

LA VIE OUVRIÈRE EN FRANCE...

LA DURÉE DU TRAVAIL (*suite*):

La loi même autorise les pires abus de pouvoir du Capital. Les Compagnies de chemins de fer se targuent de la commission qu'elles accordent à leurs agents. Mais cette commission est une duperie. Dans le travail à la commission, dit M. Paul Brousse (*Petite République*, 7 octobre 1894) comme dans le travail avec participation aux bénéfices, le salaire se dédouble. Pour une part, il reste normal, payable au comptant (à la quinzaine, au mois, à l'année). Mais, pour l'autre, il devient une sorte de salaire supplémentaire, payable à terme, soit sous forme de part aux bénéfices, soit sous celle d'avancement régulier et de jouissance à quelque caisse de retraite. Le salaire normal est toujours payé: la loi en fait à l'employeur une obligation formelle, avec sanction pénale. Mais dans l'état actuel de notre législation en matière de contrat de louage d'ouvrage, les Compagnies peuvent détourner le salaire promis. D'après la jurisprudence, la commission n'est pas un contrat à durée déterminée, malgré la fixation du temps nécessaire pour la retraite; le maître (C. de cass., 25 février 1872) qui, usant de son droit de résiliation, congédie son employé ne saurait être tenu d'aucune indemnité envers lui, alors même que celui-ci n'aurait pas démerité; qu'alors même (C. de cass., 26 novembre 1878) que l'employé a le temps de service et l'âge requis pour la retraite, il n'a pas de droit absolu à une pension s'il n'a pas obtenu son admission par la Compagnie; que les retenues opérées sur les appointements des employés au profit d'une caisse de retraite ne donneront lieu à aucune répétition de la part de ceux qui cesseront de faire partie des cadres avant l'ouverture de leurs droits à la retraite, quelle que soit la cause de la cessation des services, même le renvoi sans motif légitime (C. de cass., 24 mai 1876).

Qu'est-ce que cela pourtant, auprès du procédé employé dans certaines fabriques de montres du Doubs pour le paiement des ouvriers? Ces ouvriers sont divisés par catégories, dont chacune ne fait qu'une pièce de la montre. Sa tâche terminée, l'ouvrier reçoit une fiche indiquant le travail qu'il a accompli et le salaire qui lui est dû; mais le paiement de son travail ne sera effectué que lorsque la montre dont il a fabriqué un rouage sera complètement achevée. Comme ce délai peut durer un mois et plus, les fabricants lui tiennent alors ce langage: «*Comme il vous est dû de l'argent, nous consentons à vous faire des avances. Demandez-nous donc la somme dont vous avez besoin; nous nous contenterons, lorsque le règlement de votre compte aura lieu, de défalquer l'intérêt de cette somme*». Après celle-là, il faut tirer l'échelle (*).

«*L'organisation sociale moderne, considérée dans son ensemble, est réellement anarchique. La société permet, suivant M. Daniel Saurin (2), recommande presque l'utilisation exclusive. Si un procédé nouveau m'apparaît, une issue plus favorable à mon activité, mon intérêt actuel est de m'en réserver soigneusement la possibilité. Il vaut mieux pour moi être le seul riche; l'universelle productivité me gênerait; le bien de tous serait la relative pauvreté de chacun, personne n'en veut. Au fond du plus*

(1) Jurisprudence confirmée par le *Tribunal civil de la Seine*, 30 septembre 1899.

(*) Ce qui précède ne figurait pas dans l'édition de *L'Ouvrier des Deux Mondes* citée, mais dans la monographie finale seulement. (*Note A.M.*).

(2) Daniel Saurin, *l'Ordre par l'anarchie*.

malheureux est l'approbation virtuelle de cette paradoxale organisation; ce qu'il brûle maintenant, il l'adorera demain, si les circonstances variables qui font l'accidentelle hiérarchie basculent au point de le placer tout en haut de l'échelle qui l'écrase. Ainsi les inégalités s'accroissent; chacun ne cherche que pour son propre compte et, tout d'abord, paralyse l'action des autres, dont il craint la concurrence. Le progrès est une course au clocher, il se réalise en haine de l'égalité. Chacun s'efforce pour échapper à la communauté; le réseau des lois sociales se distend violemment dans le sens de quelques individualités plus adroites, et la compression en résulte ailleurs, dont les autres pâtissent. L'homme repousse l'homme, et si quelque individu s'élève, il triomphe toujours sur les victimes inévitables de sa gloire».

Quant au travail, l'égoïsme est l'unique sentiment qui en règle les lois. L'industriel se soucie peu des intérêts sociaux (3). «*Sa famille, ses instruments de travail et la fortune personnelle qu'il s'efforce d'atteindre: voilà son humanité, son univers et son dieu. Dans ceux qui suivent la même carrière, il ne voit que des ennemis; il les attend, il les épie, et c'est à les ruiner qu'il fait consister son bonheur et sa gloire (4)*» Les ouvriers ne sont à ses yeux qu'un bétail humain, trop abondant pour épuiser jamais sa voracité. Ceux-là morts ou incapables, n'est-il pas certain d'en trouver d'autres, et d'autres encore, pour lui donner le luxe et la prééminence auxquels il aspire? Entasser, entasser toujours; substituer aux bras la machine, dépouiller le consommateur, édifier une fortune sur la misère de milliers d'êtres, semer autour de lui les ruines, joncher le champ de bataille de la concurrence de rivaux plus faibles: telle est l'ambition de l'industriel, tel est le but de sa vie. Et si, d'aventure, il perçoit des clameurs, des cris de haine, des menaces, il répond, avec la sérénité de l'homme protégé par les lois, dont il respecte la lettre: «*Chacun pour soi, laissez faire, laissez passer*».

Sans cesse croît l'égoïsme, étouffant toute bonne semence. Tout se confond, tout s'obscurcit: bien et mal, hautes et basses actions. Le scepticisme envahit peu à peu les cerveaux les mieux trempés, et les contempteurs mêmes de cette société perverse, en quête d'un état meilleur, se surprennent à commettre des actes dont, à la réflexion, l'injustice les révolte. Le champ social n'est plus qu'une arène, et pour y atteindre au bonheur (si l'on ose appeler de ce nom le malheur d'autrui), mieux vaut être fort que bon, adroit que généreux, habile que sage. Ce bonheur, on ne le mérite pas, on le conquiert.

Quant aux conséquences de cet égoïsme, si effrayantes qu'elles soient, l'individu ne s'en inquiète que médiocrement. Il apprend bien, à intervalles de plus en plus rapprochés, que des gens meurent de faim, que d'autres se suicident, et que l'existence, pour le reste de la population ouvrière, devient de plus en plus difficile; mais quoi! ces incidents sont trop loin et trop au-dessous de lui pour le toucher. Le ciel protège ses entreprises, son capital s'accroît, ses cigares sont bons... après lui le déluge!

Un motif cependant aurait dû obliger l'Etat, si l'Etat n'y était essentiellement impuissant, à améliorer, sinon à transformer, la condition des classes ouvrières. C'est que leur fécondité est la dernière ressource de l'oligarchie régnante. Depuis 1876, en effet, les naissances n'ont cessé de décroître en France (5). Les statistiques officielles constatent d'inquiétants excédents de décès, dont la crainte de morceler les fortunes dans les hautes classes, le poids des charges de l'existence dans les classes moyennes, sont les causes capitales. En France, plus que partout ailleurs, une famille qui se développe est écrasée par les charges économiques. Plus les membres en sont nombreux, plus elle est frappée par les impôts

(3) Rendant compte (*Petite République*, avril 1894) d'une brochure intitulée: *De l'influence des subventions postales sur le développement de la marine marchande à vapeur* et due à M. B. Caune, président du conseil de la *Compagnie des chargeurs corses réunis*, M. Gustave Rouanet disait: «...La brochure nous apprend d'abord que la *Compagnie Fraissinet* est subventionnée par l'Etat pour le transport de ses dépêches. En subventionnant la Société, l'Etat lui réserve naturellement ses transports. Vous vous figurez sans doute qu'elle transporte à un prix inférieur à celui des autres compagnies, et que c'est là ce qui a déterminé les pouvoirs publics à lui accorder cette importante concession? Eh ! bien, voici le tableau suggestif des prix comparés payés par l'Etat pour le transport de ses fonctionnaires, militaires, marins, etc..., et par les civils, à qui la *Compagnie Fraissinet* ne fait aucune réduction de tarif sur le prix ordinaire de la marine marchande. Tandis qu'en première classe, tout le monde s'embarquant pour la Corse paye une somme de 15 francs, le voyageur dont l'Etat paye le passage subit une majoration de 5 francs et l'Etat paye pour lui 20 francs. En deuxième classe, pour tout le monde, le prix de parcours est de 10 francs; pour l'Etat il s'élève à 14 francs. En troisième, les particuliers payent 5 francs, l'Etat 8 francs... Ce n'est pas tout. La *Compagnie Fraissinet* fait payer au commerce un fret de 50 centimes par balle de farine pesant 122kg500. L'Etat, lui, paie 1 fr. 50 par balle de 100 kilogrammes, soit une augmentation de fret de 380% environ. En compensation des facilités données à l'Etat par la *Compagnie*, facilités que nous venons d'énumérer très sommairement, l'Etat paie à ladite *Compagnie* une somme annuelle de 365.000 francs, soit une prime de 1.000 francs par jour».

(4) *Doctrine de Saint-Simon*, loc. cit.

indirects; plus elle occupe de logement, plus elle est grevée par l'impôt mobilier. Et c'est ainsi que, suivant M. J. Bertillon, directeur des *Statistiques de la Ville de Paris*, notre organisation civile et sociale a la plus large part dans la dépopulation.

Le prolétaire lui, sevré de toutes les joies que procure la richesse et qui ne connaît que celles de son triste foyer, est, à vrai dire, très prolifique.

Le nombre des familles qui possèdent au moins sept enfants vivants était, à la fin de 1889, de 135.808, comprenant 5.475 riches ou très aisées, 26.697 aisées et 113.636 peu aisées (6). D'autre part, une statistique publiée par le ministère du Commerce (mars 1894) atteste que les départements les plus pauvres sont aussi les plus féconds. La Normandie, la vallée de la Garonne, pays d'une richesse incomparable, sont les régions où la natalité est le plus restreinte, tandis que la Bretagne, pays peu fortuné, est la seule région où les naissances atteignent la proportion normale. De même à Paris, la natalité est plus forte, toutes proportions gardées, dans les quartiers excentriques que dans ceux du centre. Mais, d'autre part, les rigueurs de l'état économique atténuent cette fécondité dans une effrayante proportion. A Paris, la mortalité décime surtout, et par toutes les maladies contagieuses et épidémiques, les quartiers Montmartre, Popincourt, Ménilmontant, tandis qu'elle épargne de ce chef le Louvre, la Bourse et l'Elysée (7). La même observation s'applique à toutes les grandes villes d'Europe (8). Cette mortalité ayant pour causes le surmenage physique, une nutrition plutôt débilitante grâce aux sophistications du commerce, l'insalubrité des logements, etc..., toutes causes dues elles-mêmes à la durée trop longue du travail et à la modicité des salaires, l'Etat aurait dû, ce semble, dans son propre intérêt, intervenir en faveur des ouvriers, exiger pour eux une rémunération mieux proportionnée à leur labeur et à leurs besoins, diminuer la durée de leur travail, assainir et rendre confortables leurs habitations sans en élever le loyer, bref, procurer, s'il se pouvait, quelque bien-être à la classe qui lui fournit le plus d'impôts et le plus d'hommes et créer pour elle un milieu sanitaire (matériel et moral) semblable à celui dont jouissent les autres classes.

Qu'il ne l'ait pas fait, rien ne pourrait moins nous étonner, parce qu'il est de l'essence même des gouvernements de confondre leurs intérêts avec ceux de la classe possédante, de croire que leur existence est attachée à celle des possesseurs de la force-capital plutôt qu'à celle des détenteurs de la force-travail. Toutes les objurgations et tous les exemples seraient impuissants à leur donner une plus exacte vision des choses et, pas plus que l'expérience des vieillards ne réussit à garder les jeunes gens des entraînements et des folies de l'adolescence, l'histoire des nations disparues, ruinées toutes pour avoir asservi le travail, ne saurait les remettre dans la voie du salut. Curieux aveuglement qui, toujours semblable, a, dans tous les siècles, conduit tous les pouvoirs à leur perte!

(5) Une diminution semblable avait été déjà observée antérieurement pour Paris. M. Armand Husson a consigné dans son ouvrage: *Les consommations de Paris*, les chiffres suivants pour la période qui va de 1817 à 1851:

De 1817 à 1831, il y a 1 naissance sur 26,87 habitants,

De 1831 à 1836, il y a 1 naissance sur 28,66 habitants,

De 1830 à 1841, il y a 1 naissance sur 29,50 habitants,

De 1841 à 1840, il y a 1 naissance sur 30,64 habitants,

De 1846 à 1851, il y a 1 naissance sur 31,98 habitants.

L'auteur en trouve la cause «dans les lois qui règlent le partage des successions et dont l'effet certain est de diviser de plus en plus les fortunes». Nous avons nous-mêmes, dans une étude sur la Famille, constaté que cette question du partage des biens, cause principale de la dépopulation, a été également l'instigatrice de la législation monogamique. Nous aurons d'autres occasions de signaler sa fatale ingérence dans les lois économiques.

(6) M. de Foville, *Bulletin de statist. et de législ. comparée* janvier 1890.

(7) Cf. chapitre VII.

(8) Pendant la période 1873-1888, la natalité par 1.000 habitants a diminué:

En France, de:	25,1 à 23,2%,
En Allemagne	41 à 36,6%,
En Ecosse	34,7 à 30,6%,
En Angleterre	37,8 à 31%,
En Autriche	39,3 à 38,7%,
En Belgique	33,5 à 30,9%,
En Hollande	38,2 à 35,4%.

La durée du travail- On a extrait d'un registre de la ville de Nivelles (Belgique) quelques renseignements concernant l'organisation du travail dans le Brabant, il y a trois siècles. Ces renseignements sont consignés sous le titre: *Coutumes ordinaires d'aller en ouvrage, tant en hiver qu'en été, desquelles l'on use à Bruxelles et en autres villes de Brabant*. On remarque, à la lecture de ce vieux document, que la distribution du travail effectif comportait alors le nombre d'interruptions usité de nos jours pour les repas; mais le commencement et la fin de la journée de travail variaient d'une saison à l'autre et se fixaient d'après le lever et le coucher du soleil. Quant à la durée du travail effectif, elle variait considérablement suivant les diverses époques de l'année. L'ouvrier travaillait environ 3.300 heures pendant 350 jours, soit une moyenne de neuf heures quinze minutes par jour (9).

Aujourd'hui, malgré l'augmentation de production obtenue par le secours de la mécanique, la journée moyenne de la presque totalité des ouvriers d'Europe s'est élevée à dix heures et un quart, soit exactement une heure de plus qu'au XVIème siècle. Aux Etats-Unis, elle est de neuf heures; certains Etats, comme le New-Jersey, la Pensylvanie, l'ont même abaissée à huit heures et demie. En plusieurs districts de l'Australie, elle est de huit heures.

En France, la moyenne de dix heures est dépassée par un grand nombre d'ouvriers. En 1891, les cochers et les conducteurs de la *Compagnie des omnibus de Paris* travaillaient de quatorze à dix-huit heures par jour, en moyenne dix-sept heures, pour un salaire variant de 5 à 7 francs. Ils avaient droit par mois à deux jours de repos, mais ces deux jours ne leur étaient point payés. Enfin la Compagnie leur retirait par quinzaine, au moyen des amendes que le patronat, juge et partie dans ses différends avec le travailleur, s'est arrogé le droit d'imposer (10), jusqu'à 12 francs par semaine, ce qui portait le total annuel de ses reprises au chiffre de 5 millions (11). Diverses grèves auraient quelque peu modifié cette situation.

En 1890, les employés des bazars parisiens travaillaient quinze, seize et dix-sept heures, suivant la saison et les exigences de la vente, pour un salaire maximum de 5 francs. Ils menacèrent de se mettre en grève, si les patrons ne réduisaient la journée à treize heures et n'élevaient le salaire à 6 francs. La plupart des petits établissements firent droit à ces réclamations (12).

Les employés des prisons ont treize heures de travail quotidien et tous les trois jours un service de nuit supplémentaire de cinq heures. Les garçons de café et de restaurant travaillent depuis huit heures du matin jusque passé minuit. Ils ne sont point payés et ne vivent que des pourboires que leur donnent les consommateurs. Certains d'entre eux sont même obligés de payer d'une redevance quotidienne le droit de travailler dans les établissements bien achalandés. La longévité de ces travailleurs est sensiblement inférieure à la longévité normale. Les garçons bouchers font de quinze à dix-huit heures avec un seul jour de repos par an. En certains quartiers, ils commencent leur «journée » à trois heures et demie du matin, pour ne la terminer qu'à neuf heures du soir. Les livreurs des grands magasins, les facteurs de ville des chemins de fer, les camionneurs et généralement tous les ouvriers du transport parisien, travaillent de quatre heures et demie ou cinq heures du matin jusqu'à neuf heures du soir. Beaucoup d'entre eux ne déjeunent souvent qu'à trois heures de l'après-midi.

Au mois de mars 1894, les employés des lycées de Paris, qui travaillent quatorze heures pour un salaire de 4fr.50, transmirent au ministre de l'Instruction publique, par l'intermédiaire de M. Coutant, député de la Seine, une lettre où ils exprimaient le vœu «*que leur journée de travail fût réduite de seize heures à douze heures; que l'externement fût accordé aux employés mariés; que le droit aux prestations*

(9) Au XIIIème siècle, il était défendu à la plupart des ouvriers de travailler à la lumière, parce qu'on était persuadé que «*leur ouvrage ne serait pas bon*». De plus, le samedi, on cessait le travail plus tôt que les autres jours. Quant au dimanche et aux jours fériés, c'étaient des jours de chômage général pendant lesquels il était même interdit aux boulangers de cuire le pain. Les barilliers seuls avaient le droit d'exercer leur profession (Etienne Boileau, *Registre des métiers de Paris*).

(10) Une loi postérieure sur les règlements d'ateliers stipule que les amendes ne pourront en aucun cas excéder le quart du salaire et que le produit devra en être affecté à des œuvres intéressant ceux qu'elles auront frappés.

(11) A. Hamon, *France sociale et politique*, 1891.

(12) Id., loc. cit., 1890.

de chauffage et d'éclairage fût accordé aux employés logés dans les établissements; qu'enfin leur traitement fût élevé à 500 francs après deux années de service, à 600 francs après cinq ans et à 700 francs après dix ans». Le ministre promit à M. Coutant qu'il demanderait sur le budget de 1895 l'augmentation de crédit nécessaire pour faire face à ces réclamations.

La situation des aiguilleurs des chemins de fer ne paraîtra pas moins horrible à quiconque se rappellera quelle responsabilité assument ces modestes auxiliaires des transports par voie ferrée. Dans la séance de la Chambre du 18 février 1894, un député de Paris, M. Georges Berry, parlant des accidents de chemins de fer, s'exprima ainsi: «*La France est aujourd'hui au premier rang des nations sous le rapport des sinistres. Sur 261 millions de voyageurs transportés en 1892, il y a eu 531 blessés et 67 tués, sans compter les employés. Or l'Angleterre, sur 860 millions de voyageurs, soit 600 millions de plus que chez nous, n'a compté dans la même période que 600 blessés et 21 tués. Je ne parle pas des autres nations, qui sont bien au-dessous de ces chiffres (13). Il y a donc urgence à prendre des mesures de préservation(*)*».

(A suivre)

Fernand et Maurice PELLOUTIER.

(13) Un tableau donne les chiffres comparatifs suivants sur les victimes des accidents de chemins de fer pour quatre nations:

France:	1 tué sur 1.955.555 voyageurs,	1 blessé sur 496.511 voyageurs,
Angleterre:	1 tué sur 5.257.290 voyageurs,	1 blessé sur 311.345 voyageurs,
Belgique:	1 tué sur 8.861.804 voyageurs,	1 blessé sur 2.000.000 voyageurs,
Prusse:	1 tué sur 21.411.478 voyageurs,	1 blessé sur 3.892.998 voyageurs.

(*) Cette dernière phrase ne figure pas dans l'édition de *l'Ouvrier des Deux Mondes* citée, ni dans la suivante. Elle figure dans la monographie finale. (Note A.M.).