





Sindicalismo - África Central e Austral



14a



14b

Cheminots, syndicalisme et nationalisme au Cameroun sous administration française (1946-1960): une histoire à écrire

Emmanuel Tchumtchoua*

pp. 169-186

Introduction

Les chemins de fer ont été au cœur de l'entreprise coloniale au Cameroun. Leur construction par les Allemands, s'est accompagnée d'une véritable politique de mise en servitude de populations entières transformées, au bénéfice des travaux forcés, en véritable esclave des temps modernes. D'ailleurs comme l'écrit si bien Jean-Marc Ela.

«Toute l'histoire des plantations coloniales, des routes et des chemins de fer en Afrique, la manière d'amasser les biens et de produire les richesses est inséparable de la manière de commander et de contrôler les indigènes»¹.

La création des chemins de fer s'est aussi accompagnée de la naissance d'un nouveau corps social que l'on appelle les cheminots. Il s'agit en réalité d'un corps social complexe et diversifié, reflétant des niveaux hiérarchiques et des différences de statuts entre les Africains et les Européens d'une part et entre les Africains eux-mêmes d'autre part. Pour ce qui est des cheminots africains, malgré le fait qu'ils faisaient face à une sorte de ségrégation quotidienne, ils jouissaient tout de même d'un statut malgré tout envié par une grande frange de leurs contemporains. Ce sont ces contradictions qui propulsèrent ce corps social au cœur du mouvement nationaliste camerounais.

Lorsqu'on étudie l'historiographie camerounaise, les écrits sur l'histoire syndicale se résument à trois livres et une thèse de doctorat d'Etat et pas grand-chose sur les cheminots et leur syndicat en dehors du mémoire de maîtrise de monsieur Arouna Moussa Ngouane soutenu il y a quelques années sous notre direction.² Pourquoi ce silence qui couvre non seulement l'histoire des cheminots et de leur syndicat mais aussi tout le patrimoine historique des chemins de fer devenu au profit des privatisations la propriété des entreprises multinationales?

Notre papier tout en répondant à cette question, veut tracer les grandes lignes de cette histoire vue sous l'angle d'engagement social et politique des ouvriers. Il veut aussi ouvrir une perspective en vue d'une écriture de l'histoire du Cameroun libérée de ce que avons appelé dans un précédent article «le refoulé colonial» (Tchumtchoua et Ndjock Nyobe: 2013).

* HDR Université de Bordeaux-Montaigne, Département d'Histoire, Université de Douala. Membre de la Société Française de l'Histoire des Outre-Mers (SFHOM).

1 Ela (1998: 95).

2 Eyinga (1985), Zang-Atangana(1989), Kaptué (1988), Arouna Moussa Gouane (2004).

1. Au commencement étaient les Allemands

La naissance au Cameroun du corps socio-professionnel dénommé les cheminots fut l'œuvre des Allemands. Les chemins de fer au Cameroun furent construits et financés en partie par les fonds privés et les fonds publics afin de permettre l'évacuation vers le port de Douala des productions agricoles et minières de l'hinterland (Dikoumé, 2006: 66). Bien qu'ayant pris possession du Cameroun en juillet 1884, ce n'est qu'en 1906 que les Allemands entreprirent la construction du premier réseau ferré du Cameroun.³ Le réseau ferré allemand était divisé en deux.

- La ligne du Nord qui allait de Douala à Nkongsamba fut la première à être construite. Commencé en 1906, elle fut livrée le 22 février 1911. (Dikoumé, 2006: 71-74). Il s'agissait en réalité d'une ligne financée par des fonds privés, principalement les propriétaires des grandes plantations industrielles de la région. En 1917, la voie était gérée par 17 agents européens et 30 agents camerounais.

- La ligne du centre ou *Mittelbahn* fut lancée en 1910 et, en 1914, lorsque la Première Guerre mondiale éclata, les Allemands avaient déjà réalisé plus de 174 km de voies ferrées. La mise sur pied dans les régions les plus densément pourvues en plantations, d'une infrastructure de communication comme les chemins de fer s'explique aisément. Elle permettait une exploitation optimale du territoire en facilitant l'évacuation vers le port de Douala de la production agricole et minière. Sur le plan social, l'exploitation de ces nouvelles voies nécessitait le recrutement et la formation d'un personnel africain approprié, constitué de permanents et de temporaires et à qui faute de mieux l'on donna le nom de cheminots. Ce personnel cohabitait avec un personnel européen qui constituait la hiérarchie des chemins de fer.

Tableau 01

Effectifs moyens du personnel européen et indigène employé au service exploitation pendant le 1^{er} trimestre 1919 au chemin du fer du centre

		Jan	Fév.	Mars	Total	Moyenne Mensuel
Européens		234	232	222	687	229
Agents de police		186	167	186	533	177,66
Personnel Africain	Chefs d'équipes, serre-freins, aiguilleurs, manœuvres, plantons, coupeurs de bois	1050	966	984	3000	
	Surveillants et aides, porteurs du service technique	498	508	552	1558	519,53
	Ecrivains, chefs de stations, facteurs, chefs de trains conducteurs	635	790	783	2208	756,33

Source: Dikoumé, (2006: 247).

3 Sur les raisons de ce retard lire Albert François Dikoumé (2006: 60-63).

Il ressort de ce tableau qu'il existait sur les chemins de fer allemands, une diversité de corps de métiers et de catégories sociales avec des statuts tout aussi différents. Seulement dans le contexte de l'époque, l'on donnait à tous le nom de cheminot. La deuxième réalité qui ressort de ce tableau est qu'avec l'intensité des échanges suite au développement économique, l'on assista à un accroissement substantiel du nombre de cheminots. Ainsi, juste avant le début de la Première Guerre mondiale qui entraîna le départ des Allemands et l'arrivée des Français, les chemins de fer étaient devenus l'un des principaux pourvoyeurs de main d'œuvre juste derrière les grandes plantations.

2. Les cheminots au Cameroun sous mandat français: un corps social bâillonné

Une fois la guerre terminée, les Français, les nouveaux maîtres du Cameroun achevèrent la construction de la ligne du Centre en la conduisant jusqu'à Yaoundé avec une bretelle sur Mbalmayo. En 1934, les employés des travaux publics et des chemins de fer, (147 personnes) constituaient la catégorie socio-professionnelle la plus nombreuse parmi les Européens en service au Cameroun (Mbembe, 1996:58). Ce nombre de personnels européens est très révélateur de la place que les Français accordaient aux chemins de fer dans le développement de leur entreprise coloniale. A côté de celui-ci, il existait un personnel camerounais souvent quatre fois plus nombreux mais comme au temps des Allemands, qui ne jouissaient pas des mêmes privilèges et les mêmes droits. Le tableau ci-après illustre bien ce que nous venons de dire.

Tableau 02

Personnel du 31 décembre 1939 sur le chemin du fer du centre

	Européens, Sénégalais, citoyens français		Auxiliaires et ouvriers africains			
	Cadres	Contractuels	Cadres	Contractuels longue durée	Contractuels mensuels	Journaliers
Permanents	35	6	49	15	107	4227
Temporaires	52	11				
En congés	26	4				
Total	113	21	49	15	107	4227
Totaux	134		4298			

Source: Dikoumé, (2006: 247).

Pour bien comprendre le tableau ci-dessus, il faut savoir que le système judiciaire colonial faisait une distinction entre les citoyens français (2163 en 1939) et les sujets ou les administrés de la France.⁴ Les citoyens français, constitués des Français de la métropole et de quelques Africains, jouissaient de tous les droits (politiques et syndicaux). Les sujets de

⁴ Sur le régime de l'indigénat au Cameroun lire Eyinga (1985: 28-31).

la France constitués de la grande masse restante, étaient soumis au régime de l'indigénat (privation des droits, châtements corporels, travaux forcés qu'on appelait travail obligatoire etc). Cette inégalité de statuts entre Européens et Camerounais se reflétait dans la vie de l'entreprise tant sur le plan salarial que sur le plan des rapports sociaux. «Le salaire le plus bas d'un agent français était de 8500 francs soit 37 fois celui d'un chef d'équipe de la ligne du Nord qui était l'agent camerounais le mieux rémunéré» (Dikoumé, 2006: 248). L'on n'était pas loin de l'apartheid. D'ailleurs: «jusqu'au début des années cinquante, des wagons de chemin de fer portaient une plaque en bronze: wagon européen» (Moumé Etia, 1991: 20).

Seulement et contrairement aux employés des grandes plantations, les cheminots camerounais étaient un corps social très hétéroclite avec souvent des cadres camerounais bien formés et très compétents à l'instar de Léopold Moumé Etia qui avait fait ses études en Europe (en France notamment) et d'autres, formés sur place dans la célèbre école professionnelle des chemins de fer qui étaient intellectuellement et techniquement très au point.

C'est de ce corps social que vinrent les premiers coups de butoir portés contre l'édifice colonial. Profitant de l'arrivée du gouvernement du Front Populaire au pouvoir, et grâce au soutien de Maurice Soulier, syndicaliste français, membre de la CGT et du parti communiste français, travaillant aux chemins de fer, les cheminots camerounais avec pour responsable Manfred Eboy, essayèrent de briser cette chape de plomb en créant une association professionnelle dénommée: «l'amicaline des agents des chemins de fer du Cameroun»⁵.

L'adoption de ce néologisme pour appeler cette association professionnelle illustre à merveille le contexte socio-politique. Le syndicat étant interdit aux Africains, les initiateurs de cette association proposèrent à l'administration le mot amicale mais dans le contexte colonial, une amicale était réservée aux blancs. C'est donc faute de mieux que les cheminots inventèrent le mot «amicaline». Le 29 mai 1939, fut donc créée la première association professionnelle de cheminots camerounais avec un bureau composé ainsi qu'il suit:

Président: Manfred Eboy
 Vice-Président: Felix Dikoumé
 Secrétaire Général: Makoube Priso
 Secrétaire Général Adjoint: Daniel Eyango Bekima
 Trésorier Général: Samuel Dewandé
 Trésorier Adjoint: Josué Edjenguelé
 Membre: Dika Ngambi⁶

Quelques années plus tôt, l'administration aurait malgré tout interdit cette nouvelle association mais en ces temps, les données avaient changé. Elle avait besoin du soutien de la petite élite indigène comme on le disait à l'époque pour contrecarrer les revendications coloniales allemandes qui depuis l'accession d'Hitler au pouvoir, devenaient de plus en plus pressantes.⁷ Pendant que les Allemands revendiquaient ouvertement le retour de leur ancienne colonie, une grande frange de l'ancienne élite qu'avaient formé les Allemands et dont certains avaient tout perdu avec l'arrivée des Français militait ouvertement pour

5 Sur l'amicaline lire Moussa Gouane (2004: 18-22) et Moumé Etia (1991: 41-45).

6 Ibid.

7 Sur les revendications coloniales allemandes au Cameroun et le mouvement germanophile lire Sur la germanophilie au Cameroun, lire Tchumtchoua (2006: 42-52), Ghomsi (1975).

le retour des anciens maîtres. Les Français faisaient croire à la petite élite parmi lesquels les cheminots qu'elle connaîtrait le même sort si d'aventure, les Allemands revenaient au Cameroun. En laissant cette association professionnelle sortir des fonds baptismaux, l'administration française, lâchait du lest et passait un compromis avec l'élite locale. D'ailleurs le soutien affiché à l'association, par monsieur Mauclère, Directeur des Travaux Publics de qui dépendaient les chemins de fer, et l'un des principaux responsables du mouvement gaulliste au Cameroun témoigne une fois de plus de cette attitude ambiguë de l'administration vis-à-vis de la nouvelle association.

Cette forte présence et ce soutien de l'administration lui permettaient aussi de contrôler l'association. C'est ainsi que l'«amicaline» fonctionna tout au long de sa courte de vie dans une sorte de «*gentlemen agreement*» avec l'administration. Elle posa le problème de ses membres ainsi que celui des cheminots de sa catégorie socio-professionnelle dans une attitude de soumission telle que voulue par le pouvoir colonial. Elle soutint aussi la lutte idéologique des Français contre les Allemands ainsi que l'effort de guerre. En retour, l'administration prêta une oreille attentive à certaines de ses doléances. Ce n'est donc qu'avec la fin de la Deuxième Guerre mondiale que furent créés au Cameroun et dans les chemins de fer, des syndicats dignes de ce nom.

3. Les cheminots dans la mouvance de l'explosion syndicale au Cameroun

L'arrivée au Cameroun de cheminots français, membres de la CGT et du parti communiste français tels que Maurice Soulier, Pierre Etienne Lalaurie, Lapeyère, sans oublier les autres communistes que furent Gaston Donnat, Bonnacaze ainsi que la promulgation de la loi de janvier 1944 autorisant la création de syndicats indigènes à la suite de la Conférence de Brazzaville permirent alors l'émergence au Cameroun d'un syndicalisme cheminot, organisé et assez puissant (Tchumtchoua, 2006: 117-121). Chez les Camerounais qui sortaient à peine d'un système marqué par une sorte de ségrégation sociale, le syndicalisme, parce qu'il «abolissait les barrières raciales» devint une sorte d'exutoire social. Une sorte d'«engouement presque hystérique s'empara de la population pour la chose syndicale»⁸.

Les cheminots furent naturellement parmi les premiers corps professionnels à s'organiser en syndicat. Ainsi dès 1944, les anciens membres du bureau de l'«amicaline» créèrent le syndicat professionnel des cheminots. Son bureau était constitué ainsi qu'il suit:

Secrétaire General: Makoube Priso

Secrétaire General Adjoint: Léopold Moumé Etia

Trésorier: Samuel Dewande.⁹

Si l'on tient compte du fait que le Secrétaire général et le Trésorier de ce syndicat avaient occupé les mêmes postes au sein du bureau de l'«amicaline» et que le Secrétaire général adjoint avait été un membre très actif de cette association, l'on peut en déduire qu'en réalité, l'«amicaline» avait seulement changé de nom pour devenir ce qu'elle avait voulu être dès le commencement à savoir, un syndicat.

8 Eyinga (1985: 65).

9 Archives Nationales Yaoundé désormais abrégé ANY, APA 11023, syndicats. Fichier syndical.

C'est donc naturellement que ce nouveau syndicat devint un membre fondateur de l'Union régionale des syndicats de Douala qui allait s'associer aux autres unions régionales pour former l'Union des syndicats confédérés du Cameroun (USCC) alliée à la CGT française et à la Fédération mondiale des syndicats. (Gaston Donnat, 1986:110-116). A la suite du syndicat professionnel des cheminots, allèrent aussi se créer dans les chemins de fer plusieurs autres syndicats, tous affiliés à l'USCC.

Tableau 03
Syndicats de cheminots affiliés à la CGT

Nom du syndicat	Date de dépôt des statuts	Principaux responsables
syndicat professionnel des cheminots	1944	Secrétaire General: Makoube Priso Secrétaire General Adjoint: Léopold Moumé Etia Trésorier: Samuel Dewande.
syndicat des journaliers du chemin de fer du Cameroun et des travaux publics	28 septembre 1946	Secrétaire General: Jean Din Akwa Trésorier: Pierre Ngangue
Syndicats des polices des chemins de fer du Cameroun, des Travaux publics, des ports et des rades	12 mars 1947	Secrétaire General: Martin Babong Trésorier: Mpacko Mandeng
Syndicat de la traction centre du chemin de fer du Cameroun	10 mars 1947	Secrétaire General: Paul Gafac Trésorier: Jean Mbongo
Syndicat des travaux publics et transports	10 mars 1948	Secrétaire General: Paul Marie Essomba Trésorier: Simon Akoa
Syndicat des cheminots du Cameroun	10 juin 1948	Secrétaire General: Samuel Moudourou Trésorier: James Koukou

Source: ANY, APA 11023, syndicats. Fichier syndical.

Il ressort de ce tableau qu'en moins de 3 ans, presque tous les employés des principaux corps de métier existants aux chemins de fer s'étaient structurés en syndicats, affiliés à l'USCC. Aucun autre secteur d'activité au Cameroun n'était aussi structuré que les cheminots. Il s'agissait en réalité du résultat d'un travail fait en amont par les membres de la CGT comme Maurice Soulier, Léopold Moumé Etia, Lalaurie, les premiers responsables de l'Union régionale des syndicats de Douala qui étaient eux aussi des cheminots ou travaillant pour les chemins de fer.

Ce dynamisme des syndicats membres de l'USCC-CGT suscitait la colère et l'indignation du pouvoir colonial et des colons habitués à faire «suer le Nègre» pour emprunter l'expression idoine utilisée en ces temps-là par Joseph Wilbois (Wilbois, 1934: 210). Ces syndicats, parce qu'ils avaient réussi à transformer «des spectateurs écrasés d'inessentialité en acteurs privilégiés» (Fanon, 2002: 41), représentaient une menace pour l'ordre établi et pour leur pouvoir. Les colons qui étaient habitués à traiter avec des ouvriers «dociles», découvrirent d'autres êtres, connaissant leurs droits et les revendiquant. Ne pouvant plus les contrôler, ils allaient les traiter de «radicaux». Malheureusement ce thème sera repris plus tard sans aucune critique par des historiens.

Ne pouvant plus contrôler ces syndicats dits radicaux, et n'ayant pas pu les détruire comme nous verrons avec la grève de 1945, l'administration coloniale, le colonat et même l'église catholique cherchèrent à susciter de nouveaux syndicats plus dociles selon eux.¹⁰ Le fait que tous ces nouveaux syndicats naissent après la grève de 1945 n'est pas anodin. N'ayant pas pu tuer les syndicats dans l'œuf, ils essayèrent une stratégie vieille comme le monde: diviser pour régner.

C'est ainsi que ces adversaires des syndicats liés à l'USCC-CGT encouragèrent la mise sur pied d'une autre centrale dénommée CGT/FO avec comme Secrétaire General, Mouyeme Noe Valentin mais cette initiative ne fit pas long feu parce que pour beaucoup d'ouvriers, cette centrale était perçue comme «le syndicat des blancs» (Zang-Atangana, 1989: 136). C'est avec les syndicats autonomes et les syndicats chrétiens que ces «tenants du système du colonial» pour emprunter une expression chère à Frantz Fanon (Fanon, 2002: 62), connaîtront un semblant de réussite. Le principal syndicat autonome au chemin de fer fut l'œuvre de Samuel Moudourou, pistonné par Charles Assalé, ancien Secrétaire General de la CGT qui avait été retourné par les colons par l'entremise de Felix Houphouët Boigny. Là aussi le succès dans les chemins de fer fut très relatif.

La haine presque viscérale et hystérique des syndicats liés à l'USCC par les tenants de l'ordre colonial qu'étaient les colons, l'administration et l'église catholique était justifiée par deux raisons principales: la première était la peur que ces syndicats puissent à la longue compromettre l'avenir et l'action de la France au Cameroun, la deuxième raison était la peur du communisme dont la CGT était selon eux l'héraut. C'est donc pour soit disant lutter contre le communisme qu'ils encouragèrent et même financèrent la création des syndicats dits croyants, lesquels étaient regroupés au sein de la Confédération camerounaise des syndicats croyants¹¹.

C'est ainsi qu'en juillet 1948, naquirent aux chemins de fer deux syndicats croyants: le syndicat des fonctionnaires européens des travaux publics et chemins de fer du Cameroun avec comme principaux responsables: (Rodet président, Puli trésorier, Ramel Secrétaire); le syndicat chrétien des cheminots avec comme responsables: (Rodolphe Doualla président, Joseph Mongo Trésorier, Emmanuel Moni Secrétaire)¹².

Il faut noter en passant que contrairement aux syndicats de l'USCC qui avait réussi à faire siéger dans la même structure Européens et Africains, les syndicats dits croyants gardaient, à l'image de la société, une organisation très ségréguée avec le syndicat des Européens d'un côté et le syndicat des Camerounais de l'autre. Il ne s'agit pas là à mon avis d'un progrès social.

10 Sur ces syndicats lire Moussa Gouane (2004: 31-35).

11 Sur les syndicats de croyants, lire Ngongo (1982: 187).

12 ANY 1 AC 2062, Rapport annexe de la région du Wouri, 1946.

Lorsque je parle des syndicats ici, je fais référence aux syndicats des cheminots liés à la USCC parce que je n'ai pas pu trouver une initiative à mettre à l'active des autres syndicats (CGT-FO, syndicats autonomes ou syndicats croyants) en dehors de l'opposition à l'USCC-CGT. Lorsqu'il me faudrait faire référence à eux, j'apporterai la précision nécessaire.

Cette haine des syndicats liés à l'USCC-CGT qui se traduisait souvent par des arrestations suivies d'emprisonnements, de licenciements abusifs, et de toutes sortes d'abus trouva son point d'orgue en septembre 1945 lors de la grève des cheminots.

4. Quand une grève des cheminots devient un prétexte pour «casser le nègre»¹³

Comme nous venons de le prouver, le développement et le succès des syndicats ne furent pas du goût de tout le monde. Une grande majorité de colons regrettait la belle époque où les Africains obéissaient sans rechigner. Décidés à tout faire pour démontrer que les ceux-ci n'étaient pas «préparés» à la jouissance de ce nouveau droit et que des instruments comme le droit de grève étaient des outils dangereux aux mains des Camerounais (Donnat, 1986: 112), ces colons convoquent une contre-Conférence de Brazzaville à Douala. Au cours de ces assises dénommées les «les Etats généraux de la colonisation française»¹⁴ en Afrique, et regroupant les colons de 9 territoires français en Afrique noire, l'on condamna sans management les résolutions de Brazzaville qualifiées d'«antidémocratiques, de composé de fascisme et de démagogie» et surtout d'«avoir voulu brûler les étapes, en niant les lois biologiques de l'espèce pour l'évolution des indigènes»¹⁵.

Chauffés à blanc par les assises des Etats généraux de la colonisation, les colons étaient décidés à tout faire pour réduire à néant tous les avantages accordés aux travailleurs par la Conférence de Brazzaville. Ils proclamaient partout que la «révolution» était proche et que le retour à la situation d'avant-guerre passerait par une «une effusion de sang»¹⁶.

La grève des cheminots de Bonabéri(Douala) de septembre 1945, fournit à ces colons l'occasion bénie de mettre en exécution leur plan machiavélique. En effet, l'entame, le 20 septembre 1945 par les cheminots de Bonabéri, fut le déclencheur de 5 jours de tension et de violentes répressions dans toute la ville de Douala, livrée à la merci des colons redevenus les maîtres du pays.

Les tentatives répétées des leaders syndicaux pour mettre fin à la grève ainsi que leurs allées et venues auprès de cheminots et des autorités administratives ne furent d'aucun secours et ne permirent pas de désamorcer la grève que certains accusaient les colons d'avoir attisé à moins de l'avoir fomentée¹⁷. Après deux jours de grève localisée dans les ateliers des chemins de fer à Bonabéri, celle-ci se transforma en émeute. Comme subjugués par une sorte d'hystérie collective, les colons se mirent à vociférer des menaces contre les syn-

13 Rapport Barthes, Evénements de septembre 1945 à Douala.

14 Sur ces Etats généraux lire, Tchumtchoua (2006: 122-126).

15 *Le Cameroun Libre* no 273 du 13 septembre 1945.

16 Rapport Barthes, Evénements de septembre 1945 à Douala.

17 Les témoins et les historiens qui se sont penchés sur cette grève sont formels là-dessus. Ainsi Jacques Ngom, l'un des témoins de ces événements, affirmait-il en 1948: «Les événements de septembre 1945, n'ont été que l'aboutissement fatal des manœuvres ourdies par la réaction colonialiste dans le but de porter un coup mortel au droit syndical dans les Territoires d'Outre-mer par le décret du 7 août 1944.» Cf. *Le travailleur camerounais*, no 30 du 30 septembre 1948. Que ce soit. Mbembe (1996: 217), Eyinga (1985: 90) ou Joseph (1986: 83) tous arrivent à la même conclusion.

dicalistes (noirs et blancs) «qu'il fallait pendre», contre les communistes qu'il fallait «fusiller» et contre les «Nègres» qu'il fallait «décimer sans pitié (...) afin de rétablir l'ordre».¹⁸

Avant que le gouverneur qui se trouvait d'ailleurs dans la ville ne donnât l'ordre aux Européens de s'armer, ceux-ci avait déjà forcé le dépôt d'armes et de munitions et s'étaient lancés dans la ville à une sorte de chasse aux nègres et aux syndicalistes.¹⁹ Ils avaient été rejoints dans cette sale besogne par les militaires français stationnés à l'aéroport.²⁰ Cette chasse aux nègres et aux syndicalistes ne fut arrêtée et la paix rétablie que par les troupes ramenées d'urgence du Tchad et du Congo.

Cette grève pour meurtrière qu'elle fût (le bilan va de 8 morts selon le bilan officiel à 400 morts selon d'autres sources) (Eyinga, 1985: 91), loin de tuer les syndicats comme l'avaient voulu leurs ennemis donna l'occasion à leurs responsables de procéder aux adaptations et ajustements nécessaires afin de parer à tout autre éventualité. En dehors du conseil juridique apporté aux syndicalistes traduits devant les tribunaux ou licenciés pour cause de grève, les responsables européens comme Gaston Donnat en accord avec la CGT, décidèrent de laisser le leadership c'est-à-dire le secrétariat général de tous les syndicats y compris la centrale syndicale USCC aux Camerounais. Il fut aussi décidé d'accélérer la formation des cadres afin de les préparer à la gestion de l'organisation et aux négociations. L'une des conséquences heureuse de cette grève si on peut le dire ainsi fut la camerounisation de la direction des syndicats.

C'est donc un syndicat mature qui aborde la période 1946-1955 marquée par de grandes négociations et des combats dans les domaines politiques et sociaux portant sur le statut du pays et l'harmonisation des salaires. A notre avis c'est en ce moment que les syndicats et plus particulièrement ceux du rail jouèrent pleinement leur rôle de mouvements sociaux.

5. Le syndicalisme des cheminots en tant que mouvement social

Guy Rocher définit le mouvement social comme

«Une organisation nettement structurée et identifiée, ayant pour but explicite de grouper des membres en vue de la défense ou de la promotion de certains objets précis, généralement à connotation sociale»²¹.

A l'aune de deux moments importants dans la vie des cheminots à savoir la tentative de création de l'intersyndicale et les négociations sur l'égalité salariale, nous allons démontrer en quoi les syndicats furent pour les cheminots un véritable mouvement social.

Au sortir de la grève des cheminots, l'administration française et plus particulièrement le gouverneur Robert Delavignette qui avait pris les rênes du pays après cet événement, décida de tirer les leçons en recherchant «un accord en vue d'éviter une grève même sym-

¹⁸ Rapport Barthes, Evénements de septembre 1945 à Douala.

¹⁹ ANY APA 10209/14 Rapport divers 1945-1946. Lettre en date du 8 novembre 1945 du Lieutenant Bocchino, commandant le détachement de la gendarmerie à monsieur le gouverneur du Cameroun français.

²⁰ Certains éléments de la base aérienne de Douala se livrèrent en toute impunité à une vraie chasse au nègre sur qui ils tiraient comme sur des lapins. D'autres par contre arrêtaient des Camerounais et les faisaient juger par un semblant de tribunal militaire qu'ils avaient créé pour l'occasion. Lire à cet effet ANY 1AC 123 Douala. Émeutes 1945. Lettre confidentielle en date du 25 octobre 1945 du Général de brigade aérienne Guillot en mission à Douala à monsieur le gouverneur du Cameroun.

²¹ Rocher (1972: 146).

bolique»²². Il était d'autant plus urgent de rechercher cet accord en vue de faire baisser les tensions que le Cameroun entraînait dans une période de grande incertitude politique marquée par les élections à la Constituante et des négociations à l'ONU sur le statut juridique du pays.

La grève et la répression n'avaient pas résolu le problème des cheminots notamment celui des ouvriers journaliers qui s'étaient révoltés à Bonaberi. C'est donc pour trouver une solution définitive à ce problème afin d'éviter une nouvelle grève que le gouverneur mit sur pied une commission paritaire regroupant les délégués syndicaux, l'inspection du travail et le représentant des travaux publics.²³ Après de rudes négociations, les membres de la commission paritaire tombèrent d'accord pour ne pas toucher les salaires mais de relever les indemnités de cherté de la vie et d'introduire dans le salaire des primes d'assiduité et de rendement.²⁴ Cet accord, signé le 29 mars 1946, ne mit cependant pas fin à la grogne sociale et les syndicats décidèrent de changer de stratégie afin d'adresser ce problème.

5.1. La naissance de l'intersyndicale CGT-CFTC ou la tentative d'union

Comme le faisait remarquer à sa juste valeur Arouna Moussa Gouane, «Si les cheminots ont constitué assez rapidement l'un des corps de métiers les plus actifs en matière syndicale au Cameroun français, ils n'ont que paradoxalement rarement constitué un exemple de cohésion dans la lutte syndicale» (Moussa Gouane, 2004: 45).

Les raisons de cette désunion nous l'avons assez bien analysé plus haut pour y revenir. Deux raisons poussèrent les syndicats des cheminots à créer cette intersyndicale. La première raison fut le succès de l'intersyndicale des cheminots européens. Le 11 octobre 1946, les fonctionnaires européens du cadre local en service à la Direction des Travaux Publics, ports, rades et chemins de fer décidèrent de taire toutes les différences idéologiques qui les séparaient afin de créer une intersyndicale et de poser ainsi le problème de revalorisation de leurs salaires.²⁵ Ils obtinrent gain de cause, ce qui poussa les Camerounais à penser qu'ils pourraient utiliser la même stratégie pour poser leur problème.

La deuxième raison fut le succès relatif de la commission paritaire. Contrairement à l'intersyndicale des cadres européens qui avait obtenu une revalorisation salariale, la commission paritaire avait seulement accordé aux cheminots camerounais une revalorisation de leurs primes ainsi que de nouvelles primes. Ce succès relatif était dû selon certains responsables syndicaux au fait que les syndicats des cheminots liés à l'USCC étaient les seuls engagés dans cette discussion tripartite au cours de laquelle l'inspection du travail et la direction des travaux publics votaient toujours ensemble.

Les syndicats, et en particulier ceux liés à l'USCC comprirent que s'ils voulaient peser dans les négociations futures, il leur fallait, à l'exemple des syndicats européens, tendre la main aux autres syndicats. Ceci était d'autant plus urgent que malgré une intense activité de pression, ils n'avaient réussi à faire accepter par les patrons des chemins de fer la création d'un cadre unique regroupant tous les travailleurs des chemins de fer sans référence à la couleur de la peau²⁶.

22 ANY APA 10780 grèves. Menaces de grève à Douala (Juin 1946).

23 ANY APA 10780, Grèves, Menaces de grèves à Douala (Juin 1946).

24 Ibid.

25 ANY APA 10780, Menaces de grèves. Travaux publics et chemins de fer (Douala) octobre 1946.

26 ANY APA 10189, Syndicats 1947.

La création de la Régie des Chemins de fer du Cameroun le 17 juillet 1947, offrit aux syndicats l'occasion de repartir au combat pour un cadre unique, tout en ressuscitant le rêve unitaire. La création de cette régie détachait les chemins de fer du Cameroun de la Direction des Travaux Publics et accordait à cette nouvelle entité une certaine autonomie. Seulement cette nouvelle structure chargée de gérer les chemins de fer au lieu d'harmoniser le statut du personnel accentua plutôt la ségrégation en cours en créant deux statuts parmi les cheminots. Il y avait d'un côté «un statut général réservé aux hauts cadres et cadres secondaires, généralement des Européens» (Moussa Gouane, 2004: 49), et un statut particulier pour les Africains. Tandis que les Européens gardaient leur statut de fonctionnaires, les cheminots africains perdaient le leur en entrant dans la nouvelle structure. L'injustice était telle que l'administration refusa de communiquer aux cheminots camerounais leur nouvel statut, contrairement à ce qu'elle avait fait avec les Européens. (Moussa Gouane, 2004a: 49). La menace était suffisamment grave pour que les syndicats cheminots tous bords confondus taisent pour une fois leur divergence pour mener une action commune.

«Les bureaux des syndicats de cheminots africains CGT, CFTC vont faire taire, pour la première fois, leurs divergences idéologiques, pour protester, par une lettre commune du 16 décembre 1948 au chef du territoire, contre le projet de transformation du réseau des chemins de fer du Cameroun en régie des chemins de fer.»²⁷

Profitant de la venue au Cameroun de la mission de l'ONU en novembre 1949, cette intersyndicale initia un mémorandum à l'adresse de cette mission dans lequel elle demanda; «un statut unique pour les cheminots européens et africains excluant toute discrimination raciale et solde, sécurité sociale, discipline, liberté syndicale...» (Eyinga, 1985: 182). Ils étaient d'autant plus convaincus de la justesse de leur combat et de la possible victoire que les cheminots du Sénégal après une longue grève venaient d'obtenir l'égalité salariale²⁸. Signé par 31 syndicalistes de tous bords, ce mémorandum au lieu d'inaugurer une nouvelle ère dans l'action syndicale à la régie des chemins de fer, fut plutôt une sorte de chant du cygne. Ce fut le début de véritables antagonismes, attisés par le patronat et les colons.

5.2. Les cheminots Camerounais dans le long tunnel des négociations salariales.

Le 15 décembre 1952, l'Assemblée Nationale française vota une loi portant sur un nouveau code du travail pour les territoires. Ce fut l'aboutissement d'une longue lutte menée au niveau de tout l'Afrique noire française par les syndicats, mobilisés en cela par la CGT²⁹. Compte tenu de la forte mobilisation qui précéda son adoption, le Gouverneur français du Cameroun ne tarda pas à promulguer cette loi qui disposait en son article 99 que: «A conditions égales de travail, de qualification professionnelle et de rendement, le salaire est égal pour tous les travailleurs, et quelles que soient leur origine, leur sexe, leur âge et leur statut dans les conditions prévues au titre IV»³⁰

²⁷ Kaptué (1988: 768).

²⁸ Fall (2006).

²⁹ Sur cette mobilisation africaine lire Dewitte (1981).

³⁰ Anonyme, Code du travail des territoires d'Outre-Mer et territoires associés, Paris, imprimerie centrale de presse, S.D, p. 21, cité par Albert-François Dikoumé (2006: 552).

Seulement une chose est de promulguer la loi, une autre est de la mettre en pratique. A ce niveau, l'administration française utilisa tous les stratagèmes pour empêcher que cette loi n'atteigne son objectif, à savoir, permettre l'épanouissement des ouvriers. L'une des dispositions de ce nouveau code du travail prévoyait la création au niveau de chaque territoire d'une Commission Consultative Territoriale du Travail. Contrairement à ce qu'écrivent Arouna Moussa Gouane et le prof Albert-François Dikoumé, la création de cette structure correspondait à une volonté de l'administration de s'arrimer à loi et non de répondre à une doléance du congrès de la CGT.³¹

Une fois ces structures créées, l'administration utilisa tous les stratagèmes comme le démontrent à merveille les deux auteurs ci-dessus cités pour réduire l'influence de l'USCC. En conséquence, cette structure devint une marionnette entre les mains du patronat et de l'administration.³² Ne pouvant pas conduire des négociations dans la structure conçue à cet effet, l'USCC se tourna vers ses branches dont les membres étaient déjà au bord de la grève à cause de la stagnation de leur condition pour faire pression sur l'administration et le patronat afin qu'ils augmentent les salaires.

Les premiers à monter au front furent naturellement les cheminots. Le 27 juillet 1953, les syndicats des cheminots liés à l'USCC votèrent une motion de grève générale pour le 29 juillet. Ils comptaient pousser l'administration et le patronat à revoir les salaires et les horaires de travail. Ils furent suivis en cela par l'USCC qui lança la sienne pour les 10 et 11 août 1952. Après une négociation entre les responsables de ces deux associations, les dates des 10 et 11 août 1952 furent retenues et des tracts furent conçus. Où on pouvait lire:

Cheminots du Cameroun, tous mécaniciens, chefs de train, ouvriers des ateliers, serre freins, police, surveillants, agents de bureau, manœuvres, etc...Tous, nous ferons grève comme les autres travailleurs du Wouri du 10 et 11 août 1953. N'écoutez pas les traîtres qui vous disent de ne pas faire grève car ce sont les vendus au colonialisme.³³

La dernière phrase de ce tract en dit long sur le climat qui régnait au Cameroun pendant cette période. En effet devant la grande mobilisation syndicale, le patronat et l'administration décidèrent de mettre les bouchées doubles afin de faire échouer la grève. En plus des intimidations avec des menaces de licenciement à l'encontre des syndicalistes liés à la CGT, ce «bloc colonial» ainsi reconstitué, procéda à la corruption des autres syndicats et même ceux qui n'avaient pas pignon sur rue afin qu'ils s'opposent aux syndicats liés à l'USCC³⁴. Ces syndicats qui se limitaient pour certains aux membres du bureau, forts du soutien de l'administration n'hésitèrent pas à taxer l'USCC de «syndicat fantôme»³⁵. Il n'y a pas que dans la littérature que le vice rend hommage à la vertu. Faisant feu de tout bois, certains leaders syndicaux comme Moudourou promirent une augmentation salariale de 40 % à tout non gréviste.³⁶

Cette prise de positions de la CGT FO, de la CFTC et de l'USAC marqua la fin de l'intersyndicale et ce, malgré toutes les tentatives de l'USCC-CGT pour l'empêcher. Forte du

31 Moussa Gouane (2004: 53-54) et Dikoumé (2006: 557).

32 Ibid.

33 ANY 1 AC 9704, Rapport de la sûreté Douala, Appel du 7 août 1953.

34 ANY 1 AC 2336, FO, CFTC, USAC. Solidarité 1953. Note de renseignements de la sûreté 1953.

35 Ibid.

36 ANY 1 AC 9699, Activités du syndicat des cheminots (Douala-Cameroun) 1953 Note de renseignements sur les activités du syndicat des cheminots. 1953.

soutien des syndicats acquis à sa cause, l'administration pouvait ainsi se passer de l'avis de l'USCC-CT taxée pour l'occasion de radicalisme et les autres de modérés. Ainsi lorsqu'il fallut doter les chemins de fer d'une convention collective, elle décida de se passer des réserves de l'USCC en faisant voter ce document par ses pions dits syndicats modérés et ce, malgré le fait que leurs membres n'atteignaient même pas 10 % de la population syndiquée à la Régie territoriale des chemins de fer. A titre d'illustration, en 1954 soit un an après l'adoption de la convention collective, l'USCC obtint lors des élections 2437 voix sur 4826 soit 41 sièges sur 92.³⁷ Aucun des syndicats qui avaient signé la convention collective n'obtint malgré le soutien de l'administration et du patronat la moitié des sièges de l'USCC et tous réunis, n'eurent pas le même nombre de siège que cette union syndicale.

Les autres syndicalistes majoritaires pouvaient se plaindre de ce que «Moudourou, Tonye et Kanga» qui avaient signé la convention collective au nom de leur syndicat avaient été «achetés par la Direction de la Régie ferroviaire du Cameroun»³⁸ ou que les patrons mangent l'argent et donnent des «miettes aux Moudourou, Tonye, Kanga et consorts»³⁹, ils pouvaient se plaindre de ce que l'administration et le patronat avaient violé la loi qui demandait qu'une convention collective ne soit adoptée qu'avec l'accord du syndicat majoritaire mais rien ne se fit. L'administration avait atteint son but, à savoir, marginaliser le syndicat et fabriquer des interlocuteurs qui lui étaient dociles.

6. Les cheminots dans la mouvance incandescente de la décolonisation.

Ce que le «bloc colonial» avait réussi à faire au niveau des syndicats en marginalisant le syndicat majoritaire et en suscitant des syndicats dociles ou favorables à sa politique, il le reproduisit sur le plan politique en procédant au bannissement du principal parti nationaliste du pays, à savoir, l'Union des Populations du Cameroun inaugurant ainsi l'un des moments les plus tristes et les plus sanglants de l'histoire du Cameroun.⁴⁰

En effet cette politique coloniale loin de tuer le syndicalisme militant et revendicatif, incita ses membres à se rapprocher d'avantage du parti nationaliste l'Union des Populations du Cameroun, né d'ailleurs de l'action syndicale afin de pousser hors du Cameroun ce régime injuste et oppressant. Le parti-pris de l'administration avait convaincu l'USCC-CGT de ce que «la lutte pour les revendications économiques et sociales est inséparable de la lutte pour l'indépendance nationale car, tant que le régime colonialiste tiendra le Cameroun dans ses griffes, il sera difficile sinon impossible de faire aboutir»⁴¹ les revendications des travailleurs. Conscient des enjeux, les syndicats décidèrent d'accompagner le principal mouvement nationaliste dans sa lutte. Ce fut le piège dans lequel ils tombèrent car lorsque la répression vive de l'administration s'abattit sur ce parti comme nous le verrons plus loin, ils ne furent pas épargnés. Ainsi le 20 avril 1955, de concert avec l'UPC, l'USCC vota une motion demanda entre autres:

- des élections générales avant le 1^{er} décembre 1955 pour l'installation d'une Assemblée Nationale Constituante Camerounaise;
- l'institution immédiate d'un comité exécutif sous forme de gouvernement provisoire appelé à organiser les élections générales;

37 1 AC 365/D, syndicalisme 1946-1956.

38 ANY 1 AC 9699, Activités du syndicat des cheminots (Douala-Cameroun) 1953.

39 Ibid.

40 Sur les événements de 1955 lire Deltombe *et al* (2011: 149-187) Joseph (1986: 253-302), Mbembe (1996: 319-376).

41 2 AC 5824 Activités de l'Union des syndicats confédérés 1951-1955.

- l'installation immédiate au territoire d'une commission des Nations Unies pour veiller à la mise en place des organes du futur Etat Camerounais.⁴²

Comme nous l'avons écrit plus haut, le parti-pris de l'administration pour des syndicats sans envergure et souvent fabriqués de toutes pièces l'avait disqualifiée pour conduire le futur du Cameroun. Il fallait un organisme neutre comme l'ONU pour encadrer ce processus qui devait inéluctablement se terminer par le départ de la France. Il s'agissait en réalité d'un désaveu pour cette dernière et ses responsables au Cameroun le prirent comme tel.

Ainsi, en 1955, lorsque pour des raisons géostratégiques, la France décida d'en découdre avec le mouvement nationaliste l'UPC en l'interdisant, elle n'épargna pas le mouvement syndical et surtout la branche la plus puissante et la plus dynamique à savoir les cheminots. Des leaders de l'USCC tels que Jacques Henry Ngom furent accompagnés en prison par les responsables des syndicats des cheminots Tang Thomas, Elombo Robert, Alphonse Essex, Babong Martin de surcroît membre du conseil d'administration de la Regifergam. Cette répression n'épargna pas les simples syndicalistes dont plusieurs centaines furent écrouées à la prison centrale de New-Bell⁴³. Ceux qui échappèrent aux rafles comme Prosper Yacoubou furent contraints à la clandestinité parce que des mandats d'arrêts signés à la pelle pesaient sur leurs têtes.⁴⁴

La stratégie du gouvernement et du patronat était simple: éteindre le syndicalisme revendicatif au Cameroun et particulièrement au Chemin de fer. Ainsi, lorsque le syndicaliste français, Ernest Finex, par ailleurs chef de Gare adjoint et membre de la CGT, décida après la décapitation du mouvement syndical aux chemins de fer, de rebâtir un embryon de syndicat afin de garder l'esprit initial, il fut arrêté et jeté en prison pour «constitution de ligue dissoute»⁴⁵. Ce fut une forte mobilisation en France qui l'épargna d'un long séjour en prison. Une fois libéré, il fut expulsé du territoire. Il faut souligner ici le soutien sans faille que les syndicalistes français des chemins de fer apportèrent à leurs camarades camerounais en commentant pour leur défense et en apportant des soutiens matériels et financiers aux familles des prisonniers.⁴⁶ A titre d'illustration, l'épouse de Martin Babong reçut des cheminots français la somme de 5000 francs français comme soutien.⁴⁷

Le cas d'Ernest Finex et du motif de son incarcération sont révélateurs des vraies intentions de l'administration. Comment arrêter quelqu'un pour «reconstitution de ligue dissoute» alors que les syndicats n'avaient aucunement été dissouts? En réalité l'administration ne voulait plus de l'USCC assimilée à l'UPC sont ennemie jurée. C'est ce que comprirent les syndicalistes. Ceux qui réussirent à sortir de prison décidèrent de changer le nom du syndicat. A son congrès du 1^{er} au 5 décembre 1955, l'USCC prononça son autodissolution. A sa place les délégués créèrent la Confédération Générale Kamerounaise du Travail (CGKT). Ce changement masquait de grandes divergences internes. Il y avait ceux qui pensaient que le syndicalisme revendicatif avait fait son temps et qu'il fallait passer à une autre phase

42 Ibid.

43 Archives de la CGT (Fédération nationale des cheminots français), Lettre en date du 31 juillet 1955 de monsieur Ernest Finex à monsieur Drouard.

44 ANY 2 AC 7059, UPC leaders, Arrestations 1955.

45 Archives de la CGT (Fédération nationale des cheminots français), Lettre en date du 31 juillet 1955 de monsieur Ernest Finex à monsieur Drouard.

46 Archives de la CGT (Fédération nationale des cheminots français), Lettre en date du 23 mai 1955 de monsieur Ernest Finex à monsieur Drouard.

47 Archives de la CGT (Fédération nationale des cheminots français), Lettre en date du 15 septembre 1955 de monsieur Martin Babong à monsieur Drouard.

en recherchant des compromis avec l'administration quitte à tourner le dos aux revendications d'indépendance et de réunification. C'est ce chemin que prirent Jacques Ngom et Alphonse Essex; d'ailleurs l'administration reconnaissante, leur avait fait réintégré leurs corps avec «reconstitution de solde». ⁴⁸ D'autres par contre comme François Beck Mayo, secrétaire General de la CGKT, David Nokmis, cheminot et membre de la puissante Union régionale des syndicats du Wouri, pensaient que tant que la France n'était pas partie, il fallait s'en tenir à l'idée de départ et continuer à coordonner ses actions avec la direction de l'UPC qui avait pris le maquis. Ces différentes prises de position scindèrent la CGKT en deux, avec deux directions. Malgré les démarches de la CGT et de beaucoup de syndicalistes, il ne fut pas possible de trouver un terrain d'entente entre les deux. Le gouvernement tirait d'ailleurs les ficelles. Il y eut alors deux CGTK: l'une, la tendance Ngom et l'autre, la tendance Mayo à laquelle adhéra une très grande frange de cheminots.

Ainsi lorsque l'UPC fut obligé de prendre les armes, une très grande partie des cheminots, et surtout les syndicalistes la suivirent dans cette lutte. Le Colonel Jean-Marie Lambert chargé par l'armée française d'organiser la répression de ce mouvement armé décrit assez bien ce qu'il appelle «la complicité des cheminots» Parlant du train entre Douala et Yaoundé que l'on appelait le transcamerounais, il souligne le fait que

tout le personnel est acquis à l'UPC et transmet le courrier, les colis de pièces détachées déposés en brousse où le conducteur ralentit. C'est là que montent et descendent les agents de liaison... Si une gare est cernée par l'armée, les téléphonistes avertissent les autres gares et le contrôle des voyageurs est ainsi fait... ces gares sont de véritables centres d'accueil pour maquisards ⁴⁹

Malheureusement le mouvement nationaliste camerounais perdit la bataille de l'indépendance et les syndicats avec. L'arrivée d'Amadou Ahidjo au pouvoir et l'instauration d'un syndicalisme unique au service du parti unique mirent le syndicalisme militant en veilleuse.

Conclusion

Le nationalisme camerounais à l'image de tout grand fleuve a eu des affluents. L'un de ces affluents encore très partiellement explorés a été le militantisme syndical et en particulier celui des cheminots.

Cet engagement syndical des cheminots par la force des choses et les circonstances débordent finalement le cadre étroit des rapports de travail pour déboucher sur l'action politique car la logique qui structure le monde fait que tout est politique. Comment parler des rapports de travail sain dans un monde aussi «compartimenté», aussi «manichéiste» et aussi «ségrégué» que le monde colonial? Une telle société n'était pas réformable, il fallait seulement la détruire pour bâtir quelque chose de nouveau. C'est ce que ces cheminots essayèrent de faire.

Ce monde nouveau selon l'idéologie qui avait permis à des Français de s'allier aux Camerounais ne serait pas celui du racisme mais celui d'une co-humanité qui s'invente chaque

⁴⁸ Archives de la CGT (Fédération nationale des cheminots français), Lettre en date du 23 mai 1955 de monsieur Ernest Finex à monsieur Drouard.

⁴⁹ Cité par Vigoureux (1975: p. 101).

jour. Chaque combat a toujours sa part de rêve et c'est celle qui n'est pas encore atteinte aujourd'hui. Au final, l'histoire du militantisme syndical comme l'histoire globale de toute l'Afrique nous interpelle parce qu'il existe encore des zones à explorer, des pages à écrire et à faire connaître.

1. Sources archivistiques

ANY (Archives nationales de Yaoundé)

APA 11023, syndicats. Fichier syndical

APA 10209/14 Rapport divers 1945-1946

APA 10780 grèves. Menaces de grève à Douala (Juin 1946)

APA 10780, Menaces de grèves. Travaux publics et chemins de fer (Douala) octobre 1946

APA 10189, Syndicats 1947

1 AC 2062, Rapport annexe de la région du Wouri, 1946

1AC 123 Douala. Émeutes 1945

1 AC 9704 Rapport de la sûreté Douala, Appel du 7 août 1953

1 AC 2336, FO, CFTC, USAC. Solidarité 1953. Note de renseignements de la sûreté 1953

1 AC 9699, Activités du syndicat des cheminots (Douala-Cameroun) 1953 Note de

1 AC 365/D, syndicalisme 1946-1956

1 AC 9699, Activités du syndicat des cheminots (Douala-Cameroun) 1953

2 AC 5824 Activités de l'Union des syndicats confédérés 1951-1955

2 AC 7059, UPC leaders, Arrestations 1955

Archives de la CGT sis Porte de Montreuil à Paris (Fédération nationale des cheminots)

Lettre en date du 23 mai 1955 de monsieur Ernest Finex à monsieur Drouard

Lettre en date du 31 juillet 1955 de monsieur Ernest Finex à monsieur Drouard

Lettre en date du 15 septembre 1955 de monsieur Martin Babong à monsieur Drouard

2. Sources imprimés

Ouvrages

Anonyme, Code du travail des territoires d'Outre-Mer et territoires associés, Paris, imprimerie centrale de presse, S.D.

Deltombe, Thomas; Domergue, Manuel e Tatsitsa, Jacob (2011), *Kamerun! Une guerre cachée à l'origine de la Françafrique. 1948-1971*, Paris: La découverte.

Donnat, Gaston (1986), *Afin que nul n'oublie. L'itinéraire d'un anti colonialiste. Algérie-Cameroun-Afrique*, Paris: L'Harmattan.

Ela, Jean-Marc (1998), *Innovations et renaissance de l'Afrique noire. Les défis du «Monde d'en-bas»*, Paris: L'Harmattan.

Eyinga, Abel (1985), *Démocratie de Yaoundé, Tome 8, syndicalisme d'abord, 1944-1946*, Paris: L'Harmattan.

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université de Douala, édit (2013), *Actes du colloque des cinquantenaires: la réunification des deux Cameroun, Faculté des lettres et Sciences humaines - Université de Douala (13 et 14 février 2013)*.

Fanon, Frantz (2002), *les Damnés de la terre*, Paris: La Découverte.

Joseph, Richard (1986), *Le mouvement nationaliste au Cameroun. Les origines sociales de l'UPC*, Paris: Karthala.

Ngongo, Louis-Paul (1982). *Histoire des forces religieuses au Cameroun de la première Guerre mondiale à l'indépendance (1916-1955)*, Paris: Karthala.

Mbembe, Achille(1996), *la naissance du maquis dans le Sud-Cameroun. (1920-1960), histoire des usages de la raison en colonie*, Paris: Karthala.

Moumé Etia, Léopold (1991), *Les années ardentes. Aux origines de la vie syndicale et politique*, Paris: Jilivres.

Rocher, Guy (1972), *Introduction à la sociologie. Tome 3, le Changement social*, Paris: Éditions HMH.

Tchumtchoua, Emmanuel (2006), *De la JEUCAFRA à l'UPC. L'éclosion du nationalisme camerounais*, Yaoundé: CLE.

Wilbois, Joseph (1934), *Le Cameroun*, Paris: Payot.

Zang-Atangana, Joseph-Marie(1989), *Les forces politiques au Cameroun réunifié, Tome 3 les groupes de pression*, Paris: L'Harmattan.

Thèses et mémoires

Dikoumé, Albert François (2006), «les travaux publics au Cameroun sous administration française de 1922 à 1960: Mutations économiques et sociales», thèse de doctorat d'Etat, Université de Yaoundé.

Kaptué, Léon (1988), «L'expérience syndicale au Cameroun: Des origines à 1960», thèse de doctorat d'Etat en histoire, Université de Yaoundé.

Vigoureux, Jean-Jacques, (1975), «L'UPC et la presse Française: Essai sur les rapports entre les intérêts coloniaux et l'opinion publique métropolitaine», thèse de doctorat de 3^e cycle, université de Paris VII.

Moussa Gouane, Arouna (2004), «Les syndicats de cheminots de 1944 à 1999», mémoire de maîtrise en histoire, Université de Douala.

Actes de colloques et articles de revues scientifiques

Babacar Fall (2006.) «Le mouvement syndical en Afrique occidentale francophone, De la tutelle des centrales métropolitaines à celle des partis nationaux uniques, ou la difficile quête d'une personnalité (1900-1968)» du même auteur in *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n.º 4 d'Avril.

Dewitte, Philippe(1981), «La CGT et les syndicats de l'Afrique Occidentale Française (1945-1957)», in *le Mouvement social: Bulletin de l'Institut français d'histoire sociale*, N.º 117, Octobre-Décembre.

Ghoms, Emmanuel(1975), «Résistance africaine à l'impérialisme européen. Le cas des Douala du Cameroun», *Afrika Zamani*, n.°4, juillet.

Tchumtchoua, Emmanuel et Ndjock Nyobe, Pascal Isidore (2013), «Le retour du refoulé colonial à l'échelle nationale: Enjeux historiques et mémoriels des cinquanteaires», *Actes du colloque des cinquanteaires: la réunification des deux Cameroun, Faculté des lettres et Sciences humaines - Université de Douala* (13 et 14 février 2013), pp. 358-377.

Articles de revues et journaux

Le travailleur camerounais, numéro 30 du 30 septembre 1948.

Le Cameroun Libre no 273 du 13 septembre 1945.

Brève présentation

Le Prof Emmanuel Tchumtchoua est titulaire d'un HDR université de Bordeaux-Montaigne. Il est responsable du laboratoire Histoire et Sciences du Patrimoine à l'Ecole Doctorale à l'Université de Douala. Il est aussi membre du Syndicat des Enseignants du Supérieur (SYNES). Le prof Emmanuel Tchumtchoua est membre de la Société Française de l'Histoire des Outre-mers (SFHOM).

Il a publié deux ouvrages et participé à la publication de plusieurs ouvrages collectifs. Il a aussi écrit plusieurs articles scientifiques publiés au Cameroun et à l'étranger. Ses centres d'intérêts sont: l'histoire politique, l'histoire économique et sociale, les sciences du patrimoine.

