

## LA JOURNÉE DE HUIT HEURES

La journée de huit heures, dit un confrère de France, vient d'être l'objet, en Angleterre, d'une expérience très instructive. Cette expérience a été faite, librement, sans l'intervention d'aucune loi, sans même que les ouvriers l'aient demandée ou exigée à la suite d'un conflit. Un patron, constructeur mécanicien, du nom de Mather, a appliqué, dans ses ateliers, sis à Salford, la journée de huit heures depuis le 20 février 1893. L'expérience a porté sur 1,200 ouvriers.

Il va sans dire que ce fait a mis en l'air toutes les cervelles socialistes. Les partisans de la réduction légale de la journée de travail n'ont pas manqué de montrer que la réforme qu'ils préconisent était possible. Ils auraient pu dire, en outre, qu'elle était avantageuse, aussi bien pour le patron que pour les ouvriers. Nous savons bien que beaucoup de bons esprits estiment que la réduction de la journée de travail qu'ils réclament, sera aussi profitable aux patrons qu'aux ouvriers. C'est même un argument qu'ils invoquent. Mais il n'en est pas de même des socialistes militants et des collectivistes, de tous ceux qui font partie de l'union socialiste. Ces révolutionnaires, comme l'a bien fait ressortir M. Yves Guyot, ne demandent la diminution légale de la journée de travail que parce qu'ils prétendent, suivant l'Évangile de Karl Marx, que l'ouvrier est exploité par le patron. Marx a essayé de démontrer, en effet, que le salaire donné à l'ouvrier ne correspond qu'à un certain temps de travail plus petit que la journée exigée.

Or, dans ce cas, d'après l'exposé fait par M. Mather, il se trouve que les ouvriers ont rendu autant de travail en huit heures, qu'ils en rendaient, auparavant, en dix heures. Les deux heures supprimées sont celles du commencement de la journée, elles précédaient le petit déjeuner et causaient plus de dérangement que de profit. Les avantages généraux signalés par M. Mather sont les suivants : 1o économie portant sur les frais généraux ; 2o économie sur les frais d'éclairage et de combustible sur l'une des machines ; 3o les absences ont été moins nombreuses et sont tombées de 2,60 0/0 à 0,46 0/0.

Cette expérience a donc réussi ; elle peut être tentée dans des conditions identiques. Il est donc prudent de faire remarquer qu'en ces sortes de tentatives, il est utile de

tenir grand compte des conditions de l'expérience. Examinons celles qui se trouvaient réunies dans les ateliers de M. Mather.

D'abord l'expérience est isolée. Les ouvriers à côté, des autres usines, travaillant dix heures, les ouvriers de l'usine Mather avaient intérêt à faire réussir l'expérience puisqu'ils n'auraient pas trouvé ces avantages de réduction d'heures dans d'autres ateliers. De plus, les ateliers de constructeurs mécaniciens contiennent beaucoup de machines outils, dans la conduite desquelles l'attention joue un grand rôle, peut être plus grand que la force musculaire. Or l'attention peut être augmentée dans des proportions plus étendues que le travail musculaire. Ce qui le prouve, c'est qu'en la circonstance, le travail aux pièces qui exige un travail plus complet de la part de l'ouvrier, a été moins productif dans le total.

Dans des ateliers de cette espèce, le travail est uniformisé et commandé par le moteur mécanique qui fait de chaque outil mis en marche et de chaque ouvrier qui y est attaché un pieu solidaire de tout l'ensemble.

Il n'en est pas de même dans toutes les entreprises et l'on a déjà cité, à l'appui de cette observation, les industries agricoles et l'agriculture elle-même. L'écoulement des machines fabriquées par les constructeurs mécaniciens, est généralement normal. Il est, par contre, des industries, celle où la mode est maîtresse, qui sont forcées de travailler beaucoup à certaines époques et peu à d'autres. Les tailleurs, les fabricants de tissus de mode, les teintureries pour ces tissus, les industries de luxe et d'articles d'étreennes, les couturières, etc., ne peuvent songer à établir, sûrement, la journée de huit heures alors qu'à certaines époques, elles demandent à leurs ouvriers et employés non seulement la journée de dix heures, mais des heures supplémentaires et du travail de nuit. Et l'on ne peut dire que là il serait possible d'avoir plusieurs équipes. En effet, dans les industries de luxe ou de mode, les chômages sont fréquents. Il est donc nécessaire que l'ouvrier travaille davantage quand les commandes arrivent et se pressent chez les patrons. Or on ne peut faire que ces industries soient à travail permanent.

Nous avons signalé, dans un de nos précédents numéros, les manufactures d'Etat, en Angleterre, où l'on a introduit la journée de huit heures ; il sera intéressant de cons-

tater, dans quelques mois, les résultats que ne manquera pas de donner, sur ces expériences, le bureau du Travail anglais.

## PETITES NOTES.

La Compagnie du Câble Commercial est en train de poser un nouveau câble entre l'Irlande et Terre-neuve.

On dit qu'il vient de s'établir sur la colonie des Mormons, Leis Creek, territoire d'Alberta, une fabrique de gants et une manufacture de chaussures.

Une épidémie de choléra s'est déclarée à Lisbonne et la plupart des nations d'Europe font faire quarantaine aux navires venant des ports du Portugal.

En 1761 un journal de Glasgow annonçait le mariage de David Lincoln avec Catherine Crowe, sa cinquième femme, et ajoutait : 'Il a 71 ans. Sa première femme était une Hollandaise dont il a oublié le nom ; les autres étaient écossaises.'

Tous les mineurs de la région charbonnière, aux Etats-Unis, sont actuellement en grève. Les chemins de fer à l'ouest de Chicago sont menacés eux aussi d'une grève générale de leurs employés.

Du *Canadian Manufacturer* : The recent special number of Le Prix Courant, Montréal, was excellently got up and reflects much credit upon the publishers. The number, contained ninety pages enclosed in a beautiful and suggestive cover, lithographed in colors.

A la suite de la répression d'une révolution, dans le Honduras, le général vainqueur voulut emmener à la capitale l'artillerie de son adversaire vaincu, tout à coup, on s'aperçut que douze canons avaient complètement disparu. Personne ne pouvait dire où ils étaient passés.

Un fait qui indique la position que prend la province canadienne de l'Ouest, la Colombie Anglaise, sur l'Océan Pacifique, c'est que les navires de la marine de l'état des Etats-Unis qui sont en croisière pour la garde des pêcheries du loup-marin dans la mer de Behring, viennent prendre leur provision de charbon à Nanaïmo. La ligne américaine Pacific Mail, qui va de San Francisco au Japon, emploie également le charbon de Nanaïmo.

Le gouvernement français a prié Sir Edward Blount, président de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, de donner sa démission. La raison de cette demande est que, comme président de la compagnie, Sir Edward, qui est sujet anglais, pouvait être mis, par sa position, au courant du plan de mobilisation de l'armée française ; et le gouvernement ne croit pas prudent que des étrangers puissent être ainsi maîtres de ses secrets.

Au moment où nous allons sous presse nous n'avons pas encore reçu notre Chronique de Québec.