

# CONGRÈS INTERNATIONAL DES HABITATIONS A BON MARCHÉ.

LONDRES, AOÛT 1907.

---

## QUESTION VI. MOYENS DE COMMUNICATION.

---

Le développement des communications rapides et à bon marché entre les centres des villes et les parties suburbaines, et entre les villes et les campagnes, grâce aux trains, trams et motocars.

---

BY

PROF. E. MAHAIM, LL.D.

---

Le Congrès ne s'attend pas, sans doute, à une dissertation académique sur la nécessité et l'importance des moyens de transport en ce qui concerne les habitations à bon marché. Je pars de cette idée qu'il désire surtout des renseignements de fait et j'entreprends de lui exposer ce qui se pratique dans mon pays. Non que je veuille le proposer comme un modèle en tout, mais parce que je pense que, sur plus d'un point, il présente des traits caractéristiques et intéressants pour tous.

---

Il est nécessaire, tout d'abord, de rappeler quelques particularités de la Belgique, utiles pour la question qui nous occupe.

On sait que la population belge est très dense : 227 habitants par kilomètre carré au dernier recensement, du 31 Décembre 1900, 243, au 31 Décembre 1905 (population calculée). La concentration de cette population dans les villes, au détriment des campagnes, se fait en Belgique comme dans les autres pays. Cependant, il n'y a pas chez nous de très grandes villes : l'agglomération Bruxelloise atteint 600,000 habitants. Anvers

n'a pas 300,000 habitants ; deux autres villes seulement, Liège et Gand, dépassent les 150,000. Par contre, la Belgique est un pays où les petites villes sont nombreuses. Au dernier recensement, la population se répartissait presque également par quart de la manière suivante :

|             |                                                     |
|-------------|-----------------------------------------------------|
| 25 p. c.    | habitaient des communes de moins de 2000 habitants, |
| 23 p. c.    | id. id. de 2000 à moins de 5000 id.                 |
| 27 p. c.    | id. id. de 5000 à moins de 25000 id.                |
| et 25 p. c. | id. id. de plus de 25000 habitants.                 |

S'il est vrai qu'une grande partie de notre population vit de la vie urbaine, nous ne connaissons pas les agglomérations géantes. Il en résulte que plusieurs de leurs caractéristiques nous font défaut : nous n'avons pas encore de métropolitain souterrain, ni de service public de motocars. Nos grandes villes elles-mêmes n'ont pas de quartier central dépeuplé, vidé d'habitants ; on habite encore dans nos " cités."

Autre trait à retenir : la Belgique est essentiellement un pays de petites maisons individuelles. Pour l'ensemble du royaume, on ne compte que 1.17 ménage et 4.3 habitants par maison. Même dans l'ensemble des villes de plus de 10,000 habitants, la proportion ne dépasse pas 1.5 ménage, ni 5.5 habitants par maison. Les maxima sont : à Molenbeek-St.-Jean, 2.84 ménages, Verviers, 2.75, Bruxelles, 2.73. On ne compte plus de 2 ménages en moyenne par maison que dans les communes de l'agglomération Bruxelloise, de Verviers, d'Anvers et de Liège. Sans doute, il ne manque pas d'ilots surpeuplés dans nos villes et nous connaissons aussi les casernes et les maisons à étages, mais ce sont des exceptions. Le Belge reste, dans l'ensemble, et même dans les grandes villes, fidèle au système : " one family, one house."

D'autre part, il est bon de se souvenir que la Belgique est pays d'industrie et de grande industrie : elle s'y développe au détriment de l'agriculture. En 1880, la population qui se livrait habituellement aux travaux agricoles formait 22 p. c. de la population totale ; en 1895, elle avait légèrement augmenté en nombre, mais elle ne formait plus que 19 p. c. du total. D'après le recensement industriel de 1896, l'ensemble des personnes occupées dans les industries et métiers formait 17 p. c. de la population totale. Il n'est pas douteux que cette proportion ait augmenté depuis lors. En outre, la grande industrie est chez nous comme ailleurs en croissance marquée : en 1896, un quart de la population ouvrière était employée dans des entreprises ayant plus de 500 ouvriers. Il en résulte que la population a généralement une tendance à se masser dans les centres d'industrie, qui sont les villes et les bourgs industriels. Vers notre grand port. Antwerp, vers Bruxelles et tout notre bassin houiller, depuis Liège jusqu'à Mons, les entreprises industrielles se groupent et se multiplient. Nous avons notre pays noir, où les villes et les villages se touchent, mêlant, dans la fumée des usines, des populations laborieuses.

C'est dans ce milieu que nous allons rechercher ce qu'on a fait pour rapprocher la ville et la campagne, la banlieue et les centres.

## TRAMWAYS.

Les entreprises de tramways sont, au point de vue financier comme au point de vue technique, des affaires préférées par les Belges. Parcourez la liste de nos sociétés anonymes ou des valeurs à la Bourse de Bruxelles, vous verrez que nous avons construit et que nous exploitons des tramways dans toutes les parties du monde. On ne s'étonnera donc pas de l'étendue relativement considérable de notre réseau urbain de tramways : 57 kilomètres à Anvers, 129 à Bruxelles, 20 à Gand, 73 à Liège, 18 à Verviers. Au total, 302 kilomètres de tramways sont exploités dans des communes dont la population totale est d'environ 1,720,000 habitants, ce qui donne 1 kilomètre de tramways pour 5700 habitants.

Je n'ai pas à apprécier les méthodes d'exploitation de ces tramways. La loi belge n'est pas favorable à l'exploitation directe par les municipalités en ce sens qu'elle ne la permet pas, dès que le réseau s'étend sur plusieurs communes. Mais elle n'y met pas d'obstacle dans le territoire d'une même commune. C'est ce qui a permis à la Ville de Liège de racheter tout une série de lignes jadis concédées. Mais la Ville, propriétaire des voies et du matériel, a cédé l'exploitation à une compagnie. Les autres réseaux appartiennent à des compagnies privées.

Au point de vue des tarifs, je ne puis que signaler les mesures prises en vue de favoriser les ouvriers et par conséquent leur permettre d'habiter à la périphérie des villes.

La convention intervenue entre la *Compagnie générale des tramways d'Anvers* et le Gouvernement prévoit la délivrance d'abonnements pour ouvriers. Elles prescrivent en outre à la Compagnie :

1° De délivrer aux ouvriers, les jours ouvrables le matin jusqu'à 8 heures, et le soir, en hiver, de 17 à 20 heures et, en été, de 18 à 20 heures, des tickets au prix maximum de 10 centimes, donnant droit à un changement de voiture quelle que soit la distance parcourue ;

2° d'organiser des trains spéciaux pour ouvriers à *prix très réduits*, coïncidant le matin avec l'entrée et le soir avec la sortie des ateliers.

Le cahier des charges de la *Compagnie des tramways bruxellois* lui impose l'obligation :

1° De délivrer aux ouvriers les jours ouvrables, le matin jusqu'à 8 heures, et le soir de 19 à 20 heures, des tickets au prix réduit de 20 centimes en seconde classe quelle que soit la distance parcourue sur le réseau de Bruxelles et de ses faubourgs ;

2° d'organiser des trains spéciaux pour ouvriers, à prix très réduits.

La Compagnie a étendu le laps de temps fixé pour la délivrance des tickets pour ouvriers qui est, maintenant, le soir, de 16½ à 20½ heures ; elle a, en outre réduit pour eux, au taux uniforme de 5 centimes, le prix de la " correspondance."

Des dispositions du même genre ont été prises par la "*Société générale des chemins de fer économiques*," qui exploite des lignes de tramways dans l'agglomération bruxelloise.

Les règlements sont à peu près les mêmes pour la *Société des tramways électriques du pays de Charleroi et extensions*.

A Liège, la "*Société des tramways Liégeois*" qui exploite un réseau concédé par le Gouvernement, délivre des abonnements pour ouvriers, valables, le soir, les jours ouvrables, entre 18 heures et 19½ heures. Ils consistent en un carnet de 30 tickets comportant une réduction de 50 pour cent sur le tarif ordinaire de 2e classe. Elle organise un service spécial, utile surtout aux ouvriers, les jours ouvrables à partir de 5½ heures du matin. En outre, elle fait une réduction de 50 pour cent sur le tarif pour tout voyageur entrant dans une voiture avant 7 heures du matin.

Sur le réseau des *tramways communaux* de Liège, le prix du transport est également réduit à 5 centimes au lieu de 10, pour tout voyageur entrant dans une voiture avant 7 heures du matin, quelle que soit la distance parcourue. Le tarif est, en effet, uniforme : 10 centimes en 2me classe, 15 centimes en 1re.

La *Société des Railways économiques de Liège-Seraing et extensions* a des tarifs spéciaux pour ouvriers comportant une réduction de 50 pour cent sur les prix ordinaires.

Il en est de même de la *Société de tramways Est-Ouest de Liège et extensions*.

Ces faveurs spéciales pour les ouvriers (et souvent aussi les "employés") ont eu pour effet partout d'étendre le champ de la bâtisse de maisons ouvrières. En supprimant les distances, elles ont décongestionné les centres et permis l'habitation de la banlieue à bien des ménages. Autour de toutes nos grandes villes, on voit, à présent, le long des lignes de tramways, s'élever de petites maisons, érigées par les ouvriers grâce aux prêts de la Caisse générale d'Epargne. S'il est vrai qu'à part à Bruxelles, on trouve encore dans nos grandes villes du terrain à bâtir dont le prix est abordable pour des ouvriers (à Liège même, dans ces 5 dernières années des ouvriers ont construit plus de 300 maisons dont ils sont propriétaires), il est encore plus vrai que c'est surtout à la périphérie, dans les communes suburbaines que s'élèvent les maisons ouvrières. Tout cela n'aurait pas été possible sans les riches réseaux de tramways électriques que nous possédons maintenant.

Aussi, les Comités de patronage ont abandonné l'idée de faire réserver, sur les terrains compris dans les expropriations par zone, des emplacements d'application pratique. Jamais, d'ailleurs, cette idée n'a pu recevoir d'une façon durable de construire des maisons de commerce ou des maisons à loyer élevé sur du terrain de quartier central, à haut prix ? On pense de plus en plus aujourd'hui qu'il n'y a aucun inconvénient, vu les bas prix des tarifs de tramways, à éparpiller les maisons ouvrières à la périphérie. D'ailleurs, étant donné notre mode de construction, les maisons ouvrières

de la banlieue ne forment plus, comme par le passé, des " cités " exclusivement ouvrières ; elles voisinent avec de petites maisons bourgeoises et l'on ne peut prétendre que la classe ouvrière est repoussée, exilée, refoulée au loin.

C'est surtout dans les grandes villes que l'on aperçoit le mieux l'effet principal des moyens de communication, qui est de diminuer la rente économique des terrains centraux. En mettant en valeur de nouveaux terrains, ils élargissent le marché du terrain à bâtir et font baisser la rente des anciens terrains.

### CHEMINS DE FER VICINAUX.

Les tramways sont à leur place dans les grandes agglomérations urbaines ou industrielles où le trafic est intense. Leur rôle est surtout de pénétrer dans les centres denses de population.

Les chemins de fer vicinaux ont pour but de relier les campagnes aux grands chemins de fer et aux villes.

On sait que la Belgique a été la première, sur le Continent, à construire des chemins de fer et que c'est l'Etat qui a constitué le premier réseau. Son initiative fut bientôt suivie. On accorda à des compagnies privées des concessions que l'Etat a fini par racheter successivement.

Voici, de dix en dix ans, l'étendue du réseau de l'Etat et des compagnies :

|      |    |    |    |    |    |                |
|------|----|----|----|----|----|----------------|
| 1835 | .. | .. | .. | .. | .. | 16 kilomètres. |
| 1845 | .. | .. | .. | .. | .. | 578 id.        |
| 1855 | .. | .. | .. | .. | .. | 1307 id.       |
| 1865 | .. | .. | .. | .. | .. | 2305 id.       |
| 1875 | .. | .. | .. | .. | .. | 3441 id.       |
| 1885 | .. | .. | .. | .. | .. | 4417 id.       |
| 1895 | .. | .. | .. | .. | .. | 4569 id.       |
| 1905 | .. | .. | .. | .. | .. | 4578 id.       |

Sur ces 4578 kilomètres, 532 seulement appartiennent encore à des compagnies, et il est question de les racheter à leur tour.

A partir de 1885, l'augmentation du réseau est insignifiante. C'est que l'idée s'était fait jour de modifier la nature du railway parce qu'il avait à faire face à de nouveaux besoins. Les chemins de fer d'intérêt général, grâce à leur coût élevé et aux exigences de l'exploitation et des tracés, desservent surtout les villes principales et les nœuds du trafic des voyageurs et des marchandises. Il fallait, pour les villes secondaires et les campagnes isolées un moyen de transport moins coûteux, capable de s'étendre dans des régions à population peu dense et à trafic relativement faible.

Ce fut l'objet des lois du 28 mai 1884 et du 24 Juin 1885 créant la *Société nationale des chemins de fer vicinaux*.

Il convient d'en dire quelques mots : nos collègues membres du Congrès se souviendront qu'au Congrès de Liège en 1905, M. Hector Denis a proposé la constitution d'une Société nationale des Habitations à bon marché sur le modèle de celle des chemins de fer vicinaux.

En effet, cet organisme, qui a merveilleusement réussi, n'a pas d'analogue dans d'autres pays. En voici les traits caractéristiques :\*

1° La société est constituée sous la forme " anonyme " c'est-à-dire par actions. Mais ses actionnaires sont presque exclusivement l'Etat, les provinces et les communes. Les particuliers ne sont admis à intervenir dans le capital que jusqu'à concurrence d'un tiers du capital nécessaire à une ligne déterminée. On a voulu avant tout intéresser les pouvoirs publics aux entreprises de chemins de fer vicinaux, et dans la mesure où les intérêts publics qu'ils représentent y sont engagés. Rien de plus juste que de demander à une commune de participer à la création—et aux bénéfices—d'une ligne de chemin de fer qui traverse son territoire. En général, la participation des communes se calcule à la fois d'après la population et la longueur du parcours sur le territoire. Les provinces interviennent pour un tiers ou un quart. L'Etat intervient au maximum pour la moitié du capital. Les pouvoirs publics peuvent faire leurs versements sous forme d'annuités souscrites pour 90 ans, à 3.5 pour cent, intérêt et amortissement compris.

2° Le capital social est divisé en autant de séries d'actions qu'il y a de lignes concédées, chaque série ayant droit aux bénéfices produits par la ligne à laquelle elle se rapporte.† Ainsi chaque ligne vicinale forme une affaire distincte, ayant une comptabilité spéciale ; elle participe aux frais généraux dans la proportion de sa recette brute.

3° La Société nationale émet des obligations dont l'intérêt est garanti par l'Etat.

4° Les dividendes sont répartis de façon à couvrir d'abord l'annuité souscrite par les pouvoirs publics ; puis  $\frac{1}{4}$  forme un fonds de prévision appartenant à chaque ligne ;  $\frac{3}{8}$ , au fonds de réserve appartenant à la masse et qui forme le lien commun entre les diverses lignes ; les  $\frac{3}{8}$  restant forment un second dividende.

5° Il y a une assemblée générale d'actionnaires, particuliers et pouvoirs publics, où chaque commune et chaque province sont représentées par un délégué, avec autant de voix que d'actions. L'assemblée nomme deux administrateurs sur cinq, et les neuf commissaires chargés de la surveillance.

6° La société fonctionne sous le contrôle du Gouvernement, qui approuve les tarifs, peut s'opposer à toute mesure contraire à la loi ou

---

\* Voir dans la *Revue Economique internationale* de Fév. 1907 une étude développée et très intéressante de M. C. de Burlet, le distingué directeur général de la Société nationale.

† M. C. de Burlet, art. cité, p. 259.

aux intérêts de l'Etat, et règle la police des chemins de fer vicinaux. Le Roi nomme le directeur-général et trois administrateurs. Les statuts de la Société sont déterminés par la loi et ne peuvent être révisés que par une loi.

Nous avons vu que l'Etat participe largement au capital et garantit l'intérêt des obligations. D'autre part, la Société est exempte de certaines taxes et impositions et investie d'un monopole ou plutôt d'un droit de préférence : le Gouvernement reste maître de concéder une ligne à d'autres si, dans le délai d'un an après les enquêtes prescrites, la Société n'a pas demandé la concession de la ligne projetée.

Ainsi, la Société forme un organisme à part, à moitié administration publique, à moitié compagnie privée. Elle est parvenue à atteindre les avantages de la centralisation, à donner de l'esprit de suite à la construction des chemins de fer secondaires, tout en laissant aux initiatives locales leurs avantages.

Les résultats ont été remarquables. Au 31 Décembre 1906, 155 lignes exploitaient 2919 kilomètres\* et avaient concession pour 3871 ; la concession avait été demandée pour 320 kilomètres, et étudiée pour 745 autres. On construit en moyenne 250 kilomètres par an, et rien n'indique un ralentissement. Les communes montrent une ardeur croissante à poursuivre la création de nouvelles lignes. " Dans aucun pays du monde, écrit M. C. de Burlet, le réseau des chemins de fer secondaires n'a pris un développement comparable à celui que nous constatons en Belgique."†

Le capital investi s'élève à présent à 239,111,000 francs, dont l'Etat a souscrit 41.2 p. c., les provinces 28.3, les communes, 28.9, et les particuliers 2.6. La recette brute par kilomètre a passé de frs. 3066.59 en 1887 à frs. 5690.15 en 1906 ; le coefficient d'exploitation, de 72.23 à 67.37.

La part des voyageurs dans le trafic est encore considérable, puisqu'elle équivaut à 44 p. c. sur les lignes ayant un service complet, voyageurs et marchandises. On prévoit cependant qu'elle ira en diminuant relativement, par suite de l'importance du trafic des marchandises. Mais en tout cas, le nombre de voyageurs est en progression absolue et constante.

Le tarif-voyageurs est fixé à 7 centimes par kilomètre en première classe, à 5 centimes en seconde classe.

La Société nationale a en outre des abonnements à tarifs réduits pour ouvriers.

Ils sont délivrés à peu près dans les mêmes conditions que les abonnements d'ouvriers sur les chemins de fer de l'Etat.

Voici le tableau des prix d'abonnements.

---

\* De sorte que, par 100 kilomètres carrés, la Belgique a 15 kilomètres de grands chemins de fer en exploitation, et 25 kilomètres, y compris les chemins de fer secondaires. Si l'on veut établir la proportion par rapport à la population, on obtient 1 kilomètre de grand chemin de fer pour 1550 habitants, et 1 kilomètre de chemin de fer de toute espèce (y compris les vicinaux) pour 931 habitants.

† Article cité, p. 291.

## ABONNEMENTS HEBDOMADAIRES POUR OUVRIERS.

| Kilomètres. | Prix des abonnements valables pour. |                           |                            |                                |                                | Kilomètres. | Prix des abonnements valables pour. |                           |                            |                                |                                |
|-------------|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|             | Un déplacement par semaine.*        | Six voyages par semaine.† | Sept voyages par semaine.‡ | Six déplacements par semaine.§ | Sept déplacements par semaine. |             | Un déplacement par semaine.*        | Six voyages par semaine.† | Sept voyages par semaine.‡ | Six déplacements par semaine.§ | Sept déplacements par semaine. |
| 1           | 0.20                                | 0.30                      | 0.35                       | 0.60                           | 0.70                           | 21          | 0.95                                | 1.30                      | 1.50                       | 2.55                           | 3.00                           |
| 2           | 0.20                                | 0.30                      | 0.35                       | 0.60                           | 0.70                           | 22          | 0.95                                | 1.35                      | 1.60                       | 2.70                           | 3.15                           |
| 3           | 0.25                                | 0.40                      | 0.45                       | 0.75                           | 0.90                           | 23          | 0.95                                | 1.40                      | 1.65                       | 2.80                           | 3.25                           |
| 4           | 0.30                                | 0.55                      | 0.65                       | 1.05                           | 1.25                           | 24          | 0.95                                | 1.50                      | 1.75                       | 2.95                           | 3.45                           |
| 5           | 0.35                                | 0.60                      | 0.75                       | 1.20                           | 1.45                           | 25          | 0.95                                | 1.50                      | 1.75                       | 3.00                           | 3.50                           |
| 6           | 0.40                                | 0.70                      | 0.85                       | 1.40                           | 1.65                           | 26          | 1.00                                | 1.60                      | 1.90                       | 3.15                           | 3.80                           |
| 7           | 0.45                                | 0.80                      | 0.90                       | 1.55                           | 1.80                           | 27          | 1.00                                | 1.65                      | 1.95                       | 3.30                           | 3.85                           |
| 8           | 0.50                                | 0.80                      | 0.95                       | 1.60                           | 1.85                           | 28          | 1.00                                | 1.70                      | 2.00                       | 3.40                           | 3.95                           |
| 9           | 0.55                                | 0.85                      | 1.05                       | 1.70                           | 2.10                           | 29          | 1.00                                | 1.80                      | 2.10                       | 3.55                           | 4.15                           |
| 10          | 0.60                                | 0.85                      | 1.05                       | 1.70                           | 2.10                           | 30          | 1.00                                | 1.80                      | 2.10                       | 3.60                           | 4.20                           |
| 11          | 0.65                                | 0.95                      | 1.10                       | 1.90                           | 2.20                           | 31          | 1.05                                | 1.90                      | 2.20                       | 3.75                           | 4.40                           |
| 12          | 0.70                                | 1.05                      | 1.20                       | 2.10                           | 2.40                           | 32          | 1.05                                | 1.95                      | 2.30                       | 3.90                           | 4.55                           |
| 13          | 0.75                                | 1.05                      | 1.25                       | 2.10                           | 2.50                           | 33          | 1.05                                | 2.00                      | 2.35                       | 4.00                           | 4.65                           |
| 14          | 0.80                                | 1.15                      | 1.35                       | 2.25                           | 2.65                           | 34          | 1.05                                | 2.10                      | 2.45                       | 4.15                           | 4.85                           |
| 15          | 0.85                                | 1.15                      | 1.35                       | 2.25                           | 2.65                           | 35          | 1.05                                | 2.10                      | 2.45                       | 4.20                           | 4.90                           |
| 16          | 0.90                                | 1.15                      | 1.35                       | 2.30                           | 2.70                           | 36          | 1.10                                | 2.20                      | 2.55                       | 4.35                           | 5.10                           |
| 17          | 0.90                                | 1.20                      | 1.40                       | 2.35                           | 2.75                           | 37          | 1.10                                | 2.25                      | 2.65                       | 4.50                           | 5.30                           |
| 18          | 0.90                                | 1.20                      | 1.40                       | 2.40                           | 2.80                           | 38          | 1.10                                | 2.30                      | 2.70                       | 4.60                           | 5.35                           |
| 19          | 0.90                                | 1.20                      | 1.45                       | 2.40                           | 2.85                           | 39          | 1.10                                | 2.40                      | 2.80                       | 4.75                           | 5.55                           |
| 20          | 0.90                                | 1.20                      | 1.45                       | 2.40                           | 2.85                           | 40          | 1.10                                | 2.40                      | 2.80                       | 4.80                           | 5.60                           |

\* Un voyage (aller et retour) à effectuer par semaine.

† Un voyage à l'aller seulement ou au retour à effectuer tous les jours de la semaine, sauf le dimanche.

‡ Un voyage à l'aller seulement ou au retour à effectuer tous les jours de la semaine, y compris le dimanche.

§ Un voyage (aller et retour) à effectuer tous les jours de la semaine, sauf le dimanche.

|| Un voyage (aller et retour) à effectuer tous les jours de la semaine, y compris le dimanche.

La Société nationale a bien voulu me communiquer la statistique des abonnements d'ouvriers et du nombre de voyages faits avec ces abonnements en 1906.

| Provinces.                 | Nombre<br>d'abonnements. | Nombre<br>de voyages. |
|----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Hainaut ... ..             | 166,707                  | 1,963,278             |
| Brabant ... ..             | 138,356                  | 1,575,817             |
| Anvers ... ..              | 70,480                   | 845,769               |
| Liège ... ..               | 67,027                   | 783,614               |
| Namur ... ..               | 22,886                   | 249,875               |
| Flandre orientale ... ..   | 20,556                   | 243,334               |
| Flandre occidentale ... .. | 18,316                   | 221,086               |
| Limbourg ... ..            | 16,085                   | 182,766               |
| Luxembourg ... ..          | 11,223                   | 91,447                |
| Le Royaume ... ..          | 531,636                  | 6,156,986             |

Il est difficile d'évaluer le nombre d'ouvriers abonnés ; mais il ne doit pas être inférieur à 15,000.

Un certain nombre sont en même temps abonnés aux chemins de fer de l'Etat dont nous allons parler, mais il n'en reste pas moins acquis que, grâce aux chemins de fer vicinaux, des milliers d'ouvriers peuvent continuer à habiter la campagne tout en travaillant dans les établissements industriels.

L'action des chemins de fer vicinaux n'est ici qu'accessoire ou complémentaire à celle des chemins de fer d'intérêt général, mais elle n'est pas à négliger. Il est visible, d'ailleurs, pour tous ceux qui connaissent notre pays, que les chemins de fer vicinaux ont transformé, en vingt ans, nombre de régions. Là où la misère et la gêne transparaient de pauvres masures, nous trouvons quantité de maisons propres et avenantes construites avec l'aide des sociétés de crédit. La distance n'est plus un obstacle, dans le Hainaut par exemple, pour l'ouvrier qui veut construire, tant les moyens de communication sont nombreux et bon marché. Dans les environs d'Anvers, dans le pays de Liège, les routes parcourues par le vicinal sont également bordées de maisons neuves. C'est l'indice du maintien, sinon d'une immigration, à la campagne de gens qui eussent sans cela été absorbés par la ville.

#### LES ABONNEMENTS A BON MARCHÉ POUR OUVRIERS SUR LES CHEMINS DE FER.

C'est à l'administration des chemins de fer de l'Etat que revient, en Belgique, l'idée d'abonnements spéciaux à prix réduits pour les ouvriers.

Cette mesure remonte à 1869. Elle a été prise alors, en même temps que des tarifs réduits pour certaines marchandises, afin de venir en aide à la grande industrie nationale et de faciliter aux ouvriers l'emploi de leur main-d'œuvre.

Comme l'indique le diagramme ci-joint, le mouvement des voyageurs abonnés n'a fait qu'augmenter, lentement d'abord, mais extrêmement vite depuis 1896.

Aujourd'hui, on peut le dire, ces abonnements sont passés dans les mœurs au point qu'ils constituent un des traits caractéristiques de l'économie nationale belge. Tous les grands établissements industriels tirent leur main-d'œuvre en grande partie de la campagne. Nos charbonnages, nos grands établissements métallurgiques du Hainaut et de Liège, attirent chaque jour et chaque semaine des milliers et des milliers d'ouvriers de parties agricoles voisines du Limbourg, de Brabant, et même éloignées, des Flandres. Chaque matin, nos gares urbaines ou industrielles offrent le spectacle d'armées d'ouvriers à moitié paysans, venant gagner à la ville des salaires que l'agriculture ne peut plus offrir, mais *persistant à vivre à la campagne*.

Leur nombre exact est difficile à fixer. En 1905, le ministre des chemins de fer, à la Chambre, admettait qu'il allait de 80 à 100,000. D'après les éléments nouveaux d'appréciation, je suis disposé à croire que, sur les chemins de fer de l'Etat seuls, le nombre d'ouvriers dépassait certainement 100,000 en 1906, et j'incline à le fixer vers 120,000. Cela représente environ le sixième de la classe ouvrière proprement dite.

Voici les principales dispositions administratives qui concernent ces abonnements :

1° Ils sont réservés aux ouvriers dans le sens le plus strict du mot. La définition officielle du terme "ouvriers" est : "ceux qui accomplissent, sous l'autorité d'une autre personne, un travail essentiellement manuel, et sont payés à la journée ou à la pièce." En conséquence, les patrons, entrepreneurs, ceux exerçant une profession libérale, les commis et tous les employés dont la besogne n'est pas purement manuelle (par exemple, les conducteurs et contrôleurs de tramways), les surveillants et les contremaîtres, les chefs d'entreprise de toute espèce, les marchands ambulants, les serviteurs domestiques et ruraux et aussi tous les ouvriers employés dans une profession artistique sont exclus du bénéfice des abonnements à prix réduits.

2° Les formalités requises pour obtenir l'abonnement assurent que le titulaire possède les qualités exigées par les règlements. La demande doit être faite huit jours avant de faire usage de l'abonnement. Elle doit être accompagnée de deux certificats—l'un du bourgmestre de la commune du requérant et l'autre de son patron. Ils doivent certifier que le demandeur est réellement ouvrier, indiquer le genre d'ouvrage qu'il fait et l'adresse de l'atelier où il est employé. Toute demande est soumise à une enquête spéciale par le chef de station, sous sa responsabilité ; cela veut dire qu'en cas de fraude découverte, il est redevable à l'administration des sommes fraudées.

3° Il y a trois espèces d'abonnements hebdomadaires :

- (a) Pour un voyage aller et retour par semaine, le départ ayant lieu le lundi ou le jour suivant un jour férié, et le retour le samedi ou le dimanche. Aucune limite de parcours n'est assignée à ce genre d'abonnement.
- (b) Pour un voyage simple par jour. Ces abonnements sont destinés à l'ouvrier qui emploie, pour le retour, un autre moyen de transport que le chemin de fer. Ils ne sont pas émis pour des distances excédant 20 kilomètres.
- (c) Pour un voyage aller et retour par jour, soit pour six jours, soit pour sept jours par semaine. Ces abonnements constituent, naturellement, la grande majorité. D'après les règlements, ils ne sont pas émis pour les distances excédant 100 kilomètres—ce qui paraît être déjà trop. Il arrive souvent que les ouvriers ont un long chemin à faire à pied pour arriver au train. Le voyage en chemin de fer leur prend parfois trois heures et même plus. C'est ainsi que nous avons des exemples—exceptionnels—d'ouvriers quittant leur habitation à 3 ou 4 heures du matin, arrivant à leur travail vers 7 heures, et après douze heures de travail rentrant chez eux entre 9 et 10 heures du soir, n'ayant ainsi que cinq heures de repos et de vie de famille. C'est le cas par exemple de certains ouvriers flamands qui viennent chaque jour des environs de Grammont aux charbonnages du centre du Hainaut ou à Charleroi. Des plaintes se sont souvent élevées au Parlement sur la longueur exagérée des voyages de cette catégorie.

Pour faire apprécier par le Congrès le bon marché de ces abonnements, je ne puis rien faire de mieux que de mettre sous ses yeux le tarif des diverses catégories.

### WEEKLY TICKETS FOR WORKMEN ON THE STATE RAILWAYS IN BELGIUM.

#### 1° PRICES OF WEEKLY TICKETS FOR ONE SINGLE DAILY JOURNEY.

| Distances<br>in<br>kilometres. | PRICES FOR |        | Distances<br>in<br>kilometres. | PRICES FOR |        |
|--------------------------------|------------|--------|--------------------------------|------------|--------|
|                                | 6 days     | 7 days |                                | 6 days     | 7 days |
|                                | Fr.C.      | Fr.C.  |                                | Fr.C.      | Fr.C.  |
| 1                              | 0 60       | 0 75   | 11                             | 0 85       | 1 —    |
| 2                              | 0 60       | 0 75   | 12                             | 0 90       | 1 —    |
| 3                              | 0 60       | 0 75   | 13                             | 0 90       | 1 10   |
| 4                              | 0 60       | 0 75   | 14                             | 0 95       | 1 15   |
| 5                              | 0 60       | 0 75   | 15                             | 1 —        | 1 15   |
| 6                              | 0 65       | 0 75   | 16                             | 1 —        | 1 20   |
| 7                              | 0 70       | 0 80   | 17                             | 1 —        | 1 20   |
| 8                              | 0 70       | 0 85   | 18                             | 1 —        | 1 20   |
| 9                              | 0 75       | 0 90   | 19                             | 1 —        | 1 20   |
| 10                             | 0 80       | 0 90   | 20                             | 1 05       | 1 30   |

## 2° PRICES OF WEEKLY TICKETS FOR ONE WEEKLY RETURN JOURNEY.

| Distances<br>in<br>kilometres. | Prices | Distances<br>in<br>kilometres | Prices | Distances<br>in<br>kilometres | Prices | Distances<br>in<br>kilometres | Prices |
|--------------------------------|--------|-------------------------------|--------|-------------------------------|--------|-------------------------------|--------|
|                                | Fr.C.  |                               | Fr.C.  |                               | Fr.C.  |                               | Fr.C.  |
| 1                              | 0 35   | 66 to 70                      | 1 30   | 191 to 195                    | 2 40   | 316 to 320                    | 3 55   |
| 2                              | 0 35   | 71 to 75                      | 1 35   | 196 to 200                    | 2 45   | 321 to 325                    | 3 60   |
| 3                              | 0 35   | 76 to 80                      | 1 35   | 201 to 205                    | 2 50   | 326 to 330                    | 3 60   |
| 4                              | 0 35   | 81 to 85                      | 1 40   | 206 to 210                    | 2 55   | 331 to 335                    | 3 65   |
| 5                              | 0 35   | 86 to 90                      | 1 45   | 211 to 215                    | 2 60   | 336 to 340                    | 3 70   |
| 6                              | 0 40   | 91 to 95                      | 1 50   | 216 to 220                    | 2 65   | 341 to 345                    | 3 75   |
| 7                              | 0 45   | 96 to 100                     | 1 55   | 221 to 225                    | 2 70   | 346 to 350                    | 3 80   |
| 8                              | 0 45   | 101 to 105                    | 1 60   | 226 to 230                    | 2 70   | 351 to 355                    | 3 85   |
| 9                              | 0 50   | 106 to 110                    | 1 65   | 231 to 235                    | 2 75   | 356 to 360                    | 3 90   |
| 10                             | 0 55   | 111 to 115                    | 1 70   | 236 to 240                    | 2 80   | 361 to 365                    | 3 95   |
| 11                             | 0 60   | 116 to 120                    | 1 75   | 241 to 245                    | 2 85   | 366 to 370                    | 4 —    |
| 12                             | 0 65   | 121 to 125                    | 1 80   | 246 to 250                    | 2 90   | 371 to 375                    | 4 05   |
| 13                             | 0 70   | 126 to 130                    | 1 80   | 251 to 255                    | 2 95   |                               |        |
| 14                             | 0 75   | 131 to 135                    | 1 85   | 256 to 260                    | 3 —    |                               |        |
| 15                             | 0 80   | 136 to 140                    | 1 90   | 261 to 265                    | 3 05   |                               |        |
| 16 to 20                       | 0 85   | 141 to 145                    | 1 95   | 266 to 270                    | 3 10   |                               |        |
| 21 to 25                       | 0 90   | 146 to 150                    | 2 —    | 271 to 275                    | 3 15   |                               |        |
| 26 to 30                       | 0 90   | 151 to 155                    | 2 05   | 276 to 280                    | 3 15   |                               |        |
| 31 to 35                       | 0 95   | 156 to 160                    | 2 10   | 281 to 285                    | 3 20   |                               |        |
| 36 to 40                       | 1 —    | 161 to 165                    | 2 15   | 286 to 290                    | 3 25   |                               |        |
| 41 to 45                       | 1 05   | 166 to 170                    | 2 20   | 291 to 295                    | 3 30   |                               |        |
| 46 to 50                       | 1 10   | 171 to 175                    | 2 25   | 296 to 300                    | 3 35   |                               |        |
| 51 to 55                       | 1 15   | 176 to 180                    | 2 25   | 301 to 305                    | 3 40   |                               |        |
| 56 to 60                       | 1 20   | 181 to 185                    | 2 30   | 306 to 310                    | 3 45   |                               |        |
| 61 to 65                       | 1 25   | 186 to 190                    | 2 35   | 311 to 315                    | 3 50   |                               |        |

## 3° PRICES OF WEEKLY TICKETS FOR ONE DAILY RETURN JOURNEY.

| Distances<br>in<br>kilometres | PRICES FOR |        | Distances<br>in<br>kilometres | PRICES FOR |        | Distances<br>in<br>kilometres | PRICES FOR |        |
|-------------------------------|------------|--------|-------------------------------|------------|--------|-------------------------------|------------|--------|
|                               | 6 days     | 7 days |                               | 6 days     | 7 days |                               | 6 days     | 7 days |
|                               | Fr.C.      | Fr.C.  |                               | Fr.C.      | Fr.C.  |                               | Fr.C.      | Fr.C.  |
| 1                             | 0 95       | 1 15   | 36                            | 1 90       | 2 20   | 71                            | 2 60       | 3 05   |
| 2                             | 0 95       | 1 15   | 37                            | 1 90       | 2 20   | 72                            | 2 65       | 3 10   |
| 3                             | 0 95       | 1 15   | 38                            | 1 95       | 2 25   | 73                            | 2 65       | 3 10   |
| 4                             | 0 95       | 1 15   | 39                            | 1 95       | 2 25   | 74                            | 2 65       | 3 10   |
| 5                             | 0 95       | 1 15   | 40                            | 2 —        | 2 30   | 75                            | 2 70       | 3 15   |
| 6                             | 1 —        | 1 20   | 41                            | 2 —        | 2 35   | 76                            | 2 70       | 3 15   |
| 7                             | 1 05       | 1 25   | 42                            | 2 05       | 2 35   | 77                            | 2 70       | 3 15   |
| 8                             | 1 10       | 1 30   | 43                            | 2 05       | 2 40   | 78                            | 2 70       | 3 15   |
| 9                             | 1 15       | 1 35   | 44                            | 2 10       | 2 40   | 79                            | 2 70       | 3 15   |
| 10                            | 1 25       | 1 45   | 45                            | 2 10       | 2 45   | 80                            | 2 75       | 3 25   |
| 11                            | 1 25       | 1 45   | 46                            | 2 15       | 2 45   | 81                            | 2 75       | 3 25   |
| 12                            | 1 30       | 1 50   | 47                            | 2 15       | 2 50   | 82                            | 2 80       | 3 25   |
| 13                            | 1 30       | 1 50   | 48                            | 2 20       | 2 55   | 83                            | 2 80       | 3 25   |
| 14                            | 1 35       | 1 55   | 49                            | 2 20       | 2 55   | 84                            | 2 80       | 3 25   |
| 15                            | 1 35       | 1 60   | 50                            | 2 25       | 2 60   | 85                            | 2 85       | 3 35   |
| 16                            | 1 40       | 1 60   | 51                            | 2 25       | 2 60   | 86                            | 2 85       | 3 35   |
| 17                            | 1 40       | 1 65   | 52                            | 2 25       | 2 65   | 87                            | 2 90       | 3 40   |
| 18                            | 1 45       | 1 65   | 53                            | 2 25       | 2 65   | 88                            | 2 90       | 3 40   |
| 19                            | 1 45       | 1 70   | 54                            | 2 25       | 2 70   | 89                            | 2 90       | 3 40   |
| 20                            | 1 50       | 1 75   | 55                            | 2 30       | 2 70   | 90                            | 2 95       | 3 45   |
| 21                            | 1 50       | 1 75   | 56                            | 2 30       | 2 70   | 91                            | 2 95       | 3 45   |
| 22                            | 1 55       | 1 80   | 57                            | 2 35       | 2 75   | 92                            | 3 —        | 3 50   |
| 23                            | 1 55       | 1 80   | 58                            | 2 35       | 2 75   | 93                            | 3 —        | 3 50   |
| 24                            | 1 60       | 1 85   | 59                            | 2 35       | 2 75   | 94                            | 3 —        | 3 50   |
| 25                            | 1 60       | 1 85   | 60                            | 2 40       | 2 80   | 95                            | 3 05       | 3 55   |
| 26                            | 1 65       | 1 90   | 61                            | 2 40       | 2 80   | 96                            | 3 05       | 3 55   |
| 27                            | 1 65       | 1 95   | 62                            | 2 45       | 2 85   | 97                            | 3 10       | 3 60   |
| 28                            | 1 70       | 1 95   | 63                            | 2 45       | 2 85   | 98                            | 3 10       | 3 60   |
| 29                            | 1 70       | 2 —    | 64                            | 2 45       | 2 85   | 99                            | 3 10       | 3 60   |
| 30                            | 1 75       | 2 —    | 65                            | 2 50       | 2 95   | 100                           | 3 15       | 3 60   |
| 31                            | 1 75       | 2 05   | 66                            | 2 50       | 2 95   |                               |            |        |
| 32                            | 1 80       | 2 05   | 67                            | 2 55       | 3 —    |                               |            |        |
| 33                            | 1 80       | 2 10   | 68                            | 2 55       | 3 —    |                               |            |        |
| 34                            | 1 85       | 2 15   | 69                            | 2 55       | 3 —    |                               |            |        |
| 35                            | 1 85       | 2 15   | 70                            | 2 60       | 3 05   |                               |            |        |

SPECIAL TICKETS FOR WORKMEN OF THE STATE RAILWAYS.  
AVAILABLE FOR 12 RETURN JOURNEYS ONCE PER WEEK.

| Distances<br>in<br>kilometres | PRICES | Distances<br>in<br>kilometres | PRICES | Distances<br>in<br>kilometres | PRICES |
|-------------------------------|--------|-------------------------------|--------|-------------------------------|--------|
|                               | Fr.C.  |                               | Fr.C.  |                               | Fr.C.  |
| 1                             | 1 —    | 36                            | 2 —    | 71                            | 2 70   |
| 2                             | 1 —    | 37                            | 2 —    | 72                            | 2 70   |
| 3                             | 1 —    | 38                            | 2 —    | 73                            | 2 70   |
| 4                             | 1 —    | 39                            | 2 —    | 74                            | 2 70   |
| 5                             | 1 —    | 40                            | 2 10   | 75                            | 2 70   |
| 6                             | 1 —    | 41                            | 2 10   | 76                            | 2 70   |
| 7                             | 1 10   | 42                            | 2 10   | 77                            | 2 70   |
| 8                             | 1 10   | 43                            | 2 10   | 78                            | 2 70   |
| 9                             | 1 20   | 44                            | 2 10   | 79                            | 2 70   |
| 10                            | 1 30   | 45                            | 2 20   | 80                            | 2 80   |
| 11                            | 1 30   | 46                            | 2 20   | 81                            | 2 80   |
| 12                            | 1 40   | 47                            | 2 20   | 82                            | 2 80   |
| 13                            | 1 50   | 48                            | 2 20   | 83                            | 2 80   |
| 14                            | 1 50   | 49                            | 2 20   | 84                            | 2 80   |
| 15                            | 1 60   | 50                            | 2 30   | 85                            | 2 90   |
| 16                            | 1 60   | 51                            | 2 30   | 86                            | 2 90   |
| 17                            | 1 70   | 52                            | 2 30   | 87                            | 2 90   |
| 18                            | 1 70   | 53                            | 2 30   | 88                            | 2 90   |
| 19                            | 1 70   | 54                            | 2 30   | 89                            | 2 90   |
| 20                            | 1 70   | 55                            | 2 40   | 90                            | 3 —    |
| 21                            | 1 80   | 56                            | 2 40   | 91                            | 3 —    |
| 22                            | 1 80   | 57                            | 2 40   | 92                            | 3 —    |
| 23                            | 1 80   | 58                            | 2 40   | 93                            | 3 —    |
| 24                            | 1 80   | 59                            | 2 40   | 94                            | 3 —    |
| 25                            | 1 80   | 60                            | 2 50   | 95                            | 3 10   |
| 26                            | 1 80   | 61                            | 2 50   | 96                            | 3 10   |
| 27                            | 1 80   | 62                            | 2 50   | 97                            | 3 10   |
| 28                            | 1 80   | 63                            | 2 50   | 98                            | 3 10   |
| 29                            | 1 80   | 64                            | 2 50   | 99                            | 3 10   |
| 30                            | 1 90   | 65                            | 2 60   | 100                           | 3 20   |
| 31                            | 1 90   | 66                            | 2 60   |                               |        |
| 32                            | 1 90   | 67                            | 2 60   |                               |        |
| 33                            | 1 90   | 68                            | 2 60   |                               |        |
| 34                            | 1 90   | 69                            | 2 60   |                               |        |
| 35                            | 2 —    | 70                            | 2 70   |                               |        |

Ainsi, l'abonnement pour un voyage simple par jour coûte un peu plus que quatre-dixièmes à un demi centime par kilomètre pour six voyages par semaine. Cela équivaut à environ un douzième de penny par mille.

La seconde espèce d'abonnement (ceux pour un voyage aller et retour par semaine) coûte 17 centimes pour toute distance jusqu'à 5 kilomètres, c'est à dire le même prix que le billet ordinaire aller et retour de troisième classe. Mais à mesure que la distance parcourue augmente, le prix par kilomètre diminue très rapidement, jusqu'à atteindre un quart de centime par kilomètre pour un voyage de 370 kilomètres.

Les abonnements les plus employés, ceux pour un voyage aller et retour par jour, présentent aussi la diminution étonnante de 8 centimes par kilomètre pour un voyage d'un kilomètre à un quart de centime par kilomètre pour une distance approchant de 100 kilomètres aller et retour.

L'exemple de l'Etat-Belge n'a pas tardé à être imité par les compagnies de chemins de fer. Celle qui possède aujourd'hui la ligne la plus importante, la Compagnie française du Nord-Belge, a adopté un tarif à peu près semblable à celui de l'Etat. Elle a délivré, en 1906, 260,608 abonnements hebdomadaires, ce qui représente probablement plus de 8000 ouvriers.

Nous avons vu plus haut que la Société des chemins de fer vicinaux avait également pris les mêmes dispositions.

J'ai voulu me rendre compte des métiers auxquels appartenaient les ouvriers abonnés, et des régions que le chemin de fer mettait ainsi en contact.

Je suis parvenu à faire faire une enquête spéciale, en Juin 1906, pour Liège et son agglomération. En voici les résultats :

Entre le 1<sup>er</sup> et le 15 Juin 1906, 5830 ouvriers porteurs d'abonnements de semaine descendaient à Liège et sa banlieue et rentraient chez eux chaque jour ; 4095 autres voyageaient une fois par semaine.

Voici leur répartition d'après leur métier :

|                                             |       |
|---------------------------------------------|-------|
| Ouvriers mineurs .. .. .                    | 1,832 |
| Ouvriers d'usines .. .. .                   | 2,871 |
| Ouvriers du bâtiment .. .. .                | 1,440 |
| Terrassiers et manœuvres .. .. .            | 1,493 |
| Modistes et tailleurs .. .. .               | 360   |
| Apprentis .. .. .                           | 242   |
| Autres ouvriers .. .. .                     | 1,167 |
| Ouvriers du Chemin de fer de l'Etat .. .. . | 520   |
|                                             | <hr/> |
|                                             | 9,925 |
|                                             | <hr/> |

Le cartogramme ci-joint fait voir l'étendue de l'aire du marché du travail de Liège.

A ma demande, l'administration des chemins de fer de l'Etat a ordonné, en Novembre 1906, une enquête en sens inverse dans toutes les stations du réseau de l'Etat. Nous avons pu connaître, station par station, le nombre d'abonnements délivrés pour un voyage aller et retour par semaine, pendant les mois de Janvier et de Juillet 1906.

Voici les résultats globaux :

ABONNEMENTS HEBDOMADAIRES DÉLIVRÉS EN JANVIER ET JUILLET 1906.

| Catégories d'ouvriers abonnés<br>(ticket holders).  | Abonnements                     |                                      | Totaux. |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------|
|                                                     | Pour un voyage aller et retour. | Pour 6 ou 7 voyages aller et retour. |         |
| Ouvriers mineurs ...                                | 23,316                          | 74,296                               | 97,612  |
| Ouvriers d'usines ...                               | 39,750                          | 254,172                              | 293,922 |
| Ouvriers du bâtiment ...                            | 24,526                          | 121,299                              | 145,825 |
| Terrassiers et manœuvres ...                        | 36,117                          | 126,144                              | 152,261 |
| Autres ...                                          | 33,271                          | 152,374                              | 185,645 |
| Ouvriers de l'administration des chemins de fer ... | 928                             | 100,261                              | 101,189 |
| Totaux ...                                          | 157,908                         | 818,546                              | 976,454 |

J'évalue approximativement les nombres minima d'ouvriers abonnés de la manière suivante :

|                                                                   |                |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|
| Mineurs .. .. .                                                   | 12,000         |
| Ouvriers d'usines .. .. .                                         | 36,000         |
| Ouvriers du bâtiment .. .. .                                      | 18,000         |
| Terrassiers et manœuvres .. .. .                                  | 18,200         |
| Autres ouvriers .. .. .                                           | 22,800         |
| Ouvriers de l'administration des chemins de fer de l'Etat .. .. . | 12,000         |
| Total .. .. .                                                     | <u>120,000</u> |

Il est certain que la grande majorité de ces ouvriers appartiennent à la classe des "unskilled labourers." Sans doute, pas exclusivement : parmi les ouvriers d'usines, les ouvriers du bâtiment et les autres ouvriers, il y a, à coup sûr, des ouvriers d'élite de tous les métiers. Mais ils doivent être, au total, moins nombreux que les autres.

Cette opinion se confirme quand nous étudions la répartition géographique des abonnements. Nous voyons par exemple des arrondissements agricoles des Flandres compter des centaines et des milliers d'abonnements d'ouvriers *mineurs* ; Alost, par exemple, en compte 6132 rien

que pour les deux mois de 1906. Il en est de même des arrondissements agricoles du Brabant et du Limbourg. Ce sont des paysans que l'habitude, l'amour de leur village retiennent chez eux, tandis que la nécessité de gagner un salaire qui fait vivre les pousse au loin.

Cela est devenu visible en 1901 et 1902, quand, pour la première fois, ce mouvement des voyageurs ouvriers abonnés présenta un recul. C'était une période de crise de la grande industrie : les paysans-ouvriers ont dû rester chez eux. On voit ainsi comment agit, dans son ensemble, notre système en temps de crise : l'armée de réserve, au lieu de venir peser sur le marché du travail, retourne aux champs.

Ce n'est pas le lieu de rechercher ici tous les effets, bons et mauvais, des abonnements d'ouvriers.

Au point de vue du logement, je les considère comme ayant des effets incontestablement favorables.

Tout d'abord, ils ont, sinon arrêté, du moins retardé le dépeuplement des campagnes et la congestion des centres.

A un congrès agricole tenu à Namur en 1901 un représentant agrarien, M. Delvaux, attaqua violemment les abonnements d'ouvriers comme étant la cause de la cherté de la main-d'œuvre à la campagne. Il soutint que ces abonnements étaient une excitation pour le paysan à quitter le travail des champs, et il n'était pas loin de demander l'abrogation de la réduction de tarif dont jouissent les abonnements. On lui répondit qu'au contraire les abonnements à prix réduit retenaient à la campagne des gens qui sans cela l'abandonneraient pour aller habiter la ville.

Pour retenir les ouvriers à la campagne et au travail rural, il faut que les agriculteurs puissent leur offrir des salaires suffisants. En tout cas les ouvriers abonnés sont plus à même de reprendre le travail agricole que s'ils avaient quitté définitivement la campagne pour la ville. Sans doute, comme dit M. Vandervelde\*, les ouvriers agricoles transportés en ville par les trains à prix réduit sont temporairement perdus pour l'agriculture ; c'est souvent le premier pas vers une séparation complète, mais ce n'est pas encore un divorce définitif. Il est difficile de dire dans quelle proportion ces ouvriers auraient été obligés d'habiter la ville ou les environs de leurs usines, mais personne ne peut contester que les abonnements à prix réduits doivent avoir cet effet important de permettre à plus de gens de vivre à la campagne.

Tout d'abord, à cause du bon marché des loyers, un plus grand nombre d'ouvriers locataires restent ou vont à la campagne. Mais il y a plus : beaucoup d'ouvriers-voyageurs sont même propriétaires de leur maison. Il y a parmi eux deux sortes de propriétaires : premièrement, des paysans établis depuis longtemps, propriétaires d'exploitations agricoles, fils de petits fermiers, pour lesquels l'agriculture n'est plus capable de rapporter assez ; secondement, ceux qui sont devenus propriétaires depuis

\* Il a consacré mainte page intéressante aux abonnements ouvriers, notamment dans *l'Exode rural*, Paris, 1903.

peu de temps, fils d'agriculteurs, qui sont dès le début ouvriers industriels, qui ne deviendront jamais des fermiers, mais qui peuvent vivre à la campagne et devenir propriétaires de leur "home" grâce aux grandes facilités qui leur ont été procurées en Belgique depuis quinze ans.

On aperçoit immédiatement l'heureuse influence que cela exerce sur le logement. Tout l'effort de la réforme du logement en Belgique a porté presque exclusivement sur l'acquisition de son "home" par l'ouvrier. Nous avons accompli, dans cette voie, des merveilles. Mais il est bien certain qu'il n'est pas bon que tous les ouvriers soient propriétaires de leur maison. Au point de vue de l'économie nationale, comme au point de vue de l'ouvrier lui-même, il faut que le travail conserve une certaine mobilité : il faut que la main-d'œuvre en réserve puisse se porter là où il en manque, et il faut que l'ouvrier se déplace facilement afin de gagner de meilleurs salaires. Or, la propriété d'une maison est une attache au sol. Elle tend à fixer la main-d'œuvre.

Contre cet inconvénient, les abonnements à bon marché offrent un remède efficace. On peut dire qu'aujourd'hui en Belgique, l'ouvrier peut se déplacer—même quand il est propriétaire—à de grandes distances et qu'il est extrêmement mobile. Nous voyons, à coup sûr, les campagnards quitter facilement leurs villages pour accourir dans les villes, sans s'y fixer à demeure. Je suis d'avis que c'est là, à tout prendre, le plus heureux complément de nos lois sur les habitations ouvrières.

Au point de vue des loyers, il est clair que cette masse d'ouvriers-voyageurs qui ne vient pas chercher à se loger autour des centres urbains et industriels n'agit plus pour augmenter la demande de logements urbains. Par conséquent, les loyers en ville restent évidemment plus bas qu'ils n'auraient été sans cela. Il est vrai qu'en restant à la campagne, ils permettent aux loyers de s'y maintenir à un taux que ceux-ci n'auraient pas conservé, si ces ouvriers avaient dû se loger en ville. Mais il faut tenir compte de ce fait qu'à la campagne, la coutume règle encore bien plus généralement le prix des maisons, et que cette hausse relative, ou du moins ce maintien du niveau du loyer, ne doit pas être fort sensible.

Je ne crois pas nécessaire de m'étendre sur les heureux effets de cette situation au point de vue de l'hygiène : dans mes enquêtes personnelles, j'ai souvent rencontré des femmes d'ouvriers me montrer le prix qu'elles attachaient à vivre à la campagne pour la santé de leurs enfants, et pour la vie du ménage.

Aussi, en résumé, je conclus que rien n'est de nature à éviter les maux de la surpopulation dans les villes, rien n'est plus propre à rapprocher les campagnes et les centres, rien n'est plus convenable pour mêler les populations laborieuses que de grandes facilités de déplacement à bon marché.

