

RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITÉ D'ABOMEY-CALAVI

FACULTÉ DES LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

ECOLE DOCTORALE PLURIDISCIPLINAIRE

MÉMOIRE DE DIPLÔME D'ETUDES APPROFONDIES

FILIÈRE : Histoire

OPTION : Histoire économique quantitative

Sujet

*ETHIOPIAN AIRLINES (1945-2011) : BILAN DE 66 ANS D'EXISTENCE D'UNE
COMPAGNIE AÉRIENNE AFRICAINE*

PRÉSENTÉ PAR

Hougnon Wilfried
Serge OUITONA

SOUS LA DIRECTION DE

Sébastien D. SOTINDJO
Maître de conférences à
l'Université
d'Abomey-Calavi

ANNÉE ACADÉMIQUE : 2010-2011

Remerciements

Nous voudrions exprimer tous nos remerciements à ceux qui ont nous ont apporté leur soutien dans ce travail en particulier : notre maître, nos frères et sœurs, nos camarades et les enseignants de la filière Histoire et Archéologie de l'Ecole Doctorale Pluridisciplinaire de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines de l'Université d'Abomey-Calavi, qui ont su nous guider et éclairer par leurs réflexions. Nos remerciements vont aussi aux membres du jury, aux responsables et personnels des centres de documentation qui nous ont ouvert leurs archives.

A tous merci !

Sigles et acronymes

A.N.B : Archives Nationales du Bénin.

AOF : Afrique Occidentale Française.

CFAO : Compagnie Française de l' Afrique de l'Ouest.

C.I.C.A : Société Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique.

S.A : Société Anonyme.

S.A.R.L : Société Anonyme à Responsabilité Limitée.

SCOA : Société Commerciale de l'Ouest-Africain.

INTRODUCTION

L’Ethiopie est un pays de contrastes, un pays où il n’est pas rare d’observer une chose et son contraire. Bref, un pays qui étonne ou carrément « *un pays atypique* », pour emprunter les termes de Sonia Le Gouriellec de *La Revue géopolitique* online¹. Voici, en effet, un pays qui a été une puissance mondiale² dans l’Antiquité mais qui, aujourd’hui, croule sous la misère³. Voici, ensuite, un pays qui fut l’un des berceaux de l’humanité⁴ mais qui, aujourd’hui, se retrouve à la queue des pays à l’échelle planétaire. Voici, par ailleurs, un pays qui était en avance sur ses voisins par sa modernité et celle de ses institutions mais qui, par la suite, a résolument tourné dos à la modernité⁵ pendant plusieurs années. Voici, enfin, un pays qui a dit non à la colonisation politique, mais qui est aujourd’hui colonisé par l’extrême pauvreté.

En réalité, l’Ethiopie est aujourd’hui le modèle miniature de l’Afrique entière, tant s’y concentre l’ensemble des maux dont souffre le continent. Cependant, ce pays a une source indéniable de fierté : c’est son unique compagnie aérienne, *Ethiopian Airlines*. En effet, depuis sa création, le 21 décembre 1945 et son premier vol, le 8 avril 1946, cette compagnie n’a accumulé que des succès pour se hisser aujourd’hui dans le peloton de tête des compagnies aériennes du continent et n’a rien à envier aux grandes compagnies d’Afrique du nord telles que la *Royal Air Maroc* (RAM), *Egypt Air* et autres *Tunisair* ou même à la puissante *South African Airways*. Le rayonnement d’*Ethiopian Airlines* est du reste mondial, puisque la compagnie évolue depuis 2011

¹ <http://www.diploweb.com/L-Ethiopie-un-pays-atypique.html>, consulté le 11/07/2012.

² Voir *l’Encyclopaedia Universalis*, Corpus 8, Paris, 2002.

³ *Avec le coût des secours alimentaires fournis à l’Ethiopie entre 1985 et 1990, il aurait été possible de construire une route à deux voies faisant le tour du monde*, lit-on dans un article de Alex de Waal intitulé “Dix ans de famine dans la corne de l’Afrique : un premier bilan de l’action humanitaire”, publié sur le site web <http://www.politique-africaine.com/numeros/pdf/050074.pdf>, consulté le 30/06/2012.

⁴ Le squelette d’*Australopithecus afarensis*, mieux connu sous les noms de *Lucy* ou *Birkinesh*, vieux d’environ 3 millions d’années a été découvert en 1974 dans la dépression de l’Afar.

⁵ En 2004-2005, seulement 410 000 Ethiopiens utilisaient la téléphonie mobile. En 2006, ils sont passés à 866 700, avant d’atteindre 3 168 000 en 2009, soit moins de 4% de la population totale. La même année, seuls 360 000 Ethiopiens avaient accès à l’Internet. Les données chiffrées ont été obtenues sur le site web <http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89thiopie>, consulté le 11/08/2011.

dans le groupe *Star Alliance*⁶ aux côtés des mastodontes comme *Lufthansa*, *Air China*, *US Airways*, etc..

L'existence, mieux, le succès de cette compagnie aérienne qui a résisté à tous les obstacles, des chocs pétroliers⁷ les plus sévères aux crises économiques les plus terribles, dans un environnement où même des majors de la trempe de l'américaine *PanAm*⁸ ou encore de la belge *Sabena*⁹ ont fait faillite, est lui-même source d'étonnement. Car l'état d'une compagnie aérienne est généralement le reflet de la santé économique du pays auquel elle appartient. Or c'est exactement le contraire de cette règle que nous observons dans le cas d'espèce, puisque le succès d'*Ethiopian Airlines* est aux antipodes des contre-performances économiques de l'Éthiopie. C'est en cela que l'étude du modèle de succès que constitue ladite compagnie est intéressante. Et c'est à cet exercice que nous avons décidé de nous livrer dans le cadre de ce mémoire de DEA et probablement de la thèse en choisissant un sujet qui se libelle ainsi : « ***Ethiopian Airlines (1945-2011) : bilan de soixante six années d'existence d'une compagnie aérienne africaine*** ». La connaissance de l'histoire de cette compagnie est d'autant plus intéressante qu'elle permet de se rendre compte du fait que les Africains, s'ils le désirent réellement, peuvent faire de leur continent un pôle de développement. Mieux, l'originalité de cette étude réside également dans le fait qu'à notre connaissance, aucune recherche scientifique aussi ambitieuse n'a été jamais auparavant effectuée sur la compagnie en question. Ainsi jusqu'à présent, il n'existe, à titre d'exemple, pas un seul ouvrage sur *Ethiopian Airlines*. Toute la littérature traitant de la question se résume à une série d'articles publiés dans les hebdomadaires comme *Jeune Afrique* ou sur l'Internet. Donc la présente étude se veut

⁶ Il y a trois grandes alliances aéronautiques au plan mondial : *Oneworld* où se retrouvent les compagnies telles que *American Airlines*, *British Airways*, etc. ; aucune compagnie africaine ne s'y retrouve. Il y a ensuite *Skyteam* composée, entre autres, d'*Air France*, de *Delta Airlines*, de *Kenya Airways*. Enfin, la plus grande de ces alliances est *Star Alliance* où se côtoient trois compagnies africaines : *Ethiopian Airlines*, *Egypt Air* et *South African Airways*.

⁷ Le premier choc pétrolier est intervenu en 1973 et s'est caractérisé par un quadruplement du prix du baril de pétrole. Le second intervenu en 1979, à la faveur de la révolution iranienne, s'est manifesté par le doublement de ce prix. Le baril de pétrole brut passe ainsi de 13 dollars en 1978 à 35 dollars en 1980.

⁸ Grande compagnie aérienne américaine disparue en 1991 des suites de la crise économique des années 1970 et 1980 consécutive aux chocs pétroliers précédemment évoqués.

⁹ La compagnie a fait faillite le 7 novembre 2001, peu après les attentats du 11 septembre de la même année.

un travail pionnier qui pourrait --- c'est un souhait --- ouvrir la voie à de fructueuses recherches sur les compagnies aériennes africaines.

Par ailleurs, peu d'historiens s'investissent dans la recherche sur les transports et particulièrement le transport aérien, généralement considérés comme la chasse gardée des géographes et autres économistes. C'est donc dire que la réalisation d'une telle étude serait la confirmation de ce que l'Histoire est véritablement au carrefour de toutes les sciences et qu'il n'y a point de sujet qu'on ne saurait traiter dans une perspective historique. C'est pourquoi la délimitation du sujet dans le temps est indispensable. En effet, nous avons choisi la première borne chronologique, 1946 qui est, comme nous l'avons déjà signifié plus haut, l'année où la compagnie a effectivement commencé son exploitation¹⁰. Quant à la deuxième borne, c'est-à-dire 2011, elle correspond à la soixante cinquième année d'existence de ladite compagnie. En fait, on peut tenter de faire le bilan d'une entreprise après plus d'un demi-siècle d'existence et tirer des conclusions pertinentes.

¹⁰ Le premier vol d'*Ethiopian Airlines* s'est effectué le 8 avril 1946 en direction du Caire via Asmara, à partir d'Addis-Abeba.

PREMIERE PARTIE

APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

1. PROBLEMATIQUE

De nombreux courants de pensée européocentristes, s'appuyant sur l'état de pauvreté "généralisée" des pays africains, s'acharnent à mettre en évidence "l'incapacité congénitale" des Africains à prendre des initiatives ou à gérer des entreprises et partant à développer économiquement leur continent. La faillite d'entreprises pourtant promises à un futur radieux comme Air Afrique ou encore l'échec de grands projets révolutionnaires comme la Fédération du Mali semblent apporter de l'eau au moulin des afro-pessimistes indémodables. Dès lors, la grande question que nous nous posons est de savoir si les Africains sont réellement des êtres incapables ? S'ils le sont vraiment, alors comment pouvons-nous comprendre l'essor fulgurant de certaines entreprises, en l'occurrence les compagnies aériennes comme *South African Airways*, *Egypt Air*, *Royal Air Maroc* ou encore *Ethiopian Airlines* pourtant gérées par des Africains ?

Le cas d'*Ethiopian Airlines*, l'une des plus vieilles compagnies aériennes du continent nous intéresse singulièrement dans le cadre de cette étude. En effet, *Egypt Air* ou *Royal Air Maroc* sont des compagnies évoluant dans des pays d'Afrique du Nord qui ne connaissent pas nécessairement les mêmes réalités que ceux qui sont situés au sud du Sahara. Quant à *South African Airways*, elle appartient au pays le plus "développé" de l'Afrique, l'Afrique du Sud. Mais en ce qui concerne *Ethiopian Airlines*, elle évolue dans l'un des pays les plus pauvres de l'Afrique et devient comme un îlot de verdure dans le désert. Quel est alors le moteur de la bonne et longue vie de la compagnie ? Quel mode de gestion fonde le développement durable de cette compagnie ? Comment les crises et autres difficultés rencontrées au cours de sa trajectoire de soixante cinq ans ont-elles été jugulées et surmontées ? Quel type de relations lie le pouvoir central de ce pays à la compagnie ? En quoi l'expérience de la compagnie éthiopienne peut-elle être bénéfique pour les pays africains d'une façon générale ?

En définitive, c'est du bilan des soixante six années d'existence de la compagnie éthiopienne qu'il s'agit ; en fait, un bilan qui nous permettra de mettre en relief la capacité des Africains à prendre des initiatives heureuses, à développer leur continent.

2. REVUE DE LITTERATURE

La recherche documentaire que nous avons faite sur le sujet nous a révélé qu'à l'heure actuelle, aucun ouvrage n'est spécifiquement publié sur la compagnie aérienne *Ethiopian Airlines*. Mais il y a quand même des articles publiés par des revues comme *Jeune Afrique* ou sur des sites web. Nous n'avons pas manqué de les dépouiller, tout comme nous n'avons pas ménagé nos efforts pour consulter tous les travaux que nous avons pu trouver et qui traitent de la question des transports aériens. Il était également utile pour nous d'approfondir nos connaissances sur l'Ethiopie, tant au plan géographique, qu'économique et même historique. Aussi n'avons-nous écarté aucun ouvrage qui s'intéresse à ce pays et qu'à l'étape actuelle de la recherche, nous avons pu obtenir.

Dans cette revue de littérature, nous avons d'abord parlé de quelques ouvrages généraux, ensuite des travaux qui portent sur la question des transports aériens d'une façon générale, avant de nous appesantir sur les documents relatifs à l'Ethiopie.

2.1. Ouvrages généraux

- *Encyclopaedia Universalis*, Corpus 8, Paris, 2002.

Nous avons pu y recueillir des données sur tous les aspects de l'Etat éthiopien : la géographie, le peuplement, l'histoire, entre autres.

- *Encyclopaedia Universalis*, Corpus 9, Paris, 2008.

Nous l'avons utilisé pour compléter les informations du corpus 8, surtout en ce qui concerne les données historiques sur le pays.

- M'BOKOLO (E.), *Afrique. Histoire et civilisations*, Tome 2 *XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Hatier, 1992, 576 p.

Nous avons exploité les informations des pages 69 à 90, relatives à la formation et aux vicissitudes de l'Etat moderne d'Ethiopie, notamment sous le règne de Ménélik II.

- SELLIER (J.), *Atlas des peuples d'Afrique*, Paris, La Découverte, 2008, 208 p.

Comme son titre l'évoque, l'ouvrage fait le point des peuples du continent africain. Nous avons exploité la section qui concerne l'Ethiopie où, après avoir fait un point de l'histoire du pays à la période prérévolutionnaire, l'auteur a fourni quelques informations utiles sur les peuples qu'on y retrouve.

2.2. Travaux sur le transport aérien, le transport aérien en Afrique

- BERGONZI (D.), "Le transport aérien en Afrique", *First african airlines forum*, Bamako, 2006, 66 p.

Cet article présente pour notre étude un intérêt certain, puisqu'il nous donne une vue holistique de l'état du transport aérien sur le continent en mettant l'accent sur la place de l'Afrique dans ce secteur au plan mondial, mais il soulève également les grands problèmes de ce secteur et propose les pistes à explorer pour le développement de cette activité.

- GAÏA (D.) et NOUVEL (P.), *Sécurité et compagnies aériennes. Le Guide*, Editions du Puits Fleuri, 2006, 410 p.

C'est un ouvrage pour un néophyte qui s'intéresse au transport aérien. Il fait le point des plus grandes compagnies euro-américaines, en mettant principalement l'accent sur les normes de sécurité. Cet ouvrage nous est utile puisqu'il nous offre des éléments de comparaison entre *Ethiopian Airlines* et les grandes compagnies occidentales.

- GUESQUIN (H.), *La concurrence économique dans le transport aérien*, Mémoire de maîtrise, Université Paris XIII Villetaneuse, Paris, France, 2004-2005, consulté sur le site Internet www.memoireonline.com/03/06/118/m_concurrence-economique-transport-aerien0.html.

Sans parler d'*Ethiopian Airlines*, ce mémoire nous a été utile puisqu'il nous a fourni des éléments combien importants sur le fonctionnement des compagnies aériennes et les différentes stratégies qu'elles mettent en branle pour aller à la conquête du marché.

- Institut du Transport Aérien, *Etude sur le développement du transport aérien dans les pays de l'OCAM et de la CEPGL*, Fascicule n° 1, *Introduction-Air Afrique-Pays côtiers*, n° 6117, 1983, 156 p.

Il s'agit d'une étude-bilan sur l'évolution du transport aérien en Afrique, précisément dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale. Cette étude nous est utile dans la mesure où elle nous offre des éléments de comparaison entre l'évolution du trafic aérien en Afrique occidentale et centrale et son évolution en Afrique orientale, plus précisément en Ethiopie.

- LEIBZIG (B.), *Transport aérien, présent et futur d'une industrie en pleine mutation*, étude réalisée pour l'obtention du diplôme de l'Ecole suisse de tourisme à Sierre, Suisse, 2004, 67 p, consulté sur le site Internet <http://clubest.hevs.ch/td/TD-volee-2004/leibbeno.pdf>.

Ce mémoire offre l'avantage de s'inscrire dans une vision prospective, dans le même temps qu'il montre clairement que le secteur du transport aérien est particulier par son dynamisme.

- OUITONA (H. W. S.), *Un instrument de coopération en Afrique subsaharienne : la compagnie aérienne Air Afrique (1961-2002)*, Mémoire de maîtrise en Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin, 2010, 148 p.

Ayant porté sur une compagnie aérienne, ce mémoire a été notre premier contact scientifique avec le monde du transport aérien et continue d'être notre bréviaire dans la conduite de la présente étude.

2.3. Travaux sur l'Ethiopie

- ABEBE (B.), *Histoire de l'Ethiopie. D'Axoum à la révolution*, Paris, Maisonneuve et Larose, Centre Français des Etudes Ethiopiennes, 1998, 238 p.

Ouvrage écrit par un natif d'Ethiopie, il offre une vue panoramique de l'histoire de ce pays depuis le premier grand royaume connu ayant existé sur ces terres, Axoum (II^e siècle après Jésus-Christ), jusqu'à la révolution, c'est-à-dire le temps du régime du

*Derg*¹¹ qui a déposé le *Négus Néguest*¹² (Rois des rois), Hailé Sélassié. Cet ouvrage nous a donc donné suffisamment d'éléments sur l'Éthiopie monarchique et post-monarchique. Seulement, pour avoir été publié seulement en 1998, il n'a pas pu s'intéresser au nouveau régime qui s'est installé depuis 1991.

- GASCON (A.), *La Grande Éthiopie, une utopie africaine*, Paris, CNRS Editions, 1955, 255 p.

Cet ouvrage nous a apporté de riches informations sur la géographie de l'Éthiopie, la question du peuplement, mais aussi quelques éléments sur la vie politique du pays à l'époque révolutionnaire.

- KAPUSCINSKI (R.), *Le Négus*, Paris, Flammarion, 1984, 191 p.

Journaliste investigateur, R. Kapuscinski a mené des enquêtes de terrain en Éthiopie, pour saisir de près les réalités de ce pays. L'ouvrage *Le Négus* est le fruit de ces recherches minutieuses. Il nous renseigne abondamment sur des aspects du régime de Hailé Sélassié qui ne sont pas toujours connus du grand public, notamment la grande corruption et le fait que l'empereur était complètement déconnecté des réalités du pays qu'il dirigeait.

- PRUNIER (G.), dir., *L'Éthiopie contemporaine*, Paris, Karthala, 2007, 440 p.

Cet ouvrage est pratiquement un classique pour tout chercheur voulant réaliser une étude sur l'Éthiopie. En effet, ouvrage collectif, il fournit des informations sur tous les aspects du pays : de la géographie à l'économie, en passant par l'histoire et la sociologie. Nous l'avons suffisamment exploité dans le cadre de cette étude.

¹¹ Le terme signifie comité militaire provisoire. Ce régime a dirigé l'Éthiopie de 1974 jusqu'en 1991 où il a été renversé par le Front Populaire de Libération du Tigré (FPLT), parti actuellement dirigé par le premier ministre éthiopien, Mélès Zenawi.

¹² Titre des empereurs d'Éthiopie.

3. METHODE DE COLLECTE ET D'ANALYSE DES DONNEES

A l'étape actuelle de l'étude, nous avons surtout fondé nos recherches sur la documentation écrite. Ces recherches se sont déroulées dans plusieurs bibliothèques parmi lesquelles, la bibliothèque de l'Institut français de Cotonou (ex-CCF), la Bibliothèque nationale à Porto-Novo, la bibliothèque du CAEB également à Porto-Novo. Nous n'avons pas manqué de nous rendre à l'agence Vitesse voyage représentant la compagnie *Ethiopian Airlines* à Cotonou et même à Lomé, à l'agence régionale de ladite compagnie. Parallèlement, nous avons collecté une foule d'informations utiles sur l'Internet. Il s'agit notamment d'articles de périodiques comme *Jeune Afrique*, de publications de certains *blogs* tels que celui d'Afrikom. Disons tout simplement que c'est pour l'heure, notre principale source d'informations qui nous a permis de recueillir des données, aussi bien sur la géographie de l'Ethiopie, son histoire, ses dirigeants, la compagnie elle-même, les conditions de sa création et même quelques-uns de ses rapports d'activité mis en ligne.

A l'étape actuelle de la recherche, nous n'avons guère la possibilité de nous investir dans les enquêtes sur le terrain, donc d'exploiter les sources orales, en raison surtout du grand éloignement des détenteurs des informations orales. La représentation régionale de la compagnie à Lomé qui aurait pu nous permettre de satisfaire à cette exigence ne nous a été d'aucun secours. L'idéal aurait, sans nul doute, été d'arriver à questionner quelques-uns des détenteurs d'informations orales pour mieux étoffer la présente étude. Mais ces enquêtes de terrains seront incontournables pour la suite éventuelle de l'étude où des séjours en Ethiopie seront obligatoires, tant pour consulter des sources d'archives que pour interroger différentes personnes, notamment les responsables et agents de la compagnie, des plus anciens aux actuels.

La méthode d'analyse des données est ici à la fois qualitative et quantitative, la première l'emportant sur la deuxième, puisque les chapitres que nous avons choisis de développer et par rapport auxquels nous avons surtout collecté les informations, présentent le pays ainsi que le contexte de création de la compagnie et ne sont donc pas systématiquement pourvus en chiffres. Mais il est vrai qu'il n'est pas de sujet qui soit imperméable à la quantification, si on y réfléchit bien pour "forger" soi-même les

indicateurs. Nous avons systématiquement épluché les différentes informations recueillies, les avons confrontées les unes aux autres. Cette utilisation croisée des sources, une démarche indispensable en Histoire, nous a permis d'éprouver la véracité des contenus, aussi bien des archives déjà consultées, des écrits de la presse, des pages Internet que des ouvrages et d'essayer de tendre vers l'objectivité historique.

4. QUELQUES DIFFICULTES RENCONTREES

Comme tout travail de recherche, la réalisation de la présente étude n'a pas été exempte de difficultés. En effet, l'éloignement du pays où se trouve le siège de la compagnie est un sérieux handicap que nous avons, pour le moment, essayé de contourner en nous rendant, non seulement à l'agence de voyage représentant la compagnie sur place, c'est-à-dire à Cotonou, mais aussi à Lomé où se trouve, comme nous l'avions déjà précisé la grande agence d'*Ethiopian Airlines* pour l'Afrique de l'ouest. Malheureusement, à Cotonou tout comme à Lomé, notre soif de documents d'archives n'a pu être convenablement étanchée. Si à Cotonou, précisément à Vitesse Voyage, l'accueil, après quelque hésitation au départ, a été affable et la visite quelque peu fructueuse, ce ne fut pas du tout le cas à Lomé où la représentante n'a même pas daigné nous recevoir en personne, en dépit de toutes les tentatives que nous avons faites pour avoir un tête-à-tête avec elle. En réalité, nous avons compris sa réticence, du moins sa méfiance ou plus exactement sa défiance. Le secteur des transports aériens est caractérisé par une concurrence féroce qui peut prendre diverses formes, par exemple l'envoi par des compagnies rivales d'espions camouflés dans des manteaux de chercheurs pour percer des secrets et découvrir les stratégies les plus insoupçonnées de réussite mises en place par la compagnie sur laquelle ils prétendent vouloir réaliser une étude.

Cela dit, nous déplorons quand même le manque d'esprit d'ouverture et la rigidité de la représentante, attitudes qui, en définitive sont absolument nuisibles à l'avancée de la recherche scientifique. Ainsi, certaines données qui auraient pu rendre la présente étude plus consistante nous font cruellement défaut. Mais nous ne jetons pas le manche après la cognée, puisque nous avons conscience que la seule alternative crédible qui nous reste alors est le voyage à Addis-Abeba pour la suite de l'étude. Nous sommes persuadé qu'il n'y a point de problème qui soit dans l'absolu insoluble et que nous réussirons à trouver une brèche dans laquelle nous engouffrer. Nous savons d'avance que cela nécessitera deux éléments fondamentaux : le temps et les moyens financiers. Là-dessus, la motivation que nous donne cette étude et l'intérêt qu'elle porte, nous recommandent de consentir tous les sacrifices nécessaires pour en venir à bout.

Par ailleurs, certains ouvrages pourtant utiles pour une meilleure connaissance du pays ne sont pas disponibles sur place. Il s'agit, entre autres exemples, de *Histoire de l'Ethiopie* publié par Paul Henze en 2004 et de *The Ethiopians : A History (Peoples of Africa)*, une œuvre de Richard Pankhurst paru en 2001. Mais nous pensons que la seule possibilité sera la commande desdits ouvrages en Europe.

En dépit de toutes ces difficultés, nous avons, tout de même, pu recueillir une masse d'informations qui nous a permis d'élaborer le plan provisoire de la thèse.

5. PLAN PROVISOIRE DE LA THESE

INTRODUCTION

1^{ERE} PARTIE : ETHIOPIE, PAYS DE NAISSANCE DE LA COMPAGNIE

Chapitre 1^{er} : Présentation du pays

- 1.1. Grands traits géographiques
- 1.2. Une population dynamique et diversifiée
- 1.3. Un des pays les plus pauvres du monde

Chapitre II : Contexte de création de la compagnie

- 2.1. La question de la “modernisation” du pays au temps de Haïlé Sélassié 1^{er} (1930-1936 et 1941-1974)
- 2.2. Nécessité de réduire les distances
- 2.3. Appui américain à la création de la compagnie (1945)

Chapitre III : De la béquille américaine à l’autonomisation (1946-1975)

- 3.1. Les débuts de la compagnie (1946-1965)
- 3.2. L’“éthiopianisation” du personnel (1966-1975)
- 3.3. Retrait de la *Trans World Airlines* (1975)

2^E PARTIE : LE SUCCES DE LA COMPAGNIE DANS LE TEMPS

Chapitre IV : Un contexte global favorable

- 4.1. L’Afrique de l’Est, une région à forte potentialité touristique
- 4.2. L’aide précieuse de grandes compagnies étrangères (TWA et KLM)
- 4.3. Une forte concurrence régionale

Chapitre V : Performances de *Ethiopian Airlines*

- 5.1. Evolution de la flotte et du réseau de la compagnie
- 5.2. Trafic-passagers et fret
- 5.3. Analyse des comptes d’exploitation

Chapitre VI : Des obstacles de taille pourtant franchis

- 6.1. La période révolutionnaire (1974-1991)
- 6.2. Les conflits armés connus par le pays
- 6.3. La crise pétrolière des années 1970 et 1980

3^E PARTIE : FONDEMENTS DE LA REUSSITE ET LEÇONS A EN TIRER

Chapitre VII : Facteurs historiques

- 7.1. L’Ethiopie : une puissance mondiale de l’Antiquité
- 7.2. Les conséquences psychologiques et culturelles de la victoire d’Adoua
- 7.3. Présence à Addis-Abeba du siège de l’OUA/UA

Chapitre VIII : Les facteurs techniques de l’essor de la compagnie

- 8.1. Choix des lignes est-ouest
- 8.2. Un personnel de qualité
- 8.3. Une gestion rigoureuse et indépendante

Chapitre IX : De bonnes perspectives pour le développement économique de l’Afrique

- 9.1. Les Africains sont capables de grandes œuvres
- 9.2. Lutte contre l’afro-pessimisme
- 9.3. Nécessité d’une gestion rigoureuse

CONCLUSION

DEUXIÈME PARTIE

PRÉSENTATION DES PREMIERS RÉSULTATS À

TITRE ILLUSTRATIF

Chapitre 1^{er} : Présentation du pays

La compagnie aérienne *Ethiopian Airlines* est, comme nous l'avons déjà mentionné la compagnie nationale et la seule compagnie de l'Ethiopie. Il serait donc illogique de faire l'histoire de cette compagnie sans consacrer, ne serait-ce que quelques pages à la connaissance du pays propriétaire, en tout cas au point de vue géographique. C'est à cette obligation que nous nous soumettons dans ce premier chapitre qui nous permettra d'aborder le second, consacré au contexte de création d'*Ethiopian Airlines*. Il nous a paru nécessaire de développer les deux premiers chapitres du plan provisoire de la thèse, dans le cadre de la présente étude.

1.1. Grands traits géographiques

Carte n° 1 : L'Ethiopie en Afrique



Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:African_continent-fr.svg, consulté le 25/07/12 et modifié par nous-même.

Carte n° 2 : L'Ethiopie



Source : https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/maptemplate_et.html, consulté le 24/07/2012.

Vaste pays d'une superficie de 1 100 000 km², l'Ethiopie est située dans la « Corne de l'Afrique », précisément entre 33° et 48° de longitude est et 3° et 18° de latitude nord. Elle est limitée au nord par l'Erythrée et le Soudan, à l'ouest par le Soudan du Sud, à l'est par Djibouti et la Somalie et au sud par la Somalie et le Kenya. Sa capitale, Addis-Abeba¹³, fondée en 1887 par Ménélik II, mais érigée en capitale nationale en 1889 est l'une des rares capitales africaines à ne pas avoir été fondées par la colonisation européenne. Depuis l'entrée en vigueur de la constitution de 1994, le pays est divisé en huit régions auxquelles s'ajoutent trois villes-régions : Afar, Amhara, Benishangul-Gumuz, Gambela, Oromia, Somali, Région des nations, nationalités et peuples du Sud, Tigray, Addis-Abeba, Dire Dawa et Harar. Cela fait un total de onze régions ayant chacune une assemblée propre, un comité exécutif et disposant théoriquement du droit à l'autodétermination. En réalité, au lieu de régions, on aurait

¹³ Nom amharique signifiant « Nouvelle fleur ».

tout simplement pu parler d'Etats comme c'est le cas dans d'autres fédérations, comme le Nigeria par exemple, en Afrique. Toutes ces régions dépendent du gouvernement fédéral à la tête duquel se trouvent le président de la République¹⁴ élu par le Parlement pour un mandat de six ans et le premier ministre, désigné pour un mandat de cinq ans au sein du parti majoritaire à la Chambre des députés. Présidant le Conseil des ministres, l'essentiel des pouvoirs est donc concentré entre les mains du premier ministre.

Les onze régions éthiopiennes sont à leur tour divisées en soixante huit zones administratives sur l'ensemble du territoire. Au sein de ces zones, on distingue encore des *woredas*¹⁵ (on compte 550 *woredas* et 6 *woredas* spéciaux). Enfin les *woredas* se subdivisent en *kébélés*, c'est-à-dire des quartiers.

¹⁴ Il n'a pratiquement aucun pouvoir. Il jouit donc de prérogatives essentiellement honorifiques.

¹⁵ C'est l'équivalent d'un canton ou d'un district.

Carte n° 3 : Les régions d’Ethiopie



Source :

http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_regions_zones_administration.jpg,
consulté le 11/08/2011.

L’Ethiopie, nous l’avons dit dans l’introduction, est un pays de contrastes, du relief jusqu’à la végétation, en passant par le climat. En témoigne cette affirmation extraite de l’ouvrage *L’Ethiopie contemporaine* :

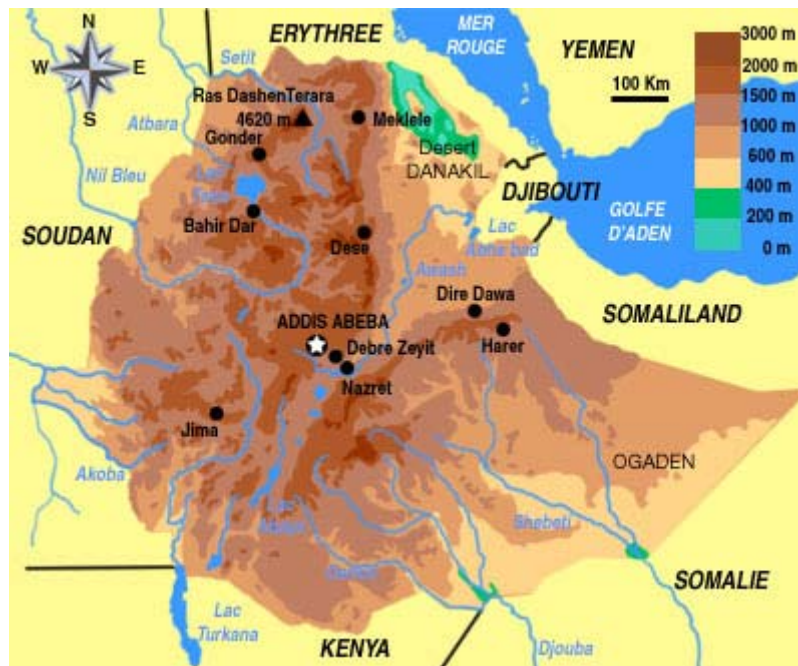
L’Ethiopie est l’une de ces terres suscitant mythes et superlatifs ; le berceau de l’humanité, le toit de l’Afrique, le plus vieil Etat africain¹⁶, la montagne la plus peuplée au monde, une terre sainte ; cette dimension quasi mystique la rapproche des Etats comme le Tibet tandis que la faim et la

¹⁶ Sur cette dernière question, nous voudrions faire remarquer que c’est proprement se tromper que de considérer l’Ethiopie comme le plus vieil Etat africain, car il n’est plus à démontrer que le plus vieil Etat organisé de la terre toute entière est l’Egypte et ses origines remontent au troisième millénaire avant Jésus-Christ.

sécheresse qui sont aussi des clichés contemporains l'assimileraient plus au Sahel dont elle ne fait pourtant pas partie¹⁷.

En effet, le pays est constitué de hauts plateaux et un impressionnant appareil volcanique¹⁸ dominés par des sommets de plus de 4 000 m d'altitude. C'est le cas par exemple du Ras Dejen qui atteint 4 620 m d'altitude et se retrouve dans le nord-ouest du pays. Cependant, le relief descend graduellement vers la vallée du Haut Nil par des ressauts irréguliers. Ainsi, à l'opposé des points élevés du territoire, il existe des dépressions comme la dépression Afar caractérisée par des altitudes négatives atteignant même -174 m. Ce relief contrasté est divisé en deux, d'est en ouest par la dépression de la *Rift Valley* ou Vallée du Rift¹⁹.

Carte n° 4 : Le relief de l'Ethiopie



Source : www.google.fr, consulté le 25/07/2012.

¹⁷ Gérard Prunier (dir.), *L'Ethiopie contemporaine*, Paris Karthala, 2007, p. 9.

¹⁸ On dénombre, en effet, plusieurs volcans dans le pays. C'est le cas par exemple d'*Erta Ale*, de *Gada Ale*, de *Borale Ale*...

¹⁹ Il s'agit en fait d'une suite de fossés d'effondrement s'étendant de la mer Rouge au nord au Zambèze au sud.

La proximité avec l'équateur offre dans sa majeure partie à l'Ethiopie un climat de type tropical, mais qui est rafraîchi par l'altitude. Ce climat se caractérise par une saison sèche appelée *bega* qui se manifeste d'octobre à juin et une grande saison pluvieuse appelée *keremt* régnant de juin à octobre. La *bega* est parfois interrompue par une petite saison pluvieuse appelée *belg*. En général, on distingue trois aires climatiques : la *qolla* ou zone aride, la *daga* ou zone froide et la *woynadaga* ou zone à climat intermédiaire.

De façon spécifique, les plaines de l'Afar et de l'Ogaden ont un climat chaud et sec, créant des conditions semi-désertiques. Les températures moyennes oscillent entre 27 et 30°C et la pluviométrie annuelle est inférieure à 450 mm. On observe des caractéristiques à peu près similaires dans le nord du Tigray, sur les rebords immédiats du Rift septentrional où les précipitations annuelles varient entre 410 et 820 mm. C'est la *qolla*.

Quant aux altitudes tournant autour de 1750 m d'une grande partie du massif occidental, du Haut Rift, ainsi que des massifs orientaux, ils connaissent un climat caractérisé par des mois d'hiver secs, des températures minimales de 18°C et une pluviométrie variant entre 680 et 2 000 mm. Les régions situées entre 1700 et 3 200 m d'altitude ont des caractéristiques presque similaires, à la différence que la plus basse pluviométrie annuelle est ici de 800 mm. C'est la *woynadaga*. Enfin, exception faite des températures minimales qui sont inférieures à 10°C, les régions situées à des altitudes supérieures à 3 500 m présentent les mêmes caractéristiques. C'est la *daga*. Bref, plus l'altitude est élevée, plus le climat est frais en Ethiopie.

De façon plus simple, comme le montre la carte n° 5 ci-après, on distingue six grands domaines climatiques en Ethiopie : le domaine désertique, le domaine semi-désertique, le domaine tropical, le domaine tropical de savane, le domaine tempéré et le domaine subalpin. En réalité, l'Ethiopie est le pays des extrêmes où la sécheresse est un mal chronique²⁰, non seulement dans les régions traditionnellement arides, mais également dans les zones à climat tempéré comme le Choa, le Tigray ou encore

²⁰ La pluie se fait rare pendant deux et même trois ans.

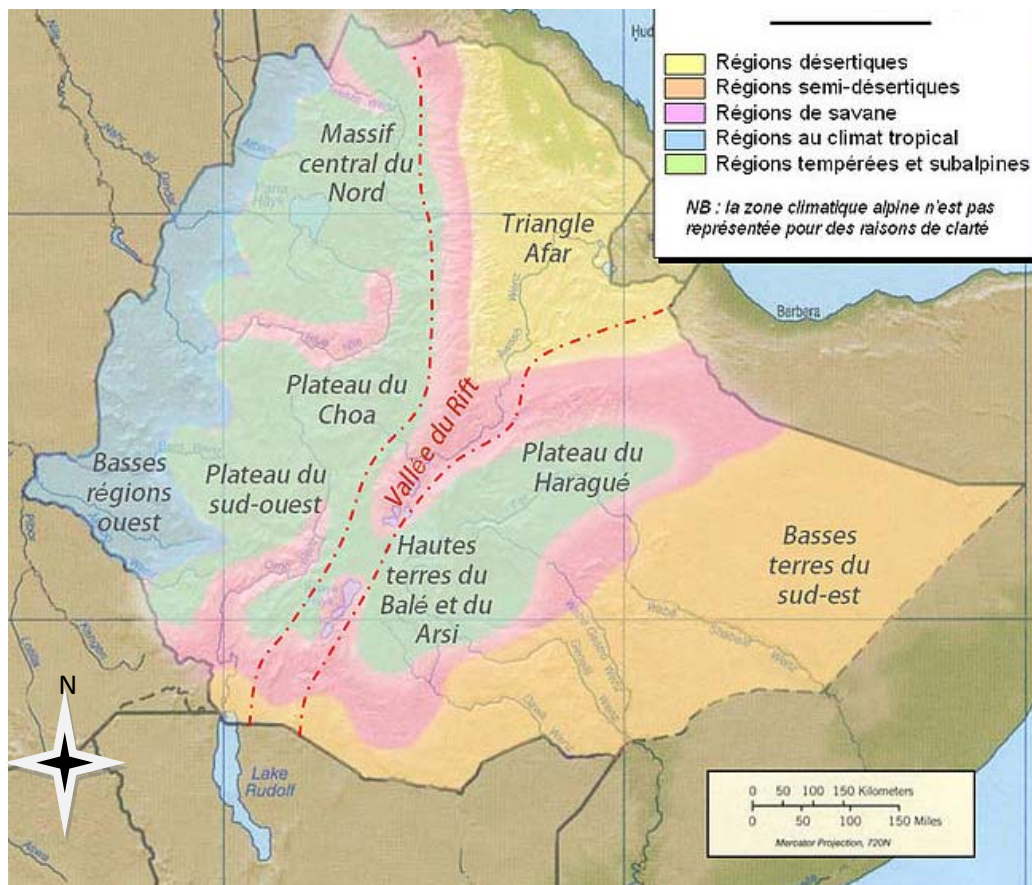
Gondar. Cette sécheresse débouche généralement sur la famine²¹ dont le nom Ethiopie est pratiquement devenu synonyme. Ces famines successives ont émaillé tout le XX^e siècle en Ethiopie et ont commencé à se faire sentir au XXI^e également, puisqu'après la grave crise alimentaire de 2000, ce pays en a connu une autre en 2003 pour raison de sécheresse. Au bilan, 15 millions de personnes ont été touchées²². En 2006, une nouvelle pénurie alimentaire grave, proche de la famine, a de nouveau, frappé l'Ethiopie.

A l'inverse, lorsqu'il pleut, les pluies sont parfois si violentes qu'elles débouchent sur des inondations : véritable milieu de contrastes. C'est le cas des fortes inondations qui ont touché l'est du pays et entraîné la mort de centaines de personnes, laissant des milliers de sinistrés en 2006. Mais ces mauvaises conditions climatiques constituent un problème général dans la sous-région, puisque d'autres pays comme le Kenya, la Somalie, Djibouti et l'Ouganda en sont également victimes.

²¹ Le caractère répétitif des famines a, au-delà de ses causes naturelles liées à la sécheresse, des explications politiques.

²² Informations disponibles sur le site web <http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomiedel%27%C389thiopie>, consulté le 04/08/2011, consulté le 04/08/2011.

Carte n° 5 : Les climats d’Ethiopie



Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_climate_map.jpg, consulté le 17/07/2012.

Néanmoins, la diversité climatique que connaît l’Ethiopie offre à son tour une grande diversité végétale. A cet égard, l’Ethiopie fait partie des « huit centres de diversité »²³ identifiés à travers le monde par le biologiste Nikolaï Vavilov²⁴. La biodiversité est telle qu’on y découvre encore de nos jours de nouvelles espèces. Dans les régions de très hautes altitudes (au dessus de 3 800 m) subsiste une végétation de type alpin (lichen, bruyère). Plusieurs plantes sont caractéristiques de ces régions, notamment la lobélie géante.

Dans les régions des hauts plateaux (2 400 m-3 800 m), le climat est plus tempéré, et le sol plus riche. C'est dans ces régions qui constituent le cœur historique de

²³ Ce sont des régions du globe où l’on trouve une très forte diversité génétique d’espèces particulières.

²⁴ Informations disponibles sur le site web <http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89thiopie>, consulté le 11/08/2011.

l'Éthiopie que l'on trouve encore aujourd'hui la majeure partie de l'exploitation agricole²⁵ (*teff*²⁶, orge, blé, légumineuses et oléagineux) tout autant que les forêts éthiopiennes largement soumises à une déforestation progressive.

Le long de la frontière sud-soudanaise à l'ouest, le climat tropical et les précipitations abondantes conduisent à une végétation luxuriante, particulièrement le long des fleuves. Dans les régions de plus basses altitudes au sud-ouest, le climat plus sec contribue à développer une végétation faite de savane (herbes hautes, arbustes) ainsi que des plantes résistant à des conditions climatiques plus extrêmes. Enfin dans les régions désertiques périphériques, le climat aride et les précipitations quasi inexistantes contribuent à développer une végétation xérophytique ou à la vie très courte, mais aussi quelques arbres comme les acacias, les palmiers autour des quelques points d'eau.

Cette végétation variée cache une faune exceptionnellement riche comportant plusieurs espèces endémiques comme le bouquetin *walie*, le loup d'Abyssinie, le *nyala* de montagne ou le babouin *gélada*. En fait la faune africaine se concentre en Ethiopie qui devient ainsi un microcosme de l'ensemble des animaux du continent.

A tout ceci s'ajoute un réseau hydrographique dont la densité fait dire que l'Éthiopie est le « château d'eau »²⁷ de l'Afrique. Le plus important des cours d'eau du pays est le Nil bleu localement appelé Abbai. Parmi les lacs qui sont également nombreux, on peut citer l'exemple du lac Tana où prennent leur source l'Abbai et le lac Turkana. De tous ces fleuves et lacs, seul le Baro qui coule dans les régions planes du Gambella est navigable ; car ils coulent pour la plupart dans des gorges profondes et des dénivelés très importants avec des cours souvent coupés par des chutes ou des rapides, présentant un aspect quasi féérique, ce qui est important au point de vue touristique. En effet, avec le beau paysage qu'offre la végétation éthiopienne, la richesse de sa faune, les nombreux cours d'eau et lacs qui présentent de magnifiques

²⁵ C'est la raison pour laquelle la sécheresse qui frappe souvent ces régions est généralement nuisible pour le pays.

²⁶ Céréale à graines très fines servant à préparer l'*enjera* (grandes galettes souples).

²⁷ Voir le site web http://fr.wikipedia.org/wiki/Cours_d%27eau_d%27%C3%89thiopie, consulté le 11/05/12.

chutes, l’Ethiopie dispose d’énormes atouts touristiques qui ne l’autorisent point à continuer à évoluer dans le rang des pays les plus pauvres de la planète. En dépit de sa mauvaise santé économique, le pays compte 87,1 millions d’habitants en 2011²⁸, dépassant ainsi l’Egypte (82,6 millions) et devenant par conséquent le deuxième pays le plus peuplé de l’Afrique, après le Nigeria (162,3 millions) et le seizième au plan mondial. Cette population est caractérisée par une extrême diversité.

1.2. Une population dynamique et diversifiée

1.2.1. Mouvements de populations

L’aspect montagnard de l’Ethiopie pourrait laisser penser à un faible peuplement du pays. C’est une véritable erreur vu que le pays est le deuxième Etat le plus peuplé du continent et est à juste titre qualifié par Jean Gallais de « *montagne la plus peuplée au monde*. Cette population est caractérisée par une forte croissance (augmentation de 21,7 millions en dix ans, c’est-à-dire de 2001 à 2011) grâce à un taux de natalité qui se classe parmi les plus élevés du monde avec une moyenne décennale de 40,5%²⁹, un taux de fécondité également élevé³⁰ (la moyenne sur dix ans est de 5,6 enfants par femme) et un taux de mortalité relativement faible (la moyenne sur dix ans est de 13,8‰). La seule période où cette croissance a stagné ou a légèrement baissé (puisque l’effectif de la population est passée de 77,4 à 77,1 millions) est celle qui va de 2005 à 2007. Cela peut s’expliquer par la crise postélectorale de 2005 suivie de déplacements massifs de populations. Une remarque que nous inspire le graphique n° 1 ci-après, c’est la tendance baissière du taux de natalité ainsi que du taux de mortalité de l’Ethiopie ; mais la baisse est plus prononcée en ce qui concerne la mortalité. Cela signifie que la population éthiopienne est dans la phase intermédiaire de la transition démographique, laquelle phase est caractérisée par une forte croissance démographique, parfois qualifiée d’ « explosion démographique ».

²⁸ Chiffre disponible dans le numéro 480, juillet-2011 de *Population et sociétés. Tous les pays du monde (2011)*, Bulletin mensuel d’information de l’Institut national d’études démographiques (INED). Ce bulletin est publié sur le site web http://www.ined.fr/fichier/t_telechargement/47749/telechargement_fichier_fr_publi_pdf1_480.pdf, consulté le 18/07/2012.

²⁹ Ce taux de natalité est le quadruple de celui des pays développés où la moyenne est de 10‰.

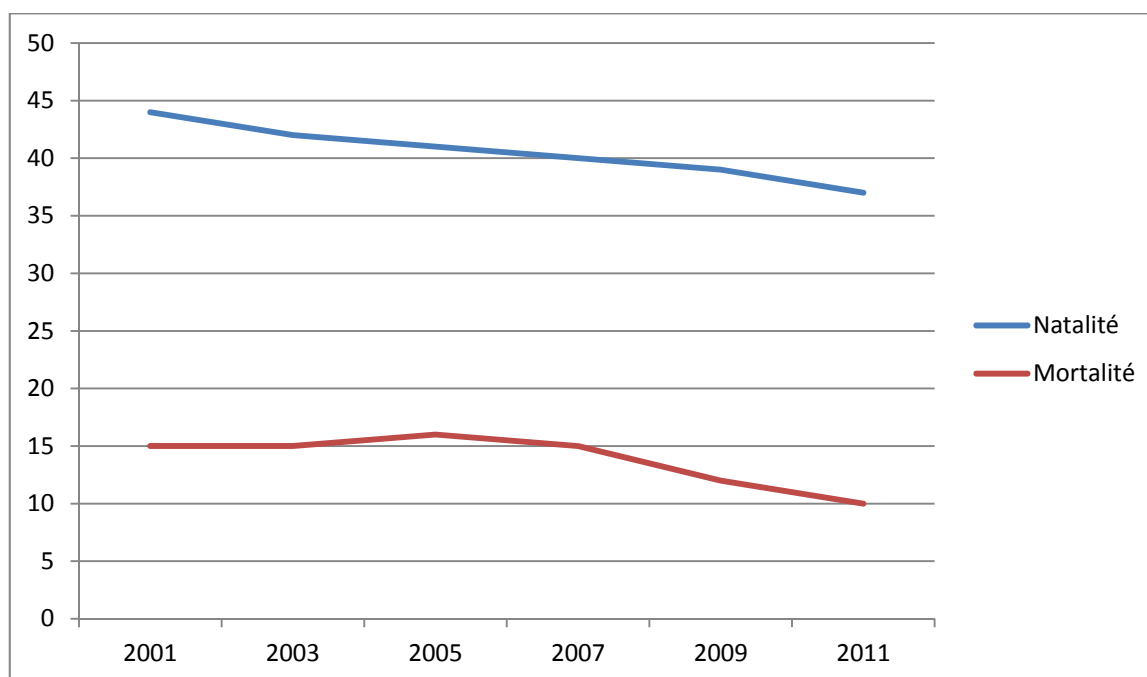
³⁰ Dans les pays industrialisés, il varie entre 1 et 2 enfants par femme.

Tableau n° 1: Les principales données démographiques de l’Ethiopie de 2001 à 2011

Années	Population (en millions)	Taux de natalité (pour 1 000 hbts)	Taux de mor- talité (pour 1 000 hbts)	Croît naturel	Taux de morta- lité infantile (pour 1 000 hbts)	Indice synthé- tique de fécon- dité (enfants par femme)	Proportion de moins de 15 ans (en %)	Proportion de 65 ans ou plus (en %)	Espérance de vie à la nais- sance (hom) (en années)	Espérance de vie à la nais- sance (fem) (en années)	Revenu natio- nal brut ppa/ hbt en 2009 (en dollar US)	Proportion des 15-49 ans in- fectée par le VIH fin 2009 (%)
2001	65,4	44	15	2,9	97	5,9	44	3	51	53	620	10,6
2003	70,7	42	15	2,7	107	5,9	44	3	41	43	800	6,4
2005	77,4	41	16	2,5	100	5,9	44	3	47	49	710	4,4
2007	77,1	40	15	2,5	77	5,4	43	3	48	50	1 000	1,4
2009	82,8	39	12	2,7	77	5,3	43	3	51	54	870	2,1
2011	87,1	37	10	2,7	77	5,3	44	3	54	57	930	2,1

Sources : Les chiffres tirés des numéros 370 (juillet-août 2001), 392 (juillet-août 2003), 414 (juillet-août 2005), 436 (juillet-août 2007), 458 (juillet-août 2009) et 480 (juillet-août 2011) de *Population et sociétés. Tous les pays du monde*, Bulletin mensuel d’information de l’Institut national d’études démographiques (INED).

Graphique n°1 : Evolution comparée de la natalité et de la mortalité en Ethiopie (2001-2011)



Source : Les données du tableau n° 1

C'est une population majoritairement jeune puisque sur les dix ans, elle est composée à 43.7% de jeunes de moins de 15 ans. L'espérance de vie est faible dans le pays. Elle est de 54 ans pour les hommes et de 57 ans pour les femmes en 2011. Dans presque tous les pays développés par contre, l'espérance de vie tourne autour de 75 ans pour les hommes et de 80 ans pour les femmes.

La population éthiopienne majoritairement rurale est de plus en plus obligée, en raison des sécheresses fréquentes et du manque de terres suffisamment fertiles, de migrer vers les villes, vers d'autres pays de la sous-région ou carrément ailleurs³¹, principalement au Moyen-Orient. C'est le cas de milliers d'Ethiopiens qui s'étaient établis au Yémen (généralement considéré comme un tremplin vers l'Arabie Saoudite) et qui ont été rapatriés à partir de novembre 2010, en raison de la situation critique dans laquelle ce pays se débattait. Le retour forcé de ces émigrés constitue un

³¹ Voir le site web de l'Organisation internationale pour les migrations <http://www.iom.int/jahia/Jahia/media/press-briefing-notes/pbnAF/cache/offonce/lang/fr?entryId=30061>, consulté le 18/07/2012.

problème pour l'Etat éthiopien, ce d'autant plus qu'environ 30% parmi eux se sont repliés sur les régions des hauts plateaux fortement touchées par la sécheresse.

En réalité, l'émigration et principalement en direction du Yémen des peuples de la Corne de l'Afrique, malgré l'insécurité et l'instabilité dans laquelle végétait ce pays, était très forte en 2011 par exemple. L'IRIN, un service du Bureau de coordination des affaires humanitaires des Nations Unies, chiffre à 52 000³² le nombre d'Ethiopiens ayant réussi à passer au Yémen entre janvier et octobre 2011³³. Ces émigrations massives en direction de ce pays à risque traduisent le degré de misère et de désespoir que connaissent ces populations dans leurs pays respectifs pour oser risquer leur vie à ce point.

³² Données publiées par le site web <http://www.irinnews.org/printreport.aspx?reportid=94297>, consulté le 18/07/2012.

³³ Les statistiques exactes des migrations ne sont pas disponibles, en raison du caractère clandestin de ces mouvements.

1.2.2. Une mosaïque de peuples

Les peuples d’Ethiopie peuvent être rangés en plusieurs catégories démultipliées en quatre-vingts groupes socioculturels environ. Nous commencerons notre analyse par les « sociétés *habesha* »³⁴, expression qui sert à désigner les *Amhara*, les *Tigray* et quelques groupes minoritaires comme les *Agaw*, les *Falasha*, les *Jabarti* et les *Argobba*, qui occupent les hauts plateaux éthiopiens. Dans cette catégorie, nous focaliserons particulièrement notre attention sur les *Amhara*, les *Tigray* et les *Falasha*. Mais avant d’y arriver, il est important de nous intéresser au terme “*habesha*”, mot amharique d’où dérive Abyssinie³⁵, même si en réalité, “*habesha*” ne désigne pas un territoire, mais qualifie les caractères culturels partagés par un vaste ensemble de sociétés³⁶. C’est seulement en 1945 que ce nom, c’est-à-dire Abyssinie a été remplacé par celui d’Ethiopie, terme venant du grec « *Aethiops* » qui signifie « visage brûlé »³⁷.

Le plus important de ces peuples *habesha* est le groupe des *Amhara*. Ils constituent 26,9%³⁸ de la population totale de l’Ethiopie. Ce sont des peuples sémites qui ont formé le cœur de l’Ethiopie impériale et qui parlent l’amharique devenu langue officielle du pays. De leur sein sont issus les souverains de la dynastie salomonienne³⁹ qui s’est imposée au pays à partir du XIV^e siècle. Ils peuplent principalement la région d’Amhara et appartiennent majoritairement à l’Eglise orthodoxe. Cependant, certains d’entre eux sont protestants et d’autres encore musulmans.

Plus au nord, précisément dans la région du Tigray se trouvent des populations du même nom parlant le triginya et qui représentent 6,1% de la population de l’Ethiopie.

³⁴ Gérard Prunier (dir.), op. cit., 2007, p. 50.

³⁵ C’est l’appellation par laquelle les Européens désignaient à partir du XIX^e siècle le pays sur lequel régnait le négus.

³⁶Idem.

³⁷ Jean Sellier, *Atlas des peuples d’Afrique*, Paris, La Découverte, 2008, p. 47.

³⁸ Chiffre obtenu sur le site web de France Diplomatie : <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/ethiopie/presentation-de-l-ethiopie/>, consulté le 20/07/2012. Les données ont été mises à jour sur le site le 01/05/2012.

³⁹ Ménélik 1^{er} est supposé être le descendant du roi Salomon et de la reine de Saba. En effet, selon la tradition éthiopienne, consignée dans le *Kebra Negast* (« La Gloire des rois »), un ouvrage en forme d’épopée, la reine serait venue d’Ethiopie (et non d’Arabie du Sud, comme cela est généralement admis). Elle aurait eu à Salomon un fils, nommé David, né à son retour en Ethiopie. Parvenu à l’âge adulte, David se serait rendu à Jérusalem, y aurait dérobé l’Arche d’alliance (contenant les tablettes de la Loi) et l’aurait apportée à Aksoum. Il serait ensuite monté sur le trône sous le nom de Ménélik 1^{er}, fondant ainsi la dynastie salomonienne ou salomonide, dont se réclamait encore le dernier empereur, Hailé Sélassié, déposé en 1974. (Voir Jean Sellier, op. cit., 2008, p. 48.)

Avec la sécession de l'Erythrée en 1993, une partie des *Tigray* s'est retrouvée dans ce pays où ils forment environ 40% de la population⁴⁰ et où ils prennent l'appellation de *Kebessa* (montagnards). Au plan religieux, les *Tigray* sont à 95% orthodoxes, à 4% musulmans. Les religions catholique et protestante se partagent le reste de la population. Ce groupe socioculturel a fourni de grands hommes politiques à l'Ethiopie ; c'est le cas de l'actuel premier ministre du pays, Méléès Zenawi, par exemple.

Au nord du lac Tana, il y a un peuple particulier : les juifs d'Ethiopie, encore appelés *Falasha*, appellation plutôt péjorative à eux attribuée par leurs voisins, puisqu'ils se désignent eux-mêmes par le nom de *Béta Israël* (Maison d'Israël). Leur origine judaïque serait due à l'installation ancienne d'une communauté juive venue d'Egypte ou du Yémen. Après quelques hésitations au cours des années 1970, le gouvernement israélien prit la responsabilité de transférer sur son territoire ces juifs éthiopiens entre 1984 et 1991. Au total, 29 500 *Falasha*, purent ainsi rejoindre la "Terre promise".

Le deuxième grand ensemble de la société éthiopienne est constitué par le groupe socioculturel le plus important du pays par son effectif, c'est-à-dire celui des *Oromo*. Autrefois appelés par leurs voisins « *Galla* », un terme qui serait issu de l'arabe « *ghaliz* » signifiant « brutal, sauvage, barbare », les *Oromo* avaient une réputation de destructeurs et de combattants redoutables. Ils constituent 34,5% de la population éthiopienne et sont répartis sur l'ensemble du territoire, autrement dit, on les retrouve même au-delà de leur région, l'Oromia. En effet, ils sont présents au sud, à l'est, à l'ouest et au nord de l'Ethiopie où ils prennent différents noms. Parmi les différents groupes *oromo*, on peut citer les *Tulama*, les *Wallo*, etc.. Les *Oromo* parlent une diversité de langues couchitiques dont la plus importante est l'oromifa et pratiquent une diversité de religions qui vont des religions chrétiennes : orthodoxe (au nord), églises évangéliques (à l'ouest) aux religions traditionnelles : culte à *Waaqa*, divinité suprême identifiée comme la voûte céleste, culte aux esprits *Ayyaana*, en passant par l'islam (à l'est et au sud-ouest).

⁴⁰ "Erythrée", Microsoft Encarta 2009 [DVD], Microsoft Corporation, 2008.

Le troisième grand groupe social éthiopien est celui des peuples de la région des nations, nationalités et peuples du sud. C'est ici que l'on retrouve le plus grand nombre de groupes socioculturels, mais qui sont peu importants, du fait de leurs poids démographique. Parmi cette multitude de peuples, seuls les deux qui ont les effectifs les plus élevés retiendront pour l'heure notre attention : les *Guragé* et les *Sidama*. Car vu la complexité et la densité du tissu social éthiopien, tout un volume ne suffirait pas à épuiser les informations disponibles sur chaque peuple.

Les *Guragé* constituent 2.5% de la population éthiopienne et se retrouvent, non seulement, dans la région des nations, nationalités et peuples du sud, mais également au sud d'Addis-Abeba. Ils sont subdivisés en plusieurs sociétés de langues sémitiques parmi lesquels on peut citer les *Silti*, principalement musulmans, les *Soddo-Kistané*, chrétiens et les *Sabat Bét Guragé* (les sept maisons du *Guragé*), historiquement adeptes des religions traditionnelles : cultes de *Waaqa*, de *Damwamwit* (divinité féminine) et de *Boje* (dieu du tonnerre). Cependant, ces cultes sont aujourd'hui minoritaires par rapport à l'islam et au christianisme orthodoxe éthiopien.

Les *Sidama*, en ce qui les concerne, constituent 3.5% de la population totale de l'Ethiopie et se concentrent dans la zone *Sidamo* de la région des peuples du sud. Ils parlent principalement une langue couchitique, le *sidamo* et pratiquent surtout une religion qui s'organise autour d'un dieu unique créateur et tout-puissant, *Magano*, célébré à travers le culte des ancêtres qui sont invisibles, mais en fait considérés comme vivants dans la communauté. Le christianisme est donc une religion marginale au sein de ce peuple et l'islam, une religion non pratiquée.

Ce qu'il nous faut retenir après ce rapide parcours de la composition sociale éthiopienne, c'est que l'Ethiopie est un pays véritablement pluriethnique que les négus, surtout Ménélik II ont difficilement réussi à unifier et où a été même imposée une langue officielle : l'amharique. Mais en dépit de sa vieille histoire, l'Ethiopie n'a pas encore réussi à forger une nation, puisqu'on note toujours des vellétés sécessionnistes dans bien de ses régions : on peut citer, à titre illustratif, le cas de la région Oromia qui, durant les années 1970 et 1980 a voulu se détacher du reste de

l’Ethiopie pour constituer une république à part entière ou encore celui du mouvement séparatiste de l’Ogaden⁴¹.

C’est dire que ce pays a encore du chemin à faire sur la route de l’unité nationale, étape incontournable, dans sa lutte pour sortir de l’extrême pauvreté. En effet, l’Ethiopie, du moins l’Abyssinie, puissance mondiale⁴² antique est aujourd’hui l’un des pays les moins nantis du monde.

1.3. Un des pays les plus pauvres du monde

L’extrême pauvreté de l’Ethiopie est une réalité évidente. Pour s’en rendre compte, il suffit, par exemple, de considérer son indice de développement humain (IDH) qui était de 0.36 en 2011, faisant d’elle le 174^e sur 187 pays, selon le classement du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)⁴³. Le PIB du pays s’élevait à 30 500 millions dollar américain (USD) en 2011⁴⁴ et le PIB par habitant à 339.93 USD⁴⁵, alors même qu’au plan africain, il tournait autour de 1500 USD au cours de la même période.

Au plan strictement social, le taux d’alphabétisation était de 42.7%⁴⁶ en 2009 en Ethiopie alors qu’un an plus tôt, il était déjà de 64.8%⁴⁷ en Afrique d’une façon générale. En outre, seulement 17% de la population éthiopienne vivent dans les centres urbains ; du coup, ce pays est l’un des moins urbanisés du monde.

Ainsi, quel que soit le critère de mesure pris en compte, le retard de l’Ethiopie est toujours remarquable. Le pays continue d’avoir une économie essentiellement basée

⁴¹ Une guerre a opposé l’Ethiopie et la Somalie au sujet de cette région de 1977 à 1978. Elle s’est achevée par la victoire éthiopienne suivie d’affrontements sporadiques jusqu’en 1988 où les deux pays sont parvenus à un modus vivendi.

⁴² Voir *l’Encyclopaedia Universalis*, Corpus 8, Paris, 2002, p.864.

⁴³ Chiffre publié par le site de France Diplomatie : <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/ethiopie/presentation-de-l-ethiopie/>, consulté le 20/07/2012.

⁴⁴ <http://www.statistiques-mondiales.com/ethiopie.htm>, consulté le 02/07/2012.

⁴⁵ <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/ethiopie/presentation-de-l-ethiopie/>, consulté le 20/07/2012.

⁴⁶ Idem.

⁴⁷ African development bank group, *République fédérale démocratique d’Ethiopie. Document de stratégie pays 2011-2015*, avril 2011, p. 39. Document publié sur le site web <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Ethiopie-Documents%20de%20strat%C3%A9gie%20pays%202011-2015.pdf> et consulté le 20/07/2012.

sur l'agriculture qui mobilise 85%⁴⁸ de la population active et contribue à hauteur de 45% au PIB et 62% des exportations totales du pays. C'est une agriculture de subsistance qui est caractérisée par une monoculture d'exportation. En effet, le café seul contribue pour 40% aux exportations de l'Ethiopie. C'est l'une des principales productions de l'Ethiopie qui en est régulièrement le 6^e ou le 7^e producteur mondial. D'ailleurs, le nom "café", lui-même semble être dérivé de celui de la province de *Kafa*, selon *Encarta* 2009. Mais de plus en plus, la structure des exportations se modifie puisque le pays a commencé depuis quelques années par exporter en plus du café, des fleurs et de l'or. C'est ainsi qu'en 2010, l'or a fourni les recettes d'exportation les plus importantes après le café⁴⁹.

La part de l'agriculture dans le total des exportations du pays traduit le niveau embryonnaire de l'industrie. En effet, ce secteur qui occupe seulement 6% de la population active, représente 15% du PIB et se compose essentiellement des industries agro-alimentaires.

Le secteur tertiaire, en ce qui le concerne, est aussi peu épanoui. En effet, les activités bancaires sont contrôlées par l'Etat dont dépend d'ailleurs la banque la plus importante du pays, c'est-à-dire la *Commercial Bank of Ethiopia*. Les transactions en devises et le contrôle des paiements et transferts de fonds en devises sont contrôlés par la *National Bank of Ethiopia*. Ces dernières années, l'État a autorisé le secteur privé local à participer aux activités bancaires, mais la propriété étrangère des banques et les opérations des succursales étrangères demeurent strictement interdites. En 2008, il y avait trois banques étatiques, neuf banques privées (contrôlant seulement 30 % de tous les actifs bancaires).

Par ailleurs, en ce qui concerne le tourisme qui devait être l'une des plus importantes sources de revenus du pays, vu ses nombreuses potentialités, il n'est pas suffisamment développé en raison de l'insuffisance d'infrastructures d'accueil des

⁴⁸ Données disponibles sur le site web <http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomiedel%27%C389thiopie>, consulté le 04/08/2011.

⁴⁹ <http://www.etatdumonde.com/touslespaysdumonde/pays-ethiopie-AFRAFNOEETH/index.html>, consulté le 19/07/2012.

touristes internationaux, comme les hôtels. Le tableau suivant fait le point de l'arrivée de touristes internationaux dans le pays de 1995 à 2008. Pendant que l'Éthiopie enregistrait seulement 227 000 et 290 000 touristes, respectivement en 2005 et 2006, le Kenya voisin accueillait les mêmes années 1,6 et 1,8 million de touristes⁵⁰. Cela veut tout simplement dire que le nombre de touristes qui visitent annuellement l'Éthiopie est largement inférieur au flux de touristes dans les autres pays de la région.

⁵⁰ Ambassade de France au Kenya, Mission économique, "L'industrie touristique au Kenya", 2007, 5 p.. Article téléchargé sur le site web <http://storage.canalblog.com/78/35/875935/66566323.pdf>, le 25/07/2012.

Tableau n°2 : Evolution du nombre de touristes en Ethiopie (1995-2008)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de touristes	103 000	109 000	139 000	112 000	115 000	136 000	148 000	156 000	180 000	184 000	227 000	290 000	312 000	330 000
Croissance Annuelle		5,8 %	27,5 %	-19,4 %	2,7 %	18,3 %	8,8 %	5,4 %	15,4 %	2,2 %	23,4 %	27,7 %	7,6 %	5,8 %

Source : Statistiques officielles du site de la Banque mondiale publiées sur le site web : http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie_de_1%27%C3%89thiopie, consulté le 11/08/2011.

Face à ces données on peut se demander les raisons qui ont pu induire cet état de fait. La quête de la réponse à cette question nous a amené à identifier deux principaux facteurs : les facteurs politiques et les facteurs naturels. Les facteurs politiques concernent d'abord la gestion du pays, telle qu'elle a été faite par l'empereur Hailé Sélassié. Avant tout propos, lisons à ce sujet ce qu'a écrit Tenker Bongor dans l'ouvrage collectif dirigé par Gérard Prunier :

Pendant cinquante ans, l'empereur Hailé Sélassié a centralisé l'Etat sans en même temps lui donner la base économique et fiscale qui a accompagné des transformations similaires dans l'Europe et le Japon prémodernes. L'Etat unifié et "dé-féodalisé" auquel il finit par aboutir était politiquement mûr et économiquement infantile⁵¹.

Il est vrai qu'à un moment donné de son règne, Hailé Sélassié a essayé, à la manière de Ménélik II, de moderniser tant soit peu l'Ethiopie, en la dotant d'un certain nombre d'infrastructures indispensables. Certes, des plans de développement (1957-1961 ; 1962-1967 et 1968-1973) ont permis à l'Ethiopie d'augmenter sa croissance économique et de diversifier sa production industrielle. Mais les résultats ont été largement en dessous des attentes, puisque comme l'a montré le journaliste R. Kapuscinski dans son ouvrage *Le Négus*, le régime impérial était profondément corrompu, c'était un véritable régime de prébende qui ne se souciait pas véritablement de développer l'économie du pays. L'ouvrage décrit l'Hailé Sélassié des dernières années comme un souverain déconnecté de son peuple, prêt à parcourir le monde au détriment des finances de l'Etat, une sorte de demi-dieu que ses collaborateurs devaient adorer.

Il est donc aisé de comprendre qu'à la veille de la révolution de 1974, l'Ethiopie ne comptait que 50 000 travailleurs salariés pour une population active de près de 30 millions d'habitants. Une petite comparaison avec la Tanzanie voisine, pourtant peu développée par les Anglais puisqu'il s'agissait d'un mandat des Nations Unies, avait 200 000 salariés à la veille de son indépendance en 1961 pour une population beaucoup plus faible. Dans ces conditions, on ne doit guère se surprendre d'observer des sentiments de mécontentement au sein de toutes les couches sociales. Ces sentiments se sont traduits par des révoltes estudiantines à partir des années 1970

⁵¹ Tenker Bongor, "L'économie éthiopienne", In Gérard Prunier (dir.), op. cit., 2007, p. 283.

(surtout avec la grande famine de 1972-1973) et l'entrée en lice des militaires qui aboutit à la déposition pure et simple de l'empereur le 12 septembre 1974.

Si le bilan du règne d'Hailé Sélassié a été globalement négatif, celui du régime de son tombeur, Mengistu Hailé Mariam sera pire. Une fois encore, voyons d'abord ce qu'en pense Tenker Bonger :

*Le Derg communiste tenta une marche forcée à travers ce qu'il percevait comme étant la voie royale vers la modernité, la voie de la construction du socialisme. Non seulement il échoua sur le plan économique, mais le regain d'autoritarisme qu'il favorisa, et qui s'adaptait très bien aux tendances de longue durée de la culture abyssine, laissa derrière lui un héritage terrible dont nous souffrons encore aujourd'hui [...]*⁵².

En effet, le nouveau régime, celui du « *Derg* » adopta le marxisme et prit des mesures qui auraient pu être salutaires pour le pays. Il a, par exemple, supprimé les inégalités sociales qui se traduisaient par la prééminence de certains groupes socioculturels sur d'autres. De même, il décida de la nationalisation sans compensation de toutes les terres rurales et urbaines. Cette abolition de la propriété privée foncière attira au régime pendant un certain temps le soutien du paysannat du sud, mais lui aliéna les propriétaires terriens et l'Eglise.

En ce qui concerne le peu d'industries disponibles, leur nationalisation et leur alignement sur le modèle communiste eut pour conséquence l'arrêt des investissements aussi bien nationaux qu'internationaux. En somme, le manque de tact dans la mise en œuvre des réformes, ainsi que certains excès ont valu au régime du « *Derg* » un échec lamentable au plan économique (Voir le tableau n° 3). Cet échec est également lié à la situation quasi permanente de guerre (guerre contre l'Erythrée, guerre de l'Ogaden, par exemple) dans laquelle Mengistu a dirigé le pays et qui a été à la base de l'augmentation du budget militaire qui absorbait entre 40 et 50% des dépenses totales, pour un pays réputé sans ressources.

Le tableau suivant fait une comparaison des performances économiques des trois périodes de l'histoire de l'Ethiopie contemporaine à savoir la période monarchique, la période révolutionnaire et la période post-révolution.

⁵² Tenker Bonger, op. cit., 2007, p. 283.

Tableau n° 3 : Evolution globale de l'économie éthiopienne de 1960 à 2003 (variations en %)

	1960-1974	1974-1991	1991-2003	Global
Agriculture	2,1	0,6	1,3	2,6
Industrie	7	3,6	5,6	3,3
Services	6,9	4,8	7,8	3,5
PC agricole	-0,08	-2,2	-10,9	-1,2
PC non agricole	4,3	0,2	2,1	0,8
PC global	1,5	-0,9	1,6	-0,12

Source : Ethiopian Economic Association, *Report on the Ethiopian Economy*, vol. III, 2003, p. 12. Tableau publié dans Gérard Prunier (dir.), op. cit., 2007, p. 278.

PC : revenu par tête

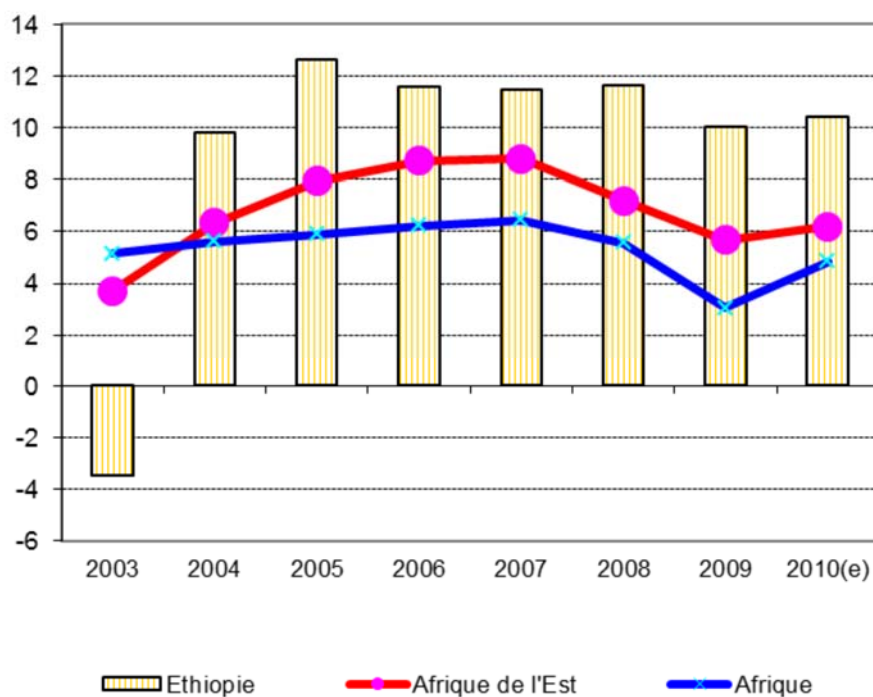
En définitive, on peut dire, sans risquer de se tromper que l'Ethiopie a raté son développement surtout à cause de ses dirigeants. Mais quand on le dit, on doit également savoir que la nature non plus n'est pas clémente avec ce pays. Car la sécheresse qui est un mal chronique en Ethiopie en est pour quelque chose dans cette arriération de l'économie du pays, puisque qu'elle a donné lieu à des famines répétées qui ont entraîné la mort de millions d'Ethiopiens et déstabilisé les deux régimes précédents. Ainsi, sans vraiment « mourir de faim », un Ethiopien actuel sur deux ne mange pas à sa faim⁵³. 48% des enfants éthiopiens souffrent de malnutrition, alors que cette proportion est de 31% en Tanzanie, de 26% en Ouganda et de 16% au Zimbabwe.

Au bout du compte, on a l'impression que l'Ethiopie est le condensé de tous les maux qui frappent l'Afrique toute entière. Cependant, on peut observer que depuis 2004, l'économie de ce pays connaît une très forte croissance : le taux de croissance de son PIB a évolué à deux chiffres sur une durée de sept années consécutives (2005 à 2011). Seule l'année 2004, point de départ de la croissance a connu un chiffre légèrement inférieur à 10% (Voir graphique n° 2 ci-dessous). Ces remarquables

⁵³ Gérard Prunier (dir.), op. cit., 2007, p. 282.

performances économiques font de l’Ethiopie l’un des dix pays africains à forte croissance économique. L’objectif des dirigeants éthiopiens qui ont mis en branle plusieurs programmes de développement comme le Plan quinquennal de transformation et de croissance (*Growth and Transformation Plan-GTP 2010-2015*), est de faire de leur pays à l’horizon 2025, un pays à revenu intermédiaire. Cet objectif est encore loin d’être atteint puisque le pays a accusé du retard dans tous les secteurs. Pour l’heure, il continue d’évoluer dans le rang des pays les plus pauvres de la planète. Mais c’est justement ce pays très pauvre qui a l’une des compagnies aériennes les plus rentables du continent et même du monde depuis soixante six ans : la prodigieuse *Ethiopian Airlines* dont nous allons justement étudier les conditions de naissance.

Graphique n° 2 : Taux de croissance du PIB (en %) de 2003 à 2010



Source : African development bank group, *République fédérale démocratique d’Ethiopie. Document de stratégie pays 2011-2015*, avril 2011, p. 5.

Chapitre II : Contexte de création de la compagnie

La création d'*Ethiopian Airlines* est un événement qui s'inscrit dans un contexte précis de modernisation de l'Ethiopie. Cette modernisation, commencée aux jours de Théodoros II (1855-1868)⁵⁴, s'est prolongée sous le règne du héros de la bataille d'Adoua, Ménélik II (1865-1913), et s'est poursuivi sous celui de Hailé Sélassié 1^{er}. C'est justement ce dernier qui a eu le privilège de doter son pays de la compagnie de transport aérien, *Ethiopian Airlines*.

2.1. La question de la “modernisation” du pays au temps de Hailé Sélassié 1^{er} (1930-1936 et 1941-1974)

Après l'éviction de Lidj Iyassou, successeur immédiat de Ménélik II en 1916, Zaouditou, fille de ce dernier devint impératrice d'Ethiopie le 11 février 1917, avec pour prince héritier le gouverneur de Harar, le ras Tafari Makonnen qui plus tard sera couronné sous son nom de baptême, Hailé Sélassié 1^{er}, lequel nom veut tout simplement dire « Force de la Trinité ». En fait, depuis cette année et donc bien avant son couronnement en tant qu'empereur en novembre 1930, Tafari Makonnen prit une part active dans les affaires politiques de son pays. Acquis aux idées modernistes de son oncle Ménélik II, il rêvait de faire de l'Ethiopie un Etat moderne.

Ainsi, en matière de politique étrangère⁵⁵, il fit admettre son pays à la Société Des Nations (SDN)⁵⁶ dès le 28 décembre 1923. Pour y parvenir, il lui a fallu abolir l'esclavage qui était en ce moment encore une pratique usuelle en Ethiopie. De la même manière, au lendemain de la seconde guerre mondiale, du moins en ce qui concerne le front européen, Hailé Sélassié fit de l'Ethiopie l'un des trois pays africains⁵⁷ à avoir pris part à la Conférence de San Francisco (26 avril-26 juin 1945) qui a accouché de la Charte des Nations Unies.

⁵⁴ Guerrier intrépide, Kassa devenu roi sous le nom de Théodoros II fut celui qui restaura l'Etat éthiopien en mettant fin à la longue période d'anarchie qui caractérisa le pays de 1786 à 1853 et qui est connu sous l'appellation de « *Zamana Mesafint* », c'est-à-dire la « période des princes ». A cette époque, de grands seigneurs se partageaient le pays et chacun d'eux dictait sa loi à sa région.

⁵⁵ Nous réservons le jeu d'alliances avec les puissances étrangères dans la dernière sous-partie de ce chapitre.

⁵⁶ Si cette admission à la SDN n'a pas pu protéger l'Ethiopie de l'agression italienne de 1935, elle a tout de même offert au pays l'avantage d'être reconnu comme un Etat souverain dans le concert des nations de l'époque.

⁵⁷ Il y avait également le Liberia et l'Afrique du Sud.

En ce qui concerne la politique intérieure, Hailé Sélassié dota, un an après son couronnement, c'est-à-dire en novembre 1931, l'Éthiopie de la première constitution de son histoire. Rédigé par l'un des intellectuels les plus connus de l'époque, Tekle Hawariat Tekle Mariam, ce texte constitutionnel s'inspira fortement de la première constitution japonaise Meiji de 1889⁵⁸. Certes, cette constitution proclamait la modernité⁵⁹ de l'Éthiopie au regard de l'étranger, mais elle accroissait ostensiblement les pouvoirs personnels de l'empereur. De ce point de vue, ladite constitution dérangeait les nobles qui, jusque-là, ne voyaient en Hailé Sélassié rien moins qu'un *primus inter pares*⁶⁰. Désormais, l'empereur avait les mains beaucoup plus libres pour conduire toutes les réformes qu'il jugeait utiles.

Au plan social, des mesures importantes ont également été prises. Il s'agit, par exemple, dans le domaine de l'éducation qui était avec la santé, l'un des secteurs prioritaires du gouvernement impérial, de la multiplication des écoles à Addis-Abeba. L'un des premiers établissements qui remontent au temps de la régence de Tafari Makonnen est le collège moderne qui porte son nom. Créé en 1925 sur une superficie de 25 hectares, ledit collège ne comptait au départ que 30 internes, 50 externes et 10 enseignants⁶¹. De nombreuses autres écoles furent, par la suite, c'est-à-dire entre 1932 et 1935, créées dans plusieurs localités du pays. Nous voudrions en citer juste quelques-unes à titre illustratif : les établissements d'Ambo, de Djimma, de Gondar, de Debre-Marqos, d'Adoua, de Maqalé qui, en fait sont venus s'ajouter à ceux déjà existants d'Addis-Abeba, de Goré, Djidjiga, de Nekemté et de Diré-Daoua. Bref, le nombre d'écoles modernes en Éthiopie augmenta sensiblement. Sans être en mesure d'en donner le nombre exact en 1945, nous pouvons tout au moins dire avec Berhanou Abebe *qu'en 1955, on comptait trente six fois plus d'écoles modernes qu'en 1930*⁶². Mieux, nous savons qu'en 1952, l'Éthiopie comptait 400 écoles primaires et 9 établissements

⁵⁸ Gérard Prunier, op. cit., 2007, p. 113.

⁵⁹ Elle prévoit, entre autres, l'existence de la Chambre des Députés et du Sénat, mais qui n'ont pas un réel pouvoir de décision, puisqu'avant que n'importe laquelle de leurs décisions ne soit exécutoire, elle doit absolument rencontrer l'adhésion de l'empereur. En clair, ces institutions n'émettent que des avis consultatifs.

⁶⁰ Expression latine qui, littéralement traduite, signifie « premier parmi les égaux ».

⁶¹ Berhanou Abebe, *Histoire de l'Éthiopie d'Axoum à la révolution*, Paris, Maisonneuve et Larose, Centre Français des Etudes Ethiopiennes, 1998, p 157.

⁶² Ibid., p. 198.

d'enseignement secondaire⁶³. Pour cimenter l'unité nationale, le gouvernement, à travers son journal *Berhanenna Selam*, s'éleva contre l'enseignement dispensé en dialectes locaux par les écoles missionnaires et préconisa l'usage de l'amharique comme seule langue d'enseignement, ce qui fut fait et renforça la décision de Ménélik de faire de l'amharique la langue officielle du pays. Aujourd'hui encore cela n'a pas changé et fait de l'Ethiopie le seul Etat africain à avoir sa propre langue comme langue officielle. Bien sûr ceci n'aurait jamais été possible si ce pays avait, à l'instar des autres Etats du continent, fait la malheureuse expérience de la colonisation. Par ailleurs, certainement inspiré par l'expérience japonaise sous l'ère Meiji, Tafari Makonnen encouragea l'envoi d'un certain nombre de jeunes éthiopiens à l'étranger, notamment en France⁶⁴ pour y poursuivre les études.

Dans le domaine financier, il est également à mettre à l'actif de l'empereur la création d'une administration douanière centralisée, ce qui permit de réduire les pouvoirs des gouverneurs qui, par le passé, taxaient le commerce tant extérieur qu'intérieur. Sur le même registre, il introduisit du papier-monnaie, en remplacement de l'argent-métal qu'imposait l'utilisation des thalers de Marie-Thérèse. En outre, le 12 octobre 1931, il transforma la banque d'Abyssinie, une banque à capitaux anglais sous couvert égyptien, créée en 1906 par Ménélik II, en banque d'Ethiopie. Enfin, en 1945, une nouvelle monnaie, le *birr* éthiopien remplaça le thaler.

En somme, la politique de Hailé Sélassié à son début de règne a surtout visé à créer un Etat fort et unifié, doté d'institutions modernes. Mais il avait également le souci d'y faciliter le déplacement en construisant des infrastructures de transport.

2.2. La nécessité de réduire les distances

Grâce à ses nombreuses conquêtes, Ménélik a considérablement élargi l'empire abyssin si bien qu'il a finalement laissé à ses successeurs un vaste territoire d'environ

⁶³ Chiffres disponibles sur le site web : http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89ducation_en_%C3%89thiopie, consulté le 13/07/2012.

⁶⁴ Tafari Makonnen, lui-même, était bien versé dans la culture française puisqu'il fut éduqué par les pères capucins français de la mission catholique de Harar. C'était précisément Monseigneur André Jarosseau qui a été son précepteur. Celui-ci compléta l'éducation du prince, commencée par le docteur Joseph Vitalien à l'époque installé au dispensaire de Harar.

1 000 000 de km² caractérisé par un relief très accidenté⁶⁵. Ainsi, l'aspect du relief éthiopien rendait extrêmement difficile la construction de routes dans ce pays. Néanmoins, au début du règne de Hailé Sélassié, un programme de construction routière se proposait de rapprocher les provinces de la capitale et de doter le pays de nouvelles routes en vue de compléter celles déjà construites par Ménélik et de réduire les distances. Parmi les nouvelles routes construites, on peut citer ces quelques-unes à titre d'exemple : les routes Addis-Djimm-Omo ; Harar-Djidjiga ; Modjo-Sidamo-Megga ; Moyalé-Arero-Dolo ; Fitché-Nil Bleu-Dessié.

Conscient du fait que le transport aérien pourra davantage lui faciliter ses déplacements à l'intérieur de l'empire, Hailé Sélassié pensa très tôt à créer une compagnie aérienne en faisant appel à l'expertise française et en acquérant des avions Potez⁶⁶ et Junkers⁶⁷ (Voir photos n° 1 et 2). Il fit d'abord appel à André Maillet, un pilote français à qui fut confiée la tâche de former des aviateurs éthiopiens. Vint ensuite son compatriote Gaston Vedel⁶⁸, un pionnier de l'aérospatiale, qui fonda en Ethiopie le premier centre d'entraînement et de formation de mécaniciens.

Puisque la configuration montagneuse d'Addis-Abeba ne se prêtait pas à l'aviation et que les consulats étrangers s'évertuaient à décourager cette entreprise, Vedel et son équipe s'installèrent à Djidjiga. Placé sous l'égide de *Ato*⁶⁹ Tadessé Mechecha, secrétaire particulier du négus, Vedel réussit à former les premiers pilotes. Mitcha Babitcheff vola en solo le 1^{er} septembre 1930, puis ce fut le tour d'Asfaou Ali, le 4 septembre ; d'autres suivirent. Leur succès plaça le nouvel empire à la page du progrès. Deux cadeaux de couronnement furent très appréciés : un Farman⁷⁰ (Voir

⁶⁵ Le chapitre précédent fait une description relativement détaillée de ce relief.

⁶⁶ Avions de fabrication française produits par un constructeur portant le même nom. Créé en 1919 par Henry Potez, cet avionneur disparaît en 1955 après la fabrication d'un modèle d'avion court-courrier, le Potez 840 qui n'a pas trouvé d'acheteur.

⁶⁷ Avions fabriqués par le constructeur allemand du même nom. D'abord connu comme étant une société métallurgique, Junkers s'est investi dans la production d'avions à partir de 1915. Cet avionneur a fourni à la *Luftwaffe* pendant la seconde guerre mondiale les très célèbres bombardiers Ju 87 Stuka qui ont semé la terreur en Angleterre.

⁶⁸ En réalité, il était détaché par le gouvernement français auprès de Hailé Sélassié, pour former les premiers pilotes éthiopiens, créer des aérodromes, assurer des transports urgents. Sa mission a duré de 1930 à 1934.

⁶⁹ Terme utilisé en Ethiopie et signifiant « Monsieur ».

⁷⁰ Type d'avion produit à l'époque par Henri Farman.

photos n° 3 et 4) offert par la France et un Breda⁷¹ par le gouvernement italien. En somme, le parc aéronautique éthiopien comptait, en 1935, une douzaine d'avions de toute provenance et un atelier de montage destiné à assembler des avions adaptés aux conditions locales. Ces avancées technologiques remarquables faisaient à l'époque de l'Ethiopie l'un des pays pionniers du transport aérien en Afrique. Le chemin était, par conséquent, véritablement balisé pour la création d'une compagnie aérienne.

Photo n° 1 : Un Potez 25



Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Potez25.jpg>, consulté le 15/07/2012.

⁷¹ C'est un avion de fabrication italienne.

Photo n° 2 : Un Junkers Ju 52/3m



Source : <http://www.google.fr/imgres>, consulté le 15/07/2012.

Photo n° 3 : Un Farman-Goliath



Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Farman-goliath.jpg>, consulté le 12/07/2012.

Photo n° 4 : Un Farman 221



Source :

<http://www.google.fr/imgres?imgurl=http://jn.passieux.free.fr/images/Farman221.jpg>,
consulté le 12/07/2012.

2.3. Appui américain à la création de la compagnie (1945)

Vu les relations privilégiées qui liaient la France à l’Ethiopie de Hailé Sélassié et compte tenu du fait que les premiers pilotes éthiopiens ont été formés, comme ci-dessus indiqué par la même France, on pourrait penser qu’elle était le pays le mieux placé pour aider l’Ethiopie à créer sa compagnie. Mais c’est sans compter avec le jeu des alliances qui, à l’époque, favorisa l’évincement de la France par les Etats-Unis. En effet, l’Afrique orientale des années 1920 et 30 était partagée entre trois puissances européennes : le Royaume-Uni était présent au Somaliland, au Soudan et au Kenya, pour ne citer que les pays limitrophes de l’Ethiopie, tandis que la France avait pris pied à Djibouti d’où fut construit entre 1897 et 1917 le chemin de fer franco-éthiopien (actuellement appelé chemin de fer djibouto-éthiopien) qui, reliant la capitale du Djibouti à Addis-Abeba, désenclave l’Ethiopie ; enfin, il y avait l’Italie qui a fait depuis 1890 de l’Erythrée une colonie, mais qui avait également la mainmise sur la Somalie. Mais ce dernier pays a été chassé de la région au cours de la seconde guerre

mondiale. Donc il y restait essentiellement la France et l'Angleterre qui se regardaient en chiens de faïence.

Dans le cadre de sa politique de modernisation du pays, Hailé Sélassié fit appel à des conseillers occidentaux qui furent recrutés directement dans leurs pays respectifs : la France, la Suisse, le Royaume-Uni, la Grèce et les Etats-Unis. L'objectif était de réduire la dépendance vis-à-vis d'une seule puissance. Cependant, l'éducation française de l'empereur et bien sûr --- cela peut paraître négligeable, mais on doit en tenir compte --- le soutien de la France qui contrastait avec l'opposition farouche du Royaume-Uni au moment où l'Ethiopie présentait sa candidature pour adhérer à la SDN amenèrent Hailé Sélassié à avoir une certaine propension pour la France. C'est ce qui a justifié son recours à ce pays pour la formation des premiers pilotes éthiopiens ainsi que le choix du français comme principale langue étrangère enseignée dans le pays. Il n'est pas étonnant non plus qu'il ait confié tout au début de son règne les deux ministères les plus importants de son gouvernement à ses collaborateurs francophones : les Finances à Guétatchew Abaté et la Défense à Nassibou Zamanuel.

Cependant, au retour d'exil de Hailé Sélassié en 1941⁷², les choses avaient changé puisque les Britanniques, désormais en position de force par rapport aux Français⁷³ maintinrent leur tutelle sur l'Ethiopie libérée. Forts de leur grand rôle dans la victoire sur les Italiens en Afrique orientale, les Britanniques mirent en place une structure, l'«*Occupied Enemy Territory Administration*» (OETA), l'«*Administration des Territoires Ennemis Occupés*» qui n'a guère épargné l'Ethiopie. En effet, contrairement à la volonté affichée par le premier ministre britannique, Winston Churchill qui, le 30 décembre 1940, écrivait à son ministre des Affaires étrangères en

⁷² Apparemment désireux d'effacer le souvenir de la cuisante défaite des troupes italiennes du général Baratieri devant l'armée de Ménélik II à Adoua le 1^{er} mars 1896, mais réellement animé d'une ambition purement colonialiste, Mussolini attaqua l'Ethiopie en 1935 et la vainquit l'année suivante au bout d'une guerre de quelques mois. C'est l'occupation italienne de l'Ethiopie qui dura jusqu'en 1941, année où les troupes franco-anglaises libérèrent le pays et rétablirent le « *négus néguest* » (« Roi des Rois »), Hailé Sélassié 1^{er} en exil à Bath en Angleterre depuis le 6 mai 1936, sur son trône.

⁷³ On était en pleine guerre mondiale. Et la France était déjà sous la domination de l'Allemagne nazie, avec le gouvernement de Vichy.

ces termes : *Il semble que le maximum d'effort doit être fait pour donner satisfaction*⁷⁴ à l'empereur d'Ethiopie⁷⁵, cette structure a voulu considérer l'Ethiopie comme une ex-colonie italienne, et partant a manifesté ouvertement le désir de la placer sous le joug britannique en attendant l'issue de la guerre. Finalement cette manœuvre échoua. Mais Hailé Sélassié, reconnaissant⁷⁶ vis-à-vis du Royaume-Uni, principal artisan de la libération de son pays dut concéder quelques avantages aux Britanniques en signant avec ces derniers le traité du 31 janvier 1942 qui posait le principe de la coopération anglo-éthiopienne sans préjudice pour l'indépendance éthiopienne. Dans le cadre de ce principe, le Royaume-Uni obtint des facilités territoriales pour la durée de la guerre, contre une assistance financière de 3 250 000 de livres sterling répartie en quatre lots annuels de 1,5 million, 1 million, 500 000 et 250 000 livres⁷⁷.

Deux années après sa signature, ce premier traité fut remplacé par un nouveau : le traité de 1944 qui imposa l'anglais comme langue des relations internationales de l'empire en lieu et place du français, le service des conseillers britanniques, l'administration britannique dans l'Ogaden et le Haud jusqu'en 1948, pour des raisons stratégiques, mais sans préjudice pour la souveraineté de l'Ethiopie.

Hailé Sélassié se retrouvait donc dans une situation inconfortable. Le voilà pieds et mains liés aux Britanniques, lui qui aimait jouer les puissances étrangères les unes contre les autres afin d'éviter de dépendre de celles d'entre elles qui auraient des velléités expansionnistes dans la région. Mais il ne tarda pas à trouver une alternative puisqu'il se tourna vers les Américains en invitant John Spencer, un de ses anciens conseillers d'avant l'occupation italienne, à revenir à Addis-Abeba. Il est évident que ce choix des Américains dans ce contexte de la seconde guerre mondiale était bien calculé. Car assez dépendants des Etats-Unis, les Britanniques ne pouvaient guère

⁷⁴ On sait que tout ce qui fera plaisir à Hailé Sélassié en ce moment, c'est de retrouver son trône à la tête d'une Ethiopie indépendante et souveraine, car c'est ce qu'il a passé le plus clair de ce début de règne à essayer de bâtir : une Ethiopie indépendante et souveraine.

⁷⁵ Berhanou Abebe, op. cit., 1998, p. 187.

⁷⁶ A son retour dans son pays le 5 mai 1941, Hailé Sélassié tint un discours dont voici un extrait :

Vous, les Ethiopiens, avez détruit l'ennemi... Le temps venu, notre grand allié, le gouvernement de la Grande-Bretagne, s'apprête à lancer une attaque adéquate contre notre ennemi. Nous souhaitons pouvoir nous acquitter de cette dette de reconnaissance en engageant les troupes impériales dans la lutte contre l'ennemi commun sur d'autres fronts[...], cité par Berhanou Abebe, op. cit., 1998, p. 189.

⁷⁷ Ibid., p. 191.

protester. Pour les Etats-Unis, cette sollicitation était une aubaine, dans la mesure où à l'époque, ils élargissaient rapidement leurs alliances internationales pour exercer leur nouveau statut de superpuissance. De plus, à une période où presque toute l'Afrique tropicale était encore sous le régime colonial, un allié situé dans l'est du continent avait beaucoup à offrir notamment dans le contexte des préoccupations américaines avec le Moyen-Orient.

Les fondations de cette nouvelle alliance furent jetées lors de la rencontre de Hailé Sélassié avec le président Franklin D. Roosevelt en Egypte alors qu'il revenait du sommet de Téhéran⁷⁸ en 1943. Un des points forts de l'alliance fut l'envoi d'une mission américaine destinée à former une armée éthiopienne moderne à une échelle largement supérieure à tout ce qui avait été entrepris avant 1935⁷⁹. Un autre avantage fut l'appui des Etats-Unis en faveur des revendications éthiopiennes sur l'Erythrée ; en contrepartie les Etats-Unis obtinrent une base de communication militaire à Kagnev près d'Asmara, base qui formait, avant l'avènement de la technologie des satellites un point stratégique dans le commandement global et le réseau des renseignements américains.

A ces débuts des années 1940, Hailé Sélassié a estimé qu'il était temps pour son pays d'emboîter le pas à l'Egypte voisine et à la lointaine Afrique du Sud qui ont créé leur compagnie aérienne respectivement en 1932 (*Egyptair*) et 1934 (*South African Airways*). Cela lui permettra de vaincre les contraintes liées au relief et de voyager sans coup férir dans tout le pays. Aussi, ne va-t-il pas hésiter à demander là également l'assistance américaine. Une fois cette demande faite, les pourparlers s'engagèrent entre le gouvernement éthiopien et les responsables de la Trans World Airlines (TWA)⁸⁰. De ces pourparlers, il est sorti, le 8 septembre 1945 à Addis-Abeba, un accord signé entre John Spencer, conseiller au service des Affaires étrangères

⁷⁸ Dans cette ville s'était tenue l'une des nombreuses réunions préparatoires de l'ONU. Y avaient pris part, en dehors de Roosevelt, Churchill et Staline.

⁷⁹ Avant 1935, Hailé Sélassié avait surtout fait appel à des instructeurs suédois et belges pour moderniser son armée.

⁸⁰ C'est une grande compagnie américaine créée en 1925 sous le nom de Western Air Express. En octobre 1930, elle fusionna avec Transcontinental Air Transport et devint Transcontinental and Western Air (T&WA). C'est en 1950 qu'elle changea la dernière fois de nom pour être connue comme la Trans World Airlines (TWA). Cette compagnie faisait partie des *Big Four* (les quatre grandes compagnies américaines dont American Airlines, United Airlines et la défunte Eastern Airlines) avant de fusionner en 2001 par American Airlines.

éthiopiennes, représentant l'Éthiopie et les représentants de la TWA. L'accord a prévu la gestion et l'exploitation de la compagnie (à créer) par la TWA tandis que le gouvernement éthiopien doit se charger du financement. Les membres du conseil d'administration sont à nommer à égalité par l'Éthiopie et la TWA. Tous les détails étant réglés, le 21 décembre 1945, la compagnie *Ethiopian Airlines* est officiellement créée. La France a donc été totalement éclipsée par les États-Unis.

Outre la TWA, la nouvelle compagnie a également des attaches avec Boeing Corporation⁸¹ ; c'est pour cela qu'aujourd'hui encore, la flotte d'*Ethiopian Airlines* est majoritairement composée de Boeing⁸². En un mot, la TWA a été pour *Ethiopian Airlines* ce que fut UTA pour Air Afrique quelques années plus tard, c'est-à-dire son partenaire stratégique. La jeune compagnie ne tarda pas à acquérir des avions. En effet, le 1^{er} février 1946 déjà, les premiers avions d'*Ethiopian Airlines* atterrissaient à Addis-Abeba : il s'agit de cinq Douglas C-47 Skytrain, d'anciens avions militaires acquis auprès du gouvernement américain.

Photo n° 5 : Un Skytrain d'*Ethiopian Airlines*



Source : www.ethiopianairlines.com, consulté le 08/08/2011.

C'est avec ces avions qu'*Ethiopian Airlines* a effectué son vol inaugural, le 8 avril 1946 d'Addis-Abeba au Caire via Asmara. Après le succès de ce vol en direction du Caire, un service hebdomadaire régulier a été établi. En direction de Djibouti et d'Aden, le même service hebdomadaire fut instauré. À l'intérieur du pays, une liaison régulière est établie entre Addis-Abeba et Djimma. La nécessité d'élargir rapidement

⁸¹ Avionneur américain, il produit les appareils dénommés Boeing et est le concurrent direct de l'européen Airbus.

⁸² Pour une flotte de 47 appareils, 37 sont des Boeing.

le réseau était si forte que vers la fin de l'année 1946, quatre nouveaux C-47 furent acquis, portant le parc aéronautique de la toute nouvelle compagnie à neuf avions. Comme ces premiers appareils utilisés par la compagnie étaient d'anciens avions militaires, ils n'étaient pas très confortables et avaient un nombre de places très limité. C'est la raison pour laquelle au début de l'année 1947, trois nouveaux Skytrain furent acquis pour assurer les liaisons internationales. Nettement plus luxueux, ces appareils ont été les premiers à porter les couleurs de la compagnie aérienne éthiopienne. Bref, à la fin des années 1940, le réseau de la compagnie a été étendu à Nairobi (Kenya), à Port-Soudan (Soudan) et à Bombay (Inde). Au cours de la même période, des vols charters en direction de Djeddah ont également transporté des musulmans à La Mecque, à l'occasion de leurs pèlerinages dans la ville sainte.

Somme toute, l'expérience du transport aérien a été très fructueuse en Ethiopie. Les résultats ont été largement au-delà des attentes. Car les besoins d'une compagnie aérienne étaient réels dans le pays. *Ethiopian Airlines* était donc partie sur une bonne base.

CONCLUSION

Le développement de ces deux chapitres qui présentent l’Ethiopie et le contexte de création d’*Ethiopian Airlines* nous a permis d’essayer d’apporter notre modeste contribution pour une meilleure connaissance de l’Etat propriétaire de la compagnie. De même, il ressort clairement de l’étude que Hailé Sélassié a pris le temps nécessaire pour doter son pays d’un arsenal institutionnel adéquat et de certaines infrastructures indispensables avant de se décider à créer une compagnie aérienne. L’Ethiopie aurait pu avoir sa compagnie aérienne beaucoup plus tôt. Mais on a pu constater que la compagnie *Ethiopian Airlines* a été justement créée à un moment où elle était véritablement nécessaire. La leçon toute simple que l’on doit retenir de ceci, c’est qu’il faut faire chaque chose en son temps.

Nous ne voudrions nullement donner, au terme de ce bref développement, l’impression que la politique de modernisation de Hailé Sélassié était sans faille, loin s’en faut. Dans l’application de cette politique, le souverain a, par exemple, polarisé presque toute son attention sur la capitale, au grand dam des autres villes qu’il a rendues dépendantes d’Addis-Abeba. Tout tournait donc autour de la capitale. Ainsi, les principales routes, pour prendre un exemple n’aboutissaient qu’à Addis-Abeba, les principales écoles n’étaient qu’à Addis-Abeba, alors même qu’il s’agit d’un vaste pays ayant une superficie supérieure à 1 000 000 de km². Ce faisant, le germe de la pauvreté et de l’inégalité de développement était semé.

Par ailleurs, les intrigues de cour et la manipulation des différentes factions en présence par l’empereur même firent peu à peu perdre au palais « *toute responsabilité dans le développement global du pays* »⁸³. Cette ambivalence de la gestion du souverain fait de lui un personnage controversé de l’histoire éthiopienne qui est tantôt vu comme un héros national ayant joué un rôle éminemment important dans la modernisation de son pays, tantôt comme un souverain insoucieux du développement de son empire. Mais ce qui est sûr, c’est que la compagnie aérienne qui fait l’objet de notre étude porte son empreinte. En tout état de cause, Hailé Sélassié a démontré des

⁸³ Gérard Prunier, op. cit., 2007, p. 122.

capacités de stratège et d'homme politique avisé, capable de tirer profit de l'intérêt des puissances pour son pays. C'est une qualité que nos dirigeants actuels doivent développer pour le bonheur de leurs pays respectifs.

Prélude aux recherches à effectuer dans le cadre de la thèse, cette étude n'aborde pas toutes les questions relatives à la compagnie *Ethiopian Airlines*. Nous n'avons, par exemple, pas abordé le volet succès de la compagnie où il sera question d'analyser le contexte global qui a favorisé l'essor de la compagnie, les obstacles qu'elle a dû franchir et évidemment les performances qu'elle a réalisées. Ce sont autant d'éléments qui seront soigneusement examinés dans la suite éventuelle de l'étude.

SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Sources d'archives

N°	Auteur	Titre du document	Nombre de pages
1	Association Internationale du Transport Aérien (IATA)	<i>Annual report 2006</i>	60
2	Ethiopian Airlines	<i>Annual report 2003-2004</i>	44
3		<i>Annual report 2004-2005</i>	48
4		<i>Annual report 2005-2006</i>	48
5		<i>Annual report 2006-2007</i>	52
6		<i>Annual report 2007-2008</i>	50
7		<i>Annual report 2008-2009</i>	50
8		<i>Annual report 2009-2010</i>	25

2. Références bibliographiques

2.1. Ouvrages généraux et de méthodologie

- **Méthodologie**

- ROUYERAN (J.-C.), *Le guide de la thèse. Le guide du mémoire. Du projet à la soutenance*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999, 249 p.

- **Ouvrages généraux**

- ALMEIDA-TOPOR (H. d'), *L'Afrique au XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1999, 383 p.
- Ambassade de France au Kenya, Mission économique, "L'industrie touristique au Kenya", 2007, 5 p.. Article téléchargé sur le site web <http://storage.canalblog.com/78/35/875935/66566323.pdf>, le 25/07/2012.

- HAGNERELLE (M.), dir., *Géographie Terminales L, ES, S. L'espace mondial*, Paris, Editions Magnard, 1998, 368 p.
- KI-ZERBO (J.), *Histoire de l'Afrique noire d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1978, 731 p.
- LEYMARIE (P.), Perret (T.), *Les 100 clés de l'Afrique*, Paris, Hachette Littératures, 2006, 692 p.
- MAZRUI (A. A.), dir., *Histoire générale de l'Afrique. Tome VIII : L'Afrique depuis 1935*, Paris, Présence africaine, Edicef, UNESCO, 1998, 639 p.
- M'BOKOLO (E.), *L'Afrique au XX^e siècle. Le continent convoité*, Paris, Editions du Seuil, 1985, 399 p.
- M'BOKOLO (E.), *Afrique. Histoire et civilisations, Tome 2 XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Hatier, 1992, 576 p.
- SELLIER (J.), *Atlas des peuples d'Afrique*, Paris, La Découverte, 2008, 208 p.

2.2. Transport dans le monde et en Afrique

- BAUCHET (P.), *Le transport international dans l'économie mondiale*, Paris, Economica, 1991, 530 p.
- BERGONZI (D.), "Le transport aérien en Afrique", First african airlines forum, Bamako, 2006, 66 p.
- CHEVALIER (D.), DUPHIL (F.), *Le transport*, Paris, Les Editions Foucher, Coll. Défi export, 2005, 256 p.
- DACHARRY (M.), *Géographie du transport aérien*, Paris, Litec, 1981, 370 p.
- GAÏA (D.) et NOUVEL (P.), *Sécurité et compagnies aériennes. Le Guide*, Editions du Puits Fleuri, 2006, 410 p.
- GOUSSOT (M.), *Les transports dans le monde*, Paris, Armand Colin, Coll. Synthèse, série Géographie, n° 64, 1998, 96 p.
- GUESQUIN (H.), *La concurrence économique dans le transport aérien*, Mémoire de maîtrise, Université Paris XIII Villetaneuse, Paris, France, 2004-2005. Consulté sur le site Internet www.memoireonline.com/03/06/118/m_concurrence-economique-transport-aerien0.html, consulté le 5/01/09.

- Institut du Transport Aérien, *Etude sur le développement du transport aérien dans les pays de l'OCAM et de la CEPGL*, Fascicule n° 1 *Introduction-Air Afrique-Pays côtiers*, n° 6117, 1983, 156 p.
- LEIBZIG (B.), *Transport aérien, présent et futur d'une industrie en pleine mutation*, Travail réalisé pour l'obtention du diplôme de l'Ecole suisse de tourisme à Sierre, Suisse, 2004, 67 p. Consulté sur le site Internet <http://clubest.hevs.ch/td/TD-volee-2004/leibbeno.pdf>
- MARCADON (J.), *Les transports*, Paris, Armand Colin, coll. Prépas Géographie, 1999, 224 p.
- OUITONA (H. W. S.), *Un instrument de coopération en Afrique subsaharienne : la compagnie aérienne Air Afrique (1961-2002)*, Mémoire de maîtrise en Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Abomey-Calavi, Bénin, 2010, 148 p.
- RITTER (J.), *La géographie des transports*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, n° 1427, 1971, 128 p.
- WOLKOWITSCH (M.), *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, Coll. Cursus, 1992, 191 p.

2.3. Travaux sur l'Ethiopie : ouvrages, articles

- ABEBE (B.), *Histoire de l'Ethiopie. D'Axoum à la révolution*, Paris, Maisonneuve et Larose, Centre Français des Etudes Ethiopiennes, 1998, 238 p.
- African development bank group, *République fédérale démocratique d'Ethiopie. Document de stratégie pays 2011-2015*, avril 2011, 55 p.
- BAfD, OCDE, PNUD, CEA, "Ethiopie 2012", In *Perspectives économiques en Afrique 2012*, juin 2012, 15 p.. Article téléchargé sur le site web : <http://www.africaneconomicoutlook.org/fileadmin/uploads/aeo/PDF/Ethiopie%20Note%20de%20pays%20PDF.pdf>, le 20/07/2012.
- COLT DE WOLF (B.), "Menelek and his empire", In *The New York Times*, 25 septembre 1898, 1 p.
- *Encyclopaedia Universalis*, Corpus 8, Paris, 2002.
- *Encyclopaedia Universalis*, Corpus 9, Paris, 2008.
- FERRAS (P.), "L'Ethiopie : l'émergence sereine !", 2011, 8 p.. Article téléchargé sur le site web <http://www.iris->

france.org/docs/kfm_docs/docs/contributions-ext/2011-11-10-ethiopie.pdf, le 18/07/2012.

- GASCON (A.), *La Grande Ethiopie, une utopie africaine*, Paris, CNRS Editions, 1955, 255 p.
- KAPUSCINSKI (R.), *Le Négus*, Paris, Flammarion, 1984, 191 p.
- MORRISSEY (J.), “Changement environnemental et migration rurale-urbaine en Ethiopie”, 2 p.. Article non daté, téléchargé sur le site web <http://www.fmreview.org/sites/fmr/files/FMRdownloads/fr/pdf/MFR31/16.pdf>, le 15/07/2012.
- PRUNIER (G.), dir., *L’Ethiopie contemporaine*, Paris, Karthala, 2007, 440 p.
- “King Menelek has investments here”, In *The New York Times*, 7 novembre 1909. Article non signé.

2.4. Sur Ethiopian Airlines

- HADEGBE (E. M.) et VIGAN (P.), *Contribution à l’amélioration du marketing opérationnel à Vitesse voyage GSA Ethiopian Airlines*, Mémoire de fin de formation pour l’obtention du diplôme de technicien supérieur, Université d’Abomey-Calavi, Ecole nationale d’économie appliquée et de management, Cotonou, Bénin, 2010-2011, 66 p.
- Ethiopian Airlines, “Ethiopian Airlines celebrates golden jubilee” In *Selamta*, The In-Flight Magazine of Ethiopian Airlines, Quarterly, vol. 12, Number 4, October-december 1995, pp. 4-7.

2.5. Sites web

- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_regions_zones_administration.jpg
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Oromia>.
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Cours_d%27eau_d%27%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Cat%C3%A9gorie:Lac_d%27%C3%89thiopie
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopianlanguages.svg>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_Map.jpg
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Addis-Abeba>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Afar_%28r%C3%A9gion%29
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Amhara_%28r%C3%A9gion%29

- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Benishangul-Gumaz>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Dire_Dawa
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Gambela>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9gion_Harar
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Oromia>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9gion_Somali
- http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9gion_des_nations,_nationalit%C3%A9s_et_peuples_du_Sud
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Tigr%C3%A9>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9gions_d%27%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Zones_d%27%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_zone_region.jpg
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Woreda>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/K%C3%A9b%C3%A9l%C3%A9>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/K%C3%A9b%C3%A9l%C3%A9>
- http://nerrati.net/orient-dossier/index.php?option=com_content&view=article&id=253:israel-les-falachmoras-les-falachas-et-le-racisme&catid=3:societe&Itemid=37
- <http://www.universalis.fr/encyclopedie/falachas/>
- <http://storage.canalblog.com/78/35/875935/66566323.pdf>
- <http://www.sudantribune.com/Ethiopian-Airlines-sweeps-five,33318>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/fleet.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/news/prarchive.aspx?id=85>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/news/prarchive.aspx?id=254>
- http://www.ethiopianairlines.com/en/graphics/body/network/Domestic_Route_map.jpg
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/annualreport.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/downloads.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/history.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/visionmission.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/exec/mteam.aspx>

- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/exec/ceo.aspx>
- http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/fly_greener.aspx
- http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/fly_greener.aspx
- http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/promotions_sponsorships.aspx
- <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19880915-0>
- <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19961123-0>
- <http://fr.reuters.com/article/frEuroRpt/idFRLDE60O00P20100125>
- <http://fr.reuters.com/article/frEuroRpt/idFRLDE60O00P20100125?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/network/domestic/default.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/network/intl/default.aspx>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/cargo/network.aspx>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie_de_1%27%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_en_%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_1%27%C3%89thiopie
- http://www.dinkneshethiopiatour.com/3-Cultural/0Peoples_fr.htm
- <http://www.1911encyclopedia.org/Abyssinia>
- http://www.clio.fr/BIBLIOTHEQUE/les_origines_de_1_ethiopie.asp
- http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89thiopiens_%28mythologie_grecque%29
- http://www.clio.fr/BIBLIOTHEQUE/les_grecs_chez_les_rois_d_ethiopie.asp
- <http://www.mediterranees.net/geographie/strabon/XVII-1.html>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/vie.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/clio.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/euterpe.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/thalie.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/melpomene.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/terpsichore.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/erato.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/erato.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/polymnie.htm>
- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/uranie.htm>

- <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/calliope.htm>
- <http://www.mediterranees.net/geographie/strabon/XVII-2.html>
- <http://www.mediterranees.net/geographie/diodore/livre3.html>
- <http://www.fordham.edu/halsall/ancient/periplus.asp>
- <http://www.orthodial.com/geneve2003.html>
- http://www.linkethiopia.org/guide/pankhurst/trade_and_business/trade_and_business_1.html
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Portail:%C3%89thiopie>
- <http://whc.unesco.org/en/list/15>
- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9800E0D81139E433A25756C2A96F9C94699ED7CF>
- http://www.voyagesphotosmanu.com/geographie_ethiopie.html
- http://www.voyagesphotosmanu.com/population_ethiopie.html
- http://www.voyagesphotosmanu.com/histoire_athiopie.html
- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9A00E3D7113EE033A25754C0A9679D946897D6CF>
- <http://www.afrique-planete.com/ethiopie/geographie.htm>
- <http://www.atlas-monde.net/Afrique/L-Ethiopie.html>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Gouvernement_du_Derg
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Peuples_d%27%C3%89thiopie
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Aksoum>
- <http://whc.unesco.org/fr/list/15>
- http://www.clio.fr/BIBLIOTHEQUE/la_civilisation_axoumite.asp
- <http://miltiade.pagesperso-orange.fr/axoum.htm>
- <http://etudesafricaines.revues.org/36>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/LIN03088lessesenilr0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2534p079-081.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/LIN01068ethioemrofe0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2553p076-077.xml0/>

- http://www.jeuneafrique.com/depeche_afp_20100126T150925Z20100126T103818Z_crash-l-avion-d-ethiopian-airlines-aucun-survivant-les-boites-noires-recherchees.html
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2581p092.xml0/>
- http://www.jeuneafrique.com/depeche_afp_20100206T142218Z20100206T083436Z_actualite-afriquecrash-d-ethiopian-airlines-une-partie-de-l-avion-retrouvee-au-large-du-liban.html
- http://www.jeuneafrique.com/depeche_afp_20100209T182008Z20100209T181950Z_liban-l-avion-d-ethiopian-airlines-a-explose-en-vol-selon-un-ministre-libanais.html
- http://www.jeuneafrique.com/depeche_afp_20100207T103233Z20100207T103209Z_crash-d-ethiopian-airlines-une-boite-noire-recuperee-au-large-du-liban.html
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2558p071.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2552p086-087.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/LIN14056ethiotrofep0/Actualite-Afrique-ethiopian-airlines-frappe-fort..html>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2534p079-081.xml13/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2610p027.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2562p064-065.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2562p064-065.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2534p079-081.xml11/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2584p067-069.xml0/>
- <http://www.jeuneafrique.com/Articles/Dossier/ARTJA20081212162813/asky-aeronautiquepartenaire-technique-de-la-future-asky.html>
- <http://www.jeuneafrique.com/Article/LIN03088lessesenilr0/ua-addis-abeba-ethiopian-airlines-aeronautiqueles-secrets-d-ethiopian-airlines.html>
- <http://www.air-journal.fr/2010-11-18-ethiopian-airlines-devient-la-premiere-compagnie-africaine-a-voler-en-boeing-777-515590.html>

- <http://www.air-journal.fr/2010-10-01-south-african-airlines-egyptair-et-ethiopian-airlines-s%E2%80%99allient-pour-mieux-couvrir-1%E2%80%99afrique-511875.html>
- <http://www.air-journal.fr/2010-09-30-ethiopian-airlines-se-rallie-a-star-alliance-511818.html>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89thiopie>
- <http://www.education.gouv.fr/bo/1998/hs7/gestent.pdf>
- <http://www.air-valid.com/ethiopian-airlines/avis-opinions.html>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_international_de_Bole
- <http://www.air-journal.fr/2011-07-29-ethiopian-airlines-la-compagnie-la-plus-rentable-d%E2%80%99afrique-533516.html>
- <http://www.air-journal.fr/2010-12-16-21940-521940.html>
- <http://www.air-journal.fr/2011-10-24-ethiopian-airlines-partage-toujours-plus-538052.html>
- http://www.grioo.com/ar,ethiopian_airlines_est_la_compagnie_aerienne_la_plus_rentable_d_afrique,21378.html
- http://www.tourmag.com/Ethiopian-Airlines-mis-a-l-honneur-par-le-magazine-Air-Transport-World_a46099.html
- <http://www.iata.org/about/Documents/annual-report-2006.pdf>
- <http://www.toiquiviensdethiopie.com/?p=13631>
- http://www.burunditransparence.org/compagnies_continent.html
- <http://www.airfleets.fr/flottecie/Ethiopian%20Airlines.htm>
- <http://www.reaomali.org/form/etude.pd>
- http://www.xibar.net/SCANDALE-DANS-UN-VOL-D-ETHIOPIAN-AIRLINES-Une-chanteuse-senegalaise-totalement-ivre_a24816.html
- <http://www.voyager-en-images.fr/blog/index.php?post/2009/03/27/Ethiopian-Airlines-affiche-ses-resultats-pour-les-6-premier-mois-de-son-exercice-fiscal-2008/09-Mars-2009>
- <http://www.web-libre.org/dossiers/ethiopian-airlines,3933.html>
- <http://www.ethiopianairlines.com/en/corporate/default.aspx>

- <http://www.americas-fr.com/tourisme/informations/les-10-compagnies-aeriennes-africaines-les-plus-sures-5888.html>
- <http://www.afriquejet.com/les-compagnies-aeriennes-africaines-vont-lancer-un-programme-dachats-groupes-de-carburant-2011070817680.html>
- http://nerrati.net/orient-dossier/index.php?option=com_content&view=article&id=253:israel-les-falachmoras-les-falachas-et-le-racisme&catid=3:societe&Itemid=37
- <http://www.universalis.fr/encyclopedie/falachas/>
- <http://storage.canalblog.com/78/35/875935/66566323.pdf>
- <http://www.visionmondiale.ca/wvmondiale/sommaire-des-articles/Pages/Lafamineen%C3%89thiopie.aspx>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Famine_en_%C3%89thiopie_%281984-1985%29
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Famines_en_%C3%89thiopie
- http://www.unmondelibre.org/Boudreaux_Morris_famine_171109
- <http://www.afrik.com/article18023.html>
- <http://tatoufaux.com/?L-Ethiopie-meurt-de-faim-a-cause>
- www-zope.ac-strasbourg.fr/.../09_ctrl_Famine_en_Ethiopie.doc?...
- http://www.swissinfo.ch/fre/societe/Des_affames_victimes_du_climat_et_de_speculation.html?cid=31617732
- http://montagne-protection.org/pyrenees-_000039.html
- http://montagne-protection.org/pyrenees-_00002d.html
- <http://www.agoravox.fr/actualites/international/article/les-veritables-causes-de-la-famine-98966>
- <http://www.politique-africaine.com/numeros/pdf/050074.pdf>
- <http://www.youphil.com/fr/article/04160-l-somalie-famine-humanitaires?ypcli=ano>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Sabena>
- http://www.staralliance.com/fr/about/airlines/ethiopian_airlines/
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Trans_World_Airlines
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Ha%C3%AF1%C3%A9_S%C3%A9lassi%C3%A9_Ier

- <http://www.toiquiviensdethiopie.com/?p=13631>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/1953>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Chronologie_de_1%27%C3%89thiopie_sous_Hail%C3%A9_S%C3%A9lassi%C3%A9_Ier,_de_1930_%C3%A0_1974
- http://www.akadem.org/medias/documents/--haile-selassie_3.pdf
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_en_%C3%89thiopie
- http://www.dndjunkie.com/civilopedia/fr-fr/LEADER_SELASSIE.aspx
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_shaded_relief_map_1999,_CIA_-_resize.jpg
- <http://www.oecd.org/dataoecd/21/7/1880804.gif>
- <http://www.diploweb.com/L-Ethiopie-un-pays-atypique.html>
- <http://www.sangonet.com/hist/FiguresMDA/HaileSelassie1lastH.html>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_%C3%A9trang%C3%A8re_de_1%27%C3%89thiopie
- <http://www.politique-africaine.com/numeros/pdf/050059.pdf>
- http://www.cfee.cnrs.fr/pdf/travaux_et_documents_4-Hailom.pdf
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Henri_Farman
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Farman-goliath.jpg>
- <http://les-avions-de-legende.e-monsite.com/pages/les-bombardiers/les-bombardiers-italiens/breda-ba65.html>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_djibouto-%C3%A9thiopien
- http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89ducation_en_%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_djibouto-%C3%A9thiopien
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_djibouto-%C3%A9thiopien
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Potez>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Potez25.jpg>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Junkers>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9mographie_de_1%27%C3%89thiopie
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_demography.png
- <http://www.atlas-monde.net/Afrique/L-Ethiopie.html>
- <http://www.statistiques-mondiales.com/ethiopie.htm>

- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ethiopia_climate_map.jpg
- <http://www.etatdumonde.com/touslespaysdumonde/pays-ethiopie-AFRAFNOEETH/index.html>
- https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/et_largelocator_template.html
- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/et.html>
- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/et.html>
- https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/maptemplate_et.html
- http://www.ined.fr/fichier/t_publication/495/publi_pdf1_pop_et_soc_francais_370.pdf
- <http://www.csa.gov.et/>
- <http://atlas.challenges.fr/pays/ET-ethiopie/informations.html>
- <http://www.iom.int/jahia/Jahia/media/press-briefing-notes/pbnAF/cache/offonce/lang/fr?entryId=30061>
- <http://www.irinnews.org/printreport.aspx?reportid=94297>
- <http://www.populationdata.net/index2.php?option=pays&pid=65&nom=Migrations-forcees&sstheme&stid=11>
- <http://www.fmreview.org/sites/fmr/files/FMRdownloads/fr/pdf/MFR31/16.pdf>
- <http://www.latituedeFrance.org/Les-migrations-dans-la-corne-de-l-Afrique-a-l-IF-de-Djibouti.html>
- http://www.ined.fr/fichier/t_publication/1318/publi_pdf1_436.pdf
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_pays_par_IDH
- http://www.ined.fr/fichier/t_publication/505/publi_pdf1_pop.et.soc.francais.414.pdf
- http://www.ined.fr/fichier/t_telechargement/47749/telechargement_fichier_fr_publi_pdf1_480.pdf
- <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/countries/east-africa/ethiopia/>
- <http://www.africaneconomicoutlook.org/fileadmin/uploads/aeo/PDF/Ethiopie%20Note%20de%20pays%20PDF.pdf>
- <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/countries/east-africa/ethiopia/>

- <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/ethiopie/presentation-de-l-ethiopie/>
- <http://www.international.gc.ca/world/embassies/factsheets/ethiopia-FS-fr.pdf>
- http://www.iris-france.org/docs/kfm_docs/docs/contributions-ext/2011-11-10-ethiopie.pdf
- <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Ethiopie-Documents/Document%20de%20strategie%20pays%202011-2015.pdf>
- https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/et_largelocator_template.html
- https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/maptemplate_et.html
- <http://www.afriquinfos.com/articles/2012/2/16/afrique-orientale-196847.asp>
- <http://storage.canalblog.com/78/35/875935/66566323.pdf>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:African_continent-fr.svg

Ces sites web ont été consultés entre le 8/8/2011 et le 25/07/2012.

TABLE DES TABLEAUX, CARTES, PHOTOS ET GRAPHIQUES

1. Liste des tableaux

	Pages
<u>Tableau n° 1</u> : Les principales données démographiques de l’Ethiopie de 2001 à 2011.....	27
<u>Tableau N° 2</u> : Evolution du nombre de touristes en Ethiopie (1995-2008)...	36
<u>Tableau n° 3</u> : Evolution globale de l’économie éthiopienne de 1960 à 2003..	39

2. Liste des cartes et photos

<u>Carte n°1</u> : L’Ethiopie en Afrique.....	17
<u>Carte n° 2</u> : L’Ethiopie.....	18
<u>Carte n° 3</u> : Les régions d’Ethiopie.....	20
<u>Carte n° 4</u> : Le relief de l’Ethiopie.....	21
<u>Carte n° 5</u> : Les climats d’Ethiopie.....	24
<u>Photo n° 1</u> : Un Potez 25.....	45
<u>Photo n° 2</u> : Un Junkers Ju 52/3m.....	46
<u>Photo n° 3</u> : Un Farman-Goliath.....	46
<u>Photo n° 4</u> : Un Farman 221.....	47
<u>Photo n° 5</u> : Un Skytrain d’ <i>Ethiopian Airlines</i>	51

3. Liste des graphiques

<u>Graphique n° 1</u> : Evolution comparée de la natalité et de la mortalité en Ethiopie (2001-2011).....	28
<u>Graphique n° 2</u> : Taux de croissance du PIB (en %) de 2003 à 2010.....	40

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	1
Première partie : Approche théorique et méthodologique.....	4
1. Problématique.....	5
2. Revue de littérature	6
3. Méthode de collecte et d’analyse des données.....	10
4. Quelques difficultés rencontrées	12
Plan provisoire de la thèse.....	14
Deuxième partie : Présentation des premiers résultats à titre illustratif.....	16
Chapitre 1 ^{er} : Présentation du pays.....	17
1.1. Grands traits géographiques.....	17
1.2. Une population dynamique et diversifiée.....	26
1.3. Un des pays les plus pauvres du monde.....	33
Chapitre II : Contexte de création de la compagnie.....	41
2.1. La question de la “modernisation” du pays au temps de Hailé Sélassié 1 ^{er}	41
2.2. La nécessité de réduire les distances.....	43
2.3. Appui américain à la création de la compagnie (1945).....	47
Conclusion.....	53
Sources et références bibliographiques.....	55
Table des tableaux, cartes, photos et graphiques.....	68