

lui et M. Jacquemin, ingénieur de la compagnie de l'Est, pour recommander à l'imitation des capitalistes de son pays les institutions de patronage créées par les compagnies françaises (1).

Bien d'autres écrivains ont exprimé la même opinion : elle s'est fait jour plus récemment quand on a vu les compagnies, qui avaient provoqué par une réduction de salaire les grèves de 1877, distribuer les mêmes dividendes à leurs actionnaires. Il a été évident que les salaires avaient été réduits pour assurer au capital le même taux de profit. Sans doute on ne peut pas prétendre soustraire complètement les travailleurs manuels au contre-coup des grandes crises de l'industrie ; mais il est non moins certain que le capital accumulé doit les supporter en première ligne. Aussi la conduite des compagnies de chemins de fer a-t-elle été accueillie par une réprobation unanime ; elle a été surtout stigmatisée par les journaux des différentes confessions chrétiennes (2).

En effet, le sentiment religieux peut seul inspirer aux chefs d'industrie le dévouement nécessaire pour reprendre les traditions du patronage dans les conditions difficiles qui leur sont faites. A la longue, ils doivent en être récompensés par la stabilité des populations ouvrières et la cessation des grèves ; mais, en attendant ce fruit de bien des années de dévouement, il ont à faire des sacrifices pécuniaires, surtout ils doivent prendre sur leurs plaisirs et leurs loisirs. Aussi bien cette inspiration chrétienne est la condition *sine qua non* du succès des institutions de patronage. Si elles relèvent uniquement de la philanthropie humaine, si elles ont un caractère administratif, l'ouvrier, livré aux influences des *Trade-Unions* et du socialisme, ne verra dans les subventions du patron qu'une *restitution incomplète*. Il les recevra à titre d'*à compte* et les dissipera dans l'intempérance, en attendant le jour de la liquidation sociale.

(1) Voyez un intéressant résumé de cette correspondance par M. A. Delaire, dans *l'Annuaire d'économie sociale* pour 1873, t. III, et un ouvrage récent de M. Adams, *Railroads, their origin and problem* (New-York, 1878). L'auteur de l'étude sur les *towns manufacturers* qu'a publiée *l'Atlantic Monthly* dans son numéro de juin 1879 conclut également à ce que les chefs d'industrie prennent la charge du bien moral de leurs ouvriers.

(2) Voyez, par exemple, dans le *New-Englander*, organe des ministres congrégationalistes, de mars 1879, l'article intitulé *Reducing wages to maintain rate of profit*, où la conduite des compagnies est énergiquement censurée par une foule de textes et d'exemples tirés de la Bible.