

# François Gning et le « mouvement jaune » dans les deux grèves des cheminots africains à Thiès (1938-1947)

N'goran Gédéon BANGALI,  
Maitre-Assistant  
Université Jean Lorougnon Guede  
(Côte-d'Ivoire)  
bangaligedeon@gmail.com

## Résumé

Dans le présent article, il est question de mettre en lumière le rôle du mouvement jaune dans les deux grèves des travailleurs africains du rail à Thiès, siège des ateliers ferroviaires du Dakar-Niger et épice centre du syndicalisme cheminot d'Afrique occidentale française (AOF). Si par le passé une certaine approche héroïque de l'interprétation des luttes ouvrières a focalisé l'historiographie sur les actions dominantes des grévistes, il n'en demeure pas moins qu'à l'opposé de cette tendance s'est illustré un mouvement non gréviste. Ce groupe s'impose comme l'allié de l'administration ferroviaire et des autorités fédérales. Sous la direction de François Gning, il développe divers moyens et actions d'obstruction intelligente aux mouvements de grève (lobbying auprès des autorités fédérales en 1938, création d'un syndicat jaune en 1948, etc).

Mots-clés : Afrique - Cheminots - Colonisation - Grève - Syndicalisme.

## François Gning and the «yellow movement» in the two strikes of African railway workers in Thiès in 1938 and 1947

### Abstract

This article examines the role of the yellow movement in the two strikes of African railway workers in Thiès, the headquarters of the Dakar-Niger railway workshops and the epicenter of AOF railway unionism. If in the past a certain heroic approach to the interpretation of workers' struggles has focused historiography on the dominant actions of the strikers, the fact remains that, in contrast to this tendency, a non-striking movement has distinguished itself. This group established itself as an ally of the railway administration and the federal authorities. Under the leadership of François Gning, it developed various means and actions of intelligent obstruction to strike movements (lobbying the federal authorities in 1938, creation of a yellow union in 1948, etc).

Keywords: Africa - Railway Workers - Colonization - Strike - Trade Unionism.



## Introduction

La variabilité des modes d'action syndicale dépend à la fois des pesanteurs liées au rapport de forces entre syndicalistes et gouvernants, mais encore plus de l'ancrage idéologique de chaque organisation ouvrière. Le syndicalisme jaune, au contraire des syndicalismes révolutionnaires et réformistes, n'établit pas, par déduction du principe de lutte des classes, une posture conflictuelle entre les prolétaires et la bourgeoisie. Il se donne à être un syndicalisme anti-conflit, misant sur le dialogue, la négociation et la collaboration avec le patronat, à l'exclusion de tout autre moyen, pour atteindre ses buts d'amélioration de la condition ouvrière. Le mouvement tient son appellation « jaune » de l'insigne des syndiqués du Creusot, première organisation formée sur instigation de l'administration métropolitaine le 29 octobre 1899. Aux dires de Félicien Challaye (1912, p. 257) cet insigne représentait un gland jaune. Relativement à cette influence patronale, la symbolique jaune est devenue progressivement synonyme de trahison et se trouve ostracisée dans le discours ouvrier. Cette conception négativiste s'est ensuite propagée par effet de contagion à l'historiographie. Cela s'explique par le fait que l'histoire syndicale soit en grande partie une histoire de l'action revendicative, centrée sur les rapports conflictuels entre les travailleurs et le patronat. De sorte que, de par la sélection même des sources convoquées, la contribution à l'histoire des « non-grévistes » est reléguée à la marge. Ainsi, dans le cas des deux grandes grèves des cheminots africains d'AOF, les travaux de Mamadou Seyni M'bengue (1975) et Mor SENE (1987) font écho du courant non gréviste dans une perspective de « briseur de grève ».

La présente publication vise à mettre au centre de la réflexion le mouvement jaune. Pour ce faire, nous organisons l'analyse autour du questionnement suivant : comment s'explique la fracture observée entre grévistes et non-grévistes dans les deux mouvements majeurs des cheminots au Sénégal ? Quel rôle ont joué François Gning et les travailleurs non-grévistes dans les mouvements de 1938 et 1947 ? Notre hypothèse principale de recherche est que l'existence

de sous-catégories de différenciation dans le corps des cheminots africains a favorisé un conflit d'intérêts entre grévistes et non-grévistes. Pour étayer notre argumentaire, nous avons eu recours aux articles scientifiques et ouvrages publiés sur le sujet. Mais les sources d'archives de la série K, du dépôt AOF à Dakar, dédiée aux thématiques du travail, de l'esclavage et de la main-d'œuvre coloniale, constituent le socle de notre travail. Leur exploitation, selon la méthode thématique, nous a permis de présenter les résultats de la recherche en deux axes. Dans un premier point, nous étudions les facteurs de la fracture observée entre les grévistes et les non-grévistes. L'action dissidente des non-grévistes dans les mouvements de grève de 1938 et 1947 est étudiée dans le second point.

## **1. Facteurs de la fracture observée entre grévistes et non-grévistes**

Les deux grèves du rail présentent une constance en matière de mobilisation des travailleurs africains. À savoir qu'elles extériorisent des dissonances et antagonismes prévalant entre cheminots africains censés appartenir à la même condition, et porter de ce fait la même aspiration au changement. Ce chapitre analyse les facteurs explicatifs de la fracture.

### **1-1. Des freins sociologiques à la mobilisation unanimiste des grèves**

La typologie du syndicalisme observé au Sénégal et en AOF au cours des années 1930 et 1940 est raciste. L'adhésion des travailleurs aux syndicats est déterminée par la correspondance de chaque structure ouvrière à l'une des deux communautés ouvrières définies sur une base raciale. Cette différenciation de deux communautés raciales de travailleurs induit un rapport d'antagonisme entre travailleurs. La divergence des intérêts économiques et le souci de préservation des privilèges de la catégorie supérieure cristallisent cette fracture. Pour passer de la coexistence parallèle de « syndicats de travailleurs européens » et de « syndicats de travailleurs africains »

à l'ère des « syndicats uniques », il faut attendre une circulaire du parti communiste français (septembre 1945) appelant les membres des Groupes d'Études Communistes à travailler à la coordination de l'action syndicale dans les colonies (J. Suret-Canale, 1994, p. 86). Mais cette transformation, qui résulte plus d'une consigne stratégique que d'une révolution des consciences, limite la dynamique de brassage à l'adhésion d'une minorité de travailleurs européens communistes dans les syndicats dits uniques, mais composés en réalité essentiellement d'adhérents africains. C'est ainsi qu'à la table des négociations précédant la grève historique de mars 1947, se retrouvent opposées au sein de la commission paritaire une fédération des cheminots européens (conduite par le duo Legé-Jourdan) et une fédération des cheminots africains dirigée par Ibrahima Sarr (N. G. Bangali, 2017, p. 43). C'est le premier palier de division du corps ouvrier du « Dakar-Niger ».

Si cette ligne de démarcation raciale au sein du prolétariat du rail est synonyme d'entrave au principe unanimiste des grèves, il en est de même des divergences observées parmi la masse des travailleurs africains. En effet, tout porte à croire qu'il existe un autre facteur de division moins évident à l'intérieur du bloc africain, généralement présenté d'un seul tenant sous le vocable générique de « travailleurs indigènes ». Il s'agit des disparités sociologiques et économiques. En effet, les critères d'âge ou d'accès aux privilèges statutaires définissent des sous-catégories dont la perception de la nécessité de faire grève diverge. Asia Friedman utilise le concept de « communautés perceptuelles »<sup>1</sup> pour désigner ce genre de phalanges internes formées par la segmentation du corps social de départ qu'est le bloc des cheminots indigènes. En effet, la sociologie ouvrière en AOF et au Sénégal suggère des fractures de compréhension entre les générations. Elles peuvent s'expliquer par les schèmes culturels de la société d'origine des cheminots africains. Dans un environnement social où les relations de travail sont façonnées par les rapports

---

1. Asia Friedman, 2011, *La perception : une approche en sociologie cognitive*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme. En ligne : <http://books.openedition.org/editionsmsh/14415>.

d'allégeances des jeunes adultes aux aînés, une action syndicale portée par la première catégorie citée ne rencontre pas systématiquement l'adhésion des seconds. C'est ce qui ressort de l'enquête faite par André Hauser dans le milieu des travailleurs de l'industrie à Dakar en 1954. À cet effet, il explique que

la compréhension est surtout une question d'âge : les jeunes agents de maîtrise auront des contacts faciles avec les jeunes ouvriers. Mais ni les uns ni les autres ne s'entendront davantage avec les vieux agents de maîtrise ou les vieux ouvriers qu'avec les manœuvres, jeunes ou vieux : l'antagonisme est culturel plutôt que sous-économique (A. Hauser 1955, p. 140).

L'existence des communautés de compréhension, évoluant sur différentes longueurs d'onde, représente un frein sociologique à la mobilisation unitaire des grèves du rail.

Cumulativement à ce paramètre culturel, le principe de mobilisation unanimiste des grèves du rail est aussi contrarié par la non-existence d'une communauté d'intérêt entre agents africains du cadre et la masse des travailleurs journaliers et manœuvres. Malgré l'appartenance commune à la même communauté raciale, les cheminots africains se scindent en deux sous-catégories distinguées de fait par la reconnaissance statutaire accordée aux uns et refusée aux autres. Si les premiers jouissent des garanties rattachées au statut de travailleur titulaire, tel n'est pas le cas pour l'écrasante majorité composée des auxiliaires et journaliers qui représentaient 7 500 des 8 617 travailleurs que compte le « Dakar-Niger » en 1943 (B. N'dour, 1990, p. 12). Ce qui aboutit à une appréciation subjective non seulement des motifs de lutte, mais aussi de leur opportunité contextuelle. Cette divergence explique les oppositions apparues à l'intérieur de la STIDN (Syndicat des Travailleurs Indigènes du Dakar-Niger), lesquelles conduisent les auxiliaires à se constituer en « association amicale » à l'été 1938, dans la mesure où leur malaise social ne trouvait aucun écho auprès de la direction du syndicat tenue par les éléments du cadre africain. Cette opposition de statut et d'intérêt se joue à l'arrière-plan de chaque mouvement de grève.

C'est notamment le cas en 1938 et en 1947 où l'on retrouve François Gning, le leader historique de la STIDN et figure tutélaire des travailleurs africains du cadre, opposé à la dynamique revendicative portée par les auxiliaires. À ce premier facteur de division relatif aux disparités sociologiques et économiques qui fragmentent le bloc des travailleurs africains se greffe la question des alliances politiques tissées par les leaders syndicaux.

## **1.2. L'interférence des liaisons politiques dans le champ syndical**

La dynamique de lutte portée par les deux mobilisations syndicales des cheminots africains du Sénégal charrie des enjeux politiques à but électoraliste qu'il importe d'analyser pour restituer le tremplin social qui influence la trajectoire des grèves du rail. Parce qu'occulter l'interaction sociale des syndicats ou de leurs leaders avec l'écosystème politique local, auquel ils sont de fait liés, condamne à analyser leurs prises de position comme des choix spontanés ou relevant de postures émotives. De façon générale, les syndicats développent deux types de relations avec le marigot politique, à savoir les rapports de subordination ou de coopération (R. Mouriaux, 2006, p. 32). La différence est sémantique et se trouve dans le fait que la subordination fonde un rapport à sens unique où le syndicat est caporalisé par la formation politique dont il est le satellite ouvrier ; au contraire de la coopération qui suppose un échange, une relation binaire fondée sur une logique de parrainage mutuel. Cette seconde typologie sied le mieux au cas sénégalais où la première fois que la grève est évoquée publiquement comme moyen de pression, c'est dans le cadre de la campagne électorale pour les législatives de 1914. En exploitant ce canevas de mobilisation ouvrière, Blaise Diagne parvient à conquérir le titre de premier élu noir de toute l'AOF le 14 mai 1914 (I. D. Thiam, 1991, p. 86). C'est de cette façon que la grève est entrée dans la culture politique locale comme un moyen de propulsion des ambitions électorales. C'est en tout cas sous cet angle que François Gning perçoit l'action de l'association amicale

professionnelle des agents auxiliaires dirigée par Cheick Diack en 1938, qu'il accuse d'être à la solde du député Galandou Diouf, successeur électoral de Blaise Diagne. C'est à quelques différences près le même motif qui justifie son rôle d'opposition à la grande grève de 1947-1948. Mais la complexité des interférences politiques dans le champ syndical va au-delà du genre de rapport opportuniste qu'il dénonce.

Après le décès de Blaise Diagne en 1934, la scène politique est animée par deux partis locaux, le parti dioufiste (de Galandou Diouf) et le Parti Socialiste Sénégalais<sup>2</sup> (PSS), auxquels s'ajoutent les sections locales des partis métropolitains comme le Parti radical socialiste et la Section française de l'internationale ouvrière (SFIO). Avec la fusion du PSS dans la section locale du SFIO lors du congrès fédéral de Thiès du 11 et 12 juin 1938, le jeu politique se trouve polarisé entre Lamine Gueye (le chef politique du bloc socialiste unifié) et Galandou Diouf (le titulaire du poste de député du Sénégal au Palais Bourbon). Le fait que le congrès de réunification des socialistes se tienne à Thiès, la cité abritant le siège de la régie et les ateliers ferroviaires et concentrant en outre la résidence des travailleurs du rail, signale l'enjeu politique que représente la masse de cheminots dans la stratégie électoraliste des acteurs politiques. Si par l'intermédiaire de François Gning, « connu pour ses fortes attaches socialistes » (O. Gueye, 2011a, p. 65), le parti laministe s'assure une entrée auprès de cette masse ouvrière en s'appuyant sur la STIDN que ce dernier dirige, le député Galandou Diouf se positionne quant à lui comme « le principal soutien des cheminots auxiliaires en septembre 1938 » (O. Gueye, 2011a, p. 70). La relation qui lie, à ce titre, le représentant local de son comité électoral, Maneck Seck, à l'organisation syndicale des auxiliaires, relève plus de la coopération, donc d'une relation mutuellement profitable, que de la caporalisation univoque dénoncée par Gning lorsqu'il parle de Cheick Diack et ses amis comme des « éléments travaillés par des agitateurs politiques de la ville » (N. G. Bangali, 2014, p. 123). Il faut équilibrer l'appréciation des attentes

---

2. Fondé par Lamine Gueye à la suite d'une scission avec la SFIO.



électorales que charrie l'appui accordé par le député du Sénégal aux cheminots auxiliaires avec le besoin de l'Association Amicale Professionnelle des Agents du «Dakar-Niger» de bénéficier du parrainage d'une personnalité officielle pour s'insérer dans la légalité. Cela d'autant plus qu'aux termes de la législation promulguée en mars 1937, les revendications corporatistes ne pouvaient être menées que par des syndicats légalement constitués et dirigés par des lettrés. Les cheminots auxiliaires ne remplissaient pas ces critères en dépit du fait que l'organisation dite « association amicale professionnelle » opérait comme un syndicat ordinaire. Dans de telles conditions, l'appui du député africain du Sénégal leur assurait une caution déterminante, laquelle caution était symbolisée par le fait que son représentant local accompagnait même les leaders de l'amicale aux rencontres avec l'administration (F. Cooper, 2004, p. 82).

Ces liens politiques qui cristallisent la division entre cheminots africains titulaires et auxiliaires ont refait surface sous une nouvelle forme dans le contexte de la grève de 1947 bien qu'aucun des acteurs de 1938 n'ait conservé sa position. En effet, Galandou Diouf, décédé en 1941, est remplacé dans son mandat législatif par Lamine Gueye. L'association amicale des auxiliaires et la STIDN ont laissé place à la Fédération des Cheminots Africains d'AOF dirigée par Ibrahima Sarr, le tombeur électoral de François Gning. Cela n'empêche que, dans les mêmes conditions que 1938, à l'occasion de la grève historique de 1947-1948, François Gning ne se retrouve propulsé au-devant de la scène avec un nouveau rôle à l'origine de la résurgence de l'antagonisme historique entre agents africains du cadre et travailleurs auxiliaires. La première explication tient au fait que la nouvelle fédération des cheminots africains reprend la ligne directrice de la défunte amicale dirigée par Diack, en rejetant notamment l'élitisme de la STIDN et en intégrant la prise en compte des revendications des travailleurs auxiliaires. La deuxième explication est imposée par le contexte historique de cette grève. Elle éclate après la sortie du Parti communiste français du gouvernement tripartite et dans le sillage immédiat des grèves dites insurrectionnelles de la CGT en métropole. Malgré l'affirmation de son identité de syndicat autonome, il pèse sur

la fédération des cheminots africains des soupçons d'affinité avec la CGT et donc avec les communistes que François Gning, le « vieux syndicaliste resté attaché à la SFIO et à Lamine Gueye » (O. Gueye, 2011b, p. 10) exploite pour se repositionner en créant un syndicat jaune. Donc le mouvement antigreve dont il est le meneur en 1948 est motivé par la conviction de contrer la paralysie du réseau ferroviaire perçue comme une action politique pour fragiliser la coalition au pouvoir dont fait partie la SFIO. Son action dissidente s'interprète dans ce sens comme un retour insistant de l'interférence des facteurs politique dans le champ syndical.

## **2. L'action dissidente des non-grévistes dans les mouvements de grève de 1938 et 1947**

La grève demeure dans sa définition première un rapport de force entre les groupes de travailleurs et le patronat. À ce titre, il met en exergue un jeu d'alliance. Il s'agit dans cette partie d'analyser le positionnement dans les deux conflits du rail des travailleurs africains du cadre conduit par François Gning.

### **2.1. La grève de 1938**

L'étude des ressorts et causalités des revendications qui ont conduit aux incidents du 28 septembre 1938 met en avant le facteur économique induit par la demande des auxiliaires d'un réajustement pécuniaire en fonction du taux de vie chère. C'est la même cause qui a conduit à la première grève de l'immédiat après-guerre (décembre 1945-février 1946) à laquelle les cheminots ont été tenus à l'écart par François Gning durant sa dernière année à la tête de leur syndicat. Mais pour comprendre la polarisation des positions et les actes de défiance internes posés par François Gning et les non-grévistes, il faut nécessairement dépasser le facteur économique et orienter l'analyse sur l'axe de la personnalisation des antagonismes. C'est ce qui ressort du rapport Lescanne produit par le directeur du « Dakar-Niger » à la suite des incidents de 1938. Il y explique notamment dans les correspondances et les renseignements recueillis que le

mouvement était dirigé contre « Gning personnellement et contre le syndicat qu'il dirige »<sup>3</sup>. Il relève même le caractère massif et structuré de cette opposition dirigée contre le leader syndical des cheminots du cadre local, en mettant notamment en exergue l'appui de Maneck Seck évoqué plus haut, mais aussi et surtout le fait que « les éléments syndicalistes européens ont, au moins au début, encouragé l'agitation des auxiliaires dans la mesure où le syndicat Gning n'étant [pas] fédéré avec les syndicats européens »<sup>4</sup>. L'analyse de M. Lescanne est par ailleurs corroborée par une note secrète des services de renseignements qui pointe du doigt des militants du syndicat de cheminots européens qui auraient « réunis à Dakar des agents journaliers (...) et exercé leur influence sur des agents peu lettrés, faciles à bernier et inaptes à être syndiqués »<sup>5</sup>. Le motif avancé et qui véhicule également l'idée d'antagonisme dirigé contre Gning, n'est autre que le refus du syndicat du cadre local qu'il dirige de se fédérer à un mouvement de pression initié durant la saison de la traite par le syndicat européen pour arracher quelques avantages pécuniaires. Tous ces éléments et enjeux greffés à la raison économique de départ ont fini par éluder les véritables enjeux du mouvement de grève de septembre 1938 pour n'en faire, dans la perception de François Gning et de sa clientèle syndicale, qu'une action de défiance à son autorité sur le groupe racial des cheminots indigènes, agents du cadre local et travailleurs auxiliaires compris. Cette personnification des enjeux explique la nature de la réaction qu'il développe avant et pendant les événements du 27 septembre 1938. Lors de la première prise de contact entre la direction de la régie et les représentants des auxiliaires, le 20 juin, un deuxième rendez-vous leur est fixé à la date du 9 août. Il est question ici d'apaiser et d'obtenir la dispersion d'un rassemblement de protestation devant les bureaux de la direction à

---

3. ANS K 181 (26), AOF, Rapport du directeur du réseau Dakar-Niger sur les événements de Thiès, 12 octobre 1936.

4. *Idem*.

5. ANS K2 (1) AOF, Note secrète de renseignements A/S mouvement de grève, 27 novembre 1938.

Thiès. Le surlendemain de cette deuxième rencontre, le dirigeant de la STIDN désapprouvant certainement ce cadre de discussion créé en dehors de l'unique syndicat légal des travailleurs indigènes, fait valoir ses relations personnelles pour saborder la dynamique. En effet, dans un courrier en date du 11 août 1938, il dénonce les meneurs du mouvement naissant au gouverneur général en ces termes :

Il s'agit d'éléments nouveaux du réseau dont le passé est plus ou moins douteux qui, travaillés par des agitateurs politiques de la ville, aspirent à la création d'un syndicat de journaliers plutôt politique que professionnel dans le seul but de semer à tout moment du désordre au réseau, ce que notre syndicat actuel n'admet pas<sup>6</sup>.

Le jour suivant une nouvelle audience est accordée à la délégation des auxiliaires. À cet effet, le gouverneur général d'AOF, Marcel De Coppet, adresse un courrier de mise en demeure au directeur de la régie. Dans la lettre 646-C/1 datée du 17 août 1938, il lui notifie la protestation de Gning et l'invite à prendre « toutes mesures nécessaires et avertir sérieusement les meneurs »<sup>7</sup>. Pour appuyer cette consigne, des notes de renseignement corroborant les accusations formulées par le responsable de la STIDN lui sont également communiquées. Cette intervention, contre le cours des événements, qui entraîne une révision de la méthode de gestion de la crise naissante, joue un double rôle de sabotage des négociations entamées, mais surtout favorise le basculement du contentieux dans une spirale conflictuelle. Les premiers contacts de négociation laissent place à des mesures de rétorsion contre le principal meneur de la fronde, en la personne de Cheick Diack. Le 15 septembre, sur instructions de sa hiérarchie, le chef de service d'exploitation décide de la mutation du fourgonnier auxiliaire à Gossas, dans un poste sédentaire. L'intention manifeste est de le soustraire de sa fonction ambulante de fourgonnier lui permettant aussi d'entretenir et de diffuser la fronde dans les différentes stations du « Dakar-Niger ».

---

6. ANS K1 (1), AOF, Lettre de Monsieur François Gning à Monsieur le gouverneur général, le 11 août 1938.

7. ANS K 181 (26), AOF, Rapport du directeur du réseau Dakar-Niger sur les événements de Thiès, 12 octobre 1936.

Les jours qui précèdent le 26 septembre, date de son départ à son nouveau poste, diverses actions sont entreprises par les auxiliaires, entre autres une demande d'audience auprès de la direction qui se solde par une fin de non-recevoir et le dépôt d'une pétition de 806 signatures demandant l'annulation de la mutation. N'étant pas parvenus à obtenir gain de cause, la grève est décidée à la mi-journée du 27 septembre. Selon le rapport de l'administrateur de la Circonscription de Dakar et dépendances,

le même jour à 13h15 le chef du dépôt de Dakar Niger avisa téléphoniquement le chef du service spécial de police et de sûreté que certains agents étaient disposés à ne pas tenir compte de l'ordre de grève, mais qu'ils craignaient d'être l'objet de représailles de la part des grévistes<sup>8</sup>.

La désolidarisation des travailleurs non-grévistes, pour des motifs que nous évoquions précédemment, complexifie la gestion du conflit à partir du moment où l'invocation de leur droit de travail fonde la nécessité du déploiement de la force publique pour contrer toute obstruction éventuelle venant des grévistes. Par ailleurs, ces derniers, en faisant le constat que la consigne d'arrêt de travail n'a été observée que par le service de traction (qui concentre le noyau dur du mouvement des auxiliaires), se voient dans l'obligation de croiser le fer avec la force publique et les non-grévistes le matin du 28 septembre. Dès lors, il y a altération des enjeux en cours. Elle se traduit par une fixation des grévistes sur le défi d'imposer un débrayage intégral. Sur un effectif de 1975 journaliers en service à Thiès, 1235 observent la grève du 28 septembre<sup>9</sup>. Selon la direction de la régie, 75% des non-grévistes sont en poste dans les services centraux et 25% dans les ateliers qui comptent « la presque totalité des agents locaux » dont le syndicat rivalise avec les auxiliaires

---

8. ANS K 181 (26), AOF, Lettre 444C du Gouverneur des colonies administrateur de la circonscription de Dakar et dépendances à monsieur le gouverneur général d'Afrique Occidentale Francophone, 11 octobre 1938.

9. ANS K 2 (1), AOF, Dossier : Evénements de Thiès, rapport confidentiel N° 411C de l'administrateur CAU à Monsieur le gouverneur du Sénégal, 3 octobre 1938, p. 10.

grévistés<sup>10</sup>. En outre, il signale que ces éléments non-grévistes, redoutant des représailles, sont nourris sur place par les soins du réseau. Leurs craintes sont fondées comme on peut le constater quelques jours plus tard. En effet, au deuxième jour de la grève, l'entrée de la cité Ballabey, siège des bureaux et ateliers, est prise d'assaut par une centaine de grévistes armés de gourdins, barres de fer, marteaux et pilons à mil. Le but de cette manœuvre est clair : déloger les travailleurs présents à leur poste. Les heurts qui s'en suivent causent six morts par balles (tous des grévistes), douze blessés graves (dont cinq forces de l'ordre) et quatre-vingts blessés légers (dont quarante-cinq tirailleurs) (N. G. Bangali, 2014, p. 122).

## 2.2. La grève de 1947-48

La configuration du rapport de forces dans le domaine ferroviaire au moment du déclenchement de la grève des cheminots africains du 10 octobre 1947, nonobstant quelques changements, demeure comparable au schéma d'antagonisme de 1938. Si l'Association Amicale Professionnelle des Agents du « Dakar-Niger », dirigée par Cheikh Diack, fragilisée par la politique de fermeté du ministre Georges Mandel, n'a pas survécu à la période de guerre et au contexte de restriction imposé par Vichy, la prise de contrôle de sa rivale, la STIDN, par une jeune garde de dirigeants, favorise le transfert de sa combativité vers cette dernière. En effet, après 18 ans de direction (1928-1946), François Gning est poussé à la démission et remplacé par Ibrahima Sarr le 23 mai 1946, lors d'une assemblée réunissant 1000 membres à Thiès (J. C. Robinson, 2007, p. 43). Le principal mobile de cette éviction orchestrée par un noyau de jeunes cheminots membres de l'Union des Jeunes de Thiès est assimilable aux mêmes raisons qui ont motivé l'émergence de l'amicale des auxiliaires en 1938. Deux griefs sont opposés à François Gning. Le premier est relatif à la politique jaune observée par le syndicat sous sa direction. Celle-ci a consisté à privilégier des rapports de connivence avec

---

10. ANS K181 (26), AOF, Rapport du Directeur du réseau Dakar Niger sur les incidents de Thiès, 12 octobre 1938.

l'administration au détriment d'une action revendicatrice ferme. Il lui est aussi reproché son imperméabilité aux aspirations des auxiliaires représentant 80% des cheminots indigènes alors qu'après la disparition de leur amicale il était devenu de fait le leader syndical représentant à la fois les cadres locaux et les auxiliaires. Ces deux récriminations sont renforcées par sa décision de boycotter le mot d'ordre de grève générale de janvier 1946 contre la vie chère. Il a choisi de tenir la corporation à l'écart du mouvement de revendication de primes de vie chère, pour ne pas altérer les bons rapports avec l'administration dont il venait d'obtenir quelques mois avant cette grève une augmentation du traitement salarial des cheminots africains du cadre. Quoiqu'il en soit, la non-participation à ce mouvement a suscité la colère dans les rangs des cheminots auxiliaires. D'autant plus qu'elle s'est soldée par une augmentation pécuniaire à travers l'octroi de nouvelles primes de vie chère aux autres corporations. Son attitude lui vaut la convocation d'une assemblée extraordinaire au mois de mai suivant. L'occasion manquée et la frustration qui en découlent ont été mises à profit non seulement pour pousser vers la sortie ce vieux dirigeant jugé tiède, mais aussi pour marquer la rupture de la politique jaune suivie par la STIDN sous sa direction. Mais l'éjection de François Gning et sa retraite syndicale ne durent que deux années. En effet, au plus fort de la grève des cheminots déclenchée par la nouvelle direction, il se signale à nouveau par son opposition à la dynamique combative en appuyant les efforts de l'administration pour briser le mouvement. La politique de dissuasion administrative contre le mouvement déclenché le 10 octobre s'articule autour de trois grandes étapes. La première concerne le recours à la sentence rendue par la Cour d'Arbitrage de Dakar le 31 octobre 1947. Cette option est destinée à exercer des pressions sur les dirigeants syndicaux accusés de n'avoir pas épuisé la procédure de conciliation, d'arbitrage et de surarbitrage avant d'entrer en grève (O. Gueye, 2011a, p. 122). Mais l'inflexibilité affichée des concernés face à l'agitation de sanctions pénales, additionnée à l'enlisement de la grève qui, en janvier 1948 entre dans son troisième mois, conduisent à une initiative de médiation. Bien que menée par des parlementaires, cette

initiative est parrainée en sous-main par une administration qui ne s'attendait sûrement pas à une telle ténacité des cheminots africains privés de rémunération salariale. Mais en dehors de la Côte-d'Ivoire où l'intervention du député Félix Houphouët-Boigny a favorisé la reprise du travail, les deux médiations de Fily Dabo Sissoko et du sénateur français et ancien syndicaliste Dumas, se sont soldées par un échec. De sorte qu'après cette deuxième tentative infructueuse d'obtenir la levée du mot d'ordre, à la fin du mois de janvier 1948, la Régie n'a d'autre choix que d'étoffer les effectifs des travailleurs qui n'ont pas quitté leur poste depuis le début de la grève pour aller dans le sens d'une normalisation progressive du trafic ferroviaire. Au nombre des travailleurs non-grévistes restés à leur poste, le retour sur la scène syndicale de François Gning s'inscrit dans cette dynamique administrative de redistribution des cartes.

Le sept février 1948, dans l'enceinte de l'atelier de bois de Thiès, une assemblée réunissant 150 personnes procède à la création d'une nouvelle organisation dénommée Syndicat Libre des Cheminots. Quoiqu'initée par François Gning selon le procès-verbal de la rencontre, elle bénéficie de deux soutiens politiques majeurs. Celui du député Roland Dumas qui, après l'échec de sa médiation auprès du comité directeur de grève dirigé par Ibrahima Sarr, « aurait donné ces conseils pour régulariser la situation et l'organisation du nouveau syndicat » selon une note de renseignement<sup>11</sup>. À ce soutien s'ajoute celui de la section sénégalaise du RDA qui manœuvre à travers trois de ses militants impliqués dans le processus de constitution pour prendre les leviers de ce nouveau syndicat. Il s'agit de Traoré Eugène, Alao Fari et Seby Bakary. Cette ambition explique la vive contestation par le *trio* du choix porté sur la personne de Gning par la majorité des travailleurs présents et qui précipita la levée de séance dans une atmosphère électrique. Sur les 150 membres présents, une centaine a validé à main levée sa désignation dans les fonctions de secrétaire général, contre quinze voix opposées. Mais pour les opposants à ce choix, il y avait matière à ouvrir préalablement les débats sur le

---

11. ANS K 365 (26), AOF, Renseignements généraux, création probable d'un nouveau syndicat des cheminots africains, 31 décembre 1947.



bien-fondé de sa candidature avant de passer au vote. En effet, une partie des membres présents étaient des travailleurs nouvellement recrutés qui ne connaissaient donc pas les antécédents du concerné. Après le départ précipité des soutiens de Gning, Eugène Traoré entretient l'assistance restée sur place sur les raisons de leur manque de confiance en François Gning :

Il s'est toujours montré fourbe, il a même facilité la tâche de l'administration pour la réduction des effectifs du personnel, il s'est de tout temps opposé à la reconnaissance du droit au logement du personnel africain. Étant jaloux, il n'a jamais voulu intervenir pour l'unification de zone et il ne prendra par conséquent jamais la tête du syndicat<sup>12</sup>.

Cet incident est passé sous silence par le procès-verbal de la réunion qui mentionne par contre la présence de cheminots absents comme Abou Cissé du service voie, Raphaël Dembélé de la deuxième subdivision ou Antoine Correa de la deuxième subdivision. L'objectif est clairement de renforcer la crédibilité de l'évènement en y associant une liste de présence représentative des différents services composant la Régie. Nonobstant ces insuffisances, le procès-verbal a le mérite d'exprimer avec clarté l'orientation idéologique du nouveau syndicat, et la lecture que ses dirigeants font du conflit en cours. Il laisse transparaitre, premièrement, la question du conflit de générations entre les travailleurs tel qu'évoqué dans la première partie de ce travail. Ses rédacteurs y dénoncent le fait qu'après le départ de Gning il y ait eu l'avènement d'

un syndicat essentiellement formé de jeunes [qui] vivaient dans une atmosphère orageuse et d'inspiration politique, malgré l'esprit de tolérance et de conciliation à maintes reprises prouvé par nos chefs et par la haute administration<sup>13</sup>.

Comme alternative à la situation dénoncée, ils affirment la volonté de défendre, à travers le nouveau syndicat, les droits des adhérents

---

12. ANS K 365 (26), AOF, Note secrète de renseignement 110-1 N° 46, 8 février 1948.

13. ANS K 365 (26), AOF, Ordre du jour de la réunion générale en vue de la création d'un nouveau syndicat des cheminots africains, 7 février 1948.

dans « la légalité et la justice » sans omettre de préciser qu'ils feraient « appel à tous les éléments sains et propres ayant la conscience de leur devoir professionnel », « à tous les éléments jeunes ou vieux de bonne volonté, mais compréhensifs et pondérés »<sup>14</sup>. En outre, les rédacteurs du procès-verbal jouent sur la fibre patriotique, avec l'intention de projeter leur organisation dans une perspective contraire à celle qualifiée de révolutionnaire et soupçonnée d'intelligence avec le communisme, attribuée au syndicat dirigé par Ibrahima Sarr. On peut y lire à ce propos :

nous vous parlons ici en cœur français pour la vraie France. Nous demandons votre collaboration non pas pour vous mener à la dérive, mais pour vous conduire vers la lumière dans l'intérêt supérieur de la plus grande France ; dégagée de toute ingérence étrangère<sup>15</sup>.

La survenance de l'accord de fin de grève entre le comité directeur de la fédération des cheminots africains d'AOF et la régie marquée par une reprise du travail le 19 mars 1948, soit un mois après l'assemblée constitutive du syndicat libre, n'a permis à cette nouvelle organisation de s'illustrer que sur le seul dossier de défense du sort échu aux travailleurs recrutés durant la grève.

Réseau	Agents n'ayant jamais quitté leur poste	Grévistes ayant repris le travail avant la fin de la grève	Nouveau personnel embauché durant la grève	Main d'œuvre militaire ou pénale mobilisée
Direction fédérale	32	10	25	-
Dakar-Niger	251	236	452	186
Conakry-Niger	91	68	1 018	19
Abidjan-Niger	109	519	755	41
Benin-Niger	42	03	166	-
Total	525	836	2 416	246

Source : ANS, K 457 (179) AOF, Inspection générale du travail, lettre № 28 IGT/AOF de l'inspecteur général du travail d'AOF à M. l'inspecteur général du travail, chef de service central du travail et de la main d'œuvre à Paris, Dakar le 8 janvier 1948.

Tabl. 1. Point du personnel cheminot en activité a la date du 2 janvier 1948

14. Idem.

15. ANS K 365 (26), AOF, Ordre du jour de la réunion générale en vue de la création d'un nouveau syndicat des cheminots africains, 7 février 1948.

Le tableau de la page précédente fait le récapitulatif des travailleurs en service durant la grève. Ils se répartissent entre personnels européens, anciens cheminots africains et personnel recruté au cours de la grève.

À la reprise du service par l'intégralité des travailleurs, y compris les 2 416 recrutés durant la grève, les ateliers de la régie à Thiès se trouvent confrontés à une situation d'effectifs pléthoriques. Une note de renseignement en fait la description suivante :

Partout le nombre des agents est beaucoup trop élevé pour les besoins du service et il n'y a pas même de place pour les caser. Bon nombre de cheminots des ateliers et des bureaux sont donc dehors ou dedans, assis à ne rien faire<sup>16</sup>.

Cette situation de promiscuité portait les germes d'altercations entre grévistes revenus à leur poste et non-grévistes. Mais le caractère passionnel d'une dispute intervenue l'avant-veille de la reprise entre un cheminot gréviste et un « défaillant » a permis aux autorités syndicales et administratives de prendre à temps toute la mesure des risques et d'anticiper à travers une tournée de sensibilisation dans les ateliers de Thiès le 19 mars. En effet, lors d'une dispute sur la route de Khombole, à proximité de la boulangerie Hallack, portant sur le protocole de fin de grève, le cheminot non-gréviste Gueye Mamadou, écrivain en service à l'exploitation, en est arrivé à poignarder Moreau Samaké, menuisier à la 3<sup>e</sup> subdivision traction et membre du comité directeur du syndicat dirigé par Ibrahima Sarr<sup>17</sup>. Au-delà des réunions d'apaisement initiées le lendemain de cet incident par les syndicalistes et la présence d'Ibrahima Sarr le jour de la reprise à l'entrée principale de la cité Ballabeye, la régie a décidé de prendre des mesures de licenciement d'une catégorie du personnel non indispensable au bon fonctionnement de ses ateliers. En réalité, le croisement des chiffres effectué durant les négociations avait

---

16. ANS K 458 (179), AOF : Renseignements généraux, note 100-1 N° 83 C sur la reprise du travail au Dakar Niger (Thiès), 19 mars 1948.

17. ANS K 458 (179), AOF : Renseignements généraux, note 100-1 N° 79 C sur la grève des cheminots africains et réactions du personnel en service au Dakar Niger, 17 mars 1948.

déjà permis d'en arriver à cette conclusion de sorte que le principe était inscrit dans le protocole de fin de grève. Ce qui suppose que le syndicat libre, dirigé par François Gning, dont les membres recrutés durant la grève sont les premiers visés, n'a pas été associé à ladite décision de compression de personnel. Sa réaction est donc celle de l'indignation, exprimée à travers un télégramme adressé au directeur fédéral des chemins de fer à Dakar, libellé comme suit :

Apprenons que suite protocole reprise travail auriez ordonné destitution de tous cheminots ayant repris service depuis sentence surarbitrale au profit tous ceux qui viennent de cesser la grève le 19 mars -STOP- ainsi chefs de gare ayant assuré service dans conditions parfaites durant grève doivent céder place à ceux qui ont refusé ouverture leur gare avant fin grève. Mêmes procédés humiliants dans autres services -STOP- protestons énergiquement contre injustice aussi flagrante et ingratitude sans exemple dont ces agents sont victimes dans seul but sauver face syndicat gréviste au détriment personnel africain qui a obéi a sentence surarbitrale et qui s'est groupé autour nouveau syndicat<sup>18</sup>.

La note de renseignement 100-1 N° 79 C apporte des éléments d'information complémentaire en relevant que les cheminots non-grévistes :

s'élèvent notamment contre le fait que les 20% d'augmentation sont inclus dans le protocole alors que tous les fonctionnaires doivent en bénéficier. Ils ajoutent qu'il est inadmissible de reprendre tous les grévistes alors qu'il n'y a pas de places pour tous. Gning et ses amis du nouveau syndicat libre sont atterrés ; ils craignent d'être l'objet de brimade de la part de leurs compatriotes (...) <sup>19</sup>.

Même si les vives protestations du syndicat de François Gning semblent démontrer le contraire, les compressions envisagées concernent aussi une partie des journaliers en service avant la

---

18. ANS K 458 (179), AOF : Télégramme conseil administration syndicat libre cheminots africains Dakar Niger à directeur fédéral régie chemins de fer de l'AOF Dakar, [non daté].

19. ANS K 458 (179), AOF : Renseignements généraux, note 100-1 N° 79 C sur la grève des cheminots africains et réactions du personnel en service au Dakar Niger, 17 mars 1948.

grève. Dans la mesure où le nombre de cheminots à licencier par vagues successives a été arrêté à 5552 personnes alors que le personnel embauché durant la grève n'est que de 2416. Par ailleurs, face aux protestations, le haut-commissaire de l'AOF a donné des consignes relatives aux mesures d'accompagnement, en demandant à l'inspection du travail « de préparer et d'organiser le réemploi du personnel licencié, soit dans les entreprises du secteur privé, soit dans les établissements sous contrôle administratif »<sup>20</sup>.

## Conclusion

Si les premières organisations syndicales de l'Afrique occidentale française émergent comme des filiales des centrales métropolitaines, le mouvement ouvrier des cheminots africains se singularise par son autonomie à la fois idéologique et opérationnelle par rapport à ces dernières. Cependant, cette autonomie est à relativiser dans la mesure où elle n'est valable que vis-à-vis des formations syndicales françaises, mais pas de l'administration coloniale et des chapelles politiques locales. Dans ces structures les leaders du mouvement cheminots ont développé des alliances qui renforcent ou projettent dans le champ syndical les divisions de type partisan. Le mouvement jaune porté par François Gning, l'allié historique du SFIO au Sénégal, illustre dans les deux mobilisations de 1938 et 1947 la contradiction de cette identité autonomiste généralement reconnue aux cheminots d'AOF. La dynamique d'opposition qu'il développe à l'occasion de ces deux grèves soulève aussi la question de l'obligation morale de solidarité entre les travailleurs d'obédiences syndicales différentes en situation de grève. Certes le sujet est déjà tranché du point de vue juridique, en posant la possibilité légale pour tout travailleur de faire prévaloir son droit de travail sur celui d'une grève décrétée par un syndicat de sa corporation ou entreprise, il n'en demeure pas moins qu'il suscite des indignations à chaque occasion de conflit collectif du travail. Entre grévistes et non-grévistes, l'incompréhension du

---

20. ANS K 458 (179), AOF : Direction de Cabinet du gouverneur générale, Lettre N° 591 CAB/R du Haut-Commissaire de la République en AOF à monsieur l'inspecteur général du travail en AOF, Dakar le 1er juillet 1948.

non-respect du mot d'ordre d'arrêt de travail persiste et aboutit bien des fois à des représailles des premiers envers les seconds, allant de l'injure verbale à des actes de violence physique.

## Sources et bibliographie

### Sources

#### Archives nationales du Sénégal – Fonds AOF

ANS K1 (1), AOF, Lettre de Monsieur François Gning à Monsieur le gouverneur général, le 11 août 1938.

ANS K 2 (1), AOF, rapport confidentiel N° 411C de l'administrateur CAU à Monsieur le Gouverneur du Sénégal, 3 octobre 1938.

ANS K2 (1) AOF, Note secrète de renseignements A/S mouvement de grève, 27 novembre 1938.

ANS K 181 (26), AOF, Lettre 444C du Gouverneur des colonies administrateur de la circonscription de Dakar et dépendances à monsieur le gouverneur général d'Afrique Occidentale Francophone, 11 octobre 1938.

ANS K181 (26), Direction du Dakar-Niger, Rapport du Directeur sur les incidents de Thiès, 12 octobre 1938.

ANS K 365 (26), AOF, Ordre du jour de la réunion générale en vue de la création d'un nouveau syndicat des cheminots africains, 7 février 1948.

ANS K 365 (26), AOF, Renseignements généraux, note secrète de renseignement 110-1 N° 46, 8 février 1948.

ANS K 365 (26), AOF, Renseignements généraux, création probable d'un nouveau syndicat des cheminots africains, 31 décembre 1947.

ANS, K 457 (179) AOF, Inspection générale du travail, lettre N° 28 IGT/AOF de l'Inspecteur général du travail d'AOF à M. l'inspecteur général du travail, chef de service central du travail et de la main d'œuvre à paris, Dakar le 8 janvier 1948.

ANS K 458 (179), AOF : Renseignements généraux, note 100-1 N° 79 C sur la grève des cheminots africains et réactions du personnel en service au Dakar Niger, 17 mars 1948.

ANS K 458 (179), AOF : Renseignements généraux, note 100-1 N° 83 C sur la reprise du travail au Dakar Niger (Thiès), 19 mars 1948

ANS K 458 (179), AOF : Direction de Cabinet du Gouverneur général, Lettre N° 591 CAB/R du Haut-Commissaire de la République en AOF à monsieur l'inspecteur général du travail en AOF, Dakar le 1er juillet 1948.

ANS K 458 (179), AOF : Télégramme conseil administration syndicat libre cheminots africains Dakar Niger à directeur fédéral régie chemins de fer de l'AOF Dakar, [non daté].

### Sources électroniques

M'BENGUE Seyni Mamadou, 1975, « La grève des cheminots de Thiès », Ethiopique, N°2. En ligne : <http://ethiopiennes.refer.sn/spip.php?article249> (consulté le 20 novembre 2020).

FRIEDMAN Asia, 2011, La perception : une approche en sociologie cognitive [en ligne], Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme (généré le 03 août 2020). En ligne : <http://books.openedition.org/editionsmsmh/14415> (consulté le 20 janvier 2021).

ROBINSON Julia Coyner, 2007, « “tout travail doit nourrir son homme” The Dakar-Niger railroad and the 1947-1948 strike in the political and labor history of Senegal ». Independent study project (ISP) Collection, 189. En ligne: [https://digitalcollections.sit.edu/isp\\_collection/189](https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/189) (consulté le 15 décembre 2020).

### Bibliographie

BANGALI N'goran Gédéon, 2017, « la solidarité communautaire durant la grève d'usure des cheminots africains au Sénégal », *Sifôë*, no 7, p. 37-49.

BANGALI N'goran Gédéon, 2014, *Méthodes de revendication et gouvernance politique des crises syndicales en Afrique occidentale francophone (1936-1990)*, Thèse de Doctorat d'histoire, Université de Bouake.

CHALLAYE Félicien, 1912, « le syndicalisme jaune », *Revue de Métaphysique et de Morale*, n° 20-2, p. 256-263.

COOPER Frederick, 2004, *Décolonisation et travail en Afrique : l'Afrique britannique et française, 1935-1960*, Paris, Karthala-Sephis.

GUEYE Omar, 2011a, *Sénégal : histoire du mouvement syndical, la marche vers le code du travail*, Paris, L'Harmattan.

GUEYE Omar, 2011b, « Léopold Sédar Senghor et le mouvement syndical », *Cahier Senghor*, n°2, p. 1-27.

HAUSER André, 1960, « Quelques relations des travailleurs de l'industrie à leur travail en AOF (Sénégal, Soudan, Guinée) », *Bulletin de l'IFAN*, T XVII/B, 1-2, p. 129-141.

MOURIAUX René, 2006, « syndicalisme et politique : liaison dangereuse ou stratégie moderne ? », *Mouvements*, n°1-43, p. 30-35.

N'DOUR Birame, 1990, « De l'histoire des cheminots du Sénégal 1890-1948 », in *Les Cahiers*, N° 12, p. 9- 17.

SENE Mor, 1987, *La grève des cheminots du Dakar-Niger 1947-1948*, Mémoire de maîtrise, Université de Dakar.

SURET-CANALE Jean, 1994, *Les Groupes d'Études Communistes en Afrique Noire*, Paris, L'Harmattan.

THIAM Iba Der, 1991, *Histoire du mouvement syndical africain : 1790-1929*, Paris, L'Harmattan.