courriers, qui nous permettent d'appréhender au moins partiellement leurs positions. Je n'ai pas consulté les archives du syndicat, si elles existent, ni pu accéder à celles de l'administration éthiopienne. Cette documentation informe peu sur le syndicat lui-même, ses membres, ses responsables et son organisation, mais permet de décrire ses actions en faveur de l'égalité des droits des cheminots et pour l'amélioration des rémunérations et des conditions de travail, entre anticolonialisme, luttes sociales et défense des travailleurs.

¹⁷. Killion Tom (1992), « Railroad Workers and the Ethiopian Imperial State : the Politics of Workers' Organization on the Franco-Ethiopian Railroad, 1919-1959 », *The International Journal of African Historical Studies*, 25(3), pp. 583-605.

¹⁸. « The first organized labour movement [...] in Ethiopia is believed to have been begun by the Franco-Ethiopian railway workers in Dire Dawa », Kassie Adane (2018), « Trade Unions and the State in Ethiopia, 1946-1991 », thèse de doctorat, Addis Abeba University, p. 141.

¹⁹. Killion T., « Railroad workers... », art. cité, pp. 584-585.

²⁰. Samuel Andreas Admasie (2019), « Cycles of Mobilisation, Waves of Unrest : Ethiopian Labour Movement History », *Africa*, 1(1), pp. 87.

²¹. Kassie Adane, « Trade Unions ... », art. cité, p. 88.

²². Ces dossiers sont très largement en français. Par suite d'erreurs de classement, un dossier peut concerner plusieurs cheminots. Par ailleurs, un cheminot peut avoir plusieurs dossiers selon les étapes de sa carrière. Nous indiquons donc un numéro unique attribué arbitrairement à chaque cheminot, et celui du dossier de scan concerné qui permet de retrouver les documents auprès des institutions ayant financé le projet. Voir en ligne : « African workers on file ». URL : iisg.amsterdam/en/news/african-workers-on-file ; « Ethio-Djibouti Railway, Dire Dawa Hub Archives ». URL : iisg.amsterdam/id/collection/ARCH04538 ; « Cfee Seminar: The Djibouti-Ethiopian Railway Archives Project ». URL : cfee.hypotheses.org/2822 ; sites consultés le 10 octobre 2024.

Dans les années 1920, une organisation européenne pour des revendications différenciées

La construction de la première section de la ligne de chemin de fer, de Djibouti à Dire Dawa, a été principalement effectuée par des salariés qualifiés d'« Européens », souvent grecs²³ ou italiens, dont beaucoup ont ensuite quitté le pays. La deuxième section, jusqu'à Addis Abeba, est allotie à des entrepreneurs qui emploient des travailleurs éthiopiens. On retrouve la même répartition dans les équipes mises en place pour l'exploitation de la ligne, bien que des Éthiopiens, moins bien payés, exercent progressivement des fonctions plus qualifiées.

Dans les équipes en charge de l'entretien de la voie, qui représentent la majorité des salariés de l'entreprise, les manœuvres, principalement recrutés aux alentours des chantiers, et leur encadrement direct (« caporaux ») sont tous éthiopiens. En revanche, dans les ateliers de la compagnie, les ouvriers « européens » et éthiopiens travaillent côté à côté. Bien que séparés par la pratique de la discrimination, ils sont renvoyés conjointement à leur position de classe, en tant qu'ouvriers et exécutants, face à une hiérarchie tatillonne et bureaucratisée. Cette communauté de travail, même traversée par l'accès discriminatoire aux fonctions professionnelles entre « indigènes » et « européens », peut expliquer que par moment se constitue une communauté d'action pour soutenir des revendications cependant distinctes.

En novembre 1918 est constituée l'Union hellénique des employés du chemin de fer, regroupant uniquement des « Européens » autour de revendications, en particulier salariales²⁴. Sous son impulsion, en juin 1919, des salariés de toutes nationalités se mobilisent dans les ateliers de Dire Dawa pour demander une augmentation des salaires et la journée de huit heures. Les circulations sont interrompues pendant plus de deux semaines, jusqu'à un accord augmentant les rémunérations de 18 %²⁵. Est ensuite constitué un Syndicat international des agents du CFE dirigé par des ouvriers grecs et italiens, sans la participation d'Éthiopiens²⁶. La direction parisienne de la compagnie se félicite alors de ce que « le directeur général a réussi à dissocier les éléments indigènes et européens d'une part, et les éléments grecs et italiens des éléments français d'autre part²⁷ ». Les augmentations de salaire obtenues à l'issue de ces conflits représentent une charge annuelle d'environ 500 000 francs pour la compagnie²⁸.

Les années suivantes, pour réduire les coûts d'exploitation²⁹, mais aussi après des interventions du gouvernement éthiopien, des salariés « européens » sont remplacés par des Éthiopiens³⁰. En mars 1925, le Syndicat international est « reconstitué », toujours sous la direction d'« Européens » uniquement³¹. Il revendique un relèvement des salaires pour tous les travailleurs, des indemnités de déplacement et de licenciement, et la journée de huit heures³². Le 31 mars, il transmet une lettre des salariés « indigènes » réunis en assemblée générale », qui demandent pour leur part de 50 % à 75 % d'augmentation des rémunérations, la

²³. Cette catégorie identitaire, basée sur la langue, inclut des personnes originaires du Proche-Orient, avant le traité de Lausanne de 1923 et ses conséquences sur le peuplement de la Méditerranée orientale. Certaines sont considérées comme sujets ottomans.

²⁴. Archives du chemin de fer franco-éthiopien (ACFE), procès-verbaux du conseil d'administration (PV du CA), vol. 2, séance du 7 novembre 1918.

²⁵. *Idem*, séance du 24 juillet 1919.

²⁶. Killion T., « Railroad Workers... », art. cité, p. 591. Lettre du CFE au ministre des Colonies, 1^{er} avril 1920. Selon François de Coppet, ambassadeur de France en Éthiopie, « Le « Syndicat des employés et ouvriers du chemin de fer franco-éthiopien » a adhéré à la « Fédération des travailleurs des chemins de fer de France », membre de la « Confédération du Travail » ; ANOM, 3TP90, liasse 3008, lettre de François de Coppet au ministère français des Affaires étrangères du 2 mars 1920. Toujours dirigé uniquement par des « Européens », il est encore affilié à la CGT en 1927, selon *La Tribune des cheminots*. En ligne, consulté le 26 juillet 2024. URL : archives.cheminotcgt.fr/viewer/4136/?offset=#page=3&viewer=picture.

²⁷. ACFE, PV du CA, vol. 2, séance du 6 novembre 1919.

²⁸. *Idem*, séance du 8 janvier 1920. En 1919, les recettes brutes d'exploitation de la compagnie sont légèrement supérieures à 6,5 millions de francs, pour des dépenses d'exploitation d'environ 5,5 millions et un déficit comptable d'environ 3,3 millions.

²⁹. L'Inspection générale des Travaux publics des colonies incite la compagnie à recruter des Éthiopiens pour encadrer les équipes sur la voie, « [l']expérience ayant démontré que les quelques cantons actuellement confiés à des chefs d'équipe indigènes étaient aussi bien entretenus que ceux des chefs d'équipe européens. » : ANOM, 3TP90, liasse 3008, lettre de l'Inspection générale des Travaux publics des colonies à la Compagnie du CFE, 19 mai 1920.

³⁰. ANOM, TP1058, Note de l'Inspection générale des Travaux publics des colonies, 4 avril 1925.

³¹. *Idem*, rapport mensuel du contrôle au ministère des Colonies, n° 182, 26 mars 1925. Une liste de 109 salariés étrangers établie en février 1925 recense 63 Grecs et 26 Italiens. Une note de l'Inspection des Travaux publics d'avril 1925 parle de 169 salariés européens, répartis entre 129 étrangers et 40 Français.

³². Archives diplomatiques de la Courneuve (MAE), K-Afrique Éthiopie 46, Lettre de Gaussen au ministère, 25 mars 1925.

restauration du service médical supprimé en 1920 pour les agents et leur famille, quinze jours de congés par an, un meilleur accès aux fontaines d'alimentation en eau, et enfin l'interdiction « de se livrer à aucun sévice sur la personne des employés indigènes à quelque classe qu'ils appartiennent³³ ». C'est sur la base de ces revendications différenciées qu'une grève commence dans les ateliers de Dire Dawa, Djibouti et Addis Abeba le 28 mars 1925. Le 30 mars, la gare de Dire Dawa est envahie et la circulation des trains interrompue. Bien que la direction parisienne refuse toute négociation et ordonne le licenciement des grévistes, des discussions organisées sous la houlette du gouvernement éthiopien permettent une reprise du travail le 9 avril.

Les salariés « européens » obtiennent une augmentation de 18 % de la partie des salaires inférieure à 6 000 francs annuels, la limitation du temps de travail annuel à 2 496 heures (52 semaines de 48 heures), le paiement à demi-salaire des quatre premiers jours d'arrêt de travail dû à « des maladies du pays : fièvre, paludisme, dysenterie, etc. », et enfin « le directeur accorde l'amnistie pour les faits de grève »³⁴. Les Éthiopiens obtiennent également la journée de huit heures, des augmentations de salaires, la prise en charge de leurs frais médicaux mais pas des médicaments, et la gratuité complète des soins après les accidents en service. Enfin, il est affirmé que « tout sévices ou brutalité à l'égard d'un agent indigène sont interdits et pourront donner lieu à des sanctions exemplaires³⁵ ».

Bien qu'aucun Africain ne participe à la direction du syndicat, des revendications concernent toutes les catégories de personnel, en particulier parmi les travailleurs des ateliers, mais elles sont toujours présentées séparément. On le constate encore dans un courrier du secrétaire du syndicat adressé au secrétaire général de la compagnie en novembre 1925 où il expose à nouveau les revendications non abouties, y compris des demandes du « personnel indigène³⁶ ». Le syndicat sert donc de relais aux revendications des Éthiopiens, sans que l'on sache comment ces dernières sont élaborées. On ne connaît pas la suite accordée à ces demandes, mais il n'y a pas de nouvelle grève et les sources ne mentionnent plus aucune action collective pendant les vingt années suivantes.

L'intégration des travailleurs éthiopiens dans l'organisation industrielle du chemin de fer a des impacts multiples. Outre l'imposition des contraintes de ce mode de production (hiérarchie, horaires, organisation du travail), les cheminots semblent accéder à des pratiques de revendications collectives, bien que l'on ne connaisse pas leur mode d'organisation. Des conditions de travail, en partie communes, expliquent sans doute la relative unité des ouvriers qui paraît caractériser les mouvements du début des années 1920, mais elle reste sans lendemain, sans doute car la dénonciation des discriminations n'est pas générale. Les pratiques de la direction et les conditions d'emploi différenciées ont semble-t-il permis de briser durablement la relative unité des travailleurs du chemin de fer. Dans les années 1930, plusieurs agents grecs ou italiens du CFE sont naturalisés français³⁷, ce qui laisse penser qu'une identité « européenne » se renforce au détriment de la situation partagée de travail. Une transmission de savoir-faire revendicatifs explique peut-être en partie comment, après la Seconde Guerre mondiale, apparaît une nouvelle organisation, regroupant uniquement des cheminots éthiopiens et se revendiquant résolument comme telle, dans un contexte d'affirmations anti-coloniales³⁸.

Après la guerre, un syndicat patriote et revendicatif

À partir de 1941 et la conquête de l'Éthiopie par les Alliés, l'exploitation de la partie éthiopienne de la ligne est assurée par la British Military Administration qui promeut des salariés éthiopiens dans des fonctions d'encadrement. La compagnie française ne parvient à reprendre la gestion de l'ensemble de la ligne qu'à partir du 1^{er} juillet 1946. Quelques jours avant cette date, des cadres français parcourent la voie pour annoncer des augmentations de salaire de 100 % pour les « auxiliaires européens » et une « indemnité provisoire » de

³³. ANOM, TP 1058, Note du 31 mars 1925 signée Patakotis, secrétaire du syndicat. Les pratiques dénoncées ne sont pas précisées. Nous ne disposons pas de l'original de ce document, mais d'une copie sans doute traduite.

³⁴. ANOM, TP 1058, Accord de fin de grève, 9 avril 1925.

³⁵. *Ibid.*

³⁶. ANOM, TP 1058, Lettre de Patakotis à Georges Camut, secrétaire général du CFE, 16 novembre 1926.

³⁷. Imbert-Vier Simon (2019), « Devenir citoyen ou national en Côte française des Somalis : manipuler des catégories », *Outre-Mers*, 404-405, pp. 41-62.

³⁸. Il ne faut pas écarter de possibles circulations inter-africaines, en lien par exemple avec les mouvements décrits par Cooper F., *Decolonization and African Society...*, *op. cit.*

15 shillings par jour pour les Éthiopiens³⁹. Ils informent aussi les quelques Éthiopiens qui avaient accédé à des fonctions d'encadrement qu'ils seraient remplacés par des « Européens ».

Les salariés éthiopiens de Dire Dawa se réunissent et dénoncent ces décisions comme « un acte dérogatoire mais aussi visant à l'infériorité de notre race⁴⁰ » dans un courrier à la direction. Le 1^{er} juillet à 7 h 30, ils arrêtent le travail à l'appel de la sirène des ateliers et trois cadres grecs sont malmenés⁴¹. Les grévistes demandent à « être traités sur un pied d'égalité avec les Grecs et Italiens qui, disent-ils, quoique étrangers et sans droits sur le CFE sont mieux traités qu'eux⁴² ». Ils semblent ainsi vouloir déplacer la ligne de discrimination à l'intérieur de la compagnie, en la basant sur le statut dans l'entreprise et non la nationalité. Le travail reprend dès l'après-midi, après que l'administrateur éthiopien en charge de Dire Dawa, Kassa Abraha, ait annoncé de prochaines négociations. En effet, le 5 juillet, une réunion est organisée par les autorités éthiopiennes en présence de représentants du personnel, de la direction du CFE et du consul de France. Un délégué des cheminots, Edjegou Goudaye, exprime les griefs des salariés, en particulier concernant Palma Guignot, directeur de l'exploitation depuis 1937, c'est-à-dire chargé de la gestion quotidienne de la ligne :

La raison qui nous a poussé à faire la grève n'est pas la question de salaire mais c'est que nous avons été déshonorés [...]. Maintenant que nous avons eu notre indépendance et que les français furent autorisés à reprendre le chemin de fer, nous avons cru qu'ils nous auraient considéré [sic] comme propres enfants [sic], mais Mr. Guignot à son arrivée à Dire-Daoua a réuni premièrement les italiens et le deuxième jour les grecs et les arméniens et les a entretenus un par un [...]. Monsieur Guignot, [...] sans daigner nous entretenir, afficha un avis au personnel [...]. Mr. Guignot, en nous manquant une telle considération nous a montré son mépris [...]. [sic]⁴³

Farah Ali⁴⁴, un autre représentant du personnel, reprend et détaille les accusations portées contre Guignot. Il élargit la portée politique du mouvement en relation avec l'indépendance retrouvée de l'Éthiopie, et dénonce une attitude méprisante du directeur de l'exploitation à l'égard des Éthiopiens et leur gouvernement :

Les autorités britanniques et même nos ennemis les Italiens nous ont toujours bien traités, mais puisque M. Guignot a voulu nous humilier et mépriser ce traitement n'est pas seulement à nous mais aussi à notre Gouvernement [sic].⁴⁵

Kassa Abraha s'associe, « comme Éthiopien, et non pas comme fonctionnaire⁴⁶ », à la « protestation contre l'humiliation » des salariés et précise sa compréhension des enjeux politiques en établissant un parallèle entre les nationalismes français et éthiopien. Il semble signifier que la domination revendiquée par les Français sur le chemin de fer est d'autant moins légitime que les deux pays ont été humiliés de la même façon par des occupations étrangères récentes avant d'être finalement sortis victorieux du conflit :

Les Français ont subi de la part des Allemands le même sort que nous Éthiopiens avons subi de la part des Italiens ; Les Français sont sortis libres et victorieux de la main des Allemands comme nous de la main des Italiens.⁴⁷

Parmi les mesures annoncées lors de cette réunion, on note une augmentation des salaires des Éthiopiens de 70 % à 100 % pour les aligner sur ceux « des étrangers à capacité égale⁴⁸ ». Les ouvriers qualifiés pourront passer des examens, en français, afin d'accéder aux fonctions d'encadrement sans distinction de nationalité, et Guignot présentera des excuses publiques. C'est dans ce contexte qu'est créé le Syndicat des cheminots

³⁹. Le salaire le plus bas est alors de 90 shillings par jour pour un manœuvre éthiopien.

⁴⁰. Centre des archives diplomatiques de Nantes (CADN), 9POB34, Lettre du 28 juin 1946 des employés éthiopiens à Michel Pasteau, représentant de la Compagnie. Nous ne disposons pas de l'original de cette lettre, probablement écrite en amharique, et ne savons pas qui l'a traduite en français.

⁴¹. CADN, 9POB42 et MAE, DAL Éthiopie 29, Compte-rendu des événements par Guignot, 1^{er} juillet 1936.

⁴². ANOM, AP 3711, Note de renseignement de Muller, chef des affaires politiques de la CFS, 9 juillet 1946.

⁴³. CADN, 9POB42, PV de la réunion du 5 juillet 1946. Rédacteur et traducteur éventuels non mentionnés. La graphie est celle du texte original.

⁴⁴. Parmi les dossiers personnels consultés, un seul concerne un nommé Farah Ali : un mécanicien, c'est-à-dire conducteur de train, qui pourrait être cet intervenant. Embauché en 1915, il est licencié en 1948 après un diagnostic de tuberculose et meurt en 1949. Il aurait donc connu les mouvements des années 1920 (cheminot n° 625, scan 619).

⁴⁵. CADN, 9POB42, PV de la réunion du 5 juillet 1946.

⁴⁶. *Ibid.*

⁴⁷. *Ibid.*

⁴⁸. *Ibid.*

éthiopiens⁴⁹ dans le courant du mois de juillet 1946⁵⁰, avec l'accord des autorités éthiopiennes, si ce n'est leur soutien⁵¹, et alors que les organisations syndicales ne seront pas légales dans le pays avant 1962⁵². Sa désignation en amharique (መንበር) désigne une association, habituellement religieuse ou d'entraide. Le contrôleur éthiopien Kidane Mariam, représentant son gouvernement mais rémunéré par la compagnie, justifie d'ailleurs en 1949 la cotisation obligatoire des cheminots au syndicat en la présentant comme la participation à « une caisse de secours en vue d'aider la veuve et l'orphelin⁵³ ». Le syndicat apparaît cependant bien comme une organisation revendicative qui lutte pour de meilleures conditions de travail et la fin des discriminations dans l'entreprise.

Malgré la publication des excuses du directeur de l'exploitation⁵⁴, la compagnie n'applique pas les mesures annoncées ; les salaires des Éthiopiens en particulier restent inchangés. Le 10 janvier 1947, après que Guignot a refusé toute discussion, les locaux de Dire Dawa sont occupés par les cheminots ; « les ouvriers européens et les agents de maîtrise⁵⁵ » sont contraints de s'en retirer, ce qui confirme la place des discriminations dans le conflit. Le mouvement s'étend à toute la partie éthiopienne de la ligne. À Addis Abeba, les manifestants « bâtonne[nt] sévèrement trois agents grecs sous les yeux amusés des policiers du chemin de fer », puis « rou[ent] de coups » un « contrôleur européen [...], citoyen libanais » et « débauche[nt] sous la menace le personnel domestique » des « agents européens »⁵⁶. La ligne est coupée, des rails sont démontés et des wagons déraillés afin de bloquer la voie.

Les autorités éthiopiennes soutiennent alors les cheminots ; elles empêchent ainsi la reprise du travail par les « Européens » à la gare d'Addis Abeba le 28 février⁵⁷. Les dirigeants de la compagnie mentionnent également le financement d'une caisse de grève par des responsables éthiopiens et des commerçants de Dire Dawa⁵⁸. Le contrôleur éthiopien, Kidane Mariam, est pour sa part soupçonné de soutenir le mouvement par intérêt personnel : il serait actionnaire d'une entreprise de transport routier qui bénéficie de l'arrêt de la circulation des trains⁵⁹.

Ce sont finalement des discussions au niveau des États, entre l'ambassadeur de France, Jacques de Blesson, et le gouvernement éthiopien, qui ouvrent la porte à un accord négocié du 5 au 9 mars entre la compagnie et les autorités. Le travail reprend le 10 et la circulation des trains le 12. De Blesson dresse pour son ministre un bilan des événements dans lequel il manifeste ses préjugés concernant les Éthiopiens, mais montre aussi la réalité des relations :

Il importe que la Compagnie comprenne l'importance de l'œuvre sociale qu'elle doit accomplir en Éthiopie. [...] Il ne s'agit pas d'introduire au sein d'un peuple primitif des idées, un système social auquel son degré d'évolution ne le prépare en rien, mais simplement de comprendre les besoins des indigènes, de s'adapter à leur mentalité, de s'assurer leur confiance et leur respect.⁶⁰

Les cheminots obtiennent des augmentations décroissantes de salaires, entre 40 % et 20 %, pour les « agents des catégories » (c'est-à-dire le personnel d'exécution), mais pas le paiement des jours de grève. Il est prévu que des commissions seront chargées de réévaluer le classement des agents qui le demanderont, et de faire passer des examens en français qui « serviront de base aux nominations ultérieures », et que d'une façon

⁴⁹. የማድር:በኢትዮጵያውያንድናማንበር, littéralement « Association des travailleurs éthiopiens de la compagnie du chemin de fer ». De nombreux salariés de la compagnie ne parlent ni français ni amharique, en particulier parmi ceux employés à l'entretien de la voie, souvent recrutés dans les villages voisins des chantiers.

⁵⁰. Adane Kassie indique que, selon une publication syndicale de 1984, une association d'entraide mutuelle est créée le 29 juin 1946, transformée en syndicat le 22 juillet : Adane Kassie, « Trade Unions... », *op. cit.*, pp. 87 et 90.

⁵¹. Selon Adane Kassie, c'est Kassa Abraha qui demande l'élection de délégués pour participer aux réunions. *Ibid*, p. 88.

⁵². Sur la création de la Confederation of Ethiopian Labor Unions en 1962, voir *ibid.*, pp. 131-150 ; Samuel Andreas Admasie, « Cycles of Mobilisation... », art. cité.

⁵³. CADN, 9POB42, Lettre du représentant de la compagnie au président du CA, 20 octobre 1949.

⁵⁴. Elle sont présentées dans un « Avis au personnel éthiopien » daté du 25 juillet.

⁵⁵. MAE, DAL 1944-1952, Éthiopie 30, Lettre de Blesson, ambassadeur en Éthiopie, au MAE, 18 janvier 947, pp. 2-3.

⁵⁶. *Ibid.* La police du chemin de fer est financée par la Compagnie mais organisée sous la responsabilité du gouvernement éthiopien en application de l'article 13 de la concession de 1908.

⁵⁷. CADN, 9POB42, Compte-rendu des faits qui se sont passés en gare d'Addis Abeba le 28 février 1947, sans date ni signature.

⁵⁸. Selon Tom Killion, le *negus* aurait donné 80 000 \$Eth. aux grévistes. Killion T., « Railroad workers... », art. cité.

⁵⁹. MAE, DAL Éthiopie, 30, Lettre de Blesson au MAE, 4 février 1947. Kassie A., « Trade Unions... », art. cité, p. 93.

⁶⁰. MAE, DAL Éthiopie 30, Lettre de Blesson au MAE du 15 mars 1947.

générale il ne sera « fait aucune discrimination suivant la race ou la nationalité, [...] les emplois disponibles devront être attribués exclusivement selon les capacités »⁶¹.

Cependant, l'inspection des Travaux publics des Colonies, en charge du contrôle exercé sur les activités de la compagnie en échange de la garantie financière de l'État, signale encore en décembre 1947 le « manque de souplesse d'un personnel habitué à traiter les Éthiopiens sans les ménagements qu'exige maintenant leur extrême susceptibilité⁶² ». Le 3 août 1949 en effet, André Bonfils d'Alaret, ancien élève de l'École polytechnique et nouveau directeur de l'exploitation, adopte une attitude surplombante et paternaliste lorsque le bureau du syndicat lui « présent[e] une demande d'augmentation des salaires », « expliqu[ant] qu'il était nécessaire d'apporter des justifications à l'appui de [sa] demande, aucun motif n'apparaissant à priori rendant nécessaire une révision des salaires fixé [sic] en 1947⁶³ ». Le 17 août au matin, les ouvriers de Dire Dawa se mettent en grève et une trentaine d'agents « européens » sont blessés au cours d'une brève émeute.

Considérant qu'« il s'est agi moins d'une grève que d'une agression organisée contre les agents Européens⁶⁴ », la direction de la compagnie arrête la circulation des trains et menace de *lock out* le personnel éthiopien de Dire Dawa. Elle demande la dissolution du syndicat, l'indemnisation des victimes et la condamnation judiciaire des manifestants arrêtés par la police éthiopienne. Confronté aux pressions du gouvernement éthiopien, qui ne soutient pas les revendications des grévistes mais exige la reprise rapide de la circulation de trains, la compagnie est finalement contrainte de renoncer à ses exigences et le travail reprend le 23 septembre⁶⁵. Le syndicat est affaibli par cette confrontation ; aucune de ses revendications n'a abouti et les salaires restent ensuite inchangés jusqu'au début des années 1960, en dehors d'éventuelles promotions et des avancées dans la grille indiciaire.

En janvier 1954, le syndicat organise une nouvelle grève pour les rémunérations, en lien avec les dockers du port d'Assab situé sur la mer Rouge. Le gouvernement éthiopien dénonce une menace contre l'approvisionnement du pays et le mouvement s'arrête au bout d'une semaine sans obtenir de résultat après que la répression engagée par l'armée a causé trois morts sur le port. Cette réaction confirme que lorsque les autorités éthiopiennes soutenaient les cheminots en 1946 et 1947, elles instrumentalisaient les aspects politiques de leurs luttes sans partager leurs revendications sociales.

L'action revendicative du syndicat change de registre à partir de la fin des années 1940. Il abandonne progressivement la lutte anticoloniale, encore plus nettement à partir de 1960, parallèlement aux indépendances africaines, lorsque le gouvernement éthiopien devient cogestionnaire de la compagnie et donc employeur des cheminots. Alors que le gouvernement promeut une « éthiopianisation » des cadres, marquée par la nomination de Lakeou Kiros comme secrétaire général de la compagnie en octobre 1961 et la diminution de 69 à 32 du nombre d'agents français à Dire Dawa entre 1962 et 1965⁶⁶, l'argument patriotique et celui de la lutte contre les discriminations ne sont plus mobilisés. Les grèves se multiplient ensuite jusqu'à la révolution de 1974 et placent désormais au centre des revendications les questions de rémunérations et de conditions de travail.

La défense des salariés au quotidien

Les activités du syndicat ne se limitent pas à l'organisation d'actions revendicatives collectives. Il sert également d'intermédiaire entre les cheminots, la direction et l'encadrement de la compagnie, en particulier pour la défense individuelle des salariés.

Jusqu'en 1960, l'organisme en charge des relations entre la compagnie et les administrations éthiopiennes (gouvernement, fisc, douanes, justice, police, etc.) est le « contrôle éthiopien » du chemin de fer. Ses employés, nommés par le gouvernement et rémunérés par le CFE, n'interviennent pas dans la gestion de la société. Ils transmettent à la compagnie, en amharique, les demandes de tarifs réduits pour les transports

⁶¹. MAE, DAL Éthiopie 30, Procès verbal de la réunion du 5 mars 1947, rédacteur non précisé.

⁶². ANOM, 3TP94, liasse 3020, Instructions pour les membres de la mission de contrôle technique, administratif et financier, décembre 1947.

⁶³. ANOM, 3TP94, Lettre de Bonfils d'Alaret au *blatta* Ayele Gabre, 19 août 1949.

⁶⁴. ANOM, 3TP94, Lettre de Bonfils d'Alaret au représentant de la compagnie *pi*, Adolphe Gerbal, 19 août 1949.

⁶⁵. Imbert-Vier Simon (2024), « La grève des cheminots éthiopiens en 1949 : d'une domination, l'autre », *Le Mouvement social*, 286, pp. 75-89.

⁶⁶. CADN, 9POB47, Lettre de Raymond Huleu, consul à Dire Dawa, à l'ambassadeur de France, 12 octobre 1965.

gouvernementaux, les convocations de salariés par la police ou la justice, des décisions judiciaires, en particulier des jugements ordonnant des prélèvements sur les salaires (pensions ou litiges), des attestations administratives ou d'état civil, des indications sur les ayant-droits d'un agent décédé, etc. Parfois saisi par des salariés s'estimant lésés, en particulier après un licenciement, il intervient en leur faveur tout en conservant une posture assez neutre⁶⁷. Le contrôle peut aussi porter des demandes concernant les travailleurs, comme d'empêcher un chef de train soupçonné d'« activités clandestines » de se rendre à Djibouti⁶⁸. Nous avons vu que son responsable, Kidane Mariam, représente fréquemment le gouvernement éthiopien lors des négociations.

De son côté, la compagnie utilise le truchement du contrôle éthiopien pour communiquer avec les administrations éthiopiennes, par exemple demander la libération d'un agent arrêté par la police durant son service⁶⁹. Elle écrit en français jusqu'aux années 1970, puis on trouve des courriers bilingues, et des documents uniquement en amharique après 1975.

Les frontières ne sont pas étanches entre le contrôle et la compagnie comme le montre le parcours professionnel de Fantou Cassa, engagé comme élève-pointeur en novembre 1947. Il démissionne après quelques jours puis devient représentant du contrôle éthiopien à Dire Dawa. Il est alors amené à défendre les intérêts des salariés et communique avec la compagnie en amharique. Rémunéré par le chemin de fer, il bénéficie de ses services, comme l'accès à l'« économat », un magasin subventionné qui vend des produits bon marché à certains salariés. En août 1962, à la suppression de son service, il est recruté comme aide-commis de 1^{re} classe par la compagnie après avoir passé un examen de français : « Pas de faute en orthographe, écriture française bonne. »⁷⁰

Dans les années 1950, le syndicat agit parfois lui aussi comme intermédiaire entre l'administration éthiopienne et la compagnie, en relation avec le contrôle ce qui montre encore la complexité de sa relation avec les autorités politiques. Il peut remplir des fonctions administratives et certifier des éléments de situations personnelles, comme l'identité d'un conjoint, le décès d'un ascendant, l'achat d'un terrain ou la tenue d'un mariage. En 1951, un délégué du syndicat demande une autorisation d'absence afin de rencontrer le dirigeant de la province de Dire Dawa « pour affaires concernant le personnel éthiopien et le CFE⁷¹ ». En 1958, ce même responsable provincial demande, par l'intermédiaire du contrôle, que le syndicat intervienne auprès de l'administration ferroviaire à la suite de plaintes de salariés et lui rende compte des résultats obtenus⁷².

Il y a un parallélisme, et parfois une redondance, avec les interventions du contrôle, mais le syndicat est plus revendicatif dans la forme, enjoignant à la compagnie de répondre favorablement aux demandes en invoquant le respect du droit et de la justice. En cas de conflit, le syndicat est parfois en lien avec les autorités éthiopiennes pour obtenir gain de cause⁷³. En 1952, par exemple, avec le soutien du responsable régional de Dire Dawa, il demande le paiement de soins et le versement d'indemnités à un agent licencié après un accident⁷⁴.

Après 1960, il peut saisir les autorités de régulation du travail nouvellement créées. En 1970, deux chefs d'équipe qui contestent des sanctions refusent de reprendre leur travail et sont licenciés. Soutenus par le syndicat, ils interpellent le ministère éthiopien des Affaires sociales qui intervient auprès du directeur général français et obtient l'annulation des licenciements et une atténuation des sanctions⁷⁵. Les tribunaux éthiopiens peuvent aussi être saisis *in fine* pour trancher les litiges⁷⁶.

⁶⁷. Dire Dawa (cf. infra 22). Cheminot n° 31 (scan 8), 364 (scan 350), 445 (scan 435), 489 (scan 478), 525 (scan 517), 621 (scan 615), 695 (scan 691), 716 (scan 710), 782 (scan 776), 1050 (scan 1052), 1089 (scan 1091), 1175 (scan 1178) et 1247 (scan 1252).

⁶⁸. Cheminot n° 1257 (scan 1266), courriers de décembre 1960 (documents 77, 84 et 95).

⁶⁹. Cheminot n° 1280 (scan 1289), lettre de Deflandre, représentant du directeur, à Fantou Cassa, 25 avril 1961 (documents 161 et 163).

⁷⁰. Cheminot n° 381 (scan 368), lettre du directeur adjoint du 7 août 1962 (document 115). Fantou Cassa meurt en 1979, à 52 ans, toujours salarié du chemin de fer.

⁷¹. Cheminot n° 17 (scan 880), lettre du 8 août 1951.

⁷². Cheminot n° 865 (scan 858, 11 janvier 1958), 932 (scan 929, 30 janvier 1952) et 1047 (scan 1049, 13 janvier 1958).

⁷³. Cheminot n° 79 (scan 54), 213 (scan 189), 440 (scan 430), 697 (scan 693) et 865 (scan 858).

⁷⁴. Cheminot n° 954 (scan 953), lettre d'Aden Abdoulahi, au nom du syndicat, au représentant du directeur, 4 mai 1957, traduction par Rhigas, traducteur de la compagnie. Dans cette partie, les traductions sont celles du traducteur de la compagnie, dont nous indiquons le nom lorsqu'il est mentionné.

⁷⁵. Cheminot n° 213 (scan 189).

⁷⁶. Cheminot n° 4 (scan 133), 17 (scan 880), 70 (scan 47), 489 (scan 478), 601 (scan 593), 706 (scan 706) et 1048 (scan 1050).

Le syndicat utilise plusieurs modes d'action. Il s'impose comme un interlocuteur au quotidien de la direction, à propos à la fois de situations personnelles et de questions générales. Outre la participation à des réunions, il entretient une correspondance régulière toujours en amharique, la compagnie lui répondant en français. L'utilisation de l'amharique pour les correspondances, alors langue officielle du pays, marque la volonté d'affirmer une identité éthiopienne.

Illustration n° 2. Tampons et en-têtes de lettre du Syndicat



Source : Archives du chemin de fer franco-éthiopien, Dire Dawa, montage de l'auteur

À partir de 1960 et la binationalisation de la compagnie, des Éthiopiens accèdent à des fonctions d'encadrement. Dès 1962, elles sont décrétées incompatibles avec l'appartenance au syndicat en application de la législation éthiopienne⁷⁷. Le syndicat devient alors un organisme de défense des salariés non-cadres, et non plus des intérêts du gouvernement ou des employés éthiopiens de la compagnie. En 1966, il change significativement de nom, devenant le Syndicat des cheminots franco-éthiopiens⁷⁸. Ses délégués assistent alors aux conseils d'enquête réunis en cas d'accusation de faute grave d'un travailleur, aux commissions de réforme chargées de constater l'inaptitude au travail, et aux commissions d'attribution de logements.

Les interventions du syndicat font souvent suite à des réclamations d'agents. Il peut servir de médiateur entre la compagnie et un salarié, ou dans un conflit entre deux travailleurs⁷⁹, mais les principales questions soulevées concernent des contestations de licenciement, des demandes d'indemnités, de réduction de sanction, de mutation ou de promotion. De nombreux dossiers mentionnent des procédures devant les tribunaux éthiopiens, que ce soit pour des questions civiles (pensions alimentaires, droit de propriété, dettes), ou de conflits du travail. Cette culture judiciaire, conjuguée aux usages bureaucratiques du chemin de fer et de l'administration éthiopienne, est confirmée par la pratique juridique du syndicat dont les interventions s'appuient sur le règlement intérieur, la convention collective ou des principes généraux de droit, comme le respect des modalités de licenciement pour faute :

⁷⁷ Décret 49/1962 du 11 octobre 1962, cheminot n° 174 (scan 149), 204 (scan 180), 426 (415), 427 (scan 416), 595 (scan 587), 798 (scan 792) et 805 (scan 798).

^{79.} Cheminot n° 248 (scan 225) et 746 (scan 741).

La personne n'est licencié [sic] qu'à ces conditions : avertir tous les jours la personne en lui faisant remarquer ses manquements dans ses travaux. Au cas où il ne s'améliore pas et ne respecte pas ses travaux, procéder à des retenues sur ses émoluments à titre de punition. Ceci fait, si l'intéressé continue à commettre les mêmes fautes, le licencier en attendant qu'il les fasse quatre ou cinq fois de suite.⁸⁰

La tonalité des courriers syndicaux est souvent impérative : « Nous portons à votre connaissance de rétablir l'intéressé à son poste⁸¹ », « nous vous avisons alors de le placer à son poste formel⁸² », mais on trouve aussi des formules plus douces comme « nous vous demandons de bien vouloir⁸³ » ou « nous prions votre haute bienveillance⁸⁴ ». Quand les arguments juridiques manquent, des considérations morales sont mobilisées, comme pour un agent « correct et de bonne conduite⁸⁵ », ou un autre « désespéré et découragé⁸⁶ » par sa nouvelle affectation, ou des considérations générales, comme « l'être humain a tant de défauts⁸⁷ » ou « tout être humain a tendance à commettre des fautes⁸⁸ ». Le syndicat peut également se montrer compréhensif face aux difficultés de la direction : « Il nous serait difficile de vous proposer de le reprendre puisque nous remarquons que le travail a effectivement diminué⁸⁹ ».

Lorsqu'un agent conteste des décisions prises par ses supérieurs, le syndicat met souvent en cause le comportement individuel des « chefs » qu'il oppose aux bonnes règles et à la sagesse de la direction. Cependant, dans la plupart des cas, ces requêtes n'aboutissent pas et aucune ne débouche sur la réembauche du salarié.

Les dossiers documentent une grande variété de ces situations dans les années 1960. Par exemple, lorsqu'un caporal du magasin, membre du syndicat, est licencié en 1964 pour absence, alors qu'il était emprisonné à la suite d'une « dispute » avec sa femme, dit-il, le syndicat dénonce une volonté de brimade de son chef qui voulait « outrager cet agent⁹⁰ ». Une saisine du *Labour Board* du ministère du travail lui permet finalement d'obtenir trois mois de salaire comme indemnité de licenciement et quatre mois pour le solde de son « compte pécule ». Lorsqu'en mars 1966, un chef d'équipe est accusé d'avoir licencié un agent par « vengeance personnelle », le syndicat renverse la discrimination pour contester la légitimité de ce chef qui tient « un poste qui [sic] ne lui est pas permis d'occuper en étant de la nationalité arabe⁹¹ ».

Le syndicat conteste aussi le comportement et la compétence professionnelle de cadres français. Lucien Le Denmat, détaché de la SNCF et chef des Ateliers généraux de Dire Dawa de 1966 à 1974, est plusieurs fois mis en cause. En décembre 1970, ce cadre dénonce à sa hiérarchie le comportement d'un ouvrier motoriste⁹². Alors qu'il demande son licenciement, le syndicat estime que cet agent est sanctionné « pour les raisons qu'il a été voir le syndicat et déclaré les torts qui lui ont été fait par son chef d'unité » et mobilise un argumentaire familialiste, en demandant « que l'agent en question retourne à son ancien poste, étant donné que l'employeur et l'employé sont tous les deux une seule famille⁹³ ». Cet ouvrier est finalement suspendu un mois, muté dans un autre atelier et il poursuit sa carrière à la compagnie jusqu'à sa mise à la retraite en 2001.

En 1971, transmettant la plainte d'un autre agent auquel Le Denmat a refusé un avancement, le syndicat dénonce le comportement général de ce cadre et demande son remplacement, sans mentionner sa nationalité :

Ce n'est pas cet agent seulement qui est opprimé par le chef des AtGx [Ateliers généraux], mais tous les agents des AtGx. Et il n'est pas à nier que beaucoup d'agents des AtGx ont abandonné leur travail pour la raison que le chef des AtGx les désespérait par ses oppressions. La preuve que ce chef opprime tous les agents de son unité, nous vous avons déjà écrit des lettres contre lui. Cependant, la Compagnie considérant ou pas ce chef comme s'il avait fait du bien, n'a rien fait à son encontre comme mesures.⁹⁴

⁸⁰ Cheminot n° 661 (scan 657), lettre du président du syndicat au chef des services actifs, 11 février 1964.

⁸¹ *Idem*, lettre du vice-président du syndicat au chef des services actifs, 16 janvier 1964, traduction par Guetachou Eguale.

⁸² Cheminot n° 580 (scan 574), lettre du syndicat au chef d'arrondissement de Dire Dawa, 19 mars 1966.

⁸³ Cheminot n° 33 (scan 10), lettre de Yohannes Theodoros, président du syndicat, au chef du service Voie et Bâtiments, du 6 mars 1952.

⁸⁴ Cheminot n° 660 (scan 656), lettre du président du Syndicat, au chef du service Voie et Bâtiments du 14 novembre 1952.

⁸⁵ Cheminot n° 1010 (scan 1010), lettre de Farah Egué, président du syndicat, au directeur de l'exploitation, 17 novembre 1950.

⁸⁶ Cheminot n° 660 (scan 656), lettre du président du syndicat au chef du service Voie et Bâtiments, 14 novembre 1952.

⁸⁷ Cheminot n° 625 (scan 619), en 1952.

⁸⁸ Cheminot n° 661 (scan 657), lettre du président du syndicat au chef des services actifs, 26 février 1964.

⁸⁹ Cheminot n° 1010 (scan 1010), lettre du président du syndicat au directeur de l'exploitation, 17 novembre 1950.

⁹⁰ Cheminot n° 697 (scan 693).

⁹¹ Cheminot n° 580 (scan 574), lettre du syndicat au chef d'arrondissement, 19 mars 1966.

⁹² Cheminot n° 852 (scan 845), lettre du syndicat, 20 février 1969. Cet ouvrier, embauché comme motoriste en 1967, à 22 ans, avait été affecté à des tâches de terrassement.

⁹³ *Idem*, lettre du président du syndicat au chef d'arrondissement, 16 décembre 1970.

⁹⁴ Cheminot n° 266 (scan 245), lettre du 22 avril 1971, traducteur non précisé.

Les archives documentent en effet plusieurs situations où Le Denmat conteste la compétence d'agents éthiopiens⁹⁵, voire demande le licenciement d'ouvriers qu'il estime incompétents mais il n'est alors pas suivi par les conseils d'enquête⁹⁶. Il peut cependant être élogieux envers d'autres agents, qui « donne[nt] entièrement satisfaction⁹⁷ ». Il est difficile ici de démêler entre différents personnels et professionnels, comme la motivation de dénonciations qui restent par ailleurs largement sans effet.

Les actions quotidiennes de défense des salariés engagées par le syndicat après la Seconde Guerre mondiale montrent les mêmes tendances que ses actions collectives. Les premières années, il intervient en lien avec des instances gouvernementales (autorités régionales et contrôle éthiopien), même s'il conserve un registre propre. À partir de la binationalisation de la compagnie en 1960, le syndicat devient autonome. Après la publication au même moment de lois organisant les relations sociales dans les entreprises en Éthiopie, le soutien individuel apporté aux salariés engagés dans des conflits avec la direction peut s'appuyer sur des autorités de régulation. Par ailleurs, la réglementation organise la participation du syndicat à des instances de gestion du personnel, comme les conseils d'enquête. Tout en maintenant un rapport de force avec la direction, le syndicat est progressivement consulté sur les questions intéressant le personnel : promotions, salaires, licenciements⁹⁸, etc. et devient un des rouages du fonctionnement de la compagnie.

La création du Syndicat des cheminots éthiopiens marque une rupture importante par rapport aux organisations précédentes, portées par des Européens qui ne contestaient pas les discriminations internes à l'entreprise. Créé en 1946 par les seuls travailleurs africains pour défendre les intérêts et les droits des cheminots engagés en particulier dans une lutte contre ces pratiques, il connaît d'importantes évolutions durant sa trentaine d'années d'existence. Son combat rejoint d'abord celui du gouvernement éthiopien pour l'indépendance nationale et permet des convergences qui expliquent que sa création et ses actions soient pour le moins tolérées. Mais il porte aussi une conception revendicative du syndicalisme en organisant des luttes sociales pour la défense des intérêts des cheminots, qui peuvent être incompatibles avec l'objectif gouvernemental de maintenir le coût du transport le plus bas possible.

Le gouvernement éthiopien instrumentalise dans un premier temps le syndicat pour agir sur la politique de la compagnie qui joue un rôle crucial dans son accès au commerce international par le port de Djibouti, tout en étant attentif à renforcer ses prérogatives régaliennes et son contrôle sur le territoire. Lorsque ce gouvernement devient l'employeur des cheminots en 1960, le syndicat s'affranchit de sa tutelle et se consacre uniquement aux revendications sociales et à la défense individuelle des salariés non cadres.

En 1974, le *negus* Haile Selassie est renversé par un mouvement social, dont les cheminots ne sont pas absents, rapidement récupéré par des militaires prosoviétiques. Les syndicats éthiopiens sont réunis en 1978 dans une large fédération sous tutelle gouvernementale, et les interventions syndicales disparaissent des dossiers du personnel du chemin de fer, ce qui confirme *a posteriori* l'autonomie du Syndicat des cheminots.

Durant ce processus, la domination française sur le chemin de fer s'efface progressivement. Le premier directeur général éthiopien de la compagnie, nommé en 1975, ne parle pas français⁹⁹. En juin 1977, lorsque Djibouti devient indépendant, l'État français se retire unilatéralement du traité de 1959 et du conseil d'administration de la société ferroviaire, qui connaît d'importantes difficultés financières. Il tente de transférer sa participation au capital au nouvel État djiboutien, qui ne l'accepte pas. La société disparaît de fait alors que l'exploitation continue sous l'égide d'une nouvelle compagnie djibouto-éthiopienne à partir de 1981¹⁰⁰. C'est la fin du chemin de fer franco-éthiopien : les derniers cadres français partent en 1978, alors que le Syndicat des cheminots éthiopiens perd son identité et son autonomie.

Simon Imbert-Vier
IMAF, Aix-en-Provence (France)

⁹⁵. Cheminot n° 462 (scan 452, « Mauvais agent » décembre 1973), 847 (scan 840, « Agent moyen » décembre 1973).

⁹⁶. Cheminot n° 14 (scan 861, « Mauvais agent » décembre 1972), 852 (scan 845, « incapable » décembre 1970).

⁹⁷. Cheminot n° 227 (scan 204).

⁹⁸. Dans le dossier du cheminot n° 713 (scan 708) se trouvent des comptes-rendus de discussions en 1972 entre la direction du syndicat et le directeur général de la compagnie où sont évoquées des situations personnelles d'agents (documents 81-82 et 123-126).

⁹⁹. L'historien francophone Berhanou Abebe (1932-2008), directeur adjoint du CFE depuis 1973, est écarté par le gouvernement militaire.

¹⁰⁰. Traité relatif au chemin de fer djibouto-éthiopien, 21 mars 1981, en ligne. Consulté le 25 juillet 2024. URL : djibouti.fron-tafrique.org/?doc134.

Bibliographie

ADANE KASSIE (2018), *Trade Unions and the State in Ethiopia, 1946-1991*, thèse de doctorat, Addis Abeba University.

BAHRU ZEWDE (1991 [1999]), *A History of Modern Ethiopia - 1855-1974*, Londres, James Currey.

COOPER Frederick (1996), *Decolonization and African Society. The Labor Question in French and British Africa*, Cambridge, Cambridge University Press.

GETAHUN MESFIN HAILE (2002), « Yä-Ingiliz Gizé or British Paramountcy in Dire Dawa (Ethiopia), 1941–1946: Notes toward a History », *Northeast African Studies*, 9(2), pp. 47-82.

IMBERT-VIER Simon (2011), *Tracer des frontières à Djibouti. Des territoires et des hommes aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Karthala.

IMBERT-VIER Simon (2019), « Devenir citoyen ou national en Côte française des Somalis : manipuler des catégories », *Outre-Mers*, 404-405, pp. 41-62.

IMBERT-VIER Simon (2024), « La grève des cheminots éthiopiens en 1949 : d'une domination, l'autre », *Le Mouvement social*, 286, pp. 95-110.

KILLION Tom (1992), « Railroad Workers and the Ethiopian Imperial State : the Politics of Workers' Organization on the Franco-Ethiopian Railroad, 1919-1959 », *The International Journal of African Historical Studies*, 25(3), pp. 583-605.

SAMUEL ANDREAS ADMASIE (2019), « Cycles of Mobilisation, Waves of Unrest : Ethiopian Labour Movement History », *Africa*, 1(1), pp. 87-106.

SHIFERAW BEKELE (1991), « The Ethiopian Railway and British Finance Capital, 1896-1902 », *Africa*, 46(3), pp. 351-374.

TIBEBE ESHETE (1991), « The Root Causes of Political Problems in the Ogaden, 1942-1960 », *Northeast African Studies*, 13(1), pp. 9-28.