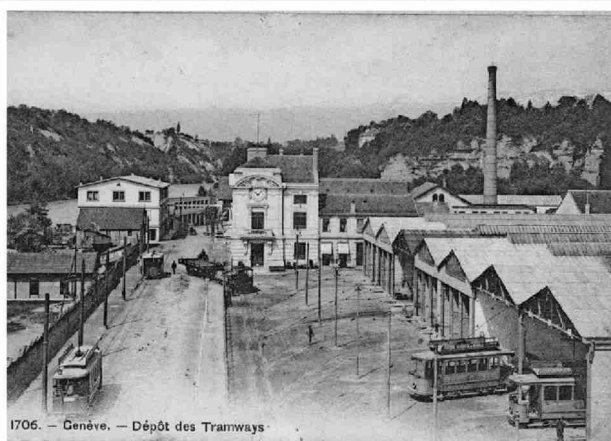
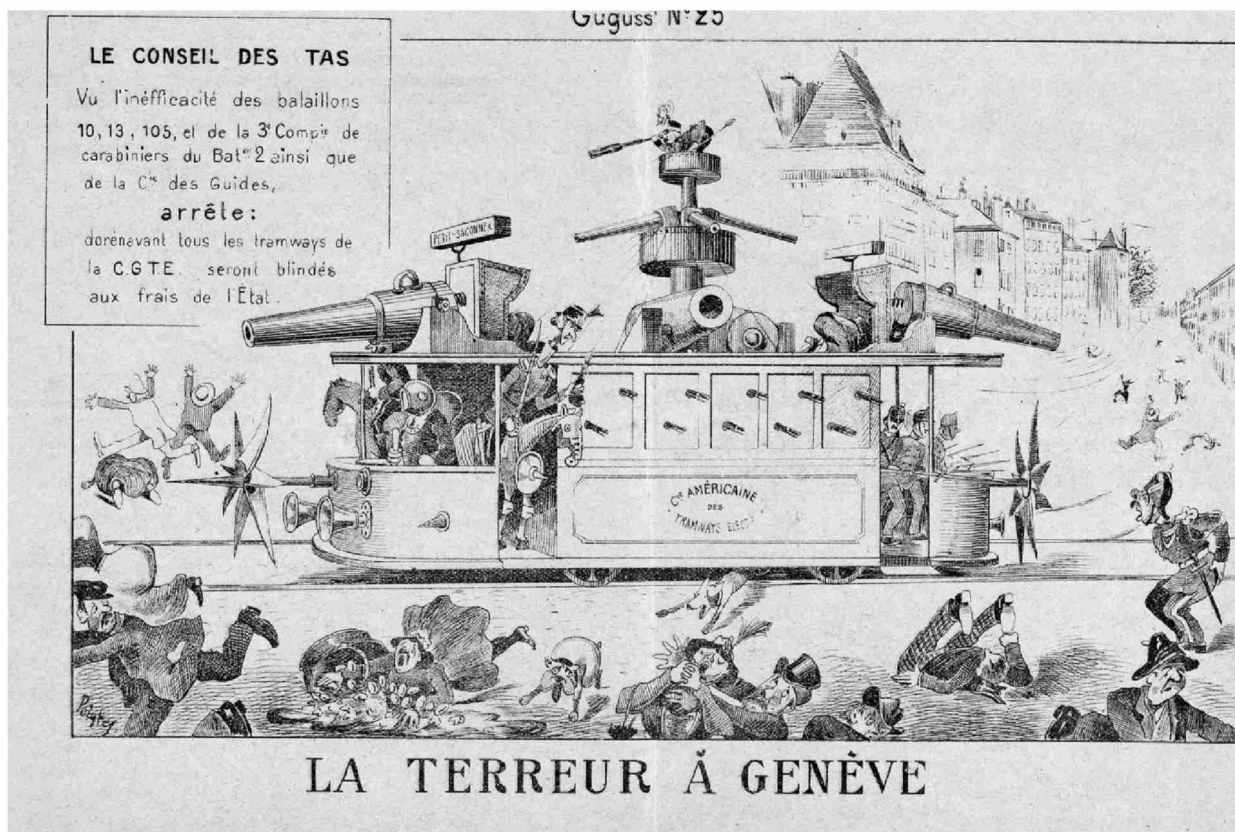




Notre histoire

1902 Les tramelots en colère se mettent en grève



En haut, illustration du journal satirique genevois «Guguss» sur les attaques de la population contre les trams en 1902. En bas, deux vues du site de la CGTE à la Jonction avec le bâtiment américain construit en 1899.^{BGE}



Le patron américain de la CGTE suscite le chaos et la grève générale.

Benjamin Chaix

A Genève, on dit tramelot, et en France, traminot. Ainsi appelle-t-on les employés des tramways d'autrefois. Alors que les deux jours de grèves des TPG s'achèvent sur un accord qui calme le jeu, le conflit des tramelots de 1902 a duré des mois et a conduit à la grève générale dans un canton qui n'en avait jamais connu auparavant. La société chargée des transports publics se nomme alors la Compagnie genevoise des tramways électriques (CGTE). Elle est devenue les Transports publics genevois (TPG) en 1977. Fondée en 1899, la CGTE est encore bien jeune quand éclate une grève qui va prendre les allures d'une révolution. La troupe sera appelée à la rescousse, on se battra dans les rues, les wagons seront visés par des projectiles, des bicyclettes de gendarmes voleront dans le Rhône. Le dessin du journal satirique

«On dit que vous avez rempli vos bureaux d'employées-dames?»

«La Tribune de Genève» questionne le directeur américain de la CGTE en 1902

«Guguss» que nous reproduisons montre

un tram transformé en engin de guerre pour répondre aux agressions de la population. On peut lire: «Le Conseil des Tas, vu l'inefficacité des bataillons 10, 13, 105, et de la 3^e Compagnie de carabiniers du bataillon 2 ainsi que la Cie des Guides, arrête: dorénavant tous les tramways de la CGTE seront blindés aux frais de l'État.» Sur le flanc du véhicule, l'inscription «Compagnie américaine des tramways électriques» apporte un élément de compréhension.

La CGTE est née de l'initiative d'un citoyen américain du nom de Butters, qui a obtenu en 1897 la concession du réseau genevois avec un Monsieur Forestier comme président du conseil d'administration. On l'appelle à ses débuts la Compagnie Forestier. Des capitaux britanniques sont trouvés pour construire les voies et acquérir les voitures. En 1901, un groupe financier londonien possède 81% des actions de la nouvelle société. Au nombre des dirigeants anglo-saxons, il y a l'Américain Field, qui ne parle pas un mot de français, puis son compatriote Bradford (dit «Bras fort» à Genève), anglophone uniquement. Ce handicap a son importance dans le fossé qui se creusera entre employés en patrons. Henry Percy Bradford, ancien directeur des tramways de Mexico et de Cincinnati, est l'homme qui va mettre le feu aux poudres. Le 30 août 1902, en réponse aux revendications salariales et aux demandes d'amélioration des conditions de travail des tramelots, Bradford annonce le licenciement de 44 des 65 employés du dépôt pour le 12 septembre. Le 31 août, la grève est déclarée. Aucun véhicule ne sort des dépôts de la Jonction. Le directeur américain réplique en affirmant que la grève est illégale, car il a annoncé des suppressions de postes et non des licenciements.

Arrestations

Ce même 31 août, «La Tribune de Genève» réalise une interview guère polémique de ce patron venu d'outre-Atlan-

tique. On lui demande notamment de s'expliquer sur la rumeur suivante: «On dit que vous avez rempli vos bureaux d'employées-dames». Il y répond en ces termes: «Oui, nous avons quatre dames dactylographes. Les femmes n'ont-elles pas le droit de vivre, comme les hommes?» S'il se montre plein d'égards pour la presse, «Bras fort» résiste avec vigueur à son personnel.

Dans un premier temps, la population soutient les tramelots, tandis que le Conseil d'État, quelque peu embarrassé, offre ses bons offices pour résoudre la crise. Celle-ci s'aggrave encore à partir du 28 septembre, lorsque la grève est à nouveau déclarée, avant de culminer lorsque les syndicats de Genève décrètent le 10 octobre la grève générale. Une première à Genève et en Suisse! La grève, à laquelle 50% du personnel a participé et, par solidarité, des milliers de syndiqués d'autres métiers (y compris les typographes de «La Tribune de Genève» qui ne paraît pas), s'achève le 13 octobre. Du 9 au 13, 104 arrestations ont eu lieu dont 45 concernant des étrangers. Ce sont principalement des Italiens. Parmi les soldats, 43 ont été blessés et des bicyclettes de gendarmes ont fini dans le Rhône. L'une des demandes des grévistes était le départ de Henry Percy Bradford qu'ils n'obtiennent finalement qu'au printemps 1903, lorsque l'Américain donne sa démission après plusieurs accidents causés par des maladroites d'employés formés à la hâte pour remplacer les grévistes licenciés.

Outre le souvenir de conflits générés par une politique managériale mal accordée à la Genève de 1902, la présence américaine à la CGTE nous a laissé un édifice encore existant. C'est le bâtiment historique dit de l'Horloge, fleuron du site de la Jonction, toujours occupé par les TPG. Son auteur est l'architecte américain Harvey Wiley Corbett, âgé alors de 26 ans, qui bâtit plus tard des gratte-ciel à New York et à Londres.



Esquisses

Une «Histoire de Genève»

On n'y verra pas la Genève du XX^e siècle ni la grève des tramelots de la Jonction. Le volume «Histoire de Genève» d'Isabelle Evequoz suit les dessins préparatoires de la frise de l'Arsenal par Gustave de Beaumont. Ce peintre né en 1851 était âgé d'à peine 40 ans quand il reçut commande de ce décor historique allant des Allobroges aux droits démocratiques acquis au XIX^e siècle. L'auteure en reprend les différentes étapes illustrées par les esquisses du peintre pour raconter l'histoire de Genève. Ces projets sont tout ce qu'il reste du travail original de Beaumont sur ce thème, car l'incendie de l'Arsenal en juin 1970 a fait disparaître le décor sur lequel l'artiste avait tra-



Esquisse pour la scène des Allobroges. GUSTAVE DE BEAUMONT

vaillé. Ce sont Benoît de Dardel et Jacques Février qui l'ont restitué sur la base des dessins préparatoires conservés dans la famille de Beaumont. «Dans l'œuvre de Gustave de Beaumont, si ample, et dont rien n'est indifférent, les fresques de l'ancien Arsenal de Genève occupent une place dominante, essentielle. Son talent s'est exprimé là plus richement que nulle part ailleurs», affirme Henri de Ziegler, professeur et écrivain, dans le «Journal de Genève» du 9 février 1920. Contemporain de Ferdinand Hodler, qu'il a



Esquisse pour la scène de la combourgeoisie avec Fribourg et Berne. GUSTAVE DE BEAUMONT

côtoyé à l'École des beaux-arts de Genève, Beaumont montre dans ses ébauches un talent et une vigueur dont l'œuvre achevée ne rend pas aussi bien compte. Sa frise de l'Escalade, esquissée au fusain, suggère le feu de l'action mieux qu'une toile bien léchée, tout comme la scène des Allobroges jetée rapidement sur le papier. **B.CH.**

«Histoire de Genève illustrée à partir des dessins préparatoires de Gustave de Beaumont» par Isabelle Evequoz, 95 p, Éd. Slatkine.