10.583 C

INSTITUTS SOLVAY

TRAVAUX DE
L'INSTITUT DE SOCIOLOGIE

NOTES & MÉMOIRES

FASCICULE 11

LES ABONNEMENTS D'OUVRIERS

SUR LES LIGNES DE CHEMINS DE FER BELGES

ET

LEURS EFFETS SOCIAUX

ERNEST MAHAIM

MISCH & THRON
ÉDITEURS
BRUXELLES ET LEIPZIG

1910

INSTITUTS SOLVAY

Parc Léopold, Bruxelles

INSTITUT DE SOCIOLOGIE

Travaux de l'Institut publiés au 1er juillet 1910

(Les travaux n'engagent que leurs auteurs)

I. Notes et Mémoires :

Fascicule 1. — *Note sur des formules d'introduction à l'énergétique physio- et psycho-sociologique*, par E. Solvay, 1906.

Fascicule 2. — *Esquisse d'une sociologie*, par E. Waxweiler, 1906.

Fascicule 3. — *Les origines naturelles de la propriété : Essai de sociologie comparée*, par R. Petrucci, 1905.

Fascicule 4. — *Sur quelques erreurs de méthode dans l'étude de l'homme primitif : Notes critiques*, par L. Wodon, 1906.

Fascicule 5. — *L'Aryen et l'anthroposociologie : Etude critique*, par le Dr E. Houzé, 1906.

Fascicule 6. — *Mesure des capacités intellectuelle et énergétique*, par Ch. Henry, avec une remarque additionnelle par E. Waxweiler, 1906.

Fascicule 7. — *Origine polyphylétique, homotypie et non-comparabilité des sociétés animales*, par R. Petrucci, 1906.

Fascicule 8. — *Der Güterverkehr in der Urgesellschaft*, von F. Somló, 1909.

Fascicule 9. — *Recherches sur le travail humain dans l'industrie : I. Enquête sur le régime alimentaire de 1.065 ouvriers belges*, par A. Slosse et E. Waxweiler, 1910.

Fascicule 11. — *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, par E. Mahaim, 1910.

II. Etudes sociales :

No 1. — *Les syndicats industriels en Belgique*, par G. De Leener, 2e édition revue et augmentée, 1904.

No 2. — *De l'esprit du gouvernement démocratique : Essai de science politique*, par A. Prins, 1906.

No 3. — *Les régies et les concessions communales en Belgique*, par E. Brees, 1906.

No 4. — *Impôts directs et indirects sur le revenu.* La contribution personnelle en Belgique, l'Einkommensteuer en Prusse, l'Income-Tax en Angleterre, par J. Ingenbleek, 1908.

N° 5. — *L'organisation syndicale des chefs d'industrie.* Etude sur les syndicats industriels en Belgique, par G. De Leener, 1909.

N° 6. — *Principes de la politique régulatrice des changes,* par M. Ansiaux, 1910.

III. Actualités sociales :

N° 1. — *Principes d'orientation sociale,* résumé des études de M. Ernest Solvay sur le Productivisme et le Comptabilisme, 2e édition, 1904.

N° 2. — *Que faut-il faire de nos indutries à domicile ?* par M. Ansiaux, 1904.

N° 3. — *Le charbon dans le nord de la Belgique.* Le point de vue technique, G. De Leener. Le point de vue juridique, L. Wodon. Le point de vue économique et social, E. Waxweiler, 1904.

N° 4. — *Le procès du libre-échange en Angleterre,* par D. Crick, 1904.

N° 5. — *Entrainement et fatigue au point de vue militaire,* par J. Joteyko, 1905.

N° 6. — *L'augmentation du rendement de la machine humaine,* par le Dr L. Querton, 1905.

N° 7. — *Assurance et assistance mutuelles au point de vue médical,* par le même, 1905.

N° 8. — *Les sociétés anonymes : abus et remèdes,* par T. Théate, 1905.

N° 9. — *La lutte contre la dégénérescence en Angleterre,* par M. Boulenger et N. Ensch, 1905.

N° 10. — *Une expérience industrielle de réduction de la journée de travail,* par L.-G. Fromont. Avant-propos par E. Mahaim, 1906.

N° 11. — *Ce qui manque au commerce belge d'exportation,* par G. De Leener, 1906.

N° 12. — *Ce que l'armée peut être pour la nation,* par A. Fastrez, 1907.

N° 13. — *Pourquoi mangeons-nous ? Principes fondamenteaux de l'alimentation,* par A. Slosse, 2e édition, 1908.

N° 13*a*. — *Waarom eten wij ? Grondbeginselen der voedingsleer,* door A. Slosse, 1908.

N° 14. — *La personnification civile des associations.* Avant-propos, A. Prins. L'Allemagne, R. Marcq. L'Angleterre, M. Vauthier. La France et l'Italie, P. Errera, 1907.

N° 15. — *La défense sociale et les transformations du droit pénal,* par Ad. Prins, 1910.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Emile WAXWEILER, Directeur de l'Institut, Parc Léopold, à Bruxelles.

SOCIÉTÉ COCKERILL
BIBLIOTHÈQUE
N° 139 2 Case 191

10.582.C.

DES

NOTES ET MÉMOIRES

LES

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

SUR LES

LIGNES DE CHEMINS DE FER BELGES

ET

LEURS EFFETS SOCIAUX

PAR

ERNEST MAHAIM

MISCH & THRON
ÉDITEURS

BRUXELLES
126, Rue Royale, 126

LEIPZIG
10, Hospitalstrasse, 10

Dépôt exclusif pour la France :
MARCEL RIVIÈRE
31, Rue Jacob, PARIS

1910

BIBLIOTHÈQUE DE L'UNIVERSITÉ
6906.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés

A LA MÉMOIRE

DE

M. ARMAND STÉVART

AVANT-PROPOS

Les coupons d'abonnement hebdomadaires que les chemins de fer belges délivrent à prix réduit aux ouvriers ont, depuis longtemps, été signalés à l'attention du sociologue. Des discussions se sont élevées sur leurs effets au Parlement, dans des congrès. M. Vandervelde, entre autres, a le mérite de leur avoir consacré bien des pages intéressantes, dans plusieurs de ses ouvrages. Depuis, surtout, que leur nombre augmente dans des proportions inattendues, on ne peut plus ignorer ce qui est devenu un phénomène social de première importance.

Cependant, ce phénomène n'a pas fait, jusqu'à présent, l'objet d'une étude spéciale, ce qui se comprend quand on connaît l'indigence des statistiques officielles à cet égard.

Nous nous sommes proposé de combler cette lacune.

La tentative est peut-être téméraire. Un particulier ne peut se substituer, en matière de statistique, aux administrations publiques. Aussi nous avons pleinement conscience de tout ce qui manque à notre travail pour en faire l'étude définitive qu'on désirerait.

Si nous ne nous sommes pas abstenu d'utiliser des documents fragmentaires, c'est que nous avons pensé qu'ils pourraient servir de points de départ à des observations plus générales, périodiques ou continues.

Notre essai repose sur une série de relevés originaux qui ont été effectués, sur notre demande et successivement, par des administrations et des établissements industriels.

Le premier remonte au mois de juin 1906. C'était un dénombrement des abonnés à destination de Liége, que M. le chef de station Groenen avait bien voulu faire exécuter à notre intention (1).

Frappé de l'intérêt que présentait ce relevé, qui classait les abonnés par profession, nous avons voulu le généraliser, et nous avons obtenu de M. Garnir, alors administrateur des chemins de fer de l'Etat, qu'un questionnaire approprié fût adressé à toutes les stations du réseau de l'Etat belge. Puis, M. Helleputte, étant devenu le chef du Département des chemins de fer, a prêté une bienveillante sollicitude à nos efforts, et a mis une grande complaisance à faire répondre à nos multiples questions.

Nous sommes parvenu ainsi à grouper un ensemble imposant de données inédites, qui nous permettent de tracer des descriptions numériques fort variées.

Mais nous ne pouvions borner notre travail à un exposé statistique. Il n'était pas possible de ne pas rechercher quels étaient les principaux effets sociaux des abonnements.

Il fallait pénétrer dans la vie sociale même, et nous avons entrepris une série d'investigations personnelles. Nous sommes allé voir chez eux un grand nombre d'ouvriers abonnés dans toutes les provinces du pays. Nous avons passé des heures dans quantité de bureaux de stations, interrogeant les employés, compulsant leurs registres, assistant à toutes les phases de leur travail.

Puis, des industriels ont eu la bonne grâce de se prêter également à nos questions. Toute une enquête nouvelle s'est greffée sur l'enquête administrative et ouvrière.

C'est ainsi que le présent ouvrage s'est, au cours de près de quatre années de recherches, lentement édifié.

Son but est uniquement de décrire les formes et l'action de ce mode spécial de transport à prix réduit de la main-d'œuvre que constituent les abonnements d'ouvriers. Rien de plus.

---

(1) Nous en avons utilisé les résultats dans une communication à la British Association for advancement of Science (session d'York, août 1906), qui a été publiée dans *l'Economic Journal*, déc. 1906.

On trouvera peut-être ce sujet bien mince. A coup sûr, il ne prête pas aux grandes généralisations. Mais nous tenons pour extrêmement utiles, pour nécessaires même, toutes les observations directes des institutions qui sont caractéristiques d'une société à un moment donné. Les abonnements d'ouvriers, sans être inconnus ailleurs, n'ont nulle part l'importance relative qu'ils ont en Belgique. C'est, pour l'instant, ce que le vieux Achenwall eût appelé une *Merkwürdigkeit* de notre pays. Il nous semble qu'en en étudiant d'un peu près les formes et l'action nous pénétrerons davantage dans la connaissance non seulement de la Belgique, mais de la vie sociale.

A y bien regarder, d'ailleurs, on touche tout de suite aux problèmes les plus généraux. On verra comment les coupons de semaine agissent sur la fixation des populations et leurs mouvements migratoires, sur le marché du travail, en un mot sur toute l'économie nationale.

Mais nous nous sommes tenu, volontairement, dans un domaine bien limité. D'une part, nous n'avons pas abordé les problèmes techniques qui relèvent de l'exploitation des chemins de fer. D'autre part, nous nous bornons à la Belgique. Non pas que l'étude du transport à prix réduit des ouvriers dans les pays étrangers ne soit de nature à fournir des comparaisons du plus haut intérêt. Mais nous avons pensé qu'il convenait tout d'abord de bien isoler le phénomène à étudier, et de le considérer uniquement dans son milieu. D'ailleurs, nous avions devant nous une tâche déjà suffisamment complexe pour ne pas l'étendre davantage, et nous nous réservons de poursuivre dans l'avenir nos recherches ailleurs.

Au point de vue de la méthode, on trouvera ici une toute modeste, mais rigoureuse observation de faits. Nous sommes de ceux qui pensent qu'en sociologie on a tout à gagner à garder le contact le plus étroit avec la réalité. C'est bien à dessein que nos généralisations sont souvent affectées d'un coefficient de doute. C'est un commandement, croyons-nous, de la simple honnêteté scientifique. Affirmer est facile, prouver est plus malaisé.

Nous aurons atteint notre but si nous avons éveillé l'attention sur un phénomène insuffisamment connu, si d'autres chercheurs trouvent à utiliser les résultats de nos investigations.

C'est pour nous un bien agréable devoir de remercier tous ceux qui nous ont aidé : M. le ministre Helleputte, en première ligne, qui n'a pas hésité à nous accorder toutes les autorisations que nous avons sollicitées, et qui a permis à un grand nombre de ses subordonnés de nous livrer des monceaux de documents administratifs.

M. Philippe, inspecteur général de la Compagnie du Nord-Belge, et M. C. de Burlet, directeur général de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux nous ont aimablement fourni des renseignements intéressants.

A M. Greiner, directeur général de la Société John Cockerill, à un grand nombre de directeurs gérants de charbonnages, et à plusieurs chefs d'industrie, nous devons les éléments d'une précieuse enquête industrielle.

La généreuse intervention de l'Institut de sociologie Solvay nous permet de donner à notre exposé le luxe des nombreuses illustrations dont il avait besoin.

Nous n'oublierons pas MM. Brébant et Crassaert, qui ont dirigé et effectué ces travaux de patience qu'on appelle des dépouillements et des tableaux statistiques, et enfin cette armée de chefs et d'employés de stations, que nous avons assaillis de lettres et de questions.

Que tous trouvent ici l'expression de notre sincère reconnaissance.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

Avant-propos V
Table des matières. XI
Table des planches et tableaux hors texte XIII

PREMIÈRE PARTIE

Les abonnements hebdomadaires d'ouvriers. 1

SECTION PREMIÈRE

Les abonnements des chemins de fer de l'Etat. 3

CHAPITRE PREMIER

Dispositions administratives 3

§ 1er. L'origine 3
§ 2. Les diverses espèces d'abonnements. 11
§ 3. Conditions réglementaires 12
I. Personnes admises au bénéfice des abonnements 12
II. Délivrance de l'abonnement. 15
III. Validité et usage des billets 18
§ 4. Tarif 20
§ 5. Le prix de revient 28
§ 6. Les horaires 29

CHAPITRE II

Etude statistique 31

§ 1er. Nos sources. 31
§ 2. Nombre d'abonnements délivrés par an 32
§ 3. Nombre de voyages faits par les abonnés 37
§ 4. Nombre d'ouvriers abonnés 41
§ 5. Répartition des abonnements d'après la distance kilométrique 49
§ 6. Répartition des abonnements d'après les mois de l'année et les saisons. 57
§ 7. Répartition géographique des abonnements 63
I. Le relevé de janvier et juillet 1906 63
II. Les abonnements à un déplacement. 64
III. Les abonnements à six ou sept déplacements 67
IV. Les abonnements par arrondissement administratif 68
V. Proportionnellement à la population 72

PAGES

§ 8. Les foyers d'attraction 74
I. Le relevé de janvier et août 1908. 74
II. Rapprochement avec l'Atlas du Recensement industriel . . . 77
III. Nos cartes 80
§ 9. Les foyers de dispersion 87
§ 10. L'aire de drainage des stations 91
§ 11. Les professions des abonnés. 101
I. Le relevé de 1906. 101
II. Résultats d'ensemble 102
III. Répartition géographique des professions 104
IV. Les abonnés de la station de Liége-Guillemins. 107
V. Les abonnés de Waremme 122
§ 12. Résumé 124

SECTION II

Les Abonnements de la Compagnie du Nord-Belge 127

SECTION III

Les Abonnements de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux . 131

DEUXIÈME PARTIE

Les effets sociaux des abonnements 135

CHAPITRE PREMIER

La fixation des populations, l'exode rural et la concentration urbaine . 137

§ 1er. Etendue de la question 137
§ 2. Les six types d'ouvriers abonnés. 139
§ 3. Double effet migratoire des abonnements. 143
§ 4. La concentration urbaine. 145

CHAPITRE II

Le marché du travail 155

§ 1er. La mobilité de la main-d'œuvre en général et la marché du travail . 155
§ 2. Le recrutement de la main-d'œuvre 156
I. La grande industrie 156
II. Les charbonnages. 162
III. L'agriculture 170
§ 3. L'emploi des ouvriers et le chômage 173
§ 4. Les salaires. 175
§ 5. Le prix des produits 179

PAGES

CHAPITRE III

La santé de l'ouvrier 181

CHAPITRE IV

La vie de famille. 187

CHAPITRE V

Le logement 189

§ 1er. La propriété du foyer 189
§ 2. Le loyer 192
§ 3. Le confort et l'hygiène 194
§ 4. Les maisons de logement 195

CHAPITRE VI

Les influences intellectuelles et morales 197

CHAPITRE VII

Conclusion 204

ANNEXES

ANNEXE I. Note sur l'application des règlements relatifs aux abonnements d'ouvriers 211
ANNEXE II. Abonnements d'ouvriers délivrés par toutes les stations des chemins de fer de l'Etat Belge pendant les mois de janvier et juillet 1906 (dix semaines) 217
ANNEXE III. Bruxelles, foyer d'attraction 241
ANNEXE IV. Namur, foyer de dispersion 247
ANNEXE V. Les abonnés de Liége-Guillemins et de Waremme 251
ANNEXE VI. Les coupons d'ouvriers à l'étranger 253

TABLE DES PLANCHES

DIAGRAMMES

En face de la page

N° 1. Développement des abonnements d'ouvriers des chemins de fer de l'Etat depuis 1872 38
N° 2. Les abonnements d'ouvriers des chemins de fer de l'Etat, d'après la distance kilométrique. 56
N° 3. Les abonnements d'ouvriers des chemins de fer de l'Etat par mois en 1908. 62

PAGES

CARTES

N° 1. Chemins de fer de l'Etat. Abonnements d'ouvriers pour un déplacement par semaine délivrés en janvier et juillet 1906 par toutes les stations du réseau 64

N° 2. Chemins de fer de l'Etat. Abonnements d'ouvriers pour 6 ou 7 déplacements par semaine, délivrés en janvier et juillet 1906 par toutes les stations du réseau 66

N° 3. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Bruxelles (Nord, Tour et Taxis, Midi et Quartier Léopold) 80

N° 4. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Charleroy (Sud et Ouest) 80

N° 5. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Marchienne-Est et Marchienne-au-Pont . . . 80

N° 6. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Châtelineau, Ans, Montegnée et Gand 80

N° 7. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Couillet, Couillet (centre), Gentbrugge (sud) et Vilvorde. 80

N° 8. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Lodelinsart, Houdeng-Goegnies, Luttre et Tubize 80

N° 9. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Haine-St-Pierre, Braine-le-Comte, Namur et Zeebrugge 80

N° 10. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Manage, Obourg, Quenast et Louvain . . . 80

N° 11. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour La Louvière, St-Ghislain, Tamines et Malines 80

N° 12. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Morlanwelz, Bruges, Auvelais et Hoboken . . 80

N° 13. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Liége (Guillemins, Palais, Vivegnis, Haut-Pré, Longdoz), Ostende, Mons et Moustier 80

N° 14. Chemins de fer de l'Etat. Foyers d'attraction. Abonnements délivrés en janvier et août 1908 pour Anvers (Dam, Gare Centrale, Sud et Waes), Tournai, Verviers (Est et Ouest) et Jemelle 80

N° 15 Chemins de fer de l'Etat. Foyers de dispersion. Abonnements délivrés en janvier et juillet 1909 par Louvain, Beveren-Waes, Remicourt, Tongres et Arlon 88

N° 16. Chemins de fer de l'Etat. Foyers de dispersion. Abonnements délivrés en janvier et juillet 1909 par Tournai, Namur, Liége, St-Trond, Cappellen et Lierre. 88

N° 17. Chemins de fer de l'Etat. Foyers de dispersion. Abonnements délivrés en janvier et juillet 1909 par Bruges (station), Grammont, Hal, Tirlemont, Bomal et Schuelen. 88

N° 18. Chemins de fer de l'Etat. Foyers de dispersion. Abonnements délivrés en janvier et juillet 1909 par Braine-l'Alleud, Alost, Deynze, Fleurus, Diest, Pepinster et Charleroy (sud). 88

PAGES

N° 19. Chemins de fer de l'Etat. Foyers de dispersion. Abonnements délivrés en janvier et juillet 1909 par Genappe, Boom, Gembloux, Châtelineau-Châtelet, Waremme, Houppertingen et Mons 88

N° 20. Chemins de fer de l'Etat. Aire de drainage des stations. Billets délivrés pendant la première semaine du mois d'août 1909 à des abonnés habitant des localités voisines par les stations d'Alost (N), Beveren-Waes, Boom, Bruges (station), Capellen, Charleroy (sud), Genappe, Grammont, Lierre, Louvain, Namur, Pepinster, Remicourt, St-Trond, Tongres et Tournai 100

N° 21. Chemins de fer de l'Etat. Aire de drainage des stations. Nombre et destination des billets délivrés pendant la première semaine du mois d'août 1909 à des abonnés habitant des localités voisines par les stations de Bruges (station), Alost (N), Boom, Louvain, Gembloux, Namur, Saint-Trond, Remicourt et Pepinster 100

N° 22 Chemins de fer de l'Etat. Abonnements délivrés en janvier et juillet 1906 à des ouvriers mineurs par toutes les stations du réseau 104

N° 23. Chemins de fer vicinaux. Abonnements d'ouvriers délivrés en 1908 sur les différentes lignes 134

N° 24. Société John Cockerill. Etablissements de Seraing. Résidence et abonnements du personnel ouvrier en janvier-février 1910 162

N° 25. Mines de houille. Les abonnés au chemin de fer de quinze charbonnages du bassin de Liége 170

N° 26. Mines de houille. Les abonnés au chemin de fer de deux charbonnages du bassin de Namur et de onze charbonnages du bassin du Couchant de Mons. 170

N° 27. Mines de houille. Les abonnés au chemin de fer de trois charbonnages du bassin de Charleroy 170

N° 28. Mines de houille. Les abonnés au chemin de fer de quatre charbonnages du bassin du Centre 170

CARTOGRAMMES.

N° 1. Les abonnements délivrés à des ouvriers de toute espèce par arrondissement administratif (janvier et juillet 1906) 68

N° 2. Les abonnements proportionnellement à la population (janvier et juillet 1906) 72

N° 3. Les abonnements délivrés à des ouvriers d'usines (janvier et juillet 1906). 104

N° 4. Les abonnements délivrés à des ouvriers du bâtiment (janvier et juillet 1906). 104

N° 5. Les abonnements délivrés à des terrassiers et des manœuvres (janvier et juillet 1906) 104

N° 6. Les abonnements délivrés à des ouvriers mineurs (janvier et juillet 1906) 104

N° 7. Excédent des émigrations ou des immigrations (d'après M. C. Jacquart) . 152

PREMIÈRE PARTIE

LES ABONNEMENTS HEBDOMADAIRES D'OUVRIERS

SECTION PREMIÈRE

Les abonnements des Chemins de fer de l'Etat

CHAPITRE PREMIER

Dispositions administratives

§ 1er. L'origine.

Il n'est pas sans intérêt de rechercher l'origine précise des abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemin de fer de l'Etat Belge : il est surprenant que ce simple fait de notre histoire administrative, si aisé à connaître, ait donné lieu à tant d'erreurs.

On croit communément qu'ils sont dus à l'administration de M. Vandenpeereboom (1). Or, il suffit d'ouvrir le *Compte Rendu* annuel des Chemins de fer, pour constater que le tableau statistique relatif à ces abonnements part de 1872. La confusion s'explique cependant par ce fait que c'est surtout depuis certaines réformes de M. Vandenpeereboom, en 1896, que le nombre des abonnements s'est accru dans des proportions qui ont frappé le public.

Plus singulière est l'erreur du ministre des Chemins de fer de 1905, qui disait à la Chambre, le 28 novembre : « Je revendique l'honneur de cette

---

(1) M. Demblon, à la séance de la Chambre des Représentants du 5 février 1907, disait : « M. Versteylen a invoqué, en faveur du Gouvernement, les trains ouvriers organisés par M. Vandenpeereboom... »

conception pour le Gouvernement catholique. C'est l'honorable M. Beernaert qui a créé les abonnements ouvriers. » Or, si M. Beernaert a étendu la mesure, il ne l'a pas créée, pas plus que ses prédécesseurs, MM. Jacobs, d'Anethan, Wasseige et Moncheur : ceux-ci l'ont trouvée dans l'héritage du cabinet Frère-Orban.

M. Vandervelde est mieux informé. Dans la première édition de son beau livre sur l'*Exode rural* (1903) il connaissait la date de la mise en vigueur des abonnements : février 1870. Dans la seconde, qui parait au moment où nous corrigeons les épreuves de ces pages, il connait la date de l'arrêté ministériel initial : 1869, et nous constatons avec plaisir qu'il ne rattache plus cette mesure à une intervention des industriels, en vue de mater les syndicats ouvriers, pendant la période d'expansion qui suivit la guerre franco-allemande (1).

Toutefois, il semble croire encore que le but du ministre était, non d'avantager les ouvriers, mais de « faciliter l'écoulement d'une main-d'œuvre peu exigeante vers les centres industriels, » ou de « suppléer à l'insuffisance des offres de travail » (2).

Quelle a donc été la pensée du ministre Jamar, quand il prenait, le 8 septembre 1869, l'arrêté qui instituait les abonnements ? C'était alors une innovation hardie : en fait d'abonnements, il n'y avait que les abonnements scolaires, créés en 1868 ; les abonnements ordinaires n'existaient pas (ils ont été institués par l'arrêté royal du 18 septembre 1871), pas plus que les billets aller et retour.

Nous avons eu la bonne fortune de retrouver, aux *Annales parlementaires,* la première mention qui est faite des abonnements d'ouvriers à la Chambre, et de compulser, au Ministère des Chemins de fer, le dossier de la décision de principe.

---

(1) Il s'était exprimé de la sorte dans la séance du 5 décembre 1905 à la Chambre : « Il serait bon d'indiquer quels sont les motifs véritables qui, en 1870, ont engagé l'un de ses prédécesseurs (du ministre actuel) à établir les trains ouvriers. Ce n'était nullement le désir d'être agréable aux ouvriers et de procurer des facilités aux travailleurs. On était au lendemain de la guerre franco-allemande. L'industrie belge était dans une période d'expansion considérable ; les ouvriers industriels avaient obtenu des augmentations de salaire et fondé des organisations syndicales qui menaçaient les profits des patrons. Ceux-ci s'adressèrent alors au ministre des Chemins de fer, lui demandant d'établir des tarifs à prix réduit qui permettraient aux ouvriers des campagnes de se rendre dans les agglomérations industrielles, ce qui ferait baisser les salaires, procurerait aux fabricants une main-d'œuvre abondante et briserait ainsi la force de l'organisation syndicale. C'est dans ce but, qui n'avait rien de philanthropique, qui avait, au contraire, un caractère purement capitaliste, que les trains ouvriers furent établis. » (*Annales*, Chambre, 5 déc. 1905, p. 116.)

(2) *Exode rural*, 2e édition, 1910, p. 155.

Mais pour bien comprendre le caractère de cette mesure, il faut se rappeler la politique administrative de l'époque.

De 1861 à 1867, le Département des travaux publics est dirigé par M. Vanderstichelen, qui a attaché son nom à une importante réforme des tarifs, caractérisée par le décroissement progressif des taxes d'après la distance. Annoncée dès 1863, à la séance du 21 mars, elle fut appliquée en 1864, d'abord au transport des grosses marchandises.

L'expérience ayant montré qu'à cette réduction de tarif avait correspondu une augmentation de recettes, la réforme fut étendue en 1865 à d'autres catégories de marchandises et une loi du 1er juillet 1865 autorisa le Gouvernement à remanier les tarifs de voyageurs. Les distances étaient partagées en trois zones, la première de 7 lieues (35 kilomètres), la seconde de 8 à 15 lieues, la troisième au-delà de 15 lieues, et les prix du transport, par lieue, diminuaient progressivement.

Mais, usant de prudence, le ministre n'appliqua provisoirement le nouveau tarif que pour la troisième zone et en partie pour la seconde, laissant aux anciens prix les coupons pour les distances inférieures à 7 lieues.

Malheureusement, l'année 1866 fut une année « fatale et néfaste » (1) pour le chemin de fer de l'Etat. Les dépenses s'étaient accrues, les recettes avaient fléchi, le « mouvement » des voyageurs avait reculé. Le ministre eut beau invoquer les calamités particulières de l'année : la guerre austro-prussienne, le choléra, les pluies exceptionnelles ; on l'accusa, à gauche comme à droite, d'avoir compromis l'avenir du railway national. Il dut finir par quitter le Département, sans avoir opéré l'application complète du tarif par zone.

Le 27 décembre 1867 déjà, M. Frère-Orban, ministre des finances, avait déclaré à la Chambre que le Gouvernement comptait introduire des modifications « de détail » dans le tarif, et si l'arrêté ministériel du 2 janvier 1868 commençait à relever modérément les prix de transport de certaines marchandises, il maintenait encore les bases de la tarification antérieure.

Cependant, les discussions continuaient, très vives, au Parlement, dans les milieux industriels et dans la presse, au sujet de la réforme des tarifs de voyageurs. On réclamait notamment la création de billets d'abonnements, et il était clair que le successeur de M. Vanderstichelen, M. Jamar, ne pourrait priver les voyageurs des avantageuses réductions du tarif par zone sans leur offrir des compensations. Aussi, il eut bien soin d'annoncer, lors de la discussion de son budget, qu'on ne perdrait rien à ses réformes.

---

(1) Expressions du *Compte rendu* de 1867.

C'est alors que M. Kervyn de Lettenhove, représentant d'Eecloo, demanda la création de « convois spéciaux » et d'abonnements à prix réduits pour les ouvriers (1). Il n'invoquait que des raisons d'humanité : il fallait arracher les populations laborieuses aux habitudes de désordre et de démoralisation, qu'elles prennent en venant s'entasser dans les grandes villes ; il fallait favoriser le maintien du home et de la vie de famille à la campagne. Il disait — on le remarquera — que l'idée des abonnements avait déjà été exprimée et mise en pratique dans plusieurs pays.

Le ministre Jamar, dans sa réponse à la séance suivante, le 22 avril 1869, se dit « en communauté de sentiment excessivement étroite » avec M. Kervyn. Il ne fit que répéter les mêmes raisons justificatives, et annonça que la session prochaine ne s'ouvrirait pas sans que les trains ouvriers fussent organisés. En même temps, il promit « d'améliorer la situation des voyageurs sur les petits parcours, soit par des billets d'aller et retour, soit par des cachets d'abonnements », mesure qui favoriserait et les ouvriers et les petits employés.

Il ne serait peut-être pas juste d'attribuer le mérite de la mesure exclusivement au député de l'opposition ni au ministre lui-même. On voit souvent, quand une innovation se prépare, un député poser une question ou faire une demande qui a l'air toute spontanée et originale. Quant aux ministres, ils ne font généralement des promesses *formelles* que quand une mesure est déjà décidée.

Quoi qu'il en soit, M. Jamar tint parole. Il fit étudier la proposition par ses subordonnés. Une instruction fut ouverte au sujet des transports d'ouvriers qui avaient lieu le lundi et le samedi sur différentes lignes.

Dès le mois de juillet, le directeur de l'exploitation, M. Mongenast, présentait au ministre un rapport développé sur la question.

Il y proposait :

1° De restreindre l'expérience à la ligne de Charleroy à Namur ;

2° De faire des trains spéciaux, plutôt que d'ajouter des voitures aux trains de voyageurs ou aux trains de marchandises ;

3° De limiter le parcours à 30 à 35 kilomètres, et d'adopter une taxe équivalente à 50 °/₀ du prix du tarif ordinaire des voyageurs.

Il calculait les éléments du prix de revient et aboutissait à équilibrer les recettes et les dépenses probables par train de 500 ouvriers (2).

---

(1) Séance du 21 avril 1869. (*Annales*, Chambre, p. 753.)
(2) Voir plus loin, p. 20.

Il montrait qu'avec ce tarif, l'ouvrier aurait encore avantage à prendre un abonnement plutôt qu'à se loger « en ville » (1).

Il rapprochait aussi les taxes proposées de celles perçues dans les trains ouvriers des chemins de fer de Londres.

Enfin, il indiquait la forme des coupons, proposait de les délivrer indistinctement à tous ceux qui en feraient la demande, et de permettre à l'ouvrier qui n'aurait l'occasion de se servir de son billet que deux ou trois jours de le céder à autrui.

Ces propositions parurent timides et insuffisantes au ministre, au dire du rapport de l'Inspecteur Général Vandersweep, daté du 22 août 1869. Celui-ci fut d'avis que pour accomplir la promesse faite à la Chambre, il fallait adopter une mesure d'un caractère plus général.

Il ajoutait : « il faut d'ailleurs offrir à nos propres ouvriers (c'est à dire aux ouvriers de l'Administration), qui logent loin du siège de leur travail, des moyens de transport à prix réduit, *puisque l'Administration n'est pas disposée à leur accorder plus longtemps le transport gratuit* ».

Aussi, il ne s'agit plus, dans le projet d'arrêté soumis au ministre, de limiter l'expérience à la ligne de Charleroy-Namur ; les dispositions s'appliquent à tout le réseau.

L'Inspecteur Général conserve l'idée des trains spéciaux, mais il admet que les abonnés puissent aussi voyager dans les trains de voyageurs ordinaires et les trains mixtes.

---

(1) Il est intéressant de noter les bases de son calcul :

Les taxes proposées étaient :

1 lieue,	15 c. ;	par semaine	fr. 0,90
2 lieues,	30 c. ;	»	» 1,80
3 »	45 c. ;	»	» 2,70
4 »	60 c. ;	»	» 3,60
5 »	75 c. ;	»	» 4,50

La dépense spéciale et personnelle à laquelle l'ouvrier est actuellement assujetti lorsqu'il couche hors de chez lui est de 85 c. par jour :

1° Logement, coucher, souper et café, de 50 c. à 70 c., soit	fr.	0,60
2° Boisson, de 20 c. à 30 c., soit	»	0,25
	»	0,85

ou fr. 4,25 pour 5 jours.

L'ouvrier réaliserait donc une économie par semaine de :

Fr. 1,75	s'il va à	5	lieues	de	son	domicile.
» 2,25	»	4	»	»	»	
» 2,75	»	3	»	»	»	
» 3,25	»	2	»	»	»	
» 3,75	»	1	lieue	»	»	

Une idée nouvelle se fait jour, qui va rester dans l'arrêté définitif, c'est qu'il faut combiner la création des trains ouvriers avec la construction de maisons ouvrières, et que, dans ce but, il devrait y avoir entente préalable avec les chefs d'industrie et les sociétés d'habitations ouvrières. On se rappelle que la loi du 12 août 1862 venait d'accorder des faveurs à ces sociétés.

Quant aux taxes, l'Inspecteur Général modifia légèrement le tarif proposé après l'avoir comparé à celui de la Compagnie de l'Est français qui avait quelques trains ouvriers dans les environs de Mulhouse, et des compagnies anglaises qui en avaient autour de Londres.

Le 30 août, la question fut soumise au Conseil permanent de l'Administration des chemins de fer, où les six fonctionnaires supérieurs étaient présents. « Un membre » critiqua la disposition de l'art. 1er par laquelle on exigeait que la dépense fut garantie par les chefs d'industrie : il ne croyait pas que le tarif fut de nature à couvrir les frais, et il était d'avis, d'ailleurs, que l'idée devait être mise en pratique même à perte pour le trésor. Les autres membres n'étaient pas de cet avis, et l'article fut adopté par quatre voix contre deux.

Le reste de la discussion porta sur des points de détail ; mais nous notons qu'en dernier lieu un membre proposa « d'admettre par abonnement avec une réduction de 50 % les ouvriers qui, se rendant au siège de leurs ateliers les samedis et les lundis, parcourent une distance de 40 à 50 kilomètres ». La proposition ne fut pas discutée, parce que l'arrêté soumis au Conseil n'en faisait pas mention. Il fallut attendre jusqu'à M. Vandenpeereboom, en 1896, pour voir le bénéfice des abonnements étendu de la sorte aux ouvriers qui ne faisaient qu'un voyage aller et retour par semaine.

On pensait alors évidemment prendre la mesure par arrêté royal, car dès le surlendemain, 1er septembre, on fit rédiger un rapport au Roi pour justifier la mesure.

Ce rapport, rédigé dans le style un peu ampoulé et lourd de l'époque, est curieux à lire. Le ministre y déclare qu'il a ordonné l'étude de cette question immédiatement après que le Roi lui eut confié le portefeuille des travaux publics. Il n'invoque que le souci de « l'amélioration des classes industrielles et laborieuses », et pas du tout les « facilités » de l'industrie. Pas un moment on ne fait allusion à la nécessité de pourvoir les établissements d'une main-d'œuvre abondante et à bon marché, ce dont on ne se serait certes pas caché, s'il y avait eu la moindre sollicitation de la part des chefs d'industrie.

Par contre, on s'étend longuement sur le but de « soustraire l'ouvrier aux dangers qu'offre pour lui le séjour prolongé des villes, au point de vue moral, hygiénique, matériel et social ».

Le ministre lie de nouveau l'idée des trains ouvriers à celle de la multiplication des maisons ouvrières, et il termine en disant que l'arrêté

« consacrera des mesures dont il n'est pas douteux que les classes laborieuses et la société entière doivent retirer les meilleurs fruits ».

On renonça cependant à l'arrêté royal et c'est un arrêté ministériel, portant la date du 8 septembre, qui fut publié au *Moniteur* du 15 septembre, p. 3504.

En voici le texte :

Considérant qu'il y a lieu de favoriser, par des mesures spéciales et exceptionnelles, le déplacement (1) des ouvriers qui empruntent le chemin de fer de l'Etat pour se rendre à leur travail et rentrer chez eux à la fin de la journée ;

Vu les propositions de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat,

Arrête :

Article premier. Il pourra être organisé des trains spéciaux pour le transport par abonnement des ouvriers empruntant le chemin de fer de l'Etat pour se rendre à leur travail et vice-versa.

Ces trains seront établis sur la demande des chefs d'industrie, des compagnies pour la construction de maisons ouvrières ou des particuliers qui garantiront un nombre d'abonnements suffisant pour que leur produit couvre les frais de ces trains.

Art. 2. Les heures de départ et d'arrivée des trains spéciaux seront fixées par l'Administration.

Ces trains auront lieu tous les jours, sauf les dimanches et jours de fête.

Art. 3. Les trains ordinaires désignés par l'Administration pourront être utilisés par les ouvriers abonnés.

Ces trains seront généralement le premier et l'un des derniers trains de voyageurs ou mixtes de la journée.

Art. 4. L'abonnement est hebdomadaire. Il commence le lundi et finit le samedi suivant. Il ne s'applique qu'au transport en voiture de 3e classe.

Art. 5. Le prix d'abonnement, pour l'aller et retour, est fixé, par semaine, comme suit :

Distance à parcourir	Prix de l'abonnement
1 lieue	fr. 1,20
2 lieues	» 1,60
3 »	» 1,80
4 »	» 1,90
5 »	» 2,—

Art. 6. L'abonnement doit être payé à l'avance à la station où l'ouvrier prend le train pour se rendre à son travail.

L'abonné reçoit une carte indiquant le parcours (aller et retour), la semaine et les trains pour lesquels elle est valable.

Art. 7. La carte d'abonnement est exclusivement personnelle. La carte d'abonnement trouvée en d'autres mains que celles du titulaire sera retirée et annulée, sans préjudice aux poursuites à exercer par l'Administration. Il en sera de même de la carte dont le porteur tenterait de faire usage pour un parcours autre que celui pour lequel l'abonnement est contracté.

---

(1) Formule identique à celle employée pour les abonnements scolaires dans l'arrêté ministériel du 12 septembre 1868.

ART. 8. L'ouvrier abonné qui prend place dans un train non désigné par sa carte d'abonnement paie le prix du voyage ordinaire.

ART. 9. Les conditions réglementaires du transport des voyageurs et des bagages non contraires aux dispositions qui précèdent sont applicables aux ouvriers porteurs de cartes d'abonnement.

N.-B. — La date de la mise à exécution de l'arrêté qui précède sera fixée prochainement.

Bruxelles, le 8 septembre 1869.

A. JAMAR.

Un ordre de service provisoire signé du Directeur Général Fassiaux, en date du 13 février 1870 (1), mit l'arrêté à exécution à partir du 15 février; il donnait des instructions aux chefs de station, ainsi que le modèle du coupon.

Ainsi, c'est dans une période de transformation, de changement de système qu'apparaît la création des abonnements d'ouvriers. On cherche des idées nouvelles, on fait des essais. On veut surtout contenter l'opinion publique au moment où on va lui refuser les réductions générales promises antérieurement et l'on commence par cette mesure, très restreinte, sans effet appréciable sur les recettes, parce qu'elle ne peut rencontrer que des sympathies.

En tout cas, nous n'avons trouvé nulle part, ni dans des pétitions d'industriels, ni dans des vœux ou des rapports de Chambres de commerce (2), la trace d'une pression exercée sur le Gouvernement en vue de mater des syndicats ouvriers menaçants, ou de pourvoir momentanément à des insuffisances de main-d'œuvre.

Nons ne considérons pas le ministère d'alors comme animé d'idées vraiment démocratiques, mais nous ne voyons pas de raison pour lui refuser le bénéfice de la générosité de ses intentions.

Il est certain, d'autre part, qu'en signant l'arrêté du 8 septembre 1869, le ministre Jamar ne se doutait pas qu'il provoquerait, une vingtaine d'années plus tard, comme le dit très bien M. Vandervelde, « la révolution la plus profonde peut-être qui se soit produite dans le régime du travail en Belgique » (3).

---

(1) Un extrait en fut donné sous forme d'*Avis*, au *Moniteur* du 13 février 1870, p. 600.

(2) Nous avons dépouillé à cet effet presque tous les rapports des Chambres de commerce de Bruxelles, de Charleroi, de Liége et de Verviers de 1865 à 1870.

(3) *Exode rural*, 2e édition, p. 155.

§ 2. Les diverses catégories d'abonnements.

Les abonnements créés par l'arrêté ministériel du 8 septembre 1869 comportaient six déplacements aller et retour par semaine. Ils s'appliquaient à des trains spéciaux organisés à la demande des chefs d'industrie ou à des trains ordinaires désignés par l'Administration, généralement le premier du matin et l'un des derniers trains de voyageurs ou mixtes de la journée.

D'abord limités à cinq lieues, ils furent étendus jusqu'à dix lieues le 1er janvier 1876, à 70 kilomètres le 1er octobre 1883, et à 100 kilomètres le 1er avril 1892.

Jusqu'en 1887, il n'y avait pas d'autres catégories d'abonnements.

Le 1er février 1887, furent établis des abonnements pour sept déplacements aller et retour par semaine. Ils sont destinés évidemment aux ouvriers des usines à feu continu qui peuvent avoir à travailler le dimanche. Ils ne sont délivrés que pour des distances inférieures à 100 kilomètres.

Enfin, le 1er janvier 1896, on créa deux catégories nouvelles :

Les abonnements pour un déplacement aller et retour par semaine, sans limite de distance ;

Et les abonnements pour un voyage simple par jour, qui peut se répéter six ou sept fois par semaine. Ils sont destinés aux ouvriers qui emploient, pour le retour, un autre moyen que le chemin de fer. Ils sont limités à 20 kilomètres.

Il existe en conséquence actuellement sept catégories de billets d'abonnements :

1° Pour un déplacement, c'est à dire pour deux voyages, l'un aller et l'autre retour, par semaine. Le départ ne peut avoir lieu que le dimanche ou le lundi, ou le mardi quand le lundi est un jour de fête légal ; le retour a lieu le samedi ou le dimanche, ou encore le vendredi quand le samedi est un jour de fête légale. Lorsqu'un autre jour de la semaine est férié légal, il est assimilé au dimanche ;

2° Pour un voyage simple par jour, pendant six jours de la semaine, du lundi au samedi inclus ;

3° Pour un voyage simple par jour, pendant les sept jours de la semaine, du dimanche au samedi matin ;

4° Pour un déplacement par jour, c'est à dire deux voyages, l'un aller et l'autre retour, pendant six jours de la semaine ;

5° Pour un déplacement semblable par jour, pendant les sept jours de la semaine ;

6° Les ouvriers de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat qui n'habitent pas le lieu où ils sont appelés par leur travail peuvent obtenir un billet d'abonnement valable pour six ou sept déplacements par semaine ;

7° Enfin, il existe, pour ces mêmes ouvriers exclusivement, des billets d'abonnement pour un déplacement par semaine (deux voyages, l'un aller et l'autre retour) valables pendant douze semaines.

§ 3. Conditions réglementaires.

Elles n'ont guère varié depuis la création des abonnements.

Il serait fastidieux d'énumérer les modifications — souvent de pure forme — qu'elles ont subies et nous nous contenterons d'exposer les dispositions en vigueur.

Elles sont contenues aux articles 85 et suivants du Règlement général d'exploitation (2e partie : *voyageurs et bagages, fascicule III, abonnements)*, et font partie des *Conditions réglementaires relatives aux abonnements* (art. 52 et suivants).

I. — Personnes admises au bénéfice des Abonnements.

L'article 85 porte : « Aux prix déterminés par le barème ci-annexé, il est délivré aux ouvriers et apprentis se livrant, en sous-ordre, à des travaux essentiellement manuels et payés à la journée ou à la pièce, des billets d'abonnement hebdomadaire pour le parcours entre la station du lieu de leur résidence et celle qui dessert la localité où ils sont appelés par leur travail. Ces billets ne sont pas accordés aux ouvriers dont le travail a un caractère artistique ; les apprentis de toutes catégories peuvent les obtenir ».

Ainsi, l'abonnement est considéré comme une faveur personnelle, attachée à la qualité d'*ouvrier*.

En Angleterre, des trains déterminés, qui peuvent être utilisés par tout le monde, sont appelés « trains-ouvriers ». De même, sur certaines lignes de tramways belges, le tarif est abaissé, pour tout le monde, aux heures matinales, afin de favoriser le transport des ouvriers. En Allemagne, la quatrième classe, qui est parfois considérée comme répondant à nos abonnements d'ouvriers, peut être de même utilisée par tous les voyageurs.

Cette conception est peut-être plus commode ; mais elle répond moins complètement aux besoins des ouvriers. Nous les voyons emprunter, en effet, sur notre réseau de l'Etat, des trains de tout genre, des express aussi bien que des trains ordinaires, en plein jour aussi bien que le matin ou le soir.

Quoi qu'il en soit, notre système exige que l'abonné fasse la preuve qu'il est un *ouvrier*. La définition de cette qualité est écrite au texte cité plus haut. C'est celui « qui se livre, en sous-ordre, à des travaux essentiellement manuels et payés à la journée ou à la pièce ». Cette définition est à peu près la même que celle contenue dans la circulaire du ministre de l'agriculture,

en date du 18 août 1890, relative à l'exécution de la loi du 9 août 1889 sur les habitations ouvrières.

L'Administration des Chemins de fer, comme celle de l'Enregistrement, interprète très strictement la disposition réglementaire.

Il faut d'abord que l'abonné travaille en *sous-ordre :* on va exiger de lui un certificat de son *patron*. Il en résulte que les *artisans*, qui travaillent directement pour le consommateur, ne peuvent, en principe, être abonnés. Ainsi, les couturières, les tailleurs, blanchisseuses, lessiveuses, repasseuses, les cordonniers, savetiers, peintres, rétameurs, raccommodeurs de faïence, rempailleurs de chaises, tonneliers, taupiers, vitriers, etc., qui n'ont pas de patrons ne peuvent obtenir des abonnements.

Il faut ensuite que le travail soit « essentiellement manuel ». Sont donc, d'après le Règlement général, exclus : les négociants, industriels, entrepreneurs, les personnes exerçant une profession libérale, les employés, les surveillants, les patrons, les marchands-ambulants.

Il est parfois difficile de savoir si le travail est essentiellement manuel. Le Règlement général énumère comme étant des *employés* les :

Aides-chimistes,
Aides-infirmiers,
Aides temporaires des ponts et chaussées,
Aides et apprentis vendeurs,
Basculeurs de sucrerie,
Châmeurs,
Chauffeurs d'automobiles,
Classeurs,
Commis aux écritures,
Commis vendeurs,
Commissionnaires,
Conducteurs de tramways,
Copistes,
Correcteurs d'imprimerie,
Crieurs aux halles,
Dactylographes,
Dessinateurs,
Distributeurs de réclames,
Droguistes et apprentis droguistes,
Echantillonneurs,
Emballeurs déménageurs,
Encaisseurs,
Estimateurs (et visiteurs) de glaces,
Expéditionnaires,
Facteurs du camionnage,
Garçons bouchers,
Garçons boulangers,
Garçons charcutiers,
Garçons épiciers,
Garçons brasseurs qui reçoivent décharge des marchandises remises à domicile ou en encaissent le prix,
Garçons de bureau,
Garçons de courses,
Garçons de laboratoires,
Gardiens de saisies,
Magasiniers et aides magasiniers,
Marqueurs du tir national,
Messagers,
Modèles pour artistes,
Ouvriers aidant les herboristes dans leurs récoltes,
Peseurs de betteraves,
Peseurs de wagons attachés aux charbonnages,
Pointeurs,
Porte-mire,
Porteurs d'affiches,
Porteurs de marchandises à domicile,
Receveurs de tramways,
Reviseurs de la manufacture d'armes de l'Etat,
Surnuméraires,
Témoins d'huissiers,
Tendeurs aux petits oiseaux,
Visiteurs (et estimateurs) de glaces,
Voyageurs de commerce.

Nous remarquons notamment dans cette liste les conducteurs et receveurs de tramways. Cependant, l'Administration de l'Enregistrement a toujours admis les conducteurs de tramways, aux faveurs de la loi du 9 août 1899. Le wattman, en effet, travaille essentiellement des mains, tandis que le receveur ou percepteur a été considéré pendant longtemps comme un surveillant, parce qu'il donnait au conducteur l'ordre de partir ou de s'arrêter.

Au sujet des magasiniers, le Règlement fait une distinction :

Le magasinier exclu du bénéfice de l'abonnement est l'employé chargé de la tenue du magasin et qui, outre les travaux manuels que comporte son emploi, tient les annotations sommaires y relatives (entrées et sorties, étiquettage, etc.). L'aide magasinier, également exclu du bénéfice de l'abonnement, participe en sous-ordre à ce travail.

L'ouvrier magasinier, admis au bénéfice de l'abonnement, ne fait que la manutention sous les ordres du magasinier et ne coopère ni aux écritures ni aux annotations. C'est un homme de peine.

Les fonctionnaires sont naturellement exclus. Cependant, les facteurs des postes et les porteurs de télégrammes sont, par une faveur spéciale, admis aux abonnements.

Les *personnes à gages* ne sont pas des ouvriers, mais des domestiques. Aussi, les cochers, cuisiniers, « demoiselles », domestiques, dresseurs de chevaux, garçons coiffeurs, garçons de café et de restaurant, garçons de table des wagons-lits, infirmiers, palefreniers, piqueurs, porteurs et servantes sont exclus du bénéfice des abonnements.

Par contre, les *journaliers* sont admis, et, grâce à cette disposition, beaucoup de salariés qui rentreraient dans les catégories exclues. Le règlement admet expressément les suivants, *pourvu qu'ils soient payés à la journée :*

Afficheurs,
Aides-éclusiers,
Conducteurs de chevaux,
Conducteurs lithographes,
Coupeurs de cordonnerie,
Cuiseurs de jus dans les sucreries,
Electriciens,
Facteurs des postes,
Femmes à journée : couturières, femmes de ménage, lavandières, repasseuses,
Garçons coiffeurs,
Gardiens,
Imprimeurs-lithographes,
Linotypeurs,
Opérateurs électriciens dans un cinématographe,
Ouvriers abatteurs,
Ouvriers magasiniers,
Photocalqueurs,
Porteurs de télégrammes,
Preneurs de densité dans les sucreries,
Retoucheurs photographes,
Tareurs de sucreries,
Traceurs des établissements métallurgiques,
Veilleurs de nuit.

Un texte refuse explicitement les abonnements aux « ouvriers dont le travail a un caractère artistique » et il donne comme exemple les :

Accordeurs,
Appareilleurs de carrières,
Bijoutiers,
Choristes,
Coupeurs de maisons de confection,
Diamantaires,
Etalagistes,
Graveurs,
Joailliers,
Lapidaires,
Lithographes,
Mécaniciens dentistes et leurs élèves,
Ornemanistes,
Peintres décorateurs,
Peintres faisant exclusivement la lettre,
Peintres imitant le bois et le marbre,
Peintres sur émail, faïence, porcelaine,
Photographes opérateurs,
Sculpteurs.

Il explique cependant que certains graveurs sur verre, peintres sur émail et peintres sur faïence dont le travail est exclusivement manuel et mécanique ont droit aux abonnements. De même, certains sculpteurs employés dans les ateliers à sculpter mécaniquement le bois ou à dégrossir les pierres avant le passage des pièces dans les mains de celui qui leur donne un caractère artistique.

Les apprentis à toutes les professions essentiellement manuelles — que ces professions revêtent ou non un caractère artistique — ont droit à l'abonnement hebdomadaire. Donc, les apprentis bijoutiers, graveurs, diamantaires, etc., peuvent être admis.

Mais les apprentis aux professions non essentiellement manuelles (apprentis garçons bouchers, apprentis garçons épiciers, apprenties demoiselles de magasin par exemple), n'ont pas droit à l'abonnement.

Quand une personne exerce *deux* métiers, on la considère comme exerçant exclusivement le métier qui forme son occupation principale.

Les jeunes gens fréquentant les *cours des travaux manuels* des écoles professionnelles et ménagères sont considérés comme apprentis ouvriers. Mais on n'entend par écoles professionnelles que celles où les élèves sont initiés à la pratique des travaux manuels, qui forment de véritables ouvriers et non les établissements qui n'ont d'autre but que de former des patrons ou des directeurs spécialistes. On range parmi ces derniers les écoles de tissage et de brasserie « qui sont plutôt des instituts universitaires que des écoles professionnelles ».

II. — Délivrance de l'Abonnement.

Celui qui demande un abonnement doit justifier de sa qualité d'ouvrier en produisant, à l'appui de sa demande, deux certificats : l'un, délivré par le bourgmestre ou le commissaire de police de sa résidence ; l'autre, par son patron.

Ces documents attestent que l'impétrant est employé dans la fabrique, l'usine, l'atelier, le chantier indiqué en qualité d'ouvrier.

En outre, quand il s'agit d'un abonnement hebdomadaire à sept déplacements, ils mentionnent que l'ouvrier est astreint à un travail non interrompu, même le dimanche.

La production des certificats n'ouvre pas à l'impétrant un *droit* au billet de semaine : c'est le chef de station qui autorise personnellement et sous sa responsabilité la délivrance des billets d'abonnement. Il ne doit le faire que « quand il a tous ses apaisements » et après enquête.

Celle-ci se fait par un employé, délégué par le chef de station, — dans les grandes gares, par l'officier de police. Il se rend chez le patron, dans l'atelier, et se rend compte *de visu* du travail de l'ouvrier, ainsi que de son identité.

L'enquête ne se borne pas à une seule localité — lieu de résidence de l'ouvrier qui est envoyé ailleurs par son patron, ou lieu de situation de l'atelier. Le chef de station consulte couramment ses collègues sur la sincérité des certificats produits. Un formulaire est employé dans ce but pour contrôler les allégations des intéressés. Il demande : « Le certificat est-il authentique ? — Est-il sincère ? — Quelle est exactement l'occupation du demandeur ? — S'il cumule plusieurs occupations, quelle est l'occupation principale ? — Travaille-t-il réellement en sous-ordre ? — Comment est-il rétribué : à la journée, à la pièce ou autrement ? — Le travail est-il régulier ? Exige-t-il un déplacement journalier ? — Le demandeur est-il astreint à travailler le dimanche ? — A-t-on trouvé l'intéressé au travail ? (Si l'intéressé attendait, pour se rendre à son travail, la délivrance du billet d'abonnement, il y aurait lieu de s'assurer, ultérieurement, de la nature de ses occupations.) »

Le Règlement général spécifie que la responsabilité personnelle du chef de station consiste en ce qu'il est tenu personnellement du paiement des taxes dont l'Administration aurait été frustrée.

Malgré toutes ces précautions, malgré le soin apporté à l'exécution des règlements, il n'est pas douteux que des fraudes se produisent (1). Des patrons se font passer pour ouvriers, et des intellectuels se font passer pour manuels. On nous a cité l'exemple d'un entrepreneur de travaux publics, qui n'avait pas honte de se faire délivrer un certificat d'ouvrier par un de ses collègues (2). Dans un grand atelier, il n'est pas impossible de voir le contre-maître signer un certificat d'ouvrier en faveur de son propre patron.

Des chefs de station nous ont assuré que leur délégué avait parfois été trompé au moment même de son enquête. Celui-ci se présente en uniforme ;

---

(1) Pour se rendre compte de la rigueur des sanctions pénales, on lira avec intérêt, aux annexes, une note qui nous a été communiquée par le Ministère, et qui indique, en regard des infractions, les mesures prises, les poursuites engagées, et les jugements-types.

(2) Voir à l'annexe citée le jugement du tribunal de Louvain du 24 mai 1899. (N° VI, 3e cas.)

on sait ce qu'il vient faire; immédiatement, le surveillant, le contre-maître, ou l'employé intéressé revêt le tablier d'un ouvrier et se met à une besogne manuelle.

Dans beaucoup de stations, notamment dans les campagnes, cette fraude n'est pas possible, parce que les agents de l'Administration connaissent les demandeurs d'abonnements. Mais il est certain que dans les villes, il y a, parmi les abonnés, de faux ouvriers. Dans quelle proportion, c'est malheureusement ce qu'il est difficile de dire. Nous devons nous contenter, en appréciant les statistiques, de mettre un coefficient de doute à côté de certaines données.

Une autre fraude peut se présenter. La demande indique l'endroit et l'atelier où doit s'exercer le travail. Mais des certificats de complaisance peuvent être donnés à des ouvriers qui ne travaillent pas du tout ou qui ne travaillent plus à l'atelier indiqué. Un employé de station nous a affirmé que quand, dans son village, un ouvrier avait besoin de « faire deux ou trois commissions » à Liége pendant la semaine, il trouvait facilement un patron prêt à lui signer un certificat.

Voici encore un autre exemple, qui nous est tombé sous les yeux. Un propriétaire qui vient de faire construire sa maison avait besoin d'un ouvrier bûcheron pour défricher la partie de bois qui couvrait son futur jardin. Cette catégorie d'ouvriers fait défaut à la ville. L'entrepreneur de la bâtisse offrit alors au propriétaire de faire venir ce bûcheron du Luxembourg, comme s'il devait travailler pour lui. Le certificat n'est ici inexact que quant à la personne de l'employeur.

On trouverait, sans nul doute, quelques autres cas semblables. Nous ne les citons qu'à titre d'indication, car nous ne croyons pas qu'ils soient assez nombreux pour vicier sérieusement les statistiques.

Enfin, les ouvriers qui cherchent de la besogne peuvent obtenir un billet d'abonnement si leur qualité est établie par un certificat du bourgmestre ou du commissaire du police constatant qu'ils exercent une profession leur donnant droit à l'obtention éventuelle d'un abonnement. Seulement, le coupon de semaine n'est ainsi accordé que pour les distances de 35 kilomètres et moins. Il peut être renouvelé une fois. Quand l'ouvrier a trouvé de l'ouvrage, il doit produire les deux certificats usuels. Dans certaines stations, le nombre des abonnements demandés pour cette raison est parfois énorme. A Louvain, par exemple, on tient un registre spécial de ces abonnés: du 1er mai 1907 au 1er mai 1908, il y avait eu 1117 coupons délivrés à des ouvriers de cette catégorie.

Une disposition réglementaire importante est celle qui dispense l'abonné de renouveler le certificat du bourgmestre quand il change de lieu de travail. La formalité ne se reproduit donc pas toujours avec chaque changement de

destination du coupon de semaine délivré au même individu. S'il continue à être un ouvrier du même patron, son certificat est toujours valable.

D'autre part, les certificats n'ont pas une valeur indéfinie : au bout de trois ans, ils sont périmés et doivent être renouvelés. Nous avons lieu de croire que cette prescription n'est pas toujours observée bien régulièrement par toutes les stations, notamment celles qui délivrent un grand nombre d'abonnements. Elle exige, en effet, une surveillance continuelle de tous les abonnés individuellement. Le chef de station tient bien un registre nominatif de tous les abonnés, où la date des certificats est indiquée, mais là où il y a des centaines d'abonnés, il est matériellement impossible de rechercher chaque jour les certificats qui doivent être renouvelés.

Une fois le billet d'abonnement délivré, l'abonné en obtient le renouvellement en en faisant la demande la veille au plus tard, au chef de la station de départ, et en restituant le billet de la semaine écoulée. Dans certaines stations, la distribution de ces billets renouvelés prend des proportions inouïes. A Braine-l'Alleud, par exemple, où il y a continuellement huit à neuf cents abonnés on y consacre non seulement la soirée du samedi, mais toute la journée du dimanche et une partie du lundi matin. L'ouvrier n'est pas obligé de se présenter lui-même. Aussi, on peut voir quantité de femmes et d'enfants faire queue pour échanger au guichet les coupons de semaine.

Quand un abonné a cessé d'utiliser son coupon pendant dix semaines, son autorisation est périmée et il doit reproduire une nouvelle demande, accompagnée de nouveaux certificats.

III. — Validité et usage des Billets.

Jusqu'en 1879, les billets d'abonnement d'ouvriers n'ont été valables que pour les trains inscrits sur le coupon même.

Le 1er septembre 1879, les chefs de station ont été autorisés à rendre, exceptionnellement, ces billets valables pour un autre train ordinaire, ensuite d'une demande motivée adressée en temps utile et pour autant que la mesure ne fut pas de nature à entraver la marche régulière du service. L'ouvrier recevait une autorisation écrite, qui était retirée à l'arrivée.

A partir du 2 novembre 1890, les billets furent rendus valables indifféremment pour tous les trains ordinaires où la présence des abonnés ouvriers n'était pas de nature à entraver la marche régulière du service. Cette mesure, prise à titre d'essai, fut rendue définitive à partir du 1er octobre 1891.

Enfin, depuis le 10 février 1902, les ouvriers abonnés sont tenus de voyager dans les voitures ou dans les compartiments que l'Administration réserve spécialement à leur usage.

Ces voitures ne sont pas les plus neuves ni les plus confortables du matériel, mais il est bon de dire que ce sont, en général, des voitures de troisième classe exactement semblables aux voitures en service. On a souvent fait le reproche à l'Administration de réserver aux ouvriers les wagons les plus vieux, les plus délabrés, les plus sales. L'abbé Daens a un jour, à la Chambre, comparé le transport des ouvriers de Termonde pour l'arsenal de Malines, au transport du bétail pour le marché d'Anderlecht, et, d'après lui, le transport du bétail était infiniment meilleur : « Vous verrez que ces bêtes sont installées très commodément dans les wagons, à l'aise et avec toute la place désirable pour se coucher et se mouvoir librement » (1).

Nous avons été autorisé à voyager plus d'une fois dans les voitures d'ouvriers et nous n'avons rien vu de semblable. Du matériel fatigué, on en voit sur toutes les lignes, et quant à la propreté, elle ne faisait ni plus ni moins défaut que dans les compartiments ordinaires de troisième classe.

On nous a assuré que la situation actuelle était relativement récente et qu'il n'en avait pas toujours été ainsi. Quoi qu'il en soit, il y a une exagération manifeste à prétendre que nos compartiments pour ouvriers ne valent pas une quatrième classe allemande.

Il est tout naturel que les billets soient sans valeur les jours de chômage, et qu'ils ne permettent de monter ni de descendre dans les stations intermédiaires du parcours (2).

Mais certaines prescriptions réglementaires sont vivement senties comme de véritables inconvénients par les intéressés, bien qu'elles soient communes à tous les abonnements.

L'abonné prend l'engagement :

1° De ne point faire, au détriment de l'Administration, le trafic de la messagerie en transportant des colis qu'il se charge, à titre de complaisance ou moyennant finance, de remettre à des tiers ;

2° De ne se livrer, à son profit ou au profit de tiers, au moyen de son billet d'abonnement, à aucune fraude ou tentative de fraude au détriment de l'Administration ;

3° De n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni de prétendre à aucune indemnité contre l'Administration pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre de trains.

Il n'a droit au transport gratuit que de ses vêtements, aliments et outils exclusivement.

---

(1) *Annales*, Chambre, session de 1905-1906, p. 109.

(2) Sauf quelques exceptions justifiées par des circonstances locales. (Art. 147 du Règlement général.)

Ces prescriptions sont sévèrement observées. On voit souvent arrêter un abonné à l'entrée d'une salle d'attente pour lui interdire de transporter un colis ou paquet. Plus d'un se plaint d'être ainsi traité autrement que les autres voyageurs.

§ 4. Tarif.

Dès l'origine, le tarif des abonnements d'ouvriers a été fort réduit, comparé à celui des coupons ordinaires.

En 1870, les prix des abonnements à six déplacements par semaine — les seuls existants — étaient :

Pour une lieue (de 5 kilomètres)	fr.	1,20
» deux lieues	»	1,60
» trois »	»	1,80
» quatre »	»	1,90
» cinq »	»	2,00

Il n'y avait pas d'abonnements pour une distance supérieure.

Comme chaque coupon comprend douze voyages, on voit que le tarif part de 10 centimes par lieue, pour arriver à 3,3 centimes par lieue. Exprimé en kilomètre, il fait payer le premier kilomètre 10 centimes dans le cas invraisemblable où l'on prend le chemin de fer pour une aussi courte distance, puis il descend, dans le cas le plus favorable, d'une distance de 25 kilomètres, à 0,67 centime, ou deux tiers de centime par kilomètre.

Or, à cette époque, le tarif des voyageurs était encore le tarif différentiel ; il taxait les parcours en troisième classe de 5 à 15 centimes par kilomètre. Les billets aller et retour, nous l'avons dit, n'existaient pas, pas plus que les abonnements généraux.

Seuls, les abonnements scolaires, qui venaient d'être créés, en 1868, pouvaient servir de point de comparaison. Le prix de la première lieue, pour 4 à 6 déplacements par semaine et la durée annale des cours, avait été fixé à 60 pour cent du prix de 200 voyages d'aller et retour, soit 36 francs. En admettant 2000 kilomètres parcourus à ce taux, on arrive à 1,8 centime par kilomètre. Le tarif des abonnements d'ouvriers était donc beaucoup plus avantageux.

Nous insistons sur ce point, pour montrer que la politique de l'Administration des chemins de fer n'est pas récente, et que, s'il est vrai qu'il y a eu des réductions successives très sensibles, il n'est pas moins vrai que, dès le début, le tarif était extraordinairement bas.

Voici comment il avait été calculé.

Dans le rapport de 1869, que nous avons analysé plus haut, M. Mongenast, directeur de l'exploitation, partait du coût du train-kilomètre,

qui s'élevait, en 1868, à fr. 2,67643. « Mais, ajoutait-il, ce taux doit être réduit de 17.17 pour cent, si l'on fait abstraction des frais sur le montant desquels l'établissement d'un train serait sans influence ». Le train-kilomètre est ainsi ramené à fr. 2,216.

Pour un train allant de Namur à Charleroy, — trajet proposé à titre d'essai, — la dépense se serait donc montée à fr. 983,90.

La taxe paraissait devoir être fixée à 50 pour cent du prix du barème des voyageurs, c'est à dire :

Pour une	lieue,	15	centimes ;	par semaine	fr.	0,90
» deux	lieues,	30	»	»	»	1,80
» trois	»	45	»	»	»	2,70
» quatre	»	60	»	»	»	3,60
» cinq	»	75	»	»	»	4,50

Après avoir montré qu'à ce taux, l'ouvrier avait encore avantage à prendre le train plutôt qu'à aller se loger au siège de son travail (1), le directeur prévoyait une recette brute, pour un train de 500 ouvriers par jour, de :

100	ouvriers à	une lieue,	produisant	fr.	90,—
150	»	deux lieues,	»	»	270,—
150	»	trois »	»	»	405,—
75	»	quatre »	»	»	270,—
25	»	cinq »	»	»	112,50
			Total	»	1147,50

soit « 61 francs d'excédent de recette ».

Il invoquait en outre l'exemple des compagnies anglaises exploitant des chemins de fer autour de Londres ; on y percevait :

Pour	5 1/2	kilom.	2 pence,	soit fr.	0,20	aller et retour.
»	8 1/2	»	2 »	» »	0,20	
»	14	»	2 shillings,	» »	2,50	pour 6 jours.
»	17	»	4 pence,	» »	0,45	aller et retour.

Mais l'inspecteur général Vandersweep modifia profondément les propositions de son subordonné.

Il prit comme point de comparaison le tarif de la compagnie de l'Est français, qui avait des trains ouvriers dans les environs de Mulhouse.

On y payait entre autres :

D'Altkirch à Mulhouse et retour, 17 kilomètres, fr. 1,80 par ouvrier et fr. 1,50 par ouvrière ou ouvrier âgé de moins de 18 ans ;

---

(1) Voir son calcul plus haut, p. 7.

De Saint-Louis à Mulhouse et retour, 28 kilomètres, 2 francs par ouvrier et fr. 1,75 par ouvrière.

Il reprenait un des exemples anglais invoqués, et disait que si la compagnie du London-Chatham-Dover faisait payer 14 kilomètres, ou trois lieues, 2 shillings, notre tarif devait être au moins aussi bas : « le salaire de l'ouvrier travaillant à Londres est bien plus élevé que celui de l'ouvrier belge. »

Aussi, il proposait de ne pas dépasser 2 francs pour le plus long parcours, c'est à dire 25 kilomètres, — mais, en même temps, il relevait à fr. 1,20 la taxe pour une lieue.

C'est ce tarif qui a servi de point de départ à des modifications successives, qui n'ont jamais été que des réductions.

Le 1er janvier 1876 (1), le barême fut porté à 10 lieues, avec augmentation de 10 centimes par lieue. A la distance maximum, l'abonné payait ainsi le kilomètre 0,416 centime.

En 1880, on substitue le kilomètre à la lieue comme unité de distance ; on en profite pour abaisser le tarif en ce sens que les taxes originairement fixées pour 5 kilomètres ou une lieue, sont appliquées aux distances de 8 kilomètres, celle de deux lieues à 13 kilomètres, celle de trois lieues à 18 kilomètres, etc.

Le 1er octobre 1883, nous l'avons dit, le tarif a été étendu à la distance de 70 kilomètres, et le 1er avril 1892 à celle de 100 kilomètres. On s'est contenté de faire progresser les anciennes taxes de 10 centimes par 5 kilomètres. Il aboutissait donc, pour la distance maximum, à 0,275 centime par kilomètre.

Le 1er mai 1897, le prix des abonnements a été réduit de 10 pour cent.

Enfin, le 1er mai 1879, après l'incorporation du Grand Central belge dans le réseau de l'Etat, certaines taxes ont été diminuées pour les rendre égales à celles perçues sur les lignes qu'on venait de racheter. On remarquera que cette opération, qui augmentait de 500 kilomètres l'ensemble des lignes mises à la disposition des abonnés, a coïncidé non avec une augmentation, mais une dimunition du tarif.

Jusqu'à présent, nous n'avons parlé que des abonnements à six déplacements par semaine.

---

(1) La plupart des renseignements qui suivent sont empruntés à une note, due à M. Bossut, et qui nous a été communiquée par le Département des Chemins de fer. Cf. un article paru, sous la signature de M. A. Dubois, administrateur des chemins de fer, dans les *Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des écoles spéciales de Gand*, t. XIX, (1895-1896) pp. 137 à 158, sous le titre de : *Le service des voyageurs sur les chemins de fer de l'État belge. Coup d'œil rétrospectif. 1835 à 1894.*

Le prix des abonnements à sept déplacements, créés en 1887, a été égalé aux sept sixièmes de celui des abonnements à six déplacements. Puis, en 1897 et 1899, le barème a subi les modifications que nous avons indiquées.

Quant au tarif des abonnements pour un déplacement par semaine (1er janvier 1896), il part du prix du billet ordinaire d'aller et retour, pour les distances de 1 à 5 kilomètres; de 6 à 15 kilomètres, il augmente de 5 centimes par kilomètre; au delà du 15e kilomètre, il n'augmente plus que de 5 centimes par 5 kilomètres. En 1897, ces prix ont également été diminué de 10 pour cent.

Enfin, la taxe du billet d'abonnement pour un voyage simple par jour a été établie de la façon suivante : elle est égale au prix du billet d'abonnement pour un déplacement par jour, réduit dans la proportion du billet simple au billet d'aller et retour, c'est à dire comme 100 : 160. En 1897, ces taxes ont été de nouveau réduites de 10 pour cent.

Il vaut la peine de reproduire ici intégralement le barème officiel pour toutes les catégories. On peut ainsi le comparer avec le tarif des coupons ordinaires et celui des autres abonnements. (Voir pages 24 et 25.)

Ne nous arrêtons pas aux abonnements pour un voyage simple par jour, qui sont le moins utilisés.

Mais prenons le barème des abonnements pour un voyage aller et retour par semaine. Jusque 7 kilomètres, le prix est exactement le même que celui du billet aller et retour en troisième classe. Du 36e au 40e kilomètre, il n'en coûte plus que la moitié, au 100e que le quart, au 200e qu'un peu plus du sixième; enfin, à la plus grande distance, il donne pour fr. 4,05, ce qu'un voyageur ordinaire aurait payé fr. 22,40. A ce taux, le kilomètre parcouru coûte 0,51 centime.

Quant aux abonnements pour un déplacement par jour, les billets à six déplacements ne coûtent déjà de 1 à 6 kilomètres que moins de cinq billets simples, et moins de trois billets aller et retour. Puis, à partir du 20e kilomètre, ils n'atteignent plus la valeur de deux billets simples, et dépassent à peine celle d'un billet aller et retour; au 35e kilomètre, ils valent exactement un billet aller et retour; au 70e kilomètre, ils coûtent moins qu'un billet simple; et au maximun, 100 kilomètres, on voit l'Administration offrir douze voyages pour le prix qu'elle demande pour un voyage simple de 83 kilomètres. Le barème descend ainsi jusqu'à un quart de centime par kilomètre (exactement 0,262 centime).

Les billets pour sept déplacements par semaine sont encore un peu plus avantageux; ils aboutissent à 0,257 centime par kilomètre.

Comparés non plus aux coupons ordinaires ou aller et retour, mais aux *abonnements* ordinaires, les abonnements d'ouvriers présentent également un avantage, mais de moindre importance, naturellement. Ainsi, 52 billets de

Abonnements hebdomadaires pour ouvriers de l'industrie privée.

1° Barême des abonnements valables pour un voyage simple par jour.

Distances en kilomètres	PRIX POUR		Distances en kilomètres	PRIX POUR	
	6 jours	7 jours		6 jours	7 jours
	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° Barême des abonnements valables pour un voyage aller et retour par semaine.

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

3o Barême des abonnements valables pour un voyage aller et retour par jour.

Distances en kilomètres	PRIX POUR		Distances en kilomètres	PRIX POUR		Distances en kilomètres	PRIX POUR	
	6 jours	7 jours		6 jours	7 jours		6 jours	7 jours
	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 59	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			

semaine à sept déplacements à la distance de 50 kilomètres coûtent à l'ouvrier fr. 135,20; l'abonné ordinaire, à cette distance, paie fr. 167,00. Pour 100 kilomètres, l'abonnement ordinaire est de fr. 212,00, et 52 billets de semaine, fr. 187,20. Si l'on suppose que l'abonné ordinaire fait chaque jour son voyage aller et retour, il paie le kilomètre 0,290 centime, l'ouvrier, 0,257 centime.

M. Liebaert a fait justement remarquer, à ce propos, que les faveurs accordées aux ouvriers sont contraires aux principes de l'exploitation des chemins de fer en ce qui concerne les abonnements. Il est de règle, en effet, que, plus un abonnement est de courte durée, plus il coûte cher, parce que plus l'abonnement est de longue durée, et moins il est vraisemblable qu'il soit utilisé complètement. C'est pourquoi l'abonnement de 15 jours ne coûte pas trois fois l'abonnement de 5 jours, ni l'abonnement annuel quatre fois l'abonnement trimestriel. Il eût donc été conforme à ces règles de faire payer au kilomètre un abonnement hebdomadaire plus qu'un abonnement annuel.

Les réductions sont encore plus importantes pour les agréés et ouvriers de l'Administration des chemins de fer.

Nous savons qu'ils peuvent obtenir deux espèces d'abonnements :

1° Ceux pour six ou sept déplacements par semaine ;

2° Ceux pour douze déplacements hebdomadaires consécutifs, à raison d'un déplacement par semaine.

Le prix de ces abonnements est celui des abonnements des ouvriers de l'industrie privée *réduit de 50 pour cent.*

Nous reproduisons à la page suivante le barême de la dernière catégorie.

Ajoutons que d'autres catégories de personnes jouissent aussi de réductions de 50 pour cent : tels sont les fonctionnaires et agents de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, les médecins agréés de l'Administration dans leur circonscription, les inspecteurs vétérinaires provinciaux dans leur ressort, les enfants ou orphelins des fonctionnaires (pour les abonnements scolaires), les ouvriers des ateliers de l'Administration des chemins de fer de l'Etat fréquentant les cours des écoles industrielles (également pour les abonnements scolaires).

Les agréés et ouvriers de l'Administration autorisés à résider en dehors de la localité où se trouve le siège de leur travail sont donc assimilés aux autres fonctionnaires du département à cet égard. Nous avons vu d'ailleurs que la faveur d'un abonnement à prix réduit n'a fait que remplacer une faveur plus grande encore, celle du libre parcours, qui existait sur une très grande échelle en 1869.

Barême des abonnements pour agréés et ouvriers des chemins de fer de l'Etat, valables, à raison d'un déplacement par semaine, pour douze déplacements hebdomadaires consécutifs.

Distances en kilomètres	PRIX	Distances en kilomètres	PRIX	Distances en kilomètres	PRIX
	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		

Observation. — Aux distances supérieures à 100 kilomètres, le prix est formé par l'addition de la taxe pour 100 kilomètres et de celle correspondant au nombre de kilomètres excédents. Exemple :

100 kilomètres	fr.	3,20	}	4,20
3 »	»	1,00	}	

§ 5. Le prix de revient.

Le tarif dont nous venons de donner un aperçu est tellement réduit qu'on a souvent soutenu qu'il était excessif ; les ouvriers abonnés seraient transportés *à perte* par le chemin de fer de l'Etat.

Nous ne nous aventurerons pas à discuter la question technique du prix de revient d'un voyage d'abonné. Elle est, en effet, sujette à de nombreuses controverses, et nous n'en possédons pas les éléments.

Il faudrait notamment connaître le coefficient d'utilisation des compartiments ou voitures utilisés par les ouvriers. Or, s'il est vrai que la majorité voyage dans des compartiments spécialement désignés, il y en a aussi beaucoup qui prennent place dans des compartiments ordinaires de troisième classe. Dès lors, il est impossible de savoir dans quelle mesure les dépenses d'exploitation sont à mettre au compte des abonnés ouvriers.

M. Liebaert, répondant à des représentants qui avaient soutenu que les abonnements faisaient faire des bénéfices au chemin de fer, disait, le 28 novembre 1905, à la Chambre : « Il n'y a pas un homme de chemin de fer qui ne proclamera que le service des trains ouvriers n'est financièrement et industriellement acceptable qu'à la condition d'être un service accessoire, additionnel, venant s'interposer entre d'autres services qui sont rémunérateurs » (1). C'est très juste, et personne ne s'avisera de calculer le prix de revient des trains transportant les abonnés ouvriers comme s'ils étaient seuls ; mais cela n'implique pas que, dans l'état actuel des choses, l'Etat fasse une *perte* par suite du transport de ces abonnés et qu'il vaudrait mieux les supprimer.

M. Liebaert invoquait un autre argument qui, à notre sens, n'a pas grande portée. « Si les abonnements ouvriers étaient une bonne spéculation, toutes les grandes compagnies de France et d'Angleterre, qui ont surtout en vue la spéculation et le bénéfice, s'empresseraient de pratiquer le système dans la plus large proportion et créeraient des trains ouvriers à foison » (2). Cela n'est nullement certain. En effet, les compagnies pourraient *préférer* faire des bénéfices plus considérables en transportant un petit nombre de voyageurs de choix plutôt que de transporter un grand nombre d'abonnés, ne produisant qu'une faible recette kilométrique.

Nous constatons que nulle part, l'Administration n'a déclaré que les abonnements hebdomadaires la constituaient en perte.

---

(1) *Annales*, p. 50, Chambre, session 1905-1906.

(2) *Annales*, ibid.

La section centrale de la Chambre, examinant le budget des chemins de fer en 1905, avait posé la question suivante :

« Evaluer ce que coûtent et ce que rapportent les trains ouvriers de façon aussi approximative que possible. »

Le rapporteur fait suivre cette question des observations suivantes, qu'on peut considérer comme exprimant l'opinion du département :

« Un autre membre fait observer qu'il ne sera pas possible de donner une réponse précise à cette question, qui nécessiterait la statistique exacte du nombre de places occupées dans chacun de ces trains, chose impossible à obtenir.

» Tout ce que l'on peut dire, c'est que les billets ordinaires, simples et aller et retour, rapportent environ 4 centimes par voyageur-kilomètre, les billets à prix réduits, en dehors des abonnements ouvriers, 2 centimes par kilomètre, et les trains exclusivement ouvriers 0,7 centime par voyageur-kilomètre ; on voit, par ces chiffres, quelle devrait être la proportion moyenne des trains pour qu'ils donnent la même recette » (1).

En d'autres termes, il faudrait six abonnés ouvriers pour chaque place occupée par un voyageur ordinaire ou trois abonnés ouvriers pour un voyageur à prix réduit. Or, étant donné la fréquente saturation des compartiments d'abonnés à la semaine, cette proportion n'est pas, à première vue, invraisemblable.

Répétons que la question est discutable à beaucoup de points de vue. Nous avons entendu soutenir par des « hommes de chemin de fer » de toute compétence que s'il y avait, sur le chemin de fer de l'Etat, des voyageurs transportés à perte, c'étaient en première ligne les voyageurs de première classe et les voyageurs des trains internationaux.

§ 6. Les horaires.

Une autre question technique que nous aurons soin de ne pas aborder est celle de l'horaire des trains transportant les abonnés.

Les plaintes sont, à ce sujet, continuelles, et elles paraissent inévitables.

A l'aller, les trains doivent, en effet, prendre des voyageurs dans presque toutes les gares et arriver cependant à temps, c'est à dire avant l'ouverture des ateliers et chantiers, aux principaux centres de travail. Tout le monde voudrait avoir des trains spéciaux.

Il en est de même au retour, où l'on se plaint que les trains mettent trop de temps à ramener les abonnés.

---

(1) Chambre, *Documents*, session de 1904-1905, p. 337.

En outre, comme les combinaisons de voyages sont innombrables, il y a toujours des correspondances ou des coïncidences de trains qui ne satisfont pas les abonnés.

De là, des réclamations répétées au chef du département.

Il est inutile de dire que la solution des problèmes concrets qu'elles soulèvent est du ressort exclusif de la technique de l'exploitation des chemins de fer. Nous ajouterons cependant que cette solution serait singulièrement facilitée par la diminution et l'uniformisation de la durée de la journée de travail. Une entente, à cet égard, entre l'Administration et les employeurs, pourrait, dans beaucoup de cas, amener des améliorations sensibles dans le transport des ouvriers.

Il arrive, d'ailleurs, que, spontanément, des patrons adaptent les heures de travail aux horaires de chemin de fer. Nous connaissons des charbonnages où l'on remonte certains ouvriers un quart d'heure plus tôt pour leur permettre de prendre le train.

CHAPITRE II

Etude Statistique

§ 1er. Nos sources.

Nous avons tenté, dans le chapitre précédent, de faire connaître les caractères essentiels des abonnements hebdomadaires à un point de vue tout externe, c'est à dire le point de vue administratif.

A présent que le lecteur en sait les particularités, nous essaierons de lui faire considérer le phénomène en lui-même, et le premier soin qui s'impose à nous est d'en mesurer l'étendue et d'en décrire les formes diverses.

La statistique officielle des abonnements d'ouvriers est fort incomplète. Il est singulier qu'un phénomène si important, au point de vue de l'économie nationale et au point de vue du chemin de fer n'ait pas été observé, depuis des années, avec soin et précision. Il semblerait naturel que l'Administration dût chercher à connaître avec exactitude le nombre de ses clients, ouvriers abonnés, leurs métiers, leurs points d'attache, leurs destinations ; et même une bien saine curiosité scientifique aurait exigé que l'on s'enquît de leurs conditions sociales, des raisons de leur va et vient, de la fréquence et de la périodicité de leurs déplacements.

Or, nous ne sommes renseignés sur aucun de ces points.

C'est au *Compte Rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1875* que l'on rencontre pour la première fois un tableau statistique. Il est intitulé : *Transports d'ouvriers par abonnements depuis l'origine de l'institution (15 février 1870).* Dans le corps du rapport, on donne le nombre d'abonnements délivrés, on indique les principales stations *pour* lesquelles ces abonnements ont été délivrés, avec la distance des stations de départ. Ces données se retrouvent dans les comptes rendus subséquents jusqu'en 1880. Mais comme, le nombre des abonnements augmentant, les principales stations à citer se multipliaient aussi, on finit par trouver ces renseignements encombrants, et on les supprima. En 1880, d'ailleurs, les annexes du compte rendu sont toutes considérablement réduites.

En 1886, l'on publia, pour la première fois, un tableau intitulé : *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnement, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours*, tableau qui fut, depuis lors, conservé au compte rendu annuel. On y lit le *mouvement* des ouvriers abonnés, c'est à dire le total des « voyages » faits par eux, le *parcours kilométrique moyen* par voyageur abonné et la *recette totale*, le tout pour chaque année depuis 1872.

Ce tableau resta longtemps le seul. Le compte rendu de 1907 en a ajouté un second : *Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers*. On y trouve le nombre de billets délivrés, de chaque catégorie, et les recettes correspondantes.

En dehors de quelques chiffres, donnés occasionnellement par le ministre à la Chambre ou à la section centrale, c'est tout ce que l'Administration avait livré au public.

Nous nous sommes efforcé de suppléer à cette indigence. Le Département des chemins de fer a bien voulu faire faire, à notre demande, une série de relevés originaux dont nous allons étudier les résultats. Nous nous plaisons à rendre hommage à l'inlassable bienveillance avec laquelle M. le ministre Helleputte et un grand nombre de fonctionnaires du Département, ont accueilli nos suggestions. Malheureusement, nous devions nous contenter de recherches partielles. Au début, nous pensions tracer le programme d'une statistique périodique complète des abonnements ; mais, à mesure que nous avancions dans la connaissance des rouages de l'Administration, nous nous sommes aperçu que cela ne pouvait se faire sans des modifications profondes aux instructions, aux procédés et aux habitudes prises, — et aussi sans augmentation de personnel. C'eût été retarder considérablement notre étude que de la faire dépendre de la réalisation de ce programme, qui reste toujours dans les possibilités de l'avenir.

Aussi, nous publions, sans attendre, les renseignements mis à notre disposition, tout fragmentaires qu'ils sont. Ils sont déjà de nature à jeter, sur beaucoup de points ignorés, une lumière étonnante, et en outre, ils peuvent servir de point de départ à des réformes successives de la statistique officielle.

§ 2. Nombre d'abonnements délivrés.

Cette donnée est, avec la recette totale, la plus exacte et la plus générale de celle que nous possédons.

Elle est, en effet, fournie par chaque station à la Direction du contrôle des recettes et des matières dans un état mensuel, qui doit être d'une rigoureuse exactitude : c'est le relevé des coupons délivrés, par catégorie et par destination. Il ne s'agit ici ni « d'estimation » ni de calcul approximatif, parce qu'il y a un contrôle inéluctable : la recette.

Nous reproduisons, pages 34 et 35, le tableau du *Compte Rendu* de 1908, complété par un relevé qui nous a été communiqué par l'Administration.

On y voit que le nombre total des abonnements est de 6.384.243 en 1908, après avoir atteint 6.693.036 en 1907 (1). Comparé à celui des autres « abonnements » ce total est énorme : en 1907, on n'avait délivré que 90.833 abonnements de 15 jours, 229.764 abonnements de 5 jours, 64.200 abonnements ordinaires, 15.728 abonnements scolaires. Il est vrai que la durée des abonnements n'est pas comparable, mais même en supposant que tous les abonnements ordinaires et scolaires représentent 52 abonnements hebdomadaires, on n'arrive encore qu'à un total de 800 000 autres abonnements.

Déduction faite des abonnements d'ouvriers de l'Administration, il reste environ six millions d'abonnements délivrés aux ouvriers de l'industrie privée : 6.078.757 en 1907 et 5 944.794 en 1908.

La catégorie la plus nombreuse est la plus ancienne, celle des abonnements pour six déplacements journaliers : 4 593.855 en 1907 et 4.532.053 en 1908. Puis vient celle des abonnements pour un voyage aller et retour par semaine, créée en 1896, qui dépasse aujourd'hui le million : 1.162 854 en 1907 et 1.119.014 en 1908.

Les abonnements pour un voyage aller et retour pendant les sept jours de la semaine sont nécessairement moins nombreux : 286.089 en 1907 et 255.591 en 1908.

Enfin, les abonnements pour un voyage simple par jour sont loin d'atteindre ces chiffres : il n'y en a que 34.626 en 1907 et 36.140 en 1908 pour six déplacements, et 1.333 en 1907 et 1.996 en 1908 pour sept déplacements par semaine.

En regard des abonnements des ouvriers de l'industrie privée, ceux des ouvriers de l'Administration sont, à coup sûr, moins nombreux, mais cependant ne sont pas négligeables. Ils atteignaient, en 1907, 614.279 soit près du dixième du total. En 1908, année où ils tombent à 439.449, ils représentent le quinzième de l'ensemble. C'est encore la catégorie des abonnements pour six ou sept déplacements quotidiens qui est ici la plus importante.

Il est intéressant de suivre la progression de ces totaux; ils n'augmentent pas tous dans la même mesure.

Si nous laissons de côté les années de début et ne remontons qu'à une vingtaine d'années en arrière, nous constatons que l'ensemble des

(1) En matière de chemins de fer, on aime à établir des coëfficients. Nous dirons donc que ces totaux correspondent, pour 1907 à 1.629 abonnés et pour 1908 à 1.486 abonnés par kilomètre de voie exploité par l'Etat. On peut dire aussi qu'il y avait en 1907 6,22 abonnés et en 1908 5,66 par train de voyageurs, ou 1,72 abonné-kilomètre en 1907 et 1,56 en 1908 par train-kilomètre.

Mouvement, par catégories,

ANNÉES	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE. — PRIX					
	UN VOYAGE SIMPLE PAR JOUR			UN VOYAGE ALLER ET RETOUR PAR JOUR		
	six déplacements	sept déplacements	TOTAL	six déplacements	sept déplacements	TOTAL
1870	—	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—	—
1872	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—
1874	—	—	—	—	—	—
1875	—	—	—	—	—	—
1876	—	—	—	—	—	—
1877	—	—	—	—	—	—
1878	—	—	—	—	—	—
1879	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	634.730	17.371	652.101
1888	—	—	—	743.348	31.594	774.942
1889	—	—	—	804.724	40.069	844.793
1890	—	—	—	931.603	55.565	987.168
1891	—	—	—	1.043.929	68.503	1.112.432
1892	—	—	—	1.093.534	74.482	1.168.016
1893	—	—	—	1.179.811	84.741	1.264.552
1894	—	—	—	1.256.085	107.935	1.364.020
1895	—	—	—	1.349 993	118.960	1.468.953
1896 (1)	5.206	108	5.314	1.551.436	134.002	1.685.438
1897	6.385	101	6.486	1.885.667	156.668	2.042.335
1898	11.056	496	11.552	2.332.008	189.995	2.522.003
1899	21.178	885	22.063	2.712.736	264.129	2.976.865
1900	21.133	925	22.058	3.167.563	265.375	3.432.938
1901	24.315	1.027	25.342	3.123.966	242.880	3.366.846
1902	23.942	862	24.804	3.198.029	242.637	3.440.666
1903	29.029	1.266	30.295	3.342.698	260.227	3.602.925
1904	31.678	1.594	33.272	3.422.039	249.537	3.671.576
1905	32.441	1.603	34.044	3.744.615	280.701	4.025.316
1906	33.653	1.398	35.051	4.131.934	293.185	4.425.119
1907	34.626	1.333	35.959	4.593.855	286.089	4.879.944
1908	36.140	1.996	38.136	4.532.053	255.591	4.787.644

(1) Date de la mise en distribution d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers pour un voyage simple par jour et pour un voyage d'aller et retour par semaine.

des Abonnements d'ouvriers.

NORMAUX		AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION DEMI-PRIX				TOTAL GÉNÉRAL (1)
Un voyage aller et retour par semaine	TOTAL des prix entiers	Un voyage simple par jour (six ou sept déplacements)	Un voyage aller et retour par jour (six ou sept déplacements)	Un voyage aller et retour par semaine (douze déplacements)	TOTAL des demi-prix	
—	—	—	—	—	—	14.233
—	—	—	—	—	—	32.972
—	—	—	—	—	—	71.245
—	—	—	—	—	—	97.789
—	—	—	—	—	—	133.442
—	—	—	—	—	—	193.675
—	—	—	—	—	—	212.759
—	—	—	—	—	—	216.712
—	—	—	—	—	—	211.552
—	—	—	—	—	—	249.752
—	—	—	—	—	—	355.556
—	—	—	—	—	—	440.465
—	—	—	—	—	—	523.832
—	—	—	—	—	—	585.283
—	—	—	—	—	—	616.866
—	—	—	—	—	—	667.522
—	—	—	—	—	—	714.408
—	652.101	—	145.105	929	146.034	798.135
—	774.942	—	159.153	944	160.097	935.039
—	844.793	—	172.431	1.159	173.590	1.018.383
—	987.168	—	199.896	1.351	201.247	1.188.415
—	1.112.432	—	223.689	1.609	224.698	1.337.730
—	1.168.016	—	234.220	2.134	236.354	1.404.370
—	1.264.552	—	252.011	2.214	254.225	1.518.777
—	1.364.020	—	267.522	2.238	269.760	1.633.780
—	1.468.953	—	287.656	2.416	290.072	1.759.025
180.688	1.871.440	1.396	329.121	2.656	333 173	2.204.613
250.822	2.299.643	1.858	395.298	2.795	399.951	2.699.594
381.847	2.915.402	3.489	345.798	2.899	352.186	3.267.588
594.547	3.593.475	6.183	381.999	3.074	391.256	3.984.731
727.057	4.182.053	6.371	399.227	3.329	408.927	4.590.980
687.526	4.079.714	5.828	406.811	3.518	416.157	4.495.871
707.973	4.173.443	6.469	425.441	3.977	435.887	4.609.330
766.759	4.399.979	9.113	483.271	5.190	497.574	4.897.553
783.195	4.488.043	9.008	540.828	4.647	554.483	5.042.526
760.682	4.920.042	9.007	590.655	5.257	604.919	5.524.961
984.896	5.445.066	7.319	617.980	4.812	630.111	6.075.177
1.162.854	6.078.757	6.291	602.689	5.299	614.279	6.693.036
1.119.014	5.944.794	7.126	428.624	3.699	439.449	6.384.243

(1) Jusqu'en 1877, ce total ne comprend que des abonnements à six déplacements pour ouvriers de l'industrie privée. De 1877 à 1886, il comprend en outre des abonnements d'ouvriers de l'Administration. Mais il n'a pas été possible de les séparer.

abonnements ouvriers de toute espèce a passé de 798.135 en 1887 à 6.693.036 en 1907 et 6.484.243 en 1908, soit une augmentation de 838 ou 780 pour cent. Par année, l'augmentation moyenne est de 294,745 si l'on prend le chiffre de 1907 et de 266,005, si l'on prend celui de 1908.

Deux fois seulement, il y a eu un recul : en 1901, où le déficit était de 95.109 abonnements, soit 4,8 pour cent du total de l'année précédente, et en 1908, où il était de 308.793, soit 4,6 pour cent. Mais pour apprécier ces diminutions, il convient tout d'abord de distinguer les ouvriers de l'Administration des autres. On remarque qu'en 1901, le nombre des abonnements des ouvriers du chemin de fer avait, comme d'habitude, légèrement augmenté (de 7.230 abonnements). Toute la diminution était donc due aux abonnements de l'industrie privée. Au contraire, en 1908, la plus forte partie de l'énorme diminution est due aux abonnements de l'Administration, qui passent de 614.279 en 1907 à 439.449 en 1908, soit 194.830 en moins ou 31,5 pour cent ! C'est qu'une mesure administrative est intervenue : au lieu de faire payer un abonnement à certaines catégories d'ouvriers, notamment aux ouvriers provisoires, qui devaient se déplacer pour se rendre à leur travail, on leur a donné libre parcours (1). Remarquez en outre que les variations des abonnements de l'Administration ne concordent pas avec celles des totaux de l'industrie privée. Ainsi, nous avons indiqué plus haut une discordance : de 1906 à 1907, les coupons des ouvriers de l'industrie privée présentent une forte augmentation, ceux de l'Administration, au contraire, une diminution.

En nous en tenant aux abonnements des ouvriers de l'industrie privée, nous n'avons plus affaire qu'à des variations dues au trafic même. Les deux années de recul que nous avons signalées sont des années de crise industrielle, où la demande de main-d'œuvre, entre autres dans la grande industrie métallurgique et très probablement aussi dans les travaux publics, a été réduite. De là, une diminution du nombre d'ouvriers voyageurs ; elle se chiffre par 102.339 abonnements en moins en 1901, soit 4,08 pour cent du total de l'année précédente ; et par 133.963 ou 4,43 pour cent en 1908. Elle se présente, ces deux années, dans toutes les catégories d'abonnements pour un voyage aller et retour. Par contre, les abonnements pour un voyage simple par jour n'en sont pas affectés.

Nous reviendrons plus loin (2) sur la portée de ces indications données par la statistique des abonnements.

---

(1) L'*ordre spécial* du 28 septembre 1907 prescrit d'accorder libre parcours pour rentrer à leur résidence : 1° aux ouvriers du service de l'exploitation appartenant aux brigades volantes, dont l'organisation, à titre d'essai, vient d'être décidée ; 2° à tous les ouvriers provisoires en général. Les ouvriers autorisés à rentrer *chaque jour* à leur résidence voyageront au moyen de bulletins de marche, les autres, au moyen de carnets-coupons.

(2) Voir p. 39.

Disons un mot des recettes dues aux abonnements d'ouvriers. Le tableau récent du *Compte Rendu* nous fait connaître le produit des diverses catégories. En 1907, sur fr. 8.735.537,73 au total, fr. 8.293.050,45 ont été reçus des ouvriers de l'industrie privée; en 1908, fr. 8.123.226,86 sur fr. 8.429.457,82. C'est dire que les abonnements des ouvriers de l'Administration lui rapportent très peu; en effet, ils ne produisent en moyenne par unité que fr. 1,01. Un abonnement d'ouvrier de l'industrie privée produit, en moyenne, un tiers en plus, soit fr. 1,36.

Comparés aux autres abonnements, les abonnements d'ouvriers ne rapportent que la moitié : fr. 8.735.537,73 sur fr. 15.965.304,52 en 1907, et fr. 8.420.457,82 sur fr. 16.698.384,22 en 1908. Mais si l'on retranche du total général le produit des abonnements de 15 jours et de 5 jours et celui des abonnements scolaires, soit fr. 6.455.157,20 en 1907, et 6.585.542,26 en 1908, on arrive à cette conclusion que les abonnements d'ouvriers rapportent au trésor à peu près autant (91,8 pour cent en 1907, 89,2 en 1908) que tous les abonnements ordinaires, trimestriels, semestriels et annuels, de première, de seconde et de troisième classe.

§ 3. Nombre de voyages faits par les abonnés.

C'est ce que le tableau officiel appelle le nombre de « voyageurs ».

Il est obtenu à l'aide d'un calcul, et il ne peut en être autrement, puisque le coupon de semaine reste aux mains de l'abonné pendant six ou sept jours. On suppose donc, pour calculer les voyages faits, qu'il utilise son coupon au maximum, et un abonnement pour six déplacements est compté comme valant douze voyages; celui pour sept déplacements, pour quatorze voyages, etc.

Il est clair que le nombre obtenu de cette manière n'est qu'un *maximum*. Non seulement il y a les malades, les victimes d'accidents, les chômeurs qui ne *peuvent* utiliser tout leur coupon, mais il y a des abonnés — nous en avons rencontré — qui ont intérêt à prendre un abonnement hebdomadaire à six déplacements même quand ils n'ont de l'ouvrage que pour deux ou trois jours.

Au point de vue statistique, l'erreur ainsi faite ne doit pas être importante, et comme le calcul s'est reproduit identiquement depuis l'origine, les données sont comparables.

Le tableau de la page suivante, illustré par le diagramme n° 1, est tiré du *Compte Rendu*. Le nombre total de « voyageurs », c'est à dire de voyages faits par les ouvriers abonnés s'est monté en 1907 à 69.071.491, en 1908 à 65.706.770.

Pour faire comprendre l'importance de ce total, il suffit de rappeler que le nombre de voyageurs de toutes catégories qui se sont trouvés dans les trains de l'Etat Belge en 1907 était 161.184.533 et 160.319.594 en 1908.

Nos voyageurs ouvriers représentent donc 42.85 pour cent en 1907 et 40,98 en 1908 de ce total. Ainsi, près de la moitié des personnes véhiculées sont des ouvriers abonnés, ou bien, si l'on veut, le réseau des Chemins de fer de l'Etat sert à transporter des ouvriers abonnés à peu près autant que d'autres voyageurs.

On aime à rapporter ces nombres au trafic quotidien. Il y a, par jour, environ 440.000 « voyageurs » (1) dans les trains de l'Etat, et parmi eux, il y aurait 185.000 (2) ouvriers abonnés s'ils étaient répartis également sur les 365 jours de l'année. Comme, en fait, ils voyagent beaucoup moins le dimanche que les jours ouvrables, on peut dire que sur les 440.000 personnes utilisant les trains de l'Etat par jour, il y a environ 200.000 ouvriers abonnés à la semaine.

Mouvement, parcours moyen et recette des voyages faits par les ouvriers abonnés.

(Extrait du Compte Rendu annuel des Chemins de fer)

ANNÉES	MOUVEMENT	PARCOURS MOYEN par voyageur	RECETTE TOTALE	ANNÉES	MOUVEMENT	PARCOURS MOYEN par voyageur	RECETTE TOTALE
		Kil.	Fr.			Kil.	Fr.
1872	863,198	12.15	115,169 80	1891	16,209,074	14.74	1,953,114 35
1873	1,267,573	13. »	178,729 33	1892	17,027,012	14.76	2,061,845 31
1874	1,729,436	13. »	232,511 01	1893	18,421,374	14.74	2,228,720 19
1875	2,324,100	13. »	318,621 19	1894	19,848,086	14.75	2,412,712 51
1876	2,553,112	13.70	352,538 42	1895	21,375,212	14.76	2,598,796 30
1877	2,604,948	14.05	347,796 35	1896	24,908,200	15.01	3,118,740 20
1878	3,001,172	13.45	360,944 39	1897	30,183,821	15.15	3,597,355 86
1879	2,997,018	12.14	356,701 10	1898	35,773,906	16.93	4,179,132 39
1880	4,266,676	12.60	491,842 41	1899	42,267,853	17.14	5,037,023 45
1881	5,285,580	13.18	734,632 54	1900	48,222,239	17.20	5,906,226 59
1882	6,285,984	13.25	710,527 60	1901	47,417,175	17.26	5,740,615 92
1883	7,023,396	13.80	803,229 70	1902	48,578,452	17.27	5,891,195 65
1884	7,402,392	13.71	834,102 05	1903	51,450,598	17.28	6,254,880 65
1885	8,010,264	14.89	923,822 40	1904	52,981,114	17.25	6,433,601 95
1886	8,572,896	14.50	982,298 18	1905	58,060,495	17.25	7,092,469 82
1887	9,623,510	14.57	1,112,372 28	1906	63,444,456	17.25	7,851,873 20
1888	11,294,984	14.64	1,327,767 82	1907	69,071,491	18.77 (3)	8,735,537 73
1889	12,314,642	14.66	1,456,585 13	1908	65,706,770	18.79	8,420,457 82
1890	14,388,322	14.70	1,723,455 09				

(1) 441.601 en 1907 et 439.231 en 1908.

(2) 191.702 en 1907 et 180.018 en 1908.

(3) Chiffre rectifié, le Compte Rendu de 1907 portait 17.25.

M. Liebaert, alors ministre des Chemins de fer, disait un jour à la Chambre : « Si l'on demandait à un militaire s'il est possible d'embarquer, transporter et débarquer en un seul jour un corps d'armée de 175.000 hommes, il dirait que c'est impossible. Eh bien, ce qui est militairement impossible, nous le réalisons tous les jours : nous transportons, en effet, chaque jour ouvrable, 176.000 abonnés à la semaine » (1).

La comparaison est un peu forcée, puisque l'embarquement ne se fait pas à une seule gare, mais dans les 1200 stations du réseau. Mais l'image d'une mobilisation d'armée est juste et frappante. C'est bien l'armée des travailleurs qui est en mouvement. Ces 200.000 « voyageurs » vont au loin gagner leur pain, conquérir dans l'âpre bataille pour l'existence, un supplément de salaire que ne leur offre pas le marché local.

Considéré à la lumière de ce point de vue d'ensemble, le réseau national des Chemins de fer prend une valeur et une grandeur saisissantes.

Il est intéressant de suivre, sur notre diagramme, la marche croissante du total des voyages faits. Ce total est proportionnel au nombre de billets délivrés, dont nous avons parlé au paragraphe précédent, mais comme nous avons ici des données continues depuis l'origine des abonnements nous pouvons mieux embrasser l'ensemble du phénomène.

On constate tout d'abord que la progression est lente, mais uniforme de 1872 à 1887. La prolongation du tarif à dix lieues en 1876, le léger abaissement du barème, rendu kilométrique en 1880, la nouvelle prolongation jusqu'à 70 kilomètres en 1883, n'ont pas d'effet bien sensible. La création des abonnements pour *sept* déplacements en 1887 semble commencer à accentuer le mouvement ; l'année suivante, les voyages faits atteignent 11.294.984, soit plus du décuple de l'année de début. L'accélération du mouvement est visible alors, notamment après la prolongation à 100 kilomètres. En 1895, le nombre des voyages faits a presque doublé depuis sept ans. Mais le mouvement s'accélère encore à partir de 1896, où se placent les réformes de M. Vandenpeereboom ; en 1897, l'accroissement est énorme, et coïncide avec la réduction de 10 pour cent du tarif et l'incorporation du réseau du Grand Central, soit 429 kilomètres.

Pour la première fois en 1901, la courbe fléchit : non seulement, la progression s'arrête, mais il y a une diminution de 805.064 unités, soit 1,7 pour cent. Le chiffre de 1900 est atteint et même dépassé en 1902 ; l'allure ascendante reprend alors jusqu'en 1907, où le maximum est atteint. Une chute considérable marque la dernière année. Nous avons vu qu'elle est due en partie à la diminution des ouvriers de l'Administration ; mais elle touche aussi, et fortement, les ouvriers de l'industrie privée.

---

(1) Séance du 5 décembre 1905. *Annales*, p. 114.

Il est très remarquable que les années de crise industrielle soient ainsi marquées dans le mouvement des voyages faits par les abonnés. Il y a eu, certes, des années de crise, de 1872 à 1900. Pourquoi n'ont-elles pas affecté les totaux de voyages faits? Parce que les abonnés n'étaient pas assez nombreux. La clientèle voyageuse de l'industrie était alors plus limitée et plus stable; elle ne comprenait guère, jusqu'en 1896, que des abonnés *quotidiens;* le coupon coûtait moins cher puisqu'il n'était délivré que pour de plus courtes distances. Aujourd'hui, nous avons atteint de nouvelles couches d'ouvriers des campagnes, qui regardent à faire la dépense et à s'infliger la fatigue du déplacement pour des journées réduites ou moins rémunérées. Le nombre d'abonnés est à présent tellement grand par rapport à la population ouvrière totale qu'il devient sensible aux resserrements du marché du travail dans son ensemble. Il ne faut pas oublier non plus qu'il y a beaucoup d'ouvriers abonnés par leurs patrons pour un ouvrage à exécuter ailleurs qu'à l'endroit habituel de leur travail. Quand les affaires ne vont pas, le nombre de ces abonnés doit diminuer.

Nous ne possédons pas, malheureusement, de statistique des ouvriers occupés par les industries du bâtiment et des travaux publics, dont les ouvriers voyagent beaucoup. Mais nous avons celle des industries extractives et métallurgiques, qui, toute imparfaite qu'elle est, peut nous fournir quelque indication sur l'intensité des crises. Nous y voyons que, tandis que les mines de houille demandaient en 1900, 7.491 « ouvriers » (1) de plus qu'en 1899, en 1901 elles n'en exigent que 1.343 de plus que l'année précédente, et seulement 797 en 1902 de plus qu'en 1901, tandis que l'année suivante, la différence est de 4.703. Dans les mines métalliques et les minières, la chute est marquée aussi de 1900 à 1901, et se prolonge d'ailleurs dans la suite. Dans les carrières, le nombre d'ouvriers occupés est stationnaire de 1900 à 1901; il tombe en 1902 pour se relever l'année suivante. Mais c'est surtout dans les hauts-fourneaux, les fabriques de fer et les aciéries que le déficit se marque en 1901; il en est de même dans les usines à zinc. De sorte que quand nous faisons le total des industries extractives et métallurgiques, nous constatons en 1901 une diminution de 1.681 ouvriers, alors que, auparavant et dans la suite (après 1902), la progression est de plusieurs milliers par an. (Voir tableau de la page suivante.)

Cela ne suffit pas pour expliquer la diminution considérable des abonnements et de voyages faits, mais c'est, nous le répétons, une indication, que nous pouvons étendre aux autres industries.

---

(1) On sait que dans la statistique des mines, ce mot ne représente pas nécessairement autant de personnes différentes: il est obtenu en divisant, pour les ouvriers du fond, le nombre de descentes par le nombre de journées de travail.

Il résulte de ces observations que nous pouvons nous attendre à voir, à l'avenir, les fluctuations des voyages effectués par les ouvriers abonnés suivre celles du marché du travail de la grande industrie.

Personnel ouvrier des mines de houille et des usines métallurgiques.

ANNÉES	Mines de houille	Mines métalliques et minières	Carrières	Hauts-fourneaux	Fabriques de fer	Aciéries	Usines à zinc	Plomb et argent	TOTAL
1899	125.258	1.493	36.931	3.788	15.427	7.681	6.340	1.177	198.065
1900	132.749	1.437	37.281	3.637	14.333	7.525	6.235	1.204	204.201
1901	134.092	1.196	37.270	2.727	13.602	6.580	5.771	1.282	202.520
1902	134.889	860	34.469	3.036	12.907	8.333	5.746	1.419	203.659
1903	139.592	943	37.117	3.411	12.440	9.282	5.793	1.386	209.964

§ 4. Nombre d'ouvriers abonnés.

La statistique officielle ne nous fournit aucune indication sur le nombre de personnes différentes qui utilisent, dans le courant d'une année, les abonnements d'ouvriers.

Cette donnée, on le conçoit, n'intéresse pas directement le chemin de fer, qui ne demande à connaître que le « voyageur ».

Mais, au point de vue sociologique, il est d'importance de savoir si ces voyageurs sont occasionnels ou permanents, si c'est une grande portion de la population ouvrière ou seulement un petit noyau, qui se trouve journellement dans nos trains.

Comme nous connaissons le nombre d'abonnements délivrés pendant l'année, la question revient à rechercher la durée de l'utilisation d'un abonnement par un même abonné, c'est à dire le nombre de semaines pendant lequel il renouvelle son coupon.

Un calcul sommaire nous donne immédiatement le nombre minimum d'abonnés. Laissant de côté la catégorie, peu importante d'ailleurs, des abonnements d'ouvriers de l'administration pour *douze* déplacements et supposant que tous les autres abonnés aient voyagé pendant les 52 semaines de l'année, ce qui est, naturellement, impossible, nous arrivons à un

minimum de 128.610 abonnés en 1907 et de 122.702 en 1908. Insistons sur l'invraisemblance de ce chiffre : il faudrait, pour qu'il fût exact, qu'il n'y eût que des abonnés, jamais sédentaires, toujours en voyage d'un bout de l'année à l'autre, soit tous les jours, soit le lundi et le samedi. Il est clair, a priori, qu'il y a beaucoup plus que 125.000 abonnés, pour prendre un nombre intermédiaire.

Cette conclusion montre ce qu'a d'erroné le calcul qui consiste à diviser par 2 le nombre de voyages faits par les abonnés par jour. Tout grossi qu'il est, ce total, 191.702 en 1907, 180.018 en 1908, ne comprend pas seulement des voyages quotidiens d'aller et retour : il faut en déduire les voyages simples, les voyages des abonnements à un déplacement par semaine, ainsi que ceux faits par les abonnés de l'Administration à douze déplacements. Même en prenant ces précautions, le calcul reste encore fort approximatif à raison même de l'arbitraire du nombre des voyages effectués.

Afin de ne pas être réduit à adopter au hasard un nombre moyen de coupons par abonné, nous nous sommes adressé d'abord aux stations.

Elles tiennent, d'après les règlements, un registre nominatif des ouvriers abonnés (1). Nous espérions y trouver l'indication du nombre de semaines pendant lesquelles chacun utilise son abonnement. Nous l'avons rencontrée, en effet, dans deux ou trois stations. Mais partout ailleurs, elle fait défaut, parce qu'elle n'est plus exigée de l'Administration. Les mentions mêmes du registre ne suffisent pas, parce qu'un ouvrier y reste inscrit tant que son certificat de patron reste valable, c'est à dire pendant trois ans.

Mais les coupons de semaine sont recueillis par les stations et envoyés au ministère, à la direction du contrôle. Comme ils portent les noms des titulaires, nous avons fait rechercher, pour un certain nombre de stations, ceux qui appartenaient au même individu.

Vingt stations ont été désignées parmi celles qui délivrent un grand nombre de billets d'abonnements, dans toutes les parties du pays. Ce sont : dans la Flandre Occidentale, Bruges (station); dans le pays de Waes et d'Anvers, Beveren (Waes), Boom, Cappellen et Lierre ; en Flandre Orientale, Alost (Nord) et Grammont ; dans le Hainaut, Tournai, Fleurus, Charleroy (Sud) et Châtelineau ; en Brabant, Genappe, Louvain et Tirlemont ; dans la province de Namur, Gembloux et Namur; dans la province de Liége, Remicourt et Pepinster ; en Limbourg, Tongres et Saint-Trond.

Nous mesurerons l'importance relative de ces stations en disant qu'elles ont délivré en 1908, 604.836 billets d'abonnements, y compris 28.689 pour ouvriers de l'Administration. C'est 9.47 pour cent du nombre

(1) Voir plus haut, p. 18.

Nombre d'ouvriers abonnés dans vingt stations du réseau pendant l'année 1908

STATIONS	BILLETS SIMPLES				BILLETS ALLER ET RETOUR						OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE TOTAUX		OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION		TOTAUX	
	Six déplacements		Sept déplacements		Six déplacements		Sept déplacements		Un déplacement							
	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers	Billets délivrés	Ouvriers
Alost (Nord)					19.664	963	1.657	150	1.917	160	23.238	1.273	2.063	84	25.301	1.357
Beveren (Waes)					39.152	1.878	1.355	314	335	46	40.842	2.238	1.520	55	42.362	2.293
Boom					26.815	1.709	3.461	398	369	31	30.645	2.138	1.266	36	31.911	2.174
Bruges (Station)					25.416	1.810	3.951	329	10.012	919	39 379	3.058	432	20	39.811	3.078
Cappellen					34.746	1.104	1.765	232	1.341	76	37.852	1.412	1.580	54	39.432	1.466
Charleroy (Sud)	181	5			16.531	1.177	2.400	349	1.847	249	20.959	1.780	1.180	50	22.139	1.830
Châtelineau	19	4			27.071	1.392	3.988	382	542	101	31.620	1.879	633	22	32.253	1.901
Fleurus	173	19	32	2	26.153	1.018	2.044	209	410	32	28.812	1.280	1.203	29	30.015	1.309
Gembloux	22	1			11.807	649	1.098	141	834	116	13.761	907	792	39	14.553	946
Genappe					33.694	1.511	914	137	3.369	243	37.977	1.891	1 789	71	39.766	1.962
Grammont	249	15			28.952	1.617	472	89	6.999	591	36.672	2.312	1.018	54	37.690	2.366
Lierre					33.253	1.674	3.053	*247	906	99	37.212	2.020	2.593	102	39.805	2.122
Louvain	22	2			25.343	1.808	1.718	212	7.568	808	34.651	2.830	1.859	93	36.510	2.923
Namur	241	7			16.106	1.349	2.750	279	2.961	242	22.058	1.877	3.466	184	25.524	2.061
Pepinster					19.905	898	490	49	907	55	21.302	1.002	4.050	164	25.352	1.166
Remicourt					14.067	658	736	65	10.069	514	24.872	1.237	626	24	25.498	1.261
St-Trond	2	1			9.081	787	413	67	9.580	780	19.106	1.635	148	7	19 254	1.642
Tirlemont					13.461	772	713	53	11.295	650	25.469	1.475	2.053	69	27.522	1.544
Tongres			1	1	21.636	1.370	1.020	210	10.959	877	33.616	2.458	269	15	33.885	2.473
Tournai	604	38	8	1	12.187	965	421	46	2.884	247	16.101	1.297	149	11	16.253	1.308
TOTAUX	1.513	92	41	4	455.040	25.109	34.449	3.958	85.104	6.836	576.147	35.999	28.689	1.183	604.836	37.182
Nombre approximatif de billets recueillis	1.362		37		409.546		31.005		76.594		518.532		28.689		547.221	
Nombre moyen de semaines pendant lesquelles chaque abonné a utilisé son abonnement	16		9		16		8		11		14		24		15	

total des abonnements délivrés sur tout le réseau. Sans doute, nous ne pouvons généraliser sans prudence des résultats tirés d'un dixième, mais nous n'avons non plus aucune raison de croire qu'ils sont plutôt dans un sens que dans l'autre

Or, ils sont fort surprenants: abstraction faite des ouvriers de l'Administration, 35.999 noms différents ont été lus sur les 518.532 coupons recueillis. Cela fait, en moyenne, 14 coupons de semaine seulement, par ouvrier de l'industrie privée.

Pour les ouvriers de l'Administration, la moyenne est beaucoup plus forte : elle arrive à 24 semaines, soit cependant moins que la moitié d'une année.

Pour l'ensemble, il n'y avait pas plus de 15 coupons de semaine par ouvrier (voir tableau de la page 43).

Avant d'expliquer ce résultat, il convient de signaler les particularités de l'opération statistique qui l'a fourni.

Tout d'abord, le nombre de billets recueillis ne coïncide jamais avec le nombre de billets délivrés. Il s'en perd, paraît-il, dix pour cent environ. Ce sont des ouvriers qui changent de résidence ; d'autres qui ont trouvé de l'ouvrage sur place ; d'autres qui, n'étant plus occupés, négligent de restituer le dernier coupon d'une série qui a pu être longue. En tout cas, ceux qui ne restituent pas leur billet ne peuvent en recevoir un nouveau sans certificat de patron et de bourgmestre.

Il faut donc admettre que, rien que la différence entre les billets délivrés et les billets recueillis, représente un grand nombre de voyageurs occasionnels.

D'autre part, le classement fait au ministère avec tout le soin désirable, présentait de grandes difficultés, d'où il a pu résulter des erreurs : noms mal orthographiés, rendus illisibles par l'usage du coupon, prénoms inexacts ou incomplets, ont pu empêcher d'identifier les billets d'un même titulaire. Mais il n'est pas admissible que ces erreurs aient été de nature à vicier le résultat final.

Il y a plus ; au cours du dépouillement, l'employé a été tellement frappé du grand nombre de billets portant des noms qui ne reviennent plus, qu'il en a spontanément fait le dénombrement. Au total, il se monte à 6.829, sur 35.999 abonnés. On comprend immédiatement comme cela doit faire tomber la moyenne.

Afin de contrôler l'exactitude de nos relevés, nous avons demandé, pour une des stations de cette série, celle de Louvain, le détail complet de la répartition des coupons délivrés pendant toute une année (1) d'après le nombre de semaines d'utilisation (voir tableaux pages 45 et 46).

---

(1) Cette année va du 1er mai 1908 au 1er mai 1909, parce que dans l'intervalle, les coupons du premier trimestre de 1908 avaient été envoyés au pilon.

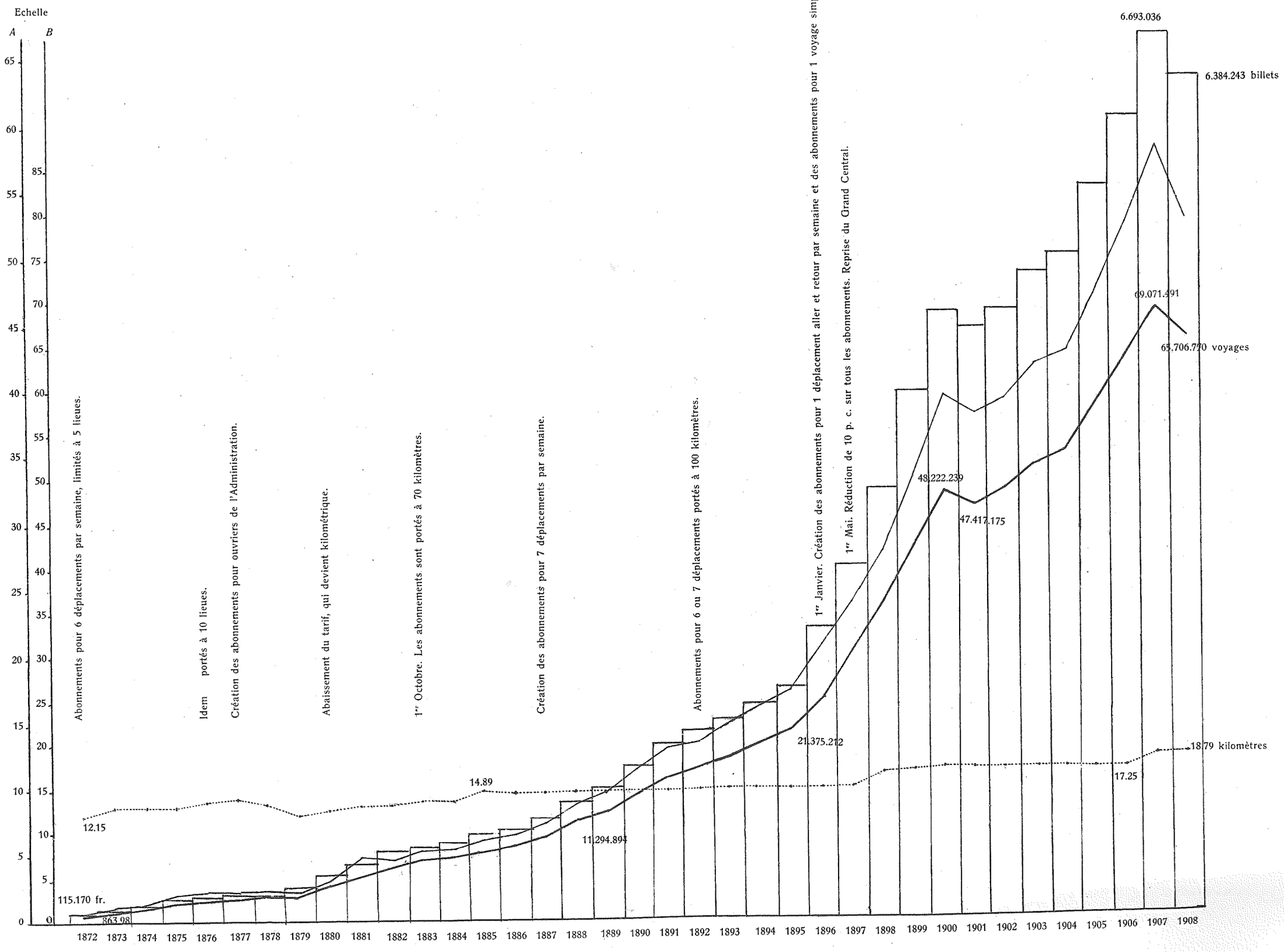
DIAGRAMME N° 1

Chemins de Fer de l'Etat Belge

Abonnements hebdomadaires d'ouvriers

d'après le *Compte-rendu* annuel des Chemins de Fer

	Echelle.	Une unité.
Nombre total de billets délivrés.	*A*	100.000 billets.
Nombre de voyages faits par les abonnés.	*B*	1.000.000 de voyages.
Recettes totales.	*B*	100.000 francs.
Parcours moyen par voyage.	*B*	1 kilomètre.



E. Mahaim fec.

Édit. imprimerie Bénard, Liége

Nombre de billets délivrés par la station de Louvain du 1er mai 1908 au 30 avril 1909

MOIS	INDUSTRIE PRIVÉE					OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION
	SIMPLES		ALLER ET RETOUR			
	6 déplacements	7 déplacements	6 déplacements	7 déplacements	1 déplacement	
1908						
Mai			2.628	154	664	177
Juin			2.164	244	541	159
Juillet	1		2.084	208	578	158
Août			2.434	156	699	180
Septembre	1		1.917	118	587	147
Octobre	2		2.145	138	630	146
Novembre	1		2.379	148	813	190
Décembre			1.789	99	608	156
1909						
Janvier			2.061	118	666	204
Février			1.738	106	532	163
Mars			1.907	98	589	188
Avril			1.958	117	654	186
Nombre de billets délivrés	5	0	25.204	1.704	7.561	2.054
Nombre de billets recueillis			22.772	1.612	6.709	2.022
Nombre d'ouvriers qui ont utilisé ces billets			2.008	223	894	96

Répartition des ouvriers abonnés de Louvain

1er Mai 1908 au 30 Avril 1909.

D'après le nombre de semaines pendant lesquelles ils ont utilisé les billets d'abonnement.

	NOMBRE D'OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE — ALLER ET RETOUR						OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	6 déplacements		7 déplacements		1 déplacement			
	Nombre d'ouvriers	Nombre de billets	Nombre d'ouvriers	Nombre de billets	Nombre d'ouvriers	Nombre de billets	Nombre d'ouvriers	Nombre de billets
1 semaine	495	495	61	61	254	254	16	16
2 semaines	249	498	37	74	137	274	8	16
3 »	146	438	21	63	77	231	2	6
4 »	123	492	27	108	68	272	4	16
5 »	88	440	14	70	39	195	5	25
6 »	76	456	8	48	28	168	3	18
7 »	65	455	3	21	43	301	2	14
8 »	64	512	4	22	34	272	1	8
9 »	46	414	2	18	21	189	2	18
10 »	37	370	1	10	14	140	1	10
11 »	30	330	2	22	13	143	1	11
12 »	29	348	1	12	11	132	4	48
13 »	21	273	4	52	10	130	—	—
14 »	24	336	4	56	8	112	1	14
15 »	18	270	4	60	8	120	—	—
16 »	26	416	2	32	8	128	1	16
17 »	24	408	—		4	68	2	34
18 »	21	378	1	18	6	108	1	18
19 »	20	380	—	—	8	152	—	—
20 »	17	340	3	60	8	160	1	20
21 »	17	357	2	42	5	105	1	21
22 »	10	220	3	66	3	66	—	—
23 »	7	161	3	69	4	92	1	23
24 »	9	216	—	—	1	24	1	24
25 »	11	275	1	25	5	125	—	—
26 »	12	312	2	52	5	130	1	26
27 »	13	351	1	27	4	108	1	27
28 »	8	224	1	28	3	84	1	28
29 »	14	406	—	—	4	116	2	58
30 »	8	240	—	—	9	270	—	—
31 »	10	310	1	31	3	93	—	—
32 »	10	320	1	32	4	128	—	—
33 »	16	528	—	—	2	66	—	—
34 »	7	238	—	—	2	68	—	—
35 »	13	455	—	—	3	105	3	105
36 »	10	360	—	—	5	180	2	72
37 »	12	444	—	—	4	148	—	—
38 »	7	266	—	—	3	114	1	38
39 »	15	585	—	—	1	39	—	—
40 »	7	280	2	80	6	240	1	40
41 »	10	410	—	—	2	82	2	82
42 »	5	210	—	—	4	168	—	—
43 »	11	473	—	—	1	43	1	43
44 »	19	836	—	—	2	88	2	88
45 »	13	585	1	45	—	—	2	90
46 »	14	644	1	46	3	138	3	138
47 »	13	611	1	47	1	47	—	—
48 »	15	720	—	—	3	144	2	96
49 »	22	1078	—	—	2	98	1	49
50 »	15	750	1	50	—	—	5	250
51 »	14	714	1	51	1	51	—	—
52 »	22	1144	2	104	—	—	8	416
TOTAUX.	2008	22772	223	1612	894	6709	96	2022

Sur 31.474 billets délivrés à des ouvriers de l'industrie privée, 30.091 seulement ont été recueillis et ont pu être classés Les abonnés de l'Administration, au contraire, avaient restitué presque tous leurs coupons.

Les 22.772 billets à six déplacements par semaine ont 2.008 titulaires, soit 11 coupons seulement en moyenne par abonné. 495, soit 25 pour cent, n'ont utilisé leur coupon qu'une seule semaine ! Et quand on suit, d'après le nombre de semaines, le nombre des titulaires, on voit qu'il va en décroissant : 249 pour 2 semaines, 146 pour 3, et ainsi de suite. A partir de 20 semaines, il n'y a plus 20 abonnés, et si l'on cherche ceux qui ont voyagé toutes les semaines de l'année, on n'en trouve que vingt-deux, soit 2 pour cent (1).

Les billets à sept déplacements sont beaucoup moins fréquents : 1.612, la moyenne, plus faible encore : elle n'atteint pas 8 coupons, et le maximum est toujours pour une seule semaine.

Les billets à un déplacement, 6.709 au total, ont été délivrés à 894 ouvriers, soit pour 7 semaines en moyenne, et plus du quart, 254, n'en ont usé qu'une seule fois.

Quant aux ouvriers de l'Administration, ils arrivent à utiliser leur abonnement pendant 21 semaines.

Interrogés, les chefs de station et leurs employés, qui connaissent les abonnés, ne se sont nullement étonnés de ces données. Ils les expliquent en disant qu'à côté d'un petit nombre d'ouvriers, travaillant d'une façon continue hors de leur localité, il y en a beaucoup qui doivent ne recevoir qu'un petit nombre de coupons :

1° Des abonnés reçoivent un abonnement « pour chercher de l'ouvrage ». L'abonnement peut être renouvelé une fois, immédiatement ; mais, au bout de quelques mois ou même de quelques semaines, l'abonnement est donné de nouveau. A Louvain, ces abonnés se montent au chiffre énorme de 1.117 pour l'année mai 1908 à mai 1909.

2° Des abonnés sont envoyés travailler au dehors par leur patron, qui a une commande dans une autre localité. Catégorie nombreuse dans les grandes villes, et même dans les petites, qui comprend surtout des ouvriers du bâtiment, puis des monteurs et d'autres ouvriers de métiers d'ateliers de constructions en tout genre. Forcément, leurs abonnements sont de courte durée. En outre, pour un même ouvrage, le patron peut avoir à envoyer des ouvriers différents, d'où, de nouveaux coupons.

3° Beaucoup d'abonnés sont de mauvais ouvriers, des manœuvres, des misérables qui aiment le changement, ou qui sont souvent renvoyés.

---

(1) Il suffit d'additionner les quatre premiers nombres de la colonne des abonnés pour obtenir la moitié des abonnés : c'est la position de la *médiane*. Par contre, les 260 abonnés qui ont utilisé leur coupon 33 semaines et plus ont eu, à eux seuls, la moitié des abonnements.

4° Enfin, même les bons ouvriers ont des périodes de chômage, volontaire parfois, quand ils ont quelque bien rural à soigner, ou que des fêtes locales les retiennent chez eux, involontaire quand c'est la maladie, l'accident, ou le manque d'ouvrage.

Telles sont les raisons d'un fait qui paraît bien peu connu et qui semble étrange au premier abord.

Peut-être la situation de Louvain est-elle, en une certaine mesure, spéciale. C'est une ville, à proximité d'un centre puissant d'attraction, Bruxelles. Mais comme le phénomène se reproduit sensiblement dans les 19 autres, stations considérées, nous ne pouvons le croire entièrement exceptionnel.

Tout au plus, la prudence nous commande-t-elle de ne pas généraliser rigoureusement. Nous n'affirmerons donc pas que la moyenne de l'utilisation des billets n'est partout que 14 semaines ; mais nous conclurons bien décidément qu'il ne faut pas se figurer l'ensemble des ouvriers abonnés comme voyageant tout le long de l'année. Au contraire, il doit y avoir parmi eux :

1° un très petit nombre de voyageurs permanents, faisant une navette journalière ou hebdomadaire.

2° un grand nombre de voyageurs occasionnels, soit parce que le travail qui les appelle loin de chez eux est occasionnel, soit parce qu'ils sont eux-mêmes instables.

Aussi, pour évaluer le nombre de personnes différentes qui utilisent les abonnements d'ouvriers pendant le cours d'une année, nous adopterons le diviseur, très modéré, de 20 coupons par abonné, et nous dirons qu'il y en avait, vraisemblablement, en 1907, 334.650, en 1908, 319.210, soit 325.000 en chiffres ronds.

Ce chiffre, inférieur probablement à la réalité, fait voir dans quelle large mesure les abonnements d'ouvriers rendent des services à la population laborieuse. Elle ne voyage pas pour son plaisir, quel que soit le bon marché du coupon. En principe, on tend à rester chez soi, mais il est immense le nombre de ceux à qui le coupon de semaine offre du travail et du pain, ne fut-ce qu'occasionnellement.

Ces 325.000 abonnés d'une année représentent au moins 20 pour cent de la population ouvrière totale, qui peut être évaluée en 1908 à 1.600.000 personnes (1).

---

(1) M. Waxweiler *(Recensement industriel,* t. XVIII, p. 137, note 6) estimait cette population à 1.450.000 en 1896 : 900.000 ouvriers de l'industrie, 200.000 ouvriers de l'agriculture, et 350.000 ouvriers du commerce. La population du Royaume étant alors de 6.496.000, le chiffre de la population ouvrière en valait 22,3 pour cent. Le recensement général de 1900 ne relève que 1.133.590 ouvriers industriels et 247.470 ouvriers agricoles, soit 1.381.060, et il est certain que ces nombres comprennent des doubles emplois. D'autre part, il ne nous donne pas le nombre des ouvriers du commerce. Nous préférons admettre que la proportion des ouvriers est restée la même qu'en 1896, et prendre les 22 pour cent de la population actuelle, soit 7.380.000.

Si l'on adoptait comme normale la moyenne de 15 coupons, on arriverait à 28 pour cent en 1907, et 27 pour cent en 1908 Il n'y a donc rien d'exagéré à admettre que le nombre total des personnes ayant pris un abonnement dans le cours d'une année, est compris entre le quart et le cinquième de tous les ouvriers.

§ 5. Répartition des abonnements d'après la distance kilométrique.

Le tableau du *Compte Rendu* que nous avons reproduit plus haut indique, pour chaque année, le parcours kilométrique moyen par voyageur abonné.

Pour être obtenu rigoureusement, ce chiffre devrait être le résultat de la division du nombre total de kilomètres parcourus par le nombre de voyages faits.

Théoriquement, l'Administration possède toutes les données nécessaires à ce calcul, puisque les états mensuels fournis au contrôle indiquent la distance des stations pour lesquelles les billets sont délivrés.

Mais le travail d'addition de toutes ces distances isolées serait tellement considérable qu'on est obligé de recourir à une approximation, et nous avons acquis la preuve qu'elle n'est pas calculée correctement. Le maintien, depuis 1904, du chiffre de 17,25 k. est le résultat d'une véritable méprise (1).

Nous n'avons pas voulu nous contenter d'une moyenne, et nous avons demandé davantage.

Le Département des chemins de fer avait communiqué à M. Vandervelde, en 1897, une répartition des abonnements aller et retour à six ou sept déplacements d'après la distance.

Nous avons obtenu qu'on fît ce relevé exactement pour toutes les catégories d'abonnements pour les mois de mai, juin et juillet 1908. Les billets y sont classés de 5 en 5 kilomètres.

Constatons tout d'abord, comme contrôle, que le nombre de billets ainsi étudiés pendant trois mois concorde avec le quart des billets délivrés pendant l'année. Ceux-ci, en effet, étaient 6.384.243, et nous en comptons, toutes les catégories réunies, dans notre tableau, 1.584.134, soit 11.926 ou 0,7 pour cent de moins que le quart de 6.384.243, différence assurément négligeable.

Mais les proportions sont-elles gardées entre les diverses catégories d'abonnements? C'est ce que démontre à l'évidence le tableau suivant, page 50.

---

(1) Au *Compte Rendu* pour 1908, la dernière moyenne a été rectifiée et portée à 18,77 k.

Proportions des diverses catégories d'abonnements en mai-juillet 1908 et pendant toute l'année

	CATÉGORIES DE BILLETS	PENDANT LES MOIS DE MAI A JUILLET 1908			PENDANT L'ANNÉE 1908		
		TOTAUX	PROPORTION POUR CENT		TOTAUX	PROPORTION POUR CENT	
			par groupe	sur l'ensemble		par groupe	sur l'ensemble
Industrie privée	Simples à 6 déplacements	7.671	0,52	0,48	36.140	0,61	0,57
	» 7 »	328	0,02	0,02	1.996	0,03	0,03
	Aller et retour à 6 déplacements . . .	1.118.637	75,80	70,61	4.532.053	76,24	70,99
	» » 7 » . . .	54.726	3,71	3,46	255.591	4,30	4,00
	» » 1 déplacement . . .	294.332	19,95	18,58	1.119 014	18,82	17,53
	TOTAL . . .	1.475.694	100,00		5.944.794	100,00	
Administration	Simples à 6 ou 7 déplacements. . . .	1.239	1,14	0,08	7.126	1,62	0,11
	Aller et retour à 6 ou 7 déplacements .	106.298	98,02	6,71	428.624	97,54	6,71
	» » 12 déplacements. . .	903	0,84	0,06	3.699	0,84	0,06
	TOTAL . .	108.440	100,00		439.449	100,00	
	TOTAL GÉNÉRAL . . .	1.584.134		100,00	6.384.243		100,00

Dans ces conditions nous pouvons admettre que les distances que nous allons calculer sont vraisemblablement celles que donneraient tous les coupons de l'année.

Pour rechercher le parcours moyen, nous pouvons nous placer à deux points de vue différents. S'il s'agit du parcours moyen par billet, il nous suffira de multiplier chaque billet, ou groupe de billets, par la distance des stations de départ et d'arrivée. S'il s'agit du parcours moyen par voyage, il faut multiplier en outre chaque billet par le nombre de voyages que l'abonné effectue Les billets simples pour six déplacements donnent lieu à six voyages, les billets aller et retour pour six déplacements à douze voyages, c'est à dire permettent de parcourir douze fois la distance qui sépare les stations.

Il est clair que c'est ce dernier point de vue qui est le plus instructif. Ce que nous recherchons, en effet, est le nombre de kilomètres parcourus, à l'aide des coupons d'abonnement

Nous devons cependant faire observer que ce nombre n'est conforme à la réalité que si les abonnés effectuent tous les voyages auxquels ils ont droit. En fait, le nombre de voyages et celui des kilomètres parcourus est moindre. Dans quelle mesure ? C'est ce que personne ne peut savoir, et c'est ce que l'Administration ne cherche pas à savoir, puisqu'elle doit transporter ces abonnés chaque fois qu'ils y ont droit.

Le tableau de la page 52 présente les deux notions. Les techniciens de la statistique y remarqueront que la moyenne générale par billet est une moyenne non pondérée, tandis que la seconde est pondérée, c'est à dire que chaque terme y a reçu le poids ou l'importance qu'il doit avoir. Les moyennes par catégories de billets restent, naturellement, les mêmes.

Comme le relevé qui nous est fourni par l'Administration n'indique les distances que de cinq en cinq kilomètres, nous avons « centré » chacun des termes à la mi-distance. Les billets indiqués comme étant de 5 à 10 kilomètres, ont été supposés à 7,5 ; ceux de 10 à 15 à 12,5, et ainsi de suite.

Nous aboutissons à une moyenne générale légèrement supérieure à celle de l'Administration, 19,10 kil. au lieu de 18,79, mais dont la signification est la même. Il en résulte qu'en général les abonnés ne voyagent qu'à de courtes distances.

Il serait donc tout à fait erroné de se représenter la masse des abonnés comme faisant de longs trajets en chemin de fer. Sans doute, il y en a, et nous aurons l'occasion de décrire des cas concrets vraiment extraordinaires, mais ce sont des exceptions en ce sens que le nombre des abonnés voyageant à de petites distances est infiniment plus considérable.

Une première conséquence de cette constatation, c'est que le grand nombre des abonnés ne profite pas des prix les plus réduits du tarif.

Les abonnements en mai, juin et juillet 1908, d'après la distance

	BILLETS DÉLIVRÉS — CATÉGORIES	NOMBRE	TOTAL des DISTANCES — Kilomètres	PARCOURS MOYEN par BILLET — Kilomètres	VOYAGES par BILLET	VOYAGES EFFECTUÉS	KILOMÈTRES PARCOURUS	PARCOURS MOYEN par VOYAGE — Kilomètres
Industrie privée	Simples à 6 déplacements	7.671	36.272,5	4,73	6	46.026	217.635	4,73
	» 7 »	328	1.420	4,33	7	2.296	9.940	4,33
	Aller et retour à 6 déplacements	1.118.637	19.846.367,5	17,74	12	13.423.644	238.156.410	17,74
	» » 7 »	54.726	928.470	16,95	14	766.164	12.998.580	16,95
	» » 1 déplacement	294.332	18.342.122	62,32	2	588.664	35.684.244	62,32
	TOTAL	1.475.694	39.154.652	26,53	—	14.826.794	288.066.809	19,43
Administration	Simples à 6 ou 7 déplacements	1.239	3.557,5	2,87	7	8.673	24.902	2,87
	Aller et retour à 6 ou 7 déplacements	106.298	1.600.905	15,06	14	1.488.172	22.412.670	15,06
	» » 12 déplacements	903	53.322,5	59,05	24	1.806	1.279.740	59,05
	TOTAL	108.440	1.657.785	15,29	—	1.498.651	23.717.312	15,83
	TOTAL GÉNÉRAL	1.585.134	40.812.437	25,76	—	16.325.445	311.784.121	19,10

En effet, en prenant les chiffres mêmes du tableau du *Compte Rendu,* c'est à dire 65.706.110 voyages effectués en 1908, à raison de 18,79 kilomètres, et produisant fr. 8.120.457,82 de recette totale, on arrive au prix moyen de 0,682 centime par kilomètre, alors que le tarif descend jusque 0,25 centime, et même 0,13 centime pour les abonnés de l'Administration. Si l'on adopte notre moyenne de 19,1 kilomètre, le voyageur-kilomètre produit encore 0,67 centime.

Comme point de comparaison, nous rappellerons qu'en 1907, le kilomètre coûtait au voyageur en général 2,31 centimes, à l'abonné ordinaire, 2,13 centimes, et à l'étudiant abonné, 1,02 centime.

Une seconde conséquence, c'est que les abonnés passent moins de temps en chemin de fer qu'on ne le croit généralement. Il ne faut donc pas se représenter tous les abonnés comme partant au point du jour, et revenant très tard dans la soirée, après avoir passé des heures en chemin de fer. En moyenne une vingtaine de kilomètres demande trois quarts d'heure au maximum en train ordinaire.

Mais le parcours moyen de l'ensemble des abonnés ne doit pas être seul considéré ; comparons, sous ce rapport, les diverses catégories.

Celles des billets simples, insignifiantes d'ailleurs, ont des parcours de 4,73 et 4,33 k., ce qui se comprend très bien, étant donné que le maximum de distance admis est 20 kilomètres et que l'abonné revient à son point de départ par une autre voie que le chemin de fer, souvent à pied.

La plus importante des catégories, celle des billets aller et retour à six déplacements, donne un parcours moyen un peu inférieur à celui de l'ensemble ; mais c'est celui qui s'en rapproche le plus. Pour les abonnements à sept déplacements, le chiffre est un peu inférieur, et cela se conçoit encore. On regarde à la fatigue supplémentaire du train quand on n'a même pas un jour de repos par semaine.

Il est naturel que le parcours moyen des abonnements aller et retour à un déplacement, qui n'ont plus de distance maximum, soit supérieur. Il atteint 62,32 k., ce qui serait de nature à augmenter considérablement la moyenne générale si les trajets répétés 12 et 14 fois par billets ne l'emportaient de beaucoup sur ceux-ci.

Quant aux abonnements de l'Administration, ils sont de distances plus courtes encore que les autres, pour toutes les catégories : ensemble, ils aboutissent à une moyenne de 15.83 k. Mais leur nombre étant faible (6.80 pour cent de l'ensemble) il ne font tomber que de quelques dixièmes de kilomètres la moyenne de l'industrie privée.

Quittons à présent les moyennes pour considérer les séries même dont elles sont tirées. Le tableau des pages 54 et 55, illustré par le diagramme n° 2, nous en fait saisir immédiatement l'allure.

Les abonnements en mai, juin et juillet 1908 d'après la distance.

DISTANCE KILOMÉTRIQUE	INDUSTRIE PRIVÉE					ADMINISTRATION			TOTAUX
	BILLETS SIMPLES		BILLETS ALLER ET RETOUR			BILLETS SIMPLES	BILLETS ALLER ET RETOUR		
	à six déplacements	à sept déplacements	à six déplacements	à sept déplacements	à un déplacement	à six ou sept déplacements	à six ou sept déplacements	à douze déplacements	
Kilomètres									
1 à 5	4.785	229	93.515	4.271	53	1.151	16.196	5	120.205
6-10	2.458	78	270.294	13.641	955	85	27.095	15	314.621
11-15	323	21	210.454	10.094	3.616	2	17.691	28	242 229
16-20	105	—	168.057	9.365	10.071	1	14.175	30	201.784
21-25	—	—	128.258	6.674	18.577	—	11.956	47	165.512
26-30	—	—	84.757	4.576	15.723	—	8.767	37	113.860
31-35	—	—	58.389	2.534	21.694	—	5.886	46	88.549
36-40	—	—	38.900	1.198	18.858	—	2.819	59	61.834
41-45	—	—	24.370	978	25.107	—	862	70	51.387
46-50	—	—	12.621	496	18.706	—	428	61	32.312
51-55	—	—	7.965	256	14.347	—	263	47	22.878
56-60	—	—	7.887	307	16.911	—	105	62	25.272
61-65	—	—	3.795	104	14.354	—	31	59	18.343
66-70	—	—	4.897	91	13.944	—	—	39	18.991
71-75	—		1.162	30	13.409	—	—	35	14.636
76-80	—	—	1.007	31	13.496	—	—	36	14.570
81-85	—	—	714	17	9.531	—	13	49	10.324
86-90	—	—	934	20	9.922	—	—	44	10.920
91-95	—	—	260	49	7.680	—	—	43	8.032
96-100	—	—	401	14	8.138	—	11	38	8.602
101-105	—	—	—	—	6.489	—	—	12	6 501
106-110	—	—	—	—	4.677	—	—	10	4.687
111-115	—	—	—		3.070	—	—	8	3.078
116-120	—	—	—	—	3.002	—		3	3.005
121-125	—	—	—	—	6.200	—	—	8	6.208
126-130	—	—	—	—	2.214		—	2	2.216
131-135	—	—	—	—	2.108	—	—	—	2 108
136-140	—	—	—	—	1.511	—	—	2	1.513
141-145	—	—	—	—	1.656	—	—	—	1.656
146-150	—	—	—	—	1.490	—	—	1	1.491

151-155	—	—	—	—	918	—	—	1	919
156-160	—	—	—	—	1.090	—	—	—	1.090
161-165	—	—	—	—	747	—	—	1	748
166-170	—	—	—	—	382	—	—	2	384
171-175	—	—	—	—	459	—	—	—	459
176-180	—	—	—	—	204	—	—	1	205
181-185	—	—	—	—	301	—	—	1	302
186-190	—	—	—	—	278	—	—	1	279
191-195	—	—	—	—	171	—	—	—	171
196-200	—	—	—	—	234	—	—	—	234
201-205	—	—	—	—	160	—	—	—	160
206-210	—	—	—	—	74	—	—	—	74
211-215	—	—	—	—	177	—	—	—	177
216-220	—	—	—	—	100	—	—	—	100
221-225	—	—	—	—	191	—	—	—	191
226-230	—	—	—	—	337	—	—	—	337
231-235	—	—	—	—	169	—	—	—	169
236-240	—	—	—	—	48	—	—		48
241-245	—	—	—	—	34	—	—	—	34
246-250	—	—	—	—	93	—	—	—	93
251-255	—	—	—	—	49	—	—	—	49
256-260	—	—	—	—	8	—	—	—	8
261-265	—	—	—	—	24	—	—	—	24
266-270	—	—	—	—	14	—		—	14
271-275	—	—	—	—	14	—	—	—	14
276-280	—	—	—	—	25	—	—	—	25
281-285	—	—	—	—	32	—	—	—	32
286-290	—	—	—	—	82	—	—	—	82
291-295	—	—	—	—	273	—	—	—	273
296-300	—	—	—	—	58	—	—	—	58
301-305	—	—		—	17	—	—	—	17
306-310	—	—	—	—	3	—	—	—	3
311-315	—	—	—	—	15	—	—	—	15
316-320	—	—	—	—	15	—	—	—	15
321-325	—	—	—	—	18	—	—	—	18
326-330	—	—	—	—	4	—	—	—	4
331-335	—	—	—	—	5	—	—	—	5
TOTAUX	7.671	328	1.118.637	54.726	294.332	1.239	106.298	903	1.584.134

L'ensemble d'abord, a son maximum dès le second terme, c'est à dire aux abonnements délivrés pour une distance de 5 à 10 kilomètres. La courbe, si l'on fait abstraction de la partie qui retombe entre 1 et 5 kilomètres, prend l'aspect d'une hyperbole, les grandes distances n'ayant qu'un nombre tellement restreint d'unités qu'elles se confondent comme une asymptote à l'axe des x. Nous avons vainement essayé de construire, à l'aide de nos données, une courbe mathématique de la famille de la courbe des erreurs. Ni la formule généralisée d'Edgeworth, (1) ni aucune des formules de Karl Pearson, (2) ne sont applicables. C'est qu'en effet, notre distribution ne peut plus même être considérée comme une courbe d'erreurs asymétrique. Il y a évidemment des raisons spéciales pour que les nombres ne se groupent pas autour de la moyenne. Celle-ci se porte un peu à droite du maximum, puisqu'elle se trouve à 19,1, et il y a 55 pour cent des billets en dessous de 20 kilomètres. La médiane se trouverait vers 18 kilomètres, le quartile inférieur à 7 kilomètres, le supérieur à 30 kilomètres.

Examinons les courbes des diverses catégories.

Celle des billets simples à six déplacements a son maximum au premier terme même, de 1 à 5 kilomètres, qui est près du double du second.

Il en est de même de la courbe dès billets à sept déplacements.

Les coupons à six déplacements aller et retour, les plus nombreux, ont leur maximum entre 5 et 10 kilomètres déjà, et décroissent rapidement et régulièrement jusqu'à la distance maximum 100 kilomètres. 50 pour cent sont en dessous de 15 kilomètres. La médiane se trouve vers 14,5 kilomètres, le quartile inférieur à 7 kilomètres, le supérieur à 24 kilomètres.

Les mêmes caractères se retrouvent dans la série des abonnements aller et retour à sept déplacements.

Celle des coupons pour un déplacement aller et retour est, naturellement, un peu différente. Son maximum est entre 41 et 45 kilomètres, et les termes voisins de celui-ci ont des valeurs plus semblables que dans les autres

---

(1) V. F. Y. Edgeworth, *The Law of Error. Cambridge Philosophical Transactions*, t. XX part. I (1905) pp 36-141. Nous en avons fait un exposé élémentaire, en collaboration avec M. Edm. Francken, dans un article paru dans la *Revue Universelle des Mines* de Liége, t. XXII 4e série, 1908 pp. 219-268, sous le titre : *La Statistique mathématique en Angleterre, La loi d'erre r de M. F. Y. Edgeworth.*

(2) Voir les nombreux travaux du professeur Karl Pearson dans les *Philosophical Transactions* de Londres et les *Proccedings of the Royal Society*, ainsi que dans *Biometrika*. Ils sont résumés et présentés d'une manière pratique dans : W. Palin Elderton, *Frequency-Curves and Correlation*, published for the Institute of actuaries by Ch. and E. Layton, London. S. D. 1 vol, 8o.

DIAGRAMME N° 2

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

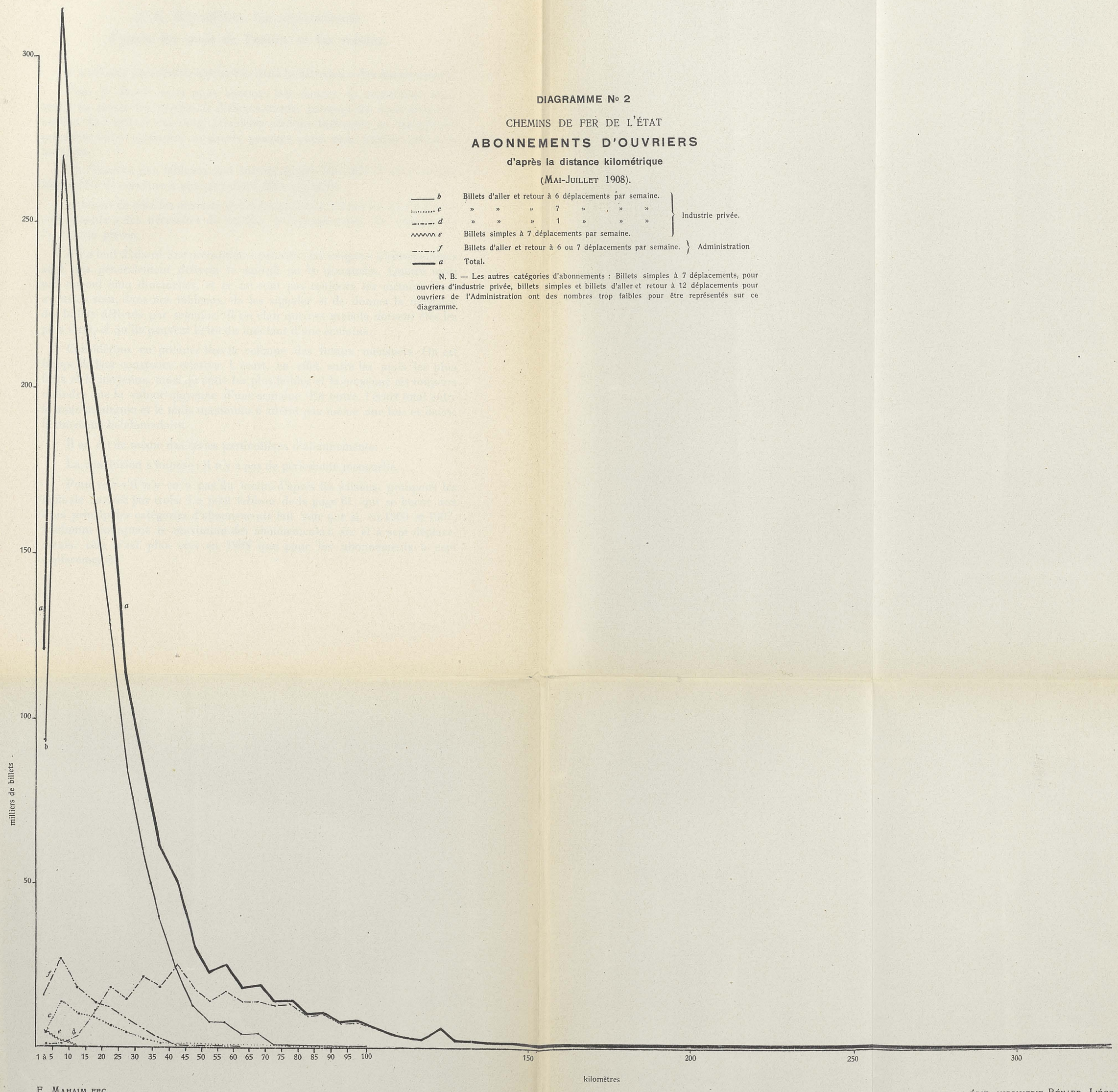
ABONNEMENTS D'OUVRIERS

d'après la distance kilométrique

(MAI-JUILLET 1908).

——— *b*	Billets d'aller et retour à 6 déplacements par semaine.	Industrie privée.
..... *c*	» » » 7 » » »	
-.-.-. *d*	» » » 1 » » »	
~~ *e*	Billets simples à 7 déplacements par semaine.	
-..-.. *f*	Billets d'aller et retour à 6 ou 7 déplacements par semaine.	Administration
——— *a*	Total.	

N. B. — Les autres catégories d'abonnements : Billets simples à 7 déplacements, pour ouvriers d'industrie privée, billets simples et billets d'aller et retour à 12 déplacements pour ouvriers de l'Administration ont des nombres trop faibles pour être représentés sur ce diagramme.



E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

courbes. Il faut aller jusqu'à 55 kilomètres pour avoir 50 pour cent des billets, c'est à dire la position médiane. Quant aux quartiles, ils sont vers 36 et 81 kilomètres. Aux grandes distances, la série présente des irrégularités, la décroissance n'est plus uniforme.

§ 6. Répartition des abonnements d'après les mois de l'année et les saisons.

Y a-t-il une périodicité saisonnière dans la délivrance des abonnements?

Pour le savoir, nous nous sommes fait donner la répartition mensuelle de toutes les catégories d'abonnements, pendant les trois dernières années. Les relevés des vingt premières stations indiquées au paragraphe précédent étant également mensuels, peuvent aussi nous éclairer sur cette question.

De l'examen des tableaux qui suivent (pages 58 à 61), il nous semble impossible de conclure à une périodicité bien marquée

Laissons de côté les ouvriers de l'Administration, dont les voyages sont subordonnés à des nécessités de service, et bornons-nous aux ouvriers de l'industrie privée.

Il y a tout d'abord une précaution à prendre : les coupons d'abonnements sont très généralement délivrés le samedi ou le dimanche. Quatre mois par an ont cinq dimanches, et ce ne sont pas toujours les mêmes. Nous avons eu soin, dans nos tableaux, de les signaler et de donner la moyenne des billets délivrés par semaine. Il est clair que ces mois-là *doivent* être les plus forts, et qu'ils peuvent l'être du montant d'une semaine.

Considérons en premier lieu la colonne des totaux mensuels. On est frappé de leur constance relative. L'écart, en effet, entre les mois les plus forts et la moyenne, ainsi qu'entre les plus faibles et la moyenne est toujours moindre que la valeur moyenne d'une semaine. En outre, l'écart total entre le mois minimum et le mois maximum n'atteint pas même une fois et demie la moyenne hebdomadaire.

Il en est de même des séries particulières d'abonnements.

La conclusion s'impose : il n'y a pas de périodicité mensuelle.

Pour voir s'il n'y en a pas du moins d'après les saisons, groupons les mois de l'année par trois. Le petit tableau de la page 61, qui se borne aux trois principales catégories d'abonnements fait voir que si, en 1906 et 1907, l'automne marquait le maximum des abonnements à six et à sept déplacements, cela n'est plus vrai en 1908 que pour les abonnements à sept déplacements.

Les abonnements délivrés par mois

MOIS	Nombre de dimanches dans le mois	INDUSTRIE PRIVÉE						ADMINISTRATION				TOTAL GÉNÉRAL
		BILLETS SIMPLES		BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL	BILLETS simples à sept déplacements	BILLETS d'aller et retour		TOTAL	
		à six déplacements	à sept déplacements	à six déplacements	à sept déplacements	à un déplacement			à sept déplacements	à douze déplacements		
1906												
Janvier	4	2.972	110	319.223	26.438	63.121	411.864	681	47.034	499	48.214	460.078
Février	4	2.747	111	298.174	22.653	59.929	383.614	571	46.092	372	47.035	430.649
Mars	4	2.833	134	315.964	24.685	66.987	410.603	688	50.247	447	51 382	461.985
Avril	5	2.948	121	372.308	24.120	88.881	488.378	701	58.016	425	59.142	547.520
Mai	4	2.482	120	321.675	20.655	83.249	428.181	604	48.979	398	49.981	478.162
Juin	4	2.441	111	319.394	21.999	87.691	431.636	621	50.294	401	51.316	482.952
Juillet	5	2.995	130	379.021	23.539	104.397	510.082	566	57.997	376	58.939	569.021
Août	4	2.295	105	313.209	18.831	82.957	417.397	513	47.666	348	48.527	465.924
Septembre . . .	5	2.732	110	382.735	24.880	93.684	504.141	558	57.714	380	58.652	562.793
Octobre	4	2.842	99	350.066	26 083	85.698	464.788	616	49.068	466	50.150	514.938
Novembre . . .	4	2.837	125	349.675	26.477	84.535	463.649	557	46.860	331	47.748	511.397
Décembre . . .	5	3.529	122	410.490	32 825	83.767	530.733	643	58 013	369	59.025	589.758
TOTAUX. . .	—	33.653	1.398	4.131.934	293.185	984 896	5.445.066	7.319	617.980	4.812	630.111	6.075.177
Moyennes :												
Mensuelle . . .	—	2.804	116	344.328	24.432	82.075	453.755	610	51.498	401	52.509	506.265
Hebdomadaire .	—	647	27	79.460	5.638	18.940	104.712	141	11.884	92	12.117	116.830

Les abonnements délivrés par mois

MOIS	Nombre de dimanches dans le mois	INDUSTRIE PRIVÉE						ADMINISTRATION				TOTAL GÉNÉRAL
		BILLETS SIMPLES		BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL	BILLETS simples	BILLETS d'aller et retour		TOTAL	
		à six déplacements	à sept déplacements	à six déplacements	à sept déplacements	à un déplacement		à sept déplacements	à sept déplacements	à douze déplacements		
1907												
Janvier	4	2.870	98	349.202	25.163	77.986	455.319	548	48.050	526	49.124	504.443
Février	4	2.791	90	328.952	22.881	72.091	426.805	595	47.979	351	48.925	475.730
Mars	5	3.319	110	403.032	25.834	98.707	531.002	607	57.353	795	58.755	589.757
Avril	4	3.071	119	376.627	20.464	103.040	503.321	349	51.266	441	52.056	555.377
Mai	4	2.158	75	383.251	19.550	101.722	507.056	298	48.966	398	49.662	556.718
Juin	5	2.857	96	418.474	24.540	122.099	568.066	669	59.961	606	61.236	629.302
Juillet	4	2.505	90	361.669	20.400	104.827	489.491	488	53.432	366	54.286	543.777
Août	4	2.427	84	352.186	21.275	98.553	474.525	508	53.060	461	54.029	528.554
Septembre . . .	5	3.042	149	420.051	24.018	106.994	554.254	538	61.247	423	62 208	616.462
Octobre	4	2.789	110	369.560	23.763	92.890	489.112	632	45.451	399	46.482	535.594
Novembre . . .	4	2.931	141	379.792	28.103	92.574	503.541	524	36.197	300	37.021	540.562
Décembre . . .	5	3.566	171	451.059	30.098	91.371	576.265	535	39 727	233	40 495	616.760
Totaux. . .	—	34.626	1.333	4.593.855	286.089	1.162.854	6.078.757	6.291	602.689	5.299	614.279	6.693.036
Moyennes :												
Mensuelle . .	—	**2.885**	**111**	**382.821**	**23.840**	**96.904**	**506.563**	**524**	**50.224**	**441**	**51.900**	**557.753**
Hebdomadaire .	—	**655**	**26**	**88.343**	**5.501**	**22.362**	**116.899**	**121**	**11.590**	**101**	**11.813**	**128.712**

Les abonnements délivrés par mois

MOIS	Nombre de dimanches dans le mois	INDUSTRIE PRIVÉE						ADMINISTRATION				TOTAL GÉNÉRAL
		BILLETS SIMPLES		BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL	BILLETS simples à sept déplacements	BILLETS d'aller et retour		TOTAL	
		à six déplacements	à sept déplacements	à six déplacements	à sept déplacements	à un déplacement			à sept déplacements	à douze déplacements		
1908												
Janvier	4	3.553	176	336.361	23.527	73.693	437.310	1.715	32.540	366	34.621	471.931
Février	4	3.855	164	365.198	23 576	81.208	474.001	476	33.905	305	34.686	508.687
Mars	5	3.675	442	445.191	23.662	103.464	576.434	697	39.073	264	40.034	616.468
Avril	4	2.771	118	358.773	17.232	94.798	473.692	557	32.686	301	33.544	507.236
Mai	5	2.989	129	433.958	20.900	116.193	574.169	398	39.374	349	40.121	614.290
Juin	4	2.410	97	361.438	17.188	103.884	485.017	437	34.128	268	34.833	519.850
Juillet	4	2.285	102	344.185	17.063	93.155	456.790	404	32.816	286	33.506	490.296
Août	5	2.848	113	416.505	21.985	114.082	555.533	566	40.726	322	41.614	597.147
Septembre	4	2.478	259	346.912	17.911	82.923	450.483	490	33.337	277	34.104	484.587
Octobre	4	2.833	132	357.649	23.969	87.791	472.374	436	36.149	365	36.950	509.324
Novembre	5	3.579	151	426.472	26.922	97.050	554.174	507	39.945	347	40.799	594.973
Décembre	4	2.864	113	339.411	21.656	70.773	434.817	443	33.945	249	34.637	469.454
TOTAUX	—	36.140	1.996	4.532.053	255.591	1.119.014	5.944.794	7.126	428.624	3.699	439.449	6.384.243
Moyennes :												
Mensuelle	—	3.012	167	377.671	21.299	93.251	495.399	594	35.719	308	36.621	532.020
Hebdomadaire	—	695	38	87.155	4.915	21.519	114.323	137	8.243	71	8.451	122.774

Les abonnements à un déplacement, c'est à dire ceux à longues distances, sont au maximum en été (1) en 1906, et au minimum en hiver ; mais en 1907 et en 1908, si le minimum reste en hiver, le maximum est au printemps.

Les abonnements par saison

SAISONS	BILLETS DÉLIVRÉS AUX OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE			TOTAUX (2)
	à six déplacements	à sept déplacements	à un déplacement	
1906				
Hiver	933.361	73.776	190.037	1.206.081
Printemps	1.013.377	66.774	259.821	1 348.195
Eté	1.074.965	67.250	281.038	1.431.620
Automne	1.110.231	85.385	254.000	1.459.170
1907				
Hiver	1.081.186	73.878	248.784	1.413.126
Printemps	1.178.352	64.554	326.861	1.578.443
Eté	1.133.906	65 693	310.374	1.518.270
Automne	1.200.411	81.964	276.835	1.568.918
1908				
Hiver	1.146.750	70 765	258.365	1.487.745
Printemps	1.154.169	55.320	314.875	1.532.878
Eté	1.107.602	56.959	290.160	1.462.806
Automne	1.123.532	72.547	255.614	1.461 365

Quant aux totaux, en 1906, ils passent d'un minimum en hiver, à un maximum en automne ; mais l'année suivante, le minimum et le maximum sont tout proches l'un et l'autre, en hiver et au printemps ; en 1908, l'ordre est inverse, le maximum est au printemps, mais le minimum est en automne.

(1) Les trois mois d'été de cette année comprenaient deux mois à cinq dimanches, tandis que toutes les autres saisons considérées se composent de deux mois à cinq dimanches et d'un mois à quatre.

(2) Y compris les billets simples.

Le diagramme n° 3 traduit graphiquement les nombres mensuels d'abonnements délivrés dans les vingt stations à gros débit que nous avons énumérées page 42.

On doit s'attendre, naturellement, à plus d'irrégularité

Cependant, on remarquera l'étonnante uniformité des variations des abonnements à six déplacements : les mois à cinq dimanches montrent une augmentation de même grandeur, ceux à quatre dimanches restent sensiblement à la même valeur.

Aux abonnements à sept déplacements, les lignes sont plus variées ; Saint-Trond, Grammont, Remicourt, Gembloux, Tirlemont, Pepinster, Tournai, Genappe, Tongres, Charleroy, Fleurus, se font remarquer par leur constance n'affectant même que très peu les variations dues aux cinq dimanches. Quelques autres stations, au contraire, présentent d'anormales fluctuations : Bruges et Cappellen ont en août une énorme augmentation ; Namur et Lierre ont, à partir de février en mars, une chute considérable. Il s'agit évidemment de circonstances locales, intéressant certaines catégories d'ouvriers. Ces abonnements sont ceux des ouvriers qui travaillent le dimanche (même une semaine sur deux) soit de Cappellen au port d'Anvers, peut-être, ou, de Bruges à Ostende.

Les variations des abonnements à un déplacement par semaine, accentuées par l'échelle plus grande que nous avons dû adopter pour rendre le diagramme lisible, sont dans l'ensemble beaucoup moins irrégulières, car elles coïncident davantage avec les nombres de dimanches par mois.

Quant aux abonnements de l'Administration, ils suivent, presque mathématiquement, le même rhythme dû au nombre de dimanches.

Dans l'ensemble, les perturbations disparaissent, et ne laissent apercevoir aucune périodicité. Il est hors de doute, cependant, qu'il y a des saisonniers parmi les ouvriers voyageurs. Nous verrons plus loin que nombre de *Franschmans* du pays d'Alost, nombre de briquetiers de diverses régions, qui s'expatrient l'été, vont travailler dans les charbonnages l'hiver. De même, bien des ouvriers semi-agricoles, semi-industriels, restent aux champs à l'époque de la moisson.

Il faut admettre, jusqu'à preuve du contraire, que leurs déplacements sont compensés, en définitive, par ceux de quantité d'autres ouvriers, et que, dans l'ensemble, les moyennes s'égalisent.

Peut-être faudrait-il pousser l'étude des fluctuations de semaine en semaine, et isoler des sections entières de lignes pour pouvoir découvrir des habitudes de voyages bien caractérisées.

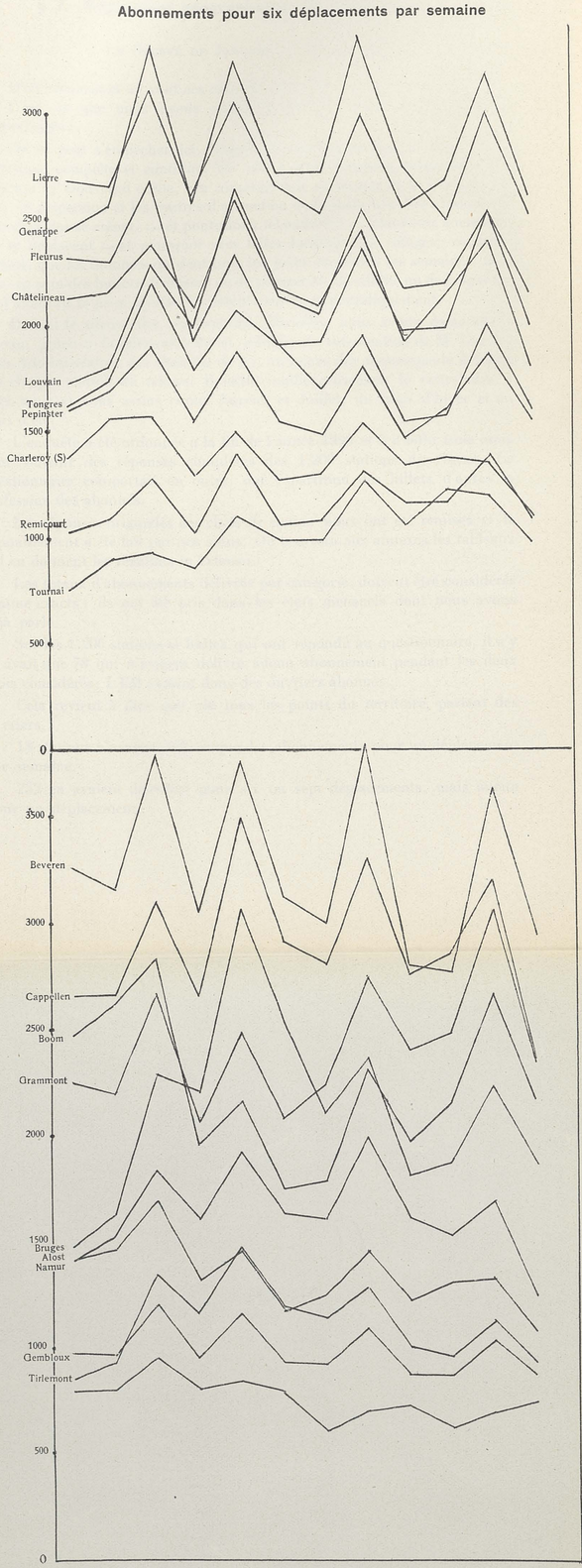
DIAGRAMME No 3

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

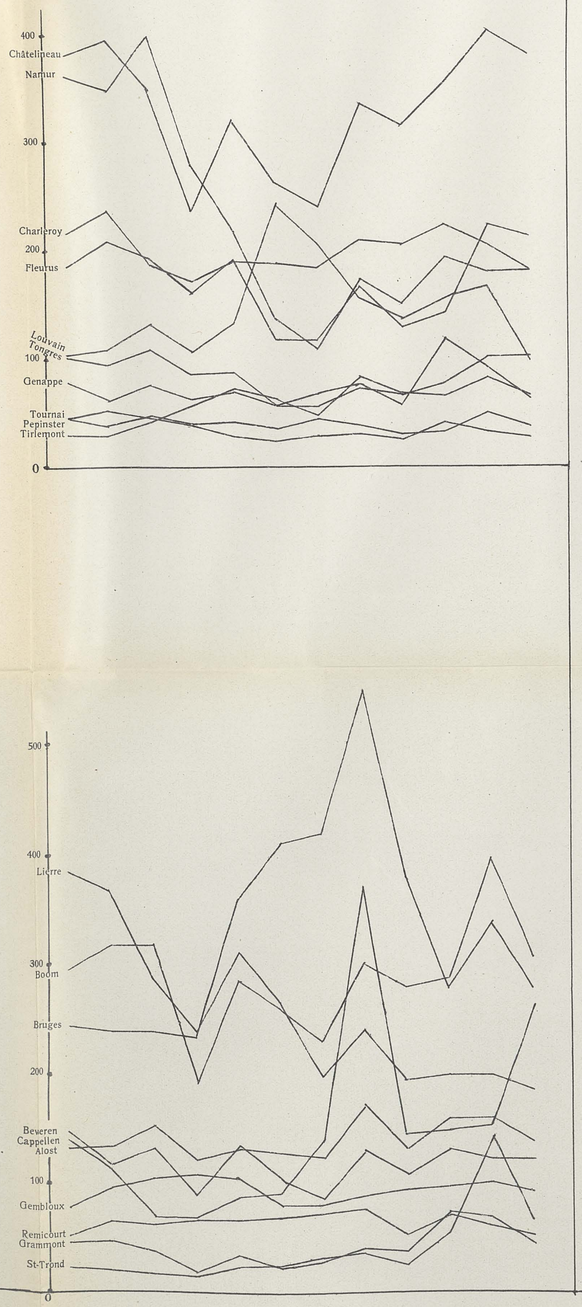
LES ABONNEMENTS D'OUVRIERS PAR MOIS EN 1908

N.-B. — Les noms des mois comprenant cinq dimanches sont soulignés.

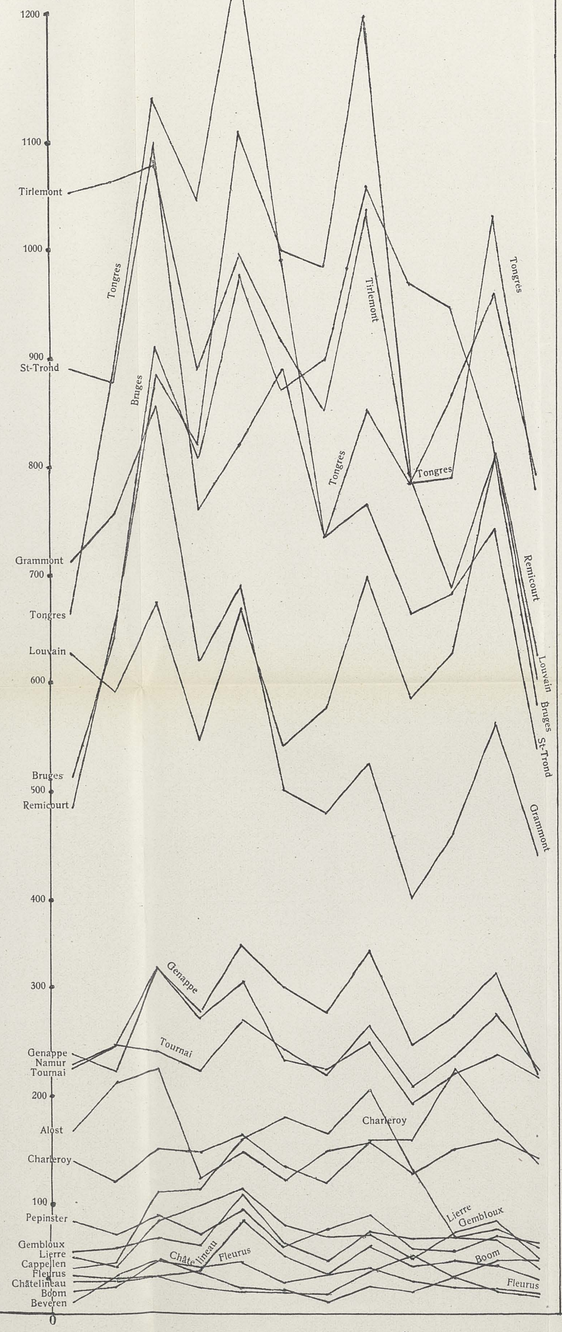
Abonnements pour six déplacements par semaine



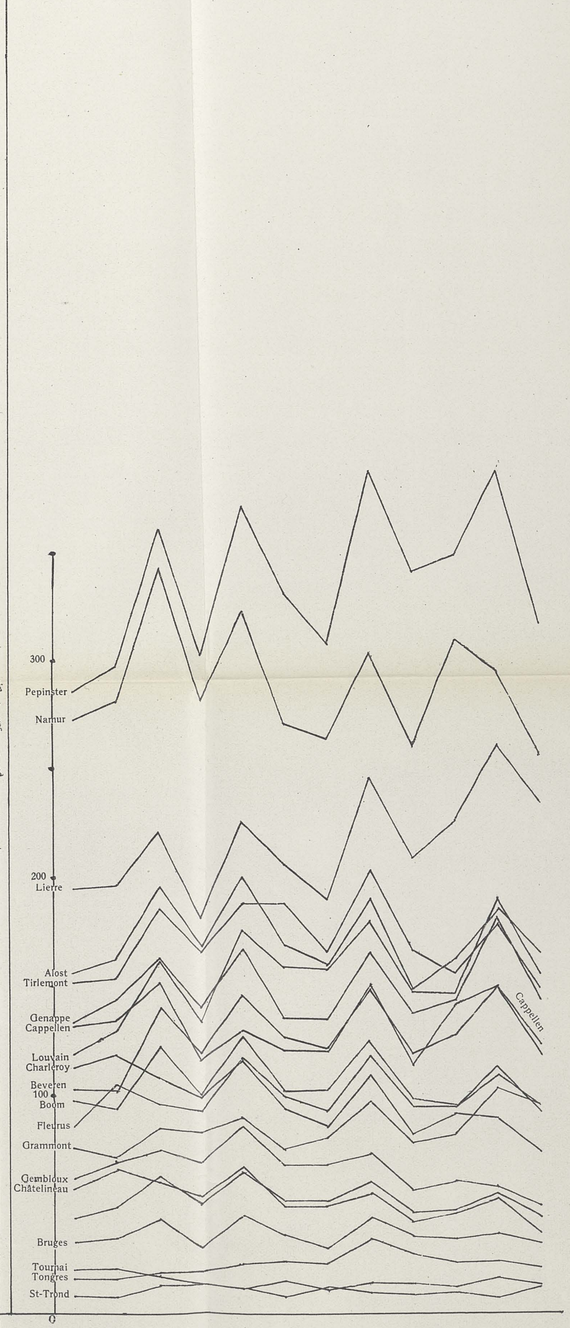
Abonnements pour sept déplacements par semaine



Abonnements pour un déplacement par semaine



Abonnements des Ouvriers de l'Administration



E. Mahaim fec.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

§ 7. Répartition géographique des abonnements.

I. Le Relevé de Janvier et Juillet 1906.

D'où viennent et où vont ces cohortes d'ouvriers en mouvement ?

C'est ce que nous avons voulu savoir, du moins d'une manière approximative.

On ne peut s'empêcher ici d'exprimer une fois de plus le regret d'une statistique complète et continue. En vérité, c'est l'histoire économique du pays qui s'y trouverait écrite. On aimerait voir se former et se déplacer les lieux de dispersion et les centres d'attraction de la main-d'œuvre. Industries nouvelles qui se créent, — et pourquoi à tel endroit ? — industries anciennes qui se déplacent — et pourquoi vers telles localités ? — villages, cantons, régions, que les hommes quittent tous les jours ou toutes les semaines, tout cela, ce sont des indices de misère ou de prospérité, de vitalité ou de langueur, qu'il vaudrait la peine d'observer attentivement et périodiquement.

Devant le silence des publications officielles, nous avons demandé et obtenu, grâce à la bienveillante et intelligente intervention de M. Garnir, alors Administrateur des chemins de fer, un relevé des abonnements délivrés par chaque station du réseau. Il fallut malheureusement le restreindre à deux mois et nous avons choisi Janvier et Juillet, un mois d'hiver et un mois d'été.

L'enquête a été ordonnée à la fin de l'année 1906 et il a fallu trois mois pour obtenir des réponses complètes des 1.206 stations du réseau. Le questionnaire comportait, en outre, une répartition des billets d'après la profession des abonnés.

Les réponses originales des chefs de station nous ont été remises et le dépouillement a été fait par nos soins. On trouvera aux annexes les tableaux qui en donnent les résultats in extenso.

Les totaux d'abonnements délivrés par catégorie, doivent être considérés comme exacts : ils ont été pris dans les états mensuels dont nous avons déjà parlé.

Sur les 1.206 stations et haltes qui ont répondu au questionnaire, il n'y en avait que 78 qui n'avaient délivré aucun abonnement pendant les deux mois considérés; 1.128 avaient donc des ouvriers abonnés.

Cela revient à dire que, de tous les points du territoire, partent des ouvriers.

18 stations n'avaient délivré que des abonnements pour un déplacement par semaine.

232 en avaient distribué pour six ou sept déplacements, mais aucun pour un déplacement.

Le reste, 880, c'est à dire la grande majorité, en avaient délivré des deux catégories.

Les billets simples, dont le nombre est d'ailleurs infime, ont été négligés.

Les cartes nos 1 et 2 reproduisent pour les deux principales catégories d'abonnements, les indications des tableaux numériques. Nous y avons souligné les stations délivrant les plus grands nombres d'abonnements.

Les tableaux suivants répartissent les stations d'après le nombre de billets délivrés. Nous ne nous occuperons pas pour le moment de la répartition professionnelle.

II. Les Abonnements a un déplacement.

Si nous considérons d'abord les abonnements à un déplacement par semaine, nous voyons que sur les 956 stations qui en ont délivré, plus de la moitié, 486, en ont distribué moins de 50, et 653, soit 68 pour cent, moins de 100. Les nombres de stations décroissent rapidement ; mais il y en a qui atteignent de très gros chiffres d'abonnements. Gand (Sud), Gastuche (Etat), Lincent, Mont-Saint-Guibert et Waremme en avaient délivré plus de 2.000, et Montaigu arrivait au chiffre maximum de 3.117.

Ce sont là les abonnements à grande distance ; ils indiquent que le lieu du travail est trop éloigné pour que l'ouvrier revienne tous les jours, — éloignement traduit aussi bien en terme de temps qu'en terme d'espace : il se peut que les heures de trains se prêtent mal au parcours quotidien, ou bien que les trains soient trop peu nombreux, coïncidant mal, de façon à rendre le trajet trop long.

Pour qu'une station délivre beaucoup d'abonnements de cette catégorie, il faut, en principe, qu'elle draîne une région étendue sans chemins de fer, qu'il n'y ait pas d'autres stations très rapprochées, et que le pays offre fort peu de ressources aux ouvriers. L'abonnement à un déplacement hebdomadaire est enfin, en général, celui des célibataires, prêts à se « déraciner » tout à fait. Il est le symptôme, parfois, d'un prochain abandon du village.

Les régions où ces abonnements sont les plus nombreux sont la Hesbaye, du moins la Hesbaye du nord, et les parties avoisinantes du Brabant, de la province de Liége et du Limbourg. Dans le polygone formé par Gembloux, Louvain, Westmeerbeek, Tessenderloo, Tongres et Remicourt s'accumulent les stations délivrant de grands nombres de billets. Sur la section de Diest à Louvain, soit 38 kilomètres de chemins de fer, il n'y a pas moins de 9.500 billets délivrés en ces deux mois, ce qui représente au minimum mille ouvriers. D'Ottignies à Louvain, 28 kilomètres, nous comptons encore 8.113 billets.

Billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers délivrés en janvier et juillet 1906.

Répartition des stations d'après le nombre de billets délivrés.

I. — ABONNEMENTS A UN DÉPLACEMENT.

NOMBRE D'ABONNEMENTS DÉLIVRÉS	NOMBRE DE STATIONS AYANT DÉLIVRÉ DES ABONNEMENTS D'OUVRIERS						
	Ouvriers de toutes les catégories	Mineurs	Ouvriers d'usines	du bâtiment	terrassiers et manœuvres	Autres	de l'Administration
Moins de 50	486	154	377	317	318	486	15
50 à 100	167	37	65	54	65	74	—
100 à 150	64	18	21	19	33	23	1
150 à 200	50	11	17	8	17	15	—
200 à 250	32	8	12	10	14	7	1
250 à 300	18	5	11	4	15	5	—
300 à 350	17	2	9	1	4	3	—
350 à 400	17	4	3	5	2	3	1
400 à 450	12	2	4	3	3	1	
450 à 500	8	3	2	1	4	3	
500 à 550	10	2	—	2	1	2	
550 à 600	8	2	2	1	1		
600 à 650	8	—	2	3	1	—	
650 à 700	6	2	1	—	2	—	
700 à 750	5	—	1	—	1	—	
750 à 800	3	1	1	—	1	—	
800 à 850	7	—	1	—	—	1	
850 à 900	4	—	1	—	—	—	
900 à 950	4	—	1	—	—	1	
950 à 1000	3	—	2	—	1	1	
1000 à 1050	1	—	—	—	1	—	
1050 à 1100	1	—	—	1	—	—	
1100 à 1150	3	—	—	—	—	1	
1150 à 1200	2	—	—	—	—	—	
1250 à 1300	2	—	—	—	—	1	
1300 à 1350	5	—	—	—	—	—	
1350 à 1400	—	—	—	—	—	1	
1400 à 1450	—	—	—	—			
1450 à 1500	1	—	—	1			
1500 à 1550	1	—	—				
1550 à 1600	1	—	—				
1600 à 1650	1	—	1				
1700 à 1750	2	—					
1900 à 1950	1	—					
1950 à 2000	1	—					
2093	1	—					
2331	—	1					
2520	1						
2800 à 2850	2						
2960	1						
3117 (Montaigu)	1						
Stations	957	252	537	428	484	629	18
Abonnements délivrés	157.908	23.316	39.750	25.526	36.117	33.271	928

Billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, délivrés en janvier et juillet 1906.

Répartition des stations d'après le nombre de billets délivrés.

II. — ABONNEMENTS A 6 OU 7 DÉPLACEMENTS.

NOMBRE D'ABONNEMENTS DÉLIVRÉS	NOMBRE DE STATIONS AYANT DÉLIVRÉ DES ABONNEMENTS D'OUVRIERS						
	les 6 catégories	Mineurs	Usines	Bâtiment	Terrassiers	Autres	Administration
Moins de 50	120	214	256	353	334	436	439
50 à moins de 100	105	69	104	109	116	142	148
100 » 150	68	33	64	44	66	83	83
150 » 200	64	31	68	34	53	43	51
200 » 250	38	13	37	16	28	48	26
250 » 300	57	12	41	21	21	23	20
300 » 350	41	16	20	14	18	15	20
350 » 400	30	6	31	8	8	12	18
400 » 450	25	11	20	9	7	17	12
450 » 500	32	7	20	—	10	9	13
500 » 600	50	11	20	13	17	11	9
600 » 700	40	2	19	8	11	9	6
700 » 800	31	6	15	5	7	7	4
800 » 900	40	5	21	6	3	3	5
900 » 1000	32	—	10	7	7	3	3
1000 » 1100	13	2	3	1	6	8	6
1100 » 1200	18	1	5	—	2	2	
1200 » 1300	17	3	7	3	2	3	
1300 » 1400	16	2	7	6	1	2	
1400 » 1500	21	1	2	3	—	2	
1500 » 1600	19	1	7	2	2	3	
1600 » 1700	17	—	6	—	2	1	
1700 » 1800	15	2	3	1	—	—	
1800 » 1900	10	—	3	1	—	1	
1900 » 2000	12	—	—	—	1	1	
2000 » 2100	12	—	1	2	—	1	
2100 » 2200	10	1	2	2	—	—	
2200 » 2300	3	—	3	1	1	—	
2300 » 2400	7	—	1	—	—	—	
2400 » 2500	3	—	1	—	—	—	
2500 » 2600	6	—	1	2	—	—	
2600 » 2700	3	—	—	—	—	—	
2700 » 2800	3	—	—	—	—	—	
2800 » 2900	4	—	2	—	1	—	
2900 » 3000	5	—	—	—	—	—	
3000 » 3100	3	—	2	—	—	—	
3100 » 3200	1	—	1	—	—	—	
3200 » 3300	2	—	—	—	—	1	
3300 » 3400	1	—	1	—	—	—	
3400 » 3500	3	—	—	—	—	—	
3500 » 3600	1	—	—	—	—	—	
3600 » 3700	—	—	—	—	—	1	
3700 » 3800	1	—	—	1	—	1	
3800 » 3900	6	—	—	—	—	—	
3900 » 4000	2	—	—	—	—	—	
4015 (Alost)	1	—	—	—	—	—	
4035 (Mons)	1	—	—	—	—	—	
4023 (Rixensart)	1	—	—	—	—	—	
4220 (Braine-le-Château)	1	—	—	—	—	—	
4305 (Rhode St-Genèse)	—	—	—	1	—	—	
4508 (Enghien)	1	—	—	—	—	—	
4763 (Châtelineau)	1	—	—	—	—	—	
4767 (Boom)	1	—	—	—	—	—	
4849 (Vilvorde)	1	—	—	—	—	—	
4863 (Lierre)	—	—	—	—	—	—	
5005 (Waterloo)	1	—	—	—	—	1	
5037 (St-Nicolas)	—	—	—	—	—	—	
5180 (Loth)	1	—	—	—	—	1	
5235 (Hal)	—	—	1	—	—	—	
5432 (Beveren-Waes)	1	—	—	—	—	—	
5438 (Buysinghen)	1	—	—	—	—	—	
5583 (Waremme)	1	—	—	—	—	—	
5678 (Louvain)	1	—	—	—	—	—	
5694 (Lierre)	1	—	—	—	—	—	
5714 (Bruges)	1	—	—	—	—	—	
5946 (Cappellen)	—	—	—	—	—	1	
6208 (Genappe)	1						
6606 (St-Nicolas)	1						
7886 (Cappellen)	1						
7183 (Malines)	1						
7463 (Rhode St-Genèse)	1						
8449 (Braine-l'Alleud)	1						
11354 (Hal)	1						
Stations	1.110	449	805	673	724	881	864
Abonnements délivrés	818.546	74.296	254.172	121.299	116.144	152.374	100.261

Les Flandres fournissent d'ailleurs un contingent sérieux de ces abonnés. Sans compter Bruges et Gand, il y a, parmi les stations à gros nombres, Sottegem, 1.576 billets, Lierde-Sainte-Marie, 748 billets, Moortzeele, 428, Grammont, 642 et sur la section de Grammont à Gand, soit 37 kilomètres, on trouvera encore 6 720 billets délivrés.

Les stations de la périphérie du réseau sont toutes représentées sur la carte, sauf là où les chemins de fer n'appartiennent pas à l'Etat. Aussi, les solutions de continuité qu'on remarque dans le sud de la Flandre occidentale, dans le Hainaut vers Erquelinnes et Chimay, dans le sud de la province de Namur, et l'extrême nord-est du Limbourg sont dues uniquement à cette circonstance.

Les grandes villes, à l'exception d'Anvers, délivrent relativement beaucoup d'abonnements de cette catégorie. Gand, Bruxelles-Midi et Liége en avaient distribué plus de mille. Il est probable qu'on a affaire ici à une forte proportion d'ouvriers envoyés par leurs patrons dans une autre localité.

III. — Les Abonnements a six ou sept déplacements.

Les abonnements à six ou sept déplacements par semaine ne sont pas délivrés dans la même mesure par les stations qui délivrent beaucoup d'abonnements à un déplacement.

Cela n'a rien d'étonnant. La clientèle est différente. Les abonnés ici sont des voyageurs quotidiens, comprenant probablement plus de gens mariés; ils se déplacent à plus courtes distances. Ils *tiennent* davantage au sol, veulent revenir chaque soir chez eux, craignent le logement à l'étranger.

Ainsi, nous en trouvons énormément autour de Bruxelles et d'Anvers. Le grand réservoir de main-d'œuvre que constitue le Brabant méridional, est à proximité de Bruxelles et de la région industrielle du Hainaut. Là, se trouvent les stations qui délivrent les grands nombres d'abonnements : en premier lieu Hal, avec le maximum de 11.354; puis Braine-l'Alleud, 8.429; Rhode-St-Genèse, 7.463; Genappe, 6.208; Buysinghen, 5.448; Loth, 5.170; Waterloo, 5.005; puis Louvain, 5.678. Les stations d'Ottignies, de Nivelles, de Braine-le-Comte, celles de la ligne d'Enghien à Bruxelles fournissent des co[illegible]nts énormes. Malines, qui se trouve entre Anvers et Bruxelles, 7.183.

[illegible]le la grande métropole de l'Escaut, c'est Lierre avec 5.694, [illegible]vec 6.886, Beveren-Waes avec 5.432, St-Nicolas avec 6.600, qui en[illegible]es plus forts contingents.

Les lignes qui avoisinent Liége sont moins fournies, à l'exception pourtant de la grande ligne de Tirlemont à Liége, où nous trouvons Waremme avec ses 5.583 billets.

Nous remarquons que les chiffres sont, relativement, moins forts en Hesbaye et en Campine que pour les abonnements à un déplacement. Montaigu qui en distribuait tant, n'a plus qu'un chiffre dérisoire. Sichem, Diest, Tessenderloo, Westmeerbeek, qui figuraient tantôt parmi les plus achalandées parmi les stations, sont à présent délaissées comme Mont-Saint-Georges, Gastuche et Mont-Saint-Guibert.

Le gros chiffre de Bruges, 5.714, est isolé dans la Flandre occidentale.

Enfin, il ne faut pas oublier que dans le Hainaut, où cependant les stations sont très rapprochées, il y a partout de très grands nombres de billets délivrés.

IV. — Les Abonnements par Arrondissement administratif.

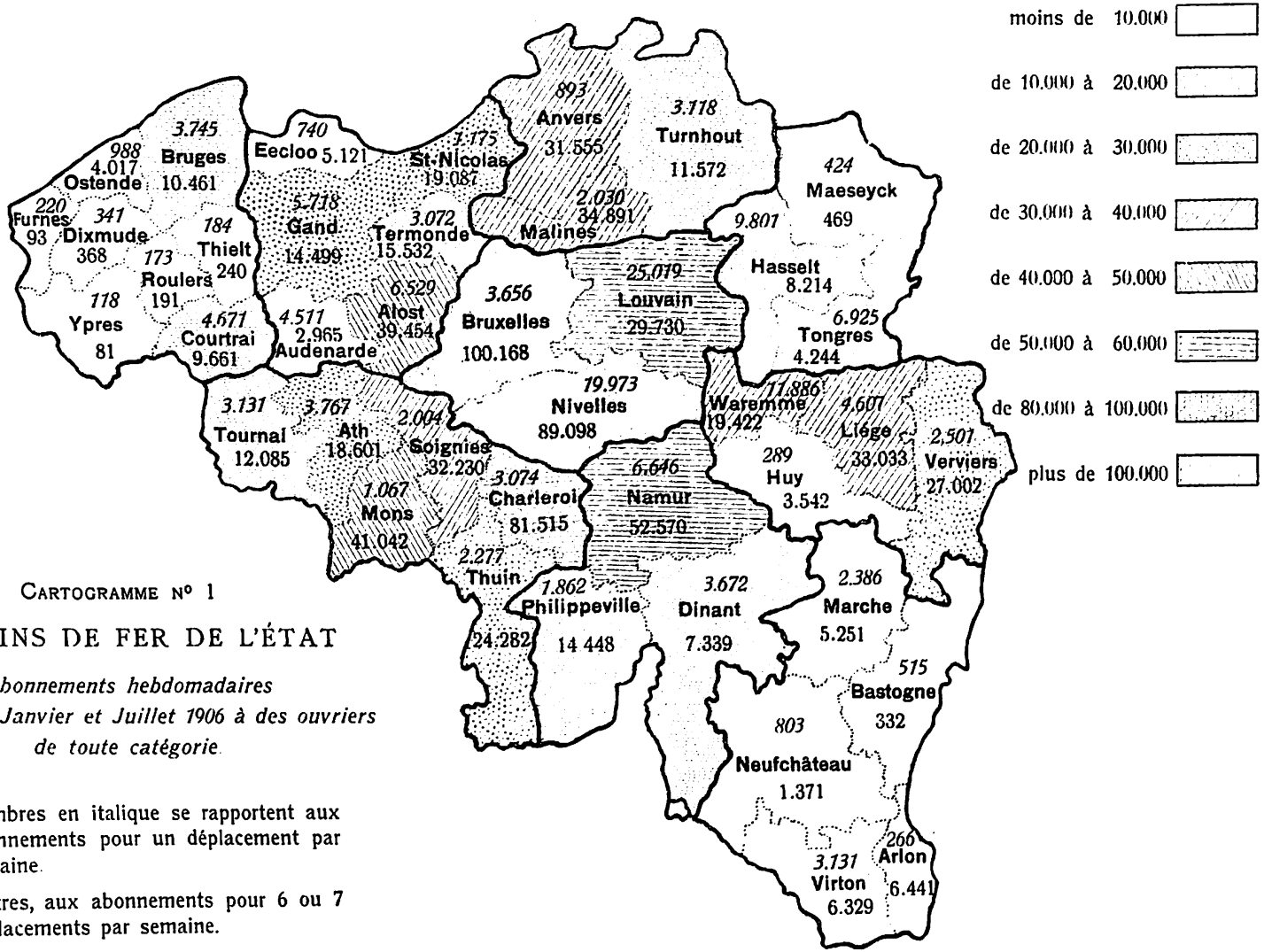
Les cartes ne présentent qu'une vue d'ensemble et les tableaux alphabétiques, que des données individuelles. Nous avons essayé de grouper nos nombres. Le groupement rationnel eut été celui par sections du chemin de fer, et par régions économiques de même nature. Mais nous nous sommes heurté à la difficulté de déterminer les sections elles-mêmes. Rien de plus commode pour les grandes voies fondamentales, Malines-Bruxelles, Bruxelles-Louvain, etc. Mais le chemin de fer forme, littéralement parlant, un *réseau* où des lignes se coupent et s'entrecroisent, mêlant ainsi leur action.

Dès lors, nous nous sommes résigné à un groupement qui est en soi, fort critiquable, mais qui a cet avantage d'être commode, et de nous permettre d'autres rapprochements : le groupement par arrondissement administratif. Sans doute, cette division territoriale n'a rien de commun avec les stations ou les lignes de chemin de fer, mais elle permet de rassembler, sinon des régions agricoles ou économiques, du moins des ensembles connus de population, de communes, de cantons.

Le cartogramme n° 1 classe les arrondissements administratifs, d'après le nombre d'abonnements qui y ont été délivrés, et nous avons distingué les deux catégories principales d'abonnements.

On voit, au premier coup d'œil, la tache foncée du centre de la Belgique : c'est l'arrondissement de Nivelles qui arrive en tête, puis celui de Bruxelles, puis ceux de Charleroy, de Namur, de Louvain. C'est là, la ruche bourdonnante où nos ouvriers, abeilles toujours en mouvement, vont et viennent, arrivent et repartent en masses serrées. Ce sont des paysans, ou d'anciens paysans, que la terre — terre riche pourtant à souhait — refuse de nourrir, tant ils sont nombreux. Ils accourent aux travaux publics, aux ateliers, aux magasins de la grande ville ; ils s'engouffrent dans les usines de la grande industrie, ou dans les charbonnages. Tout cela est à proximité et exerce une irrésistible attraction. Mais c'est pour revenir, chaque soir ou chaque samedi, au village où se blottit le foyer familial.

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS



CARTOGRAMME N° 1

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Abonnements hebdomadaires délivrés en Janvier et Juillet 1906 à des ouvriers de toute catégorie.

Les nombres en italique se rapportent aux abonnements pour un déplacement par semaine.

Les autres, aux abonnements pour 6 ou 7 déplacements par semaine.

Voilà le spectale qu'évoque à première vue notre petit cartogramme. On comprend maintenant pourquoi le parcours moyen est si faible : la grande masse est donnée par le Brabant méridional et ses alentours. Immédiatement après viennent les arrondissements voisins d'Alost, de Mons, de Liége, de Malines, de Soignies, d'Anvers, qui ont plus de 30.000 abonnements.

Le pays d'Alost et celui de Soignies sont sensiblement dans les mêmes conditions que le sud du Brabant, au point de vue qui nous occupe.

Malines est sollicité par deux foyers puissants : Bruxelles et Anvers.

Mons, Anvers, Liége, forment des centres d'attraction secondaires, le premier, en plein dans la région des charbonnages et des usines métallurgiques, le second, port gigantesque qui appelle sans cesse des bras, le troisième à son tour, pays du charbon et du fer.

La tache claire que forme l'arrondissement de Huy ne doit pas étonner : nous n'avons sous les yeux que les abonnements du chemin de fer de l'Etat. La ligne principale, à grand trafic, qui traverse cet arrondissement, est celle du Nord Belge.

De même, l'arrondissement de Waremme doit son nombre restreint d'abonnements, à ce qu'il est d'une superficie relativement petite.

Considérée dans son ensemble, la carte montre que les arrondissements de la périphérie, sont ceux où il y a le moins d'abonnements, le Hainaut faisant exception, parce qu'il est lui-même centre d'industrie. Dans le Luxembourg et le Limbourg, c'est la faible population, qui est la cause du petit nombre relatif d'abonnements. Dans la Flandre occidentale, où la population est dense, c'est l'éloignement des grandes villes et de l'industrie.

Il est encore intéressant de voir, dans notre carte, comme la proportion entre les abonnements pour un déplacement et les autres varie d'après les arrondissements.

Dans l'arrondissement de Bruxelles, ils ne comptent que pour 3 pour cent des billets à six ou sept déplacements. Dans les arrondissements de Mons, de Charleroy et même généralement dans ceux du Hainaut, puis de Namur, d'Anvers, de Malines, de Liége, ils sont encore relativement peu nombreux : on est tout près du marché du travail.

Mais à Tongres, à Hasselt, à Ypres, à Audenaerde, à Bastogne, la proportion est renversée, pour la raison contraire : il faut se résoudre à quitter le pays pour toute la semaine.

Cherchons les arrondissements où les deux catégories d'abonnements s'équilibrent. Ce sont Maeseyck, Dixmude, Roulers, Thielt, et Louvain (à cause de la région septentrionale de l'arrondissement). Rien de plus naturel. Nous avons cité des pays pauvres, éloignés des centres industriels, et plutôt mal desservis par les chemins de fer.

Billets d'abonnements hebdomadaires délivrés par les stations

Répartition par

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS	ABONNEMENTS POUR UN DÉPLACEMENT						
	DÉLIVRÉS A DES OUVRIERS						TOTAL
	mineurs	d'usines	du bâtiment	terrassiers et manœuvres	d'autres industries	de l'administration	
Anvers	31	131	404	136	186	5	893
Malines	309	270	219	719	488	25	2 030
Turnhout	207	218	106	528	2.059	—	3.118
Bruxelles	602	799	838	676	741	—	3.656
Louvain	6.237	4.375	1.108	6.023	7 237	39	25.019
Nivelles	3.460	5.625	5.948	1.756	2.824	360	19.973
Bruges	113	700	819	1.618	495	—	3.745
Courtrai	151	2.382	540	399	1.199	—	4.671
Dixmude	19	12	132	97	81	—	341
Furnes	—	—	91	53	76	—	220
Ostende	—	77	231	407	273	—	988
Roulers	—	15	93	40	25	—	173
Thielt	—	24	25	66	65	4	184
Ypres	—	8	40	33	37	—	118
Gand	735	1.328	1.270	1.162	1.223	—	5.718
Alost	687	2.283	335	2.414	785	25	6.529
Audenaerde	519	2.161	253	845	733	—	4.511
Eecloo	16	228	50	375	71	—	740
Saint-Nicolas	65	261	86	654	109	—	1.175
Termonde	311	188	120	2.212	241	—	3.072
Mons	57	544	94	88	284	—	1.067
Ath	140	298	581	1.891	857	—	3.767
Charleroy	58	1.681	540	220	575	—	3.074
Soignies	44	379	141	105	1.304	31	2.004
Thuin	8	1.126	505	131	507	—	2.277
Tournai	—	378	735	1.372	646	—	3.131
Liége	345	1.531	859	311	1.561	—	4.607
Huy	—	54	68	21	146	—	289
Verviers	61	390	590	658	701	101	2.501
Waremme	1.637	3.098	3.145	2.171	1.835	—	11.886
Hasselt	4.214	1.689	531	2.500	818	49	9.801
Tongres	1.595	1.662	1.085	2.203	380	—	6.925
Maeseyck	256	67	38	11	52	—	424
Arlon	20	86	53	2	83	22	266
Bastogne	1	76	41	141	256	—	515
Marche	72	312	382	945	660	15	2.386
Neufchâteau	8	206	106	173	310	—	803
Virton	29	2.718	31	150	203	—	3.131
Namur	961	1.248	1.671	1.058	1.662	46	6.646
Dinant	127	272	535	1 423	1.109	206	3.672
Philippeville	221	850	87	330	374	—	1.862
TOTAUX	23.316	39.750	24.526	36.117	33.271	928	157.908

du réseau de l'Etat Belge en janvier et juillet 1906

arrondissements administratifs

ABONNEMENTS POUR SIX OU SEPT DÉPLACEMENTS							NOMBRE TOTAL de billets d'abonnements délivrés
DÉLIVRÉS A DES OUVRIERS						TOTAL	
mineurs	d'usines	du bâtiment	terrassiers et manœuvres	d'autres industries	de l'administration		
—	7.454	5.195	3.006	12.822	3.078	31.555	32.448
90	6.985	3.491	4.539	14.705	5 081	34 891	36.921
—	6.248	475	1.980	1 653	1.216	11.572	14.690
4.777	25.896	26.156	14.144	15.857	13.338	100.168	103.824
2.276	5.883	5.013	5.495	4.575	6.488	29.730	54.749
5.406	18.772	31.821	14.203	13.872	5.024	89.098	109.071
—	1.962	2.553	2.527	2.273	1.146	10.461	14.206
21	5.843	1.465	853	1.288	188	9 661	14.332
—	—	89	71	125	83	368	709
—	—	20	8	51	14	93	313
—	57	1.319	1.577	626	438	4.017	5.005
—	59	35	18	15	64	191	364
—	197	10	—	3	30	240	424
—	6	25	—	14	36	81	199
48	3.582	2.027	2.263	2 577	4.002	14.999	20.217
5 563	6.724	3.874	13.124	4.234	5 935	39.454	45.983
576	517	228	608	937	99	2.965	7 476
—	1.701	217	378	219	2.603	5.121	5.861
—	1.791	820	2.173	12.854	1.449	19.087	20.262
—	2.955	1.325	7.097	786	3.369	15.532	18.604
7.177	15.605	2.281	2.388	4.908	8.683	41.042	42.109
2.541	2.199	2.219	5.144	4.120	2.378	18 601	22.368
11.314	44 953	5 105	3.559	9.654	6.930	81.515	84.589
4.952	13.154	1.930	2.765	6.732	2.697	32.230	34.234
4.335	12.680	2.495	1.767	2.069	936	24.282	26.559
1.067	2 445	972	3.262	3.559	780	12.085	15.216
3.129	11.978	3.748	1.929	9.179	3.070	33.033	37.640
96	624	659	617	1.420	126	3.542	3.831
1.411	11.266	2.391	3 136	5.868	2.930	27.002	29.503
3.579	4 309	3.481	2.892	2.672	2.489	19.422	31.308
2.954	1.440	1.295	442	783	1.300	8.214	18 015
1.437	838	567	811	193	398	4.244	11.169
11	18	64	9	349	18	469	893
578	3 294	152	959	297	4.161	6.441	6.707
—	72	12	62	78	108	332	847
30	159	486	1.152	944	2.480	5.251	7.637
211	103	120	213	235	489	1.371	2.174
493	3.970	229	618	397	622	6.329	9.460
9.324	18.870	5.633	5.686	6.135	6.922	52 570	59.216
86	705	871	3.159	1.506	1.012	7.339	11.011
811	8.855	431	1.510	1.790	1.051	14.448	16.310
74.296	251.172	121.299	116.144	152.374	100.261	818.546	976.454

V. — Proportionnellement a la population.

Mais les arrondissements administratifs sont des unités bien dissemblables, aussi bien sous le rapport de l'étendue territoriale que de la population : au recensement de 1900, ils variaient de 35.165 âmes (Furnes) à 853.430 (Bruxelles). Nous aurions voulu éliminer ces dissemblances en recherchant, pour chacun d'eux, la proportion d'abonnements par 1.000 *ouvriers*.

Mais le dernier recensement industriel date de 1896, et il est certain que, depuis lors, la répartition géographique des entreprises industrielles et de la population ouvrière a subi de profondes modifications.

En outre, ce recensement se limitait à l'industrie proprement dite, laissant de côté les entreprises commerciales qui emploient bon nombre d'ouvriers ; dans l'agriculture aussi, avec ses entreprises accessoires, il y a toute une population qui n'est pas reprise au recensement.

Nous nous sommes donc contenté de mettre nos abonnements en rapport avec la population en général — ce qui n'est d'ailleurs pas un terme si mal approprié qu'on pourrait le croire. En effet, théoriquement, nous devrions rapprocher les abonnés de ceux qui sont *abonnables*, si l'on nous permet cette expression. Le paysan de la Campine qui se rend dans les charbonnages de Liége n'est pas nécessairement un ouvrier de profession, *avant* d'être un abonné. Les abonnables comprennent donc des individus qui ne sont pas des *ouvriers* pour la statistique.

D'autre part, nous ne pouvions nous borner à la population mâle ni à la population adulte, car parmi les abonnés, il y a nombre de femmes, même des enfants, puisque les abonnements se délivrent aux « apprentis ».

Le cartogramme n° 2 présente les résultats de nos calculs.

Il offre des différences très notables avec le précédent.

Nivelles arrive toujours en tête, mais Bruxelles, qui le suivait immédiatement, n'est plus qu'au vingt-deuxième rang, parce que la population énorme de la capitale est nécessairement plus sédentaire. Par contre, Waremme, qui était huitième, vient ici en seconde ligne. Namur et Philippeville se classent ensuite, le premier à cause de son grand nombre d'abonnements et de l'absence de grande ville, le second, à cause surtout de la faible densité de sa population générale. C'est cette dernière raison qui fait aussi avancer énormément Ath. On sait que Philippeville et Ath sont les arrondissements où la population augmente le moins.

VI. — Comparaison avec les résultats du recensement industriel.

Le recensement industriel de 1896 avait dressé un cartogramme de la « mobilité de la population ouvrière (1) » qu'il est intéressant de comparer

(1) T. XVIII, p. 421.

CARTOGRAMME Nº 2

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS

Nombre d'abonnements d'ouvriers délivrés en Janvier et Juillet 1906 proportionnellement à la population.

ABONNEMENTS :

Abonnement à 1 déplacement et à 6 ou 7 déplacements par semaine.

POPULATION :

Population calculée au 31 décembre 1905.



par 1.000 habitants :

- moins de 100
- 100 à 150
- 150 à 200
- 200 à 300
- 400 à 600
- 600 abts et plus

MOYENNE POUR LE ROYAUME :

136 abonnements, pour deux mois, par 1.000 habitants.

avec le nôtre. Il représente la proportion des ouvriers travaillant dans une commune autre que la commune où ils habitent ou une commune limitrophe.

Les quatorze arrondissements où la proportion était la plus forte étaient :

Virton	73,4	pour cent.
Arlon	57,6	»
Courtrai	55,2	»
Philippeville	53,2	»
Ypres	51,9	»
Waremme	50,9	»
Nivelles	50,6	»
Tournai	41,4	»
Mons	37,3	»
Huy	36,4	»
Ostende	34,6	»
Ath	34,0	»
Dinant	28,7	»
Charleroy	28,0	»

Partout ailleurs, la proportion n'atteignait pas 25 pour cent du nombre d'ouvriers (hommes) habitant l'arrondissement.

On voit que l'ordre de ces arrondissements ne correspond nullement à celui de notre cartogramme. D'ailleurs, les éléments de ces relations ne sont pas les mêmes : il s'agit ici uniquement de la population *ouvrière* industrielle et du sexe masculin.

Nivelles ne vient plus en tête, mais au septième rang ; Waremme au sixième seulement. Philippeville garde son rang. Namur a disparu de la liste. Par contre, Virton et Arlon passent en tête, et Courtrai, Ypres, Tournai, qui ne comptaient point dans notre carte, sont ici en bonne place.

Rapprochant ces chiffres de ceux des ouvriers belges travaillant à l'étranger, le *Recensement* concluait que « la situation frontière de huit des quatorze arrondissements explique la forte proportion d'ouvriers se déplaçant pour chercher du travail.

» Dans les arrondissements de Virton et d'Arlon, plus de 2.000 ouvriers sur 3.000 qui y habitent vont travailler dans les industries métallurgiques de la région de Longwy et du Grand Duché de Luxemborg.

» Dans les arrondissements de Courtrai et d'Ypres, plus de 9.000 ouvriers se rendent dans les régions de Roubaix pour trouver de l'occupation dans les usines textiles.

» Dans les arrondissements de Dinant et de Philippeville, l'exode vers la France emporte régulièrement plusieurs centaines d'ouvriers ; dans celui de Tournai, plus de 4.000.

» De sorte que *la mobilité du travail n'est élevée dans le pays qu'aux zones-frontières, là où la grande industrie étrangère attire la main-d'œuvre.* »

Nous ne prétendrons pas que la mobilité du travail n'est pas élevée aux zones-frontières : les déplacements y peuvent bien avoir lieu autrement que par des abonnements sur les chemins de fer *de l'Etat.*

Mais nous croyons qu'aujourd'hui elle ne se limite pas à ces zones. Peut-être, la situation n'était-elle pas la même en 1896 : nous avons vu que, depuis lors, les abonnements ont plus que doublé. Peut-être aussi, le fait que nos abonnés comprennent d'autres ouvriers que des ouvriers industriels proprement dits a-t-il une importance considérable. Nous avons vu, en effet, au paragraphe 4, qu'il y a parmi eux un grand nombre de voyageurs occasionnels. En tout cas, les arrondissements-frontières ne sont pas, au point de vue des abonnements, prépondérants. On peut même dire que ceux du centre de la Belgique possèdent, en général, une population plus mobile encore.

D'ailleurs, on remarquait déjà, lors du recensement industriel, la double attraction exercée dans l'arrondissement de Nivelles, vers le nord par la capitale, vers le sud par la région industrielle du Hainaut ; l'influence de cette dernière dans les arrondissements d'Ath et de Charleroy ; l'influence du bassin industriel de Liége sur les arrondissements de Waremme, de Marche et de Huy. Ici, on percevait donc évidemment l'action des abonnements.

§ 8. Les Foyers d'attraction.

Il serait matériellement impossible de se rendre compte du trafic complet des ouvriers voyageurs, puisque de toutes les stations du réseau il en part, pour ainsi dire, dans toutes les directions.

Force nous est donc de nous limiter à quelques stations choisies.

Nous avons obtenu des renseignements sur l'intensité et la direction des voyages dans les deux sens. Nous appellerons *foyers d'attraction* les stations pour lesquelles les billets ont été délivrés, et *foyers de dispersion,* celles d'où partent les abonnés.

I. — Le Relevé de Janvier et Aout 1908.

C'est au Ministère seulement qu'on peut rechercher, à l'aide des états mensuels des stations, le nombre des coupons de semaine délivrés pour une station déterminée. On s'est limité aux deux mois de janvier et août 1908 ; le travail eût été énorme pour une plus longue période, et l'on a mis à notre disposition les renseignements relatifs aux stations suivantes :

Bruxelles (Nord, Tour et Taxis et Quartier Léopold), avec une station de la banlieue industrielle : Forest, Est et Midi, et une petite ville voisine, Vilvorde ;

Louvain ;

Malines ;

Anvers (Dam, Gare Centrale, Sud, Waes) où le port fait appel à la main-d'œuvre de la campagne environnante, ainsi que Hoboken, avec ses importantes usines ;

Gand (Ecloo, Muide, et Waes) avec Gentbrugge-Sud ;

Bruges (station), Zeebrugge et Ostende ;

Tubize, Quenast et Braine-le-Comte ;

Charleroy (Ouest et Sud), qui forme un groupe avec Châtelineau, Couillet, Lodelinsart, Marchienne-au-Pont et Marchienne-Est ;

Haine-Saint-Pierre, La Louvière, Houdeng-Goegnies, Manage, Luttre et Morlanwelz représentent le centre du Hainaut :

Mons avec Obourg et Saint-Ghislain pour le Borinage ;

Tournai, à l'extrémité du Hainaut ;

Tamines, dans la province de Namur, avec Auvelais et Moustier ;

Namur ;

Liége (Guillemins, Longdoz, Palais, Vivegnis) avec Haut-Pré, Montegnée et Ans.

Verviers (Est et Ouest) ;

Jemelle enfin, dans le Luxembourg.

Les grandes villes et le Hainaut occupent dans cette liste une large place, comme il convient, puisque ce sont, à coup sûr, de grands foyers d'appel de la main-d'œuvre. Mais les autres parties du pays et des centres de moindre importance y figurent aussi.

Pour mettre en lumière l'intérêt du choix qui a été fait, il suffit d'établir la proportion entre les nombres de billets délivrés pour nos stations et pour tout le réseau. C'est ce que fait le tableau suivant (p. 76). On y voit que le total des billets à destination de nos 55 foyers d'attraction représente 8 pour cent du total des billets délivrés sur tout le réseau pendant toute l'année, alors que ces 55 stations ne forment que 4 pour cent du nombre des stations. En outre, nos chiffres ne se rapportent qu'à deux mois de l'année ; si l'on réduit en divisant par six, le total des billets du réseau à une période de même longueur, nous en embrassons cette fois, 48,58 pour cent, soit près de la moitié.

Le même tableau fait voir de plus que les diverses catégories de billets sont représentées par des contingents de même valeur proportionnelle. Les abonnements pour ouvriers de l'Administration sont tant soit peu trop nombreux ; les billets simples à six déplacements, légèrement trop peu. Mais ces différences sont tout à fait négligeables.

Proportion du nombre de billets délivrés en janvier et août 1908 pour les 55 foyers d'attraction au nombre de billets délivrés sur tout le réseau en 1908.

CATÉGORIES DE BILLETS	BILLETS DÉLIVRÉS				Proportion pour cent du nombre de billets délivrés sur tout le réseau pendant toute l'année	Proportion pour cent du nombre de billets délivrés sur tout le réseau en deux mois
	POUR LES 55 FOYERS D'ATTRACTION			SUR TOUT LE RÉSEAU EN 1908		
	en janvier	en août	Total			
Simples à 6 déplacements	527	497	1.024	36.140	3,43	17,01
» 7 »	75	67	142	1.996	7,11	42,77
Aller et retour, 6 déplacements	160.058	209 009	369.067	4.532.053	8,14	48·86
» » 7 »	10.260	10.500	20.760	255.591	8,12	48,77
» » 1 »	35.472	42.923	78 395	1.119.014	7,00	42,03
Total industrie privée	206.392	262.996	469.388	5.944.794	7,89	48,38
Ouvriers d'Administration	20.836	26.700	47.536	439.449	10,81	64,90
TOTAL	227.228	289.696	516.924	6.384.213	8,09	48,58

II. — Rapprochement avec l'Atlas du Recensement industriel.

Le recensement industriel de 1896 avait relevé 137.500 ouvriers et ouvrières, sur 700.365, « travaillant hors de leur commune de résidence ou d'une commune limitrophe ».

De ce nombre, l'*Atlas* paru en annexe au recensement en a classé 59.070 d'après les centres industriels où ils allaient travailler : Anvers, Bruxelles, Gand, Charleroy, La Louvière, Mons, Liége, Verviers et leur agglomération. Toutes ces villes sont comprises dans nos foyers d'attraction. Il est donc intéressant de rapprocher les résultats du recensement des nôtres.

L'*Atlas* a présenté à cette occasion des cartes qui ont été, au moment de leur publication, de véritables révélations, et que confirment en somme celles que nous présentons.

Mais il est bon de marquer les différences qui séparent nos relevés.

Tout d'abord, le recensement ne s'occupe pas du mode de transport des ouvriers qu'il appelle « migrateurs ». Ceux-ci pouvaient se rendre au lieu de leur travail à pied, à bicyclette, en tramway, en vicinal. Nous ne connaissons que des ouvriers *abonnés* au chemin de fer de l'Etat.

Ensuite, il groupait, autour de chaque centre principal, un certain nombre de communes formant une agglomération. Nous ne connaissons que les *stations de destination* des abonnés.

Ainsi, l'Atlas groupe toutes « les communes dont la population *industrielle* atteignait, à la date du recensement, le chiffre d'au moins mille personnes pour autant que le territoire de chacune de ces communes ne fût pas isolé des autres ». Le groupe de Bruxelles comprenait, par exemple, Laeken, Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode, Etterbeek, Ixelles, Uccle, Saint-Gilles, Forest, Anderlecht, Molenbeek et Koekelberg. Nous n'avons, dans nos relevés, que les seules stations de Bruxelles. Le groupe de Charleroy ne comprend, à l'Atlas, pas moins de dix-sept communes, dont nous ne connaissons que cinq.

D'autre part, la station de destination de l'abonné n'indique pas toujours nécessairement la commune où il travaille. Il peut descendre à Bruxelles Tour et Taxis et gagner son atelier à Molenbeek.

Le recensement se basait sur les déclarations des intéressés au 31 décembre 1896, — tandis que notre relevé porte sur les mois de janvier et juillet.

Il connaissait aussi une foule de détails qui nous échappent, notamment la profession des « migrateurs », et comme ces indications sont précieuses à plus d'un égard, nous reproduisons ici deux tableaux qui les résument, auxquelles nous aurons l'occasion de recourir.

Nombre des ouvriers migrateurs, par groupes d'industries, en octobre 1896.

(D'après l'*Atlas* du *Recensement industriel*, page 48.)

CENTRES INDUSTRIELS	NOMBRE DES OUVRIERS PAR GROUPES D'INDUSTRIES HABITANT D'AUTRES COMMUNES QUE CELLES CONSTITUANT LES CENTRES INDUSTRIELS CI-CONTRE																		
	Industries des mines	Industries des carrières	Industries des métaux	Industries céramiques	Industries verrières	Industries chimiques	Industries alimentaires	Industries textiles	Industries du vêtement	Industries de la construction	Industries du bois et de l'ameublement	Industries des peaux et cuirs	Industries du tabac	Industries du papier	Industries du livre	Industries d'art et de précision	Industries spéciales	Industries des transports	Ouvriers dont l'industrie n'a pu être déterminée	TOTAL
Anvers et agglomération	—	1	244	19	—	184	242	396	112	1.165	220	44	24	—	16	50	181	486	17	3.410
Bruxelles et agglomération	—	8	744	145	1	494	633	395	652	4.073	1.143	311	33	27	124	70	178	186	16	9 233
Gand et agglomération	—	—	58	70	—	62	164	501	16	429	244	8	10	23	2	14	4	29	3	1.637
Charleroy et agglomération	5.615	62	3.803	121	961	101	185	13	125	926	251	80	5	—	7	4	18	151	—	12.428
La Louvière et agglomération	4.576	247	2.541	312	184	48	226	—	99	344	106	64	—	—	6	—	6	5	5	8.769
Mons et agglomération	4.073	169	340	225	29	19	225	16	33	174	105	29	1	—	9	—	12	22	—	5.481
Liége et agglomération	5.820	45	4.971	71	1.036	36	170	20	182	1.616	614	56	3	4	10	14	87	143	—	14.933
Verviers et agglomération	—	13	341	5	—	10	89	2.044	110	267	129	142	—	—	15	2	2	10	—	3.179
TOTAUX	20.084	545	13 047	968	2.211	954	1.934	3.385	1.329	8.994	2.821	734	76	54	219	154	488	1.032	41	59.070
Pour cent	34,00	0,92	22,09	1,64	3,74	1,61	3,28	5,73	2,25	15,23	4,77	1,24	0,13	0,09	0,37	0,26	0,83	1,75	0,07	

Nombre de communes situées à une distance déterminée et nombre d'ouvriers habitant ces communes et travaillant dans les centres ci-contre, en octobre 1896.

(D'après l'*Atlas* du *Recensement industriel*, page 49.)

CENTRES INDUSTRIELS	DISTANCE DE 5 KILOM.		DISTANCE DE 10 KILOM.		DISTANCE DE 15 KILOM.		DISTANCE DE 20 KILOM.		DISTANCE DE 25 KILOM.		DISTANCE DE 50 KILOM.		DISTANCE DE PLUS DE 50 K.		NOMBRE TOTAL	
	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers
Anvers	4	1.087	21	1.123	22	647	22	372	11	75	15	73	17	33	112	3.410
Bruxelles . . .	1	205	30	3.146	33	1.912	45	1.348	39	1.015	134	874	90	403	372	9 233
Gand	7	879	12	620	12	55	9	42	5	9	12	19	11	13	68	1.637
Charleroi . . .	1	618	23	3.738	46	4.170	69	2.365	45	630	88	848	27	59	299	12.428
La Louvière . .	9	4.970	22	2.074	39	875	22	283	25	250	55	309	3	8	175	8.769
Mons	5	676	19	1.527	31	1.697	28	1.282	14	67	13	224	3	8	116	5.481
Liége	2	1.636	41	5.761	60	3.908	62	2.101	51	890	99	548	34	89	349	14.933
Verviers . . .	8	1.629	19	1.284	18	203	10	23	4	11	1	1	10	28	70	3.179
TOTAUX	37	11.700	187	19.573	264	13.497	267	7.816	194	2.947	417	2.896	195	641	1·561	59.070
Pour cent	**2,37**	**19,81**	**11,98**	**33,13**	**16,91**	**27,86**	**17,10**	**13,23**	**12,43**	**4,99**	**26,72**	**4,90**	**12,49**	**1,08**		

III. — Nos Cartes.

Nous avons dressé les douze cartes nos 2 à 14 afin de rendre frappantes les données principales mises à notre disposition.

La première est celle de Bruxelles. Aucune autre, pensons-nous, ne fait mieux sentir l'importance de nos abonnements d'ouvriers. On voit, d'un coup d'œil, que le marché de la main-d'œuvre de la capitale s'étend au pays tout entier. Pendant ces deux mois, de janvier et d'août 1908, on y est accouru de Heyst et d'Arlon, de Cappellen et Turnhout au nord, de Thy-le-Château et Ermeton-sur-Biert au sud, de Furnes et de Verviers. Il est clair qu'un relevé s'étendant sur l'année entière comprendrait un plus grand nombre de stations, et que tout le réseau, peut-être, figurerait sur la carte. Les taches blanches, (Flandres, d'Erquelinnes à Liége, sud de la province de Namur), sont dues à la présence de lignes de compagnies.

Plus on se rapproche de Bruxelles, plus, naturellement, les nombres de billets délivrés par les stations augmentent. Le midi du Brabant d'une part, la région d'Alost et de Termonde d'autre part, envoient des contingents compacts. Il est inutile de dire qu'il s'agit là surtout d'abonnements à six ou sept déplacements par semaine.

Le maximum est à la station de Hal qui avait débité, au total, 7839 billets, chiffre énorme, qui représente au moins 800 personnes différentes, et probablement plus du double. Rhode-Saint-Genèse, Buysinghen, Rixensart, Braine-l'Alleud, Loth, Ruysbroeck, dépassent 3.000. Vilvorde, Malines, Louvain, Ternath, Lebbeke, La Hulpe, Wavre, Alost, Denderleuw dépassent 2.000. Les gros nombres sont donnés évidemment par les ouvriers campagnards qu'emploient les grands travaux publics et l'industrie du bâtiment.

L'*Atlas* du recensement de 1896 avait relevé 4073 ouvriers de l'industrie de la construction sur les 9233 qu'il connaissait attirés par l'agglomération bruxelloise. 1143 autres appartenaient aux industries du bois et de l'ameublement. C'était de Waterloo (201 ouvriers), Rixensart (197), Woluwe-St-Pierre (172), Tervueren (158), Genval (157), Watermael-Boitsfort (156), Braine-l'Alleud (141), Rhode-Saint-Genèse (155), que venaient des ouvriers de la construction.

On remarquera que la Hesbaye et la Campine, qui sont aussi fortes pourvoyeuses de main-d'œuvre non qualifiée n'ont que des contingents restreints. C'est qu'on se dirige vers d'autres centres que Bruxelles.

La région industrielle du Hainaut est dans le même cas : cela va de soi, on y est attiré davantage par les mines et les charbonnages du pays. Et cependant, il y a, même dans les villages industriels, des abonnés pour Bruxelles : une partie d'entre eux est certainement formée d'ouvriers de

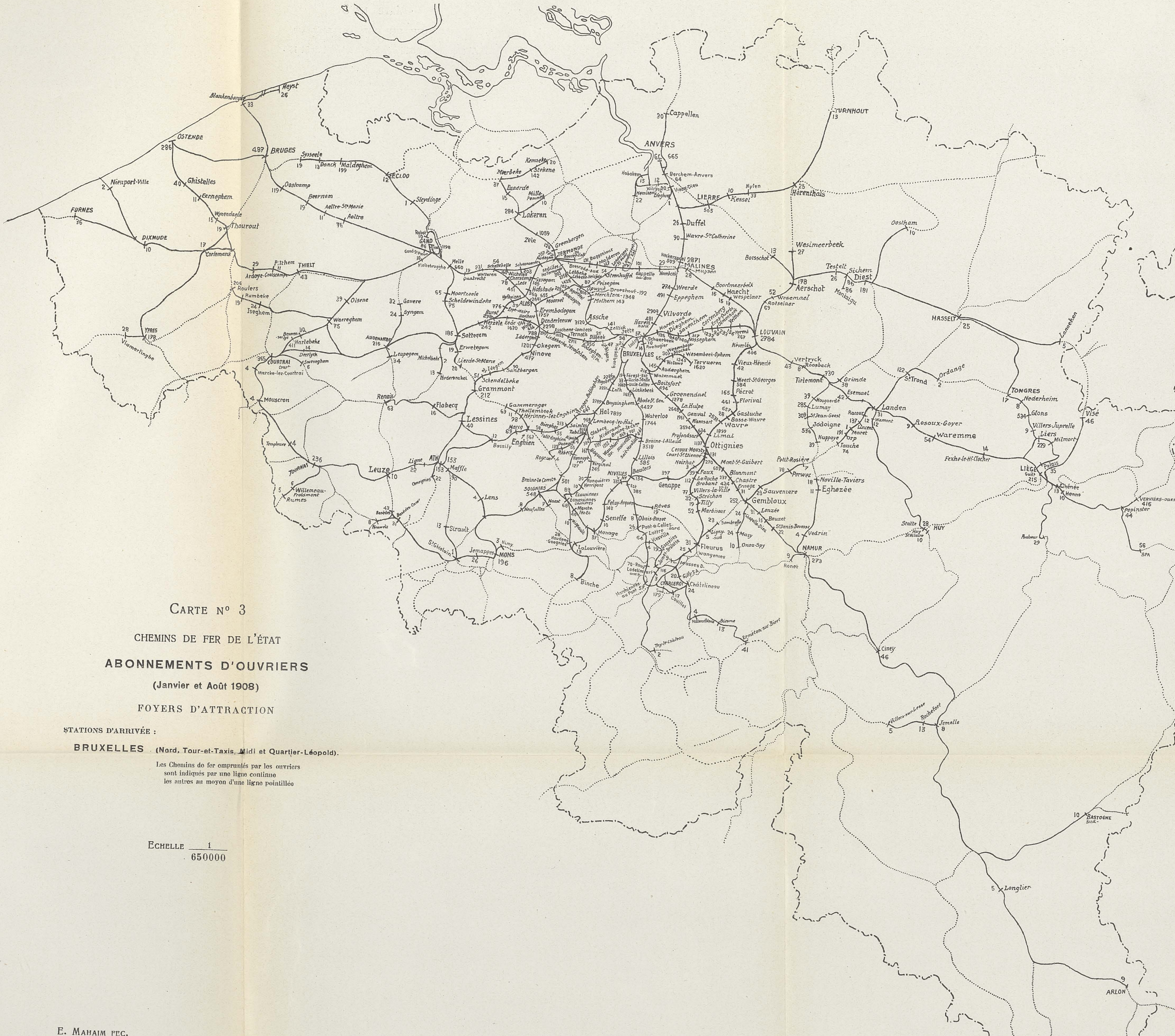
Carte n° 3

Chemins de fer de l'État

Abonnements délivrés en janvier et août 1908.

Foyers d'attraction

Bruxelles



CARTE N° 3

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Août 1908)

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE :

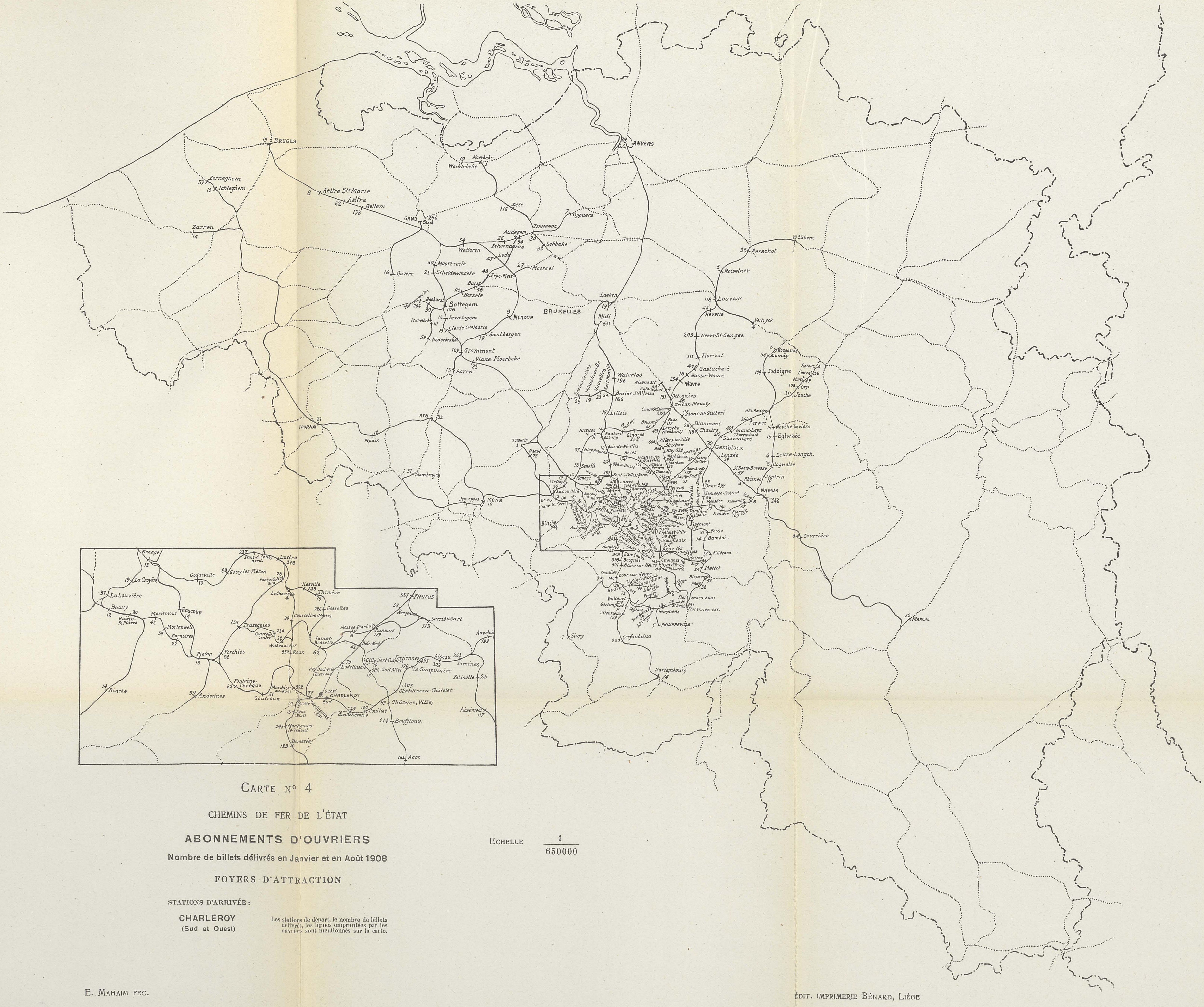
BRUXELLES (Nord, Tour-et-Taxis, Midi et Quartier-Léopold).

Les Chemins de fer empruntés par les ouvriers
sont indiqués par une ligne continue
les autres au moyen d'une ligne pointillée

ECHELLE $\frac{1}{650000}$

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE



Carte no 4

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE :

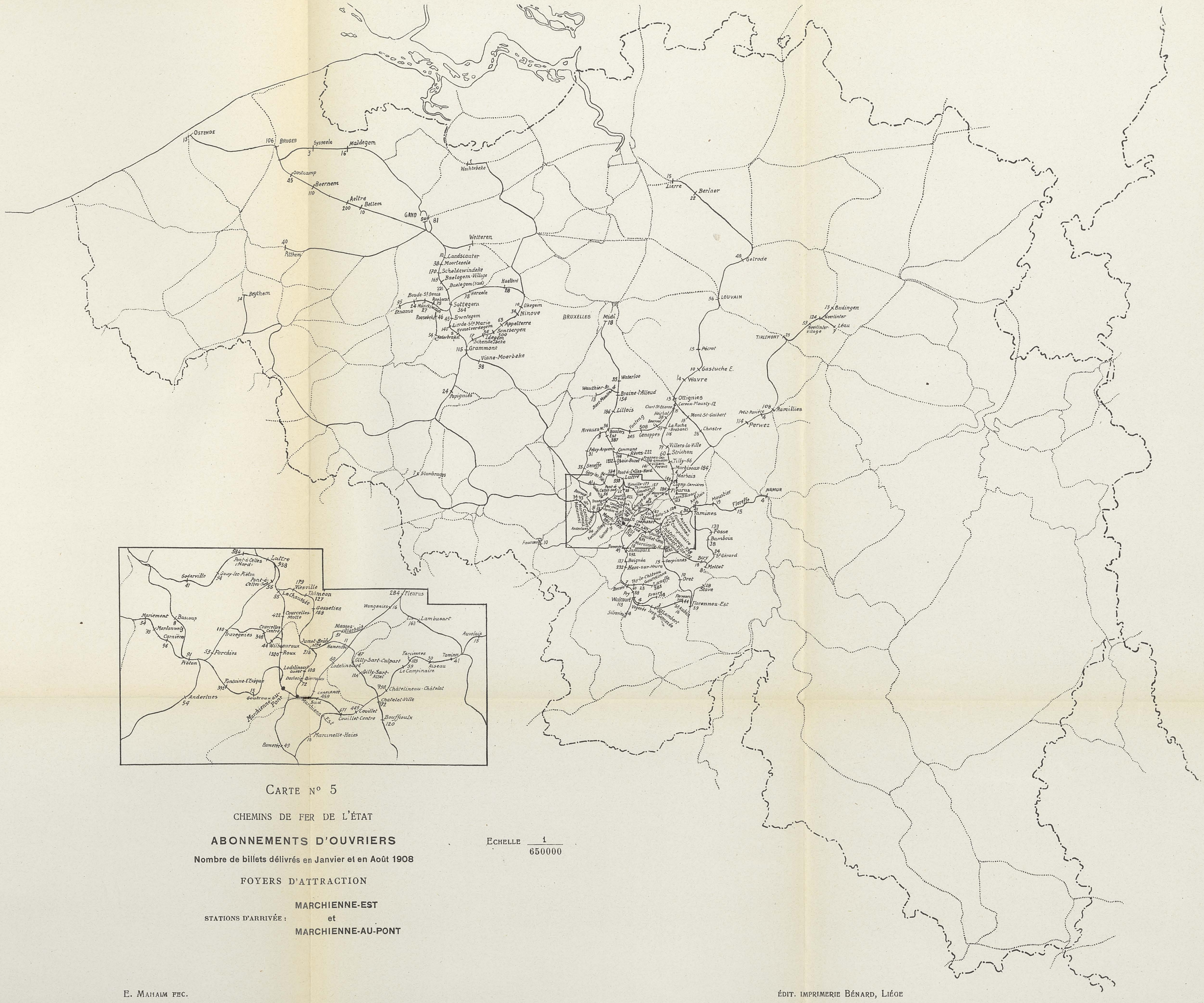
CHARLEROY
(Sud et Ouest)

Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées par les ouvriers sont mentionnés sur la carte.

ECHELLE $\frac{1}{650000}$

E. Mahaim fec.

Édit. Imprimerie Bénard, Liége



Carte N° 5

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

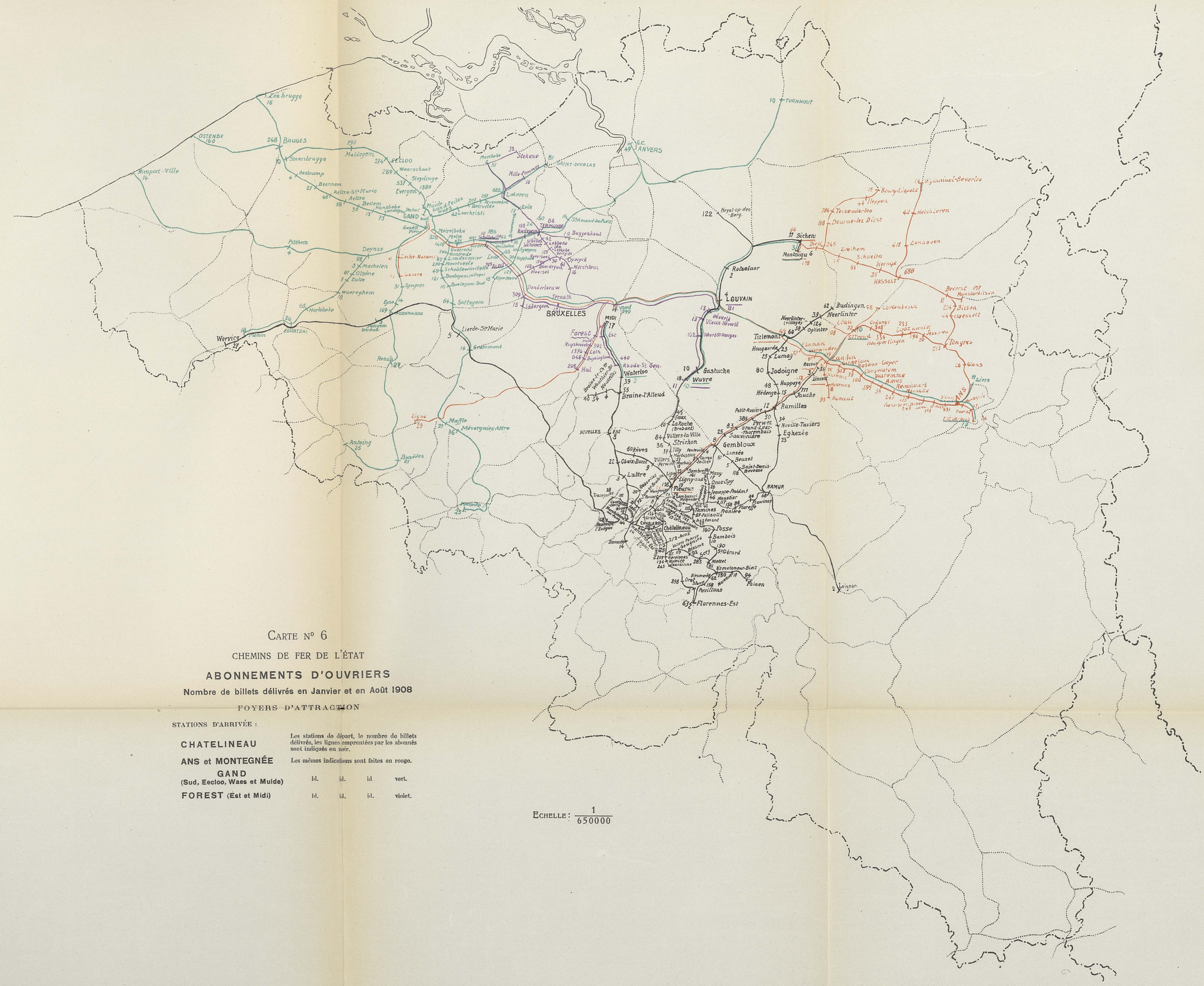
FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE : **MARCHIENNE-EST** et **MARCHIENNE-AU-PONT**

Echelle $\frac{1}{650000}$

E. Mahaim fec.

Édit. Imprimerie Bénard, Liége



Carte nº 6

chemins de fer de l'état

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

FOYERS D'ATTRACTION

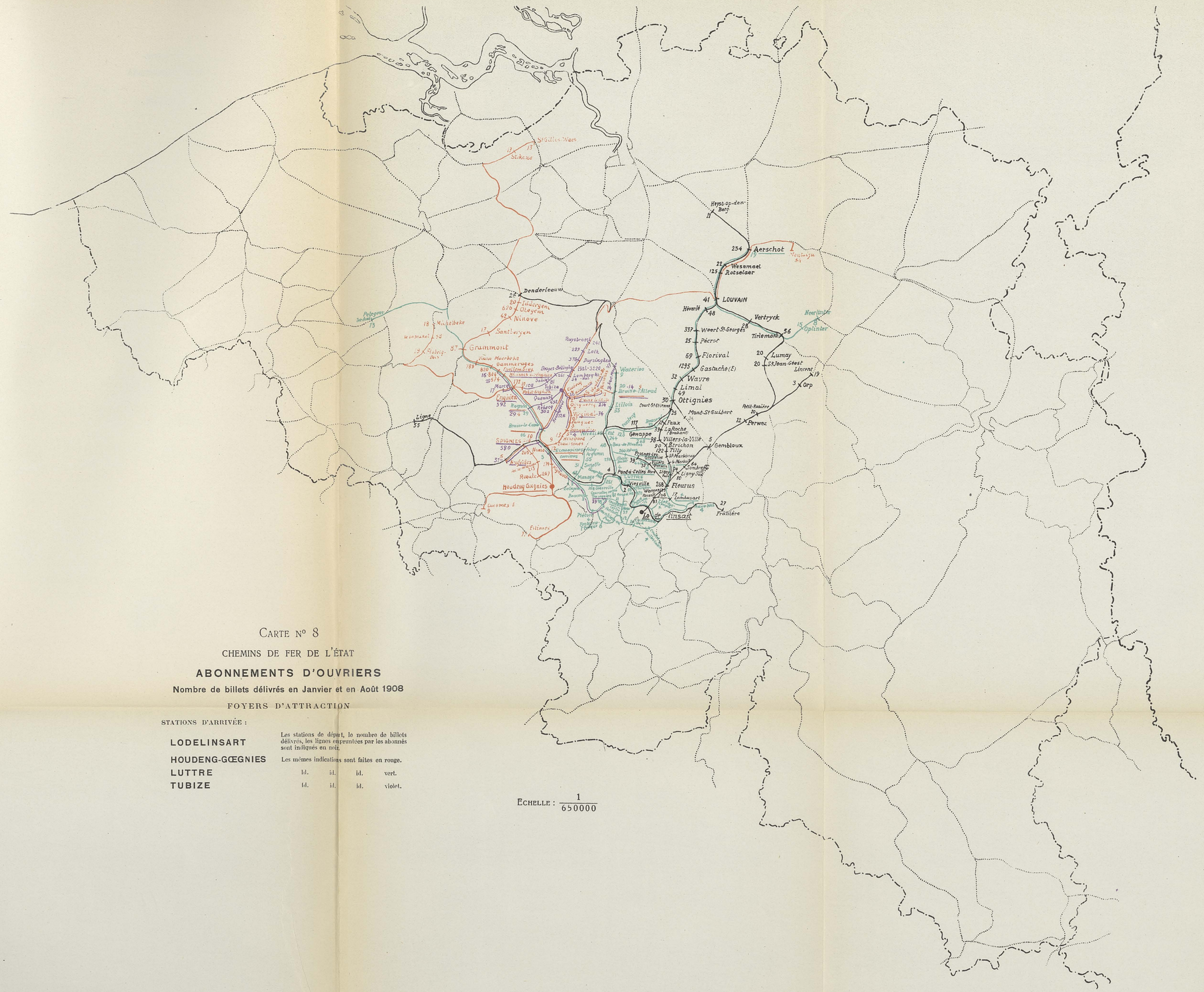
STATIONS D'ARRIVÉE :

CHATELINEAU	Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées par les abonnés sont indiqués en noir.			
ANS et MONTEGNÉE	Les mêmes indications sont faites en rouge.			
GAND (Sud, Eecloo, Waes et Muide)	Id.	id.	id.	vert.
FOREST (Est et Midi)	Id.	id.	id.	violet.

Echelle : $\frac{1}{650000}$

E. Mahaim Fec.

Edit. imprimerie Bénard, Liége



CARTE Nº 8

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

FOYERS D'ATTRACTION

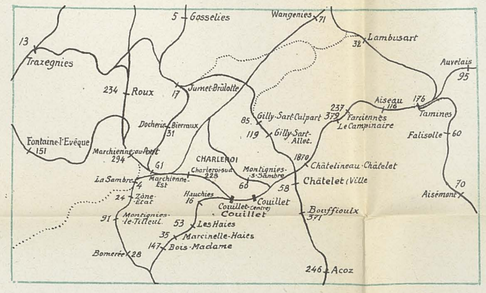
STATIONS D'ARRIVÉE :

LODELINSART	Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées par les abonnés sont indiqués en noir.			
HOUDENG-GŒGNIES	Les mêmes indications sont faites en rouge.			
LUTTRE	id.	id.	id.	vert.
TUBIZE	id.	id.	id.	violet.

ECHELLE : $\frac{1}{650000}$

E. MAHAIM FEC.

EDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE



CARTE N° 7

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Août 1908)

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE :

COUILLET ET COUILLET-CENTRE

GENTBRUGGE-SUD

VILVORDE

Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers sont indiqués en noir.

Ces renseignements sont indiqués en rouge.

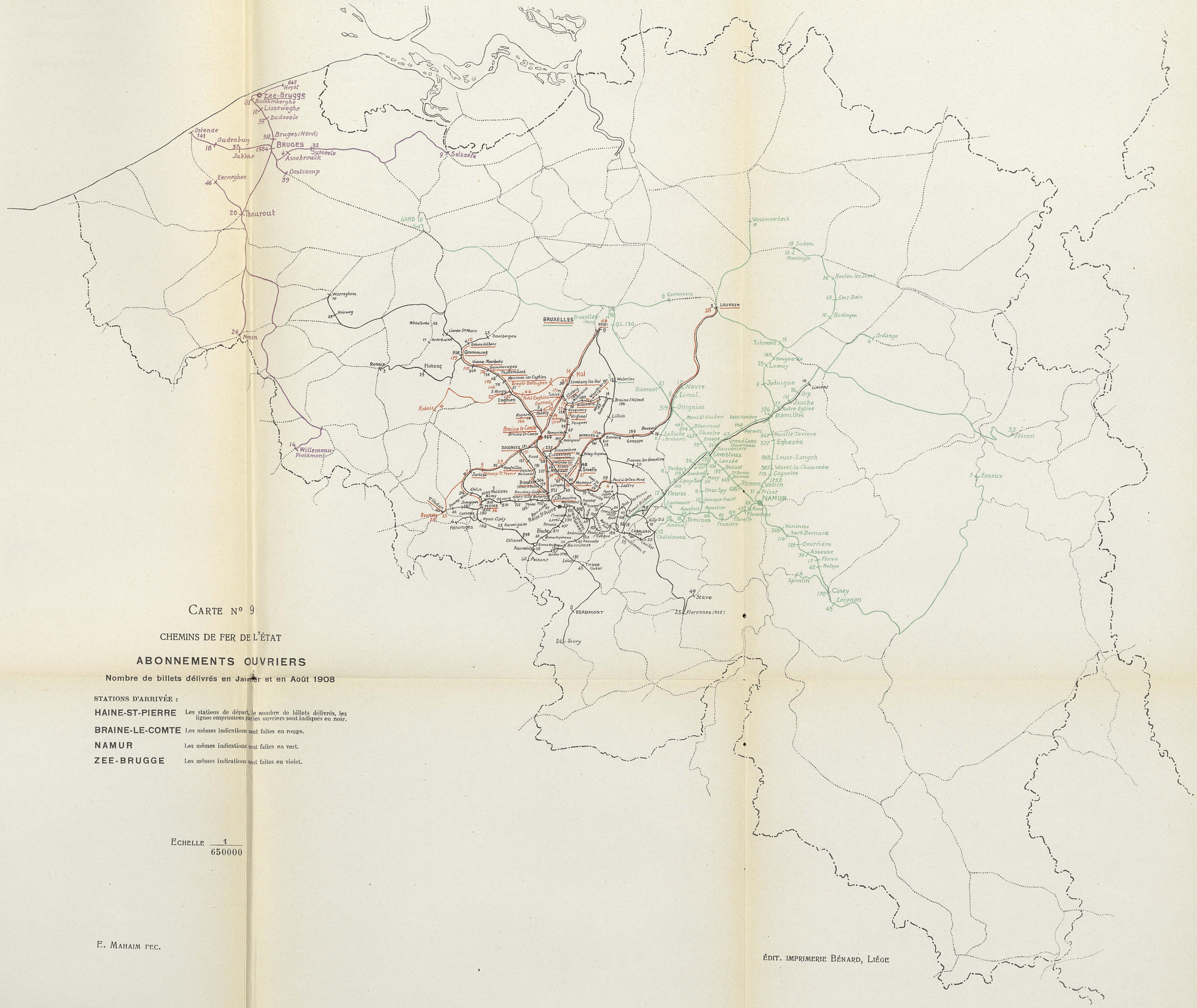
Id. id. vert.

La ligne pointillée indique les chemins de fer non utilisés.

E. MAHAIM FEC.

ECHELLE : $\frac{1}{650000}$

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE



Carte nº 9

Chemins de fer de l'État

ABONNEMENTS OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

STATIONS D'ARRIVÉE :

HAINE-ST-PIERRE Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées par les ouvriers sont indiqués en noir.

BRAINE-LE-COMTE Les mêmes indications sont faites en rouge.

NAMUR Les mêmes indications sont faites en vert.

ZEE-BRUGGE Les mêmes indications sont faites en violet.

Echelle 1/650000

E. Mahaim fec.

Édit. imprimerie Bénard, Liége

métiers envoyés par leurs patrons dans la capitale, et il en est de même de Verviers, de Liége, de Gand, d'Anvers.

Nous avons eu la curiosité de rechercher quelle était la profession des ouvriers qui s'imposaient le plus long trajet. Nous n'avons pu obtenir de renseignements se rapportant à 1908 ; mais des abonnements ayant été délivrés en janvier et juillet 1909 pour Bruxelles par la station de Longlier, nous avons pu savoir qu'ils avaient pour titulaires une couturière et un chapelier. Il s'agit, cette fois, de main-d'œuvre qualifiée, et probablement d'ouvriers indépendants, car on s'imagine difficilement qu'une maison de Longlier ou des environs envoie faire un travail de couture ou de chapellerie à Bruxelles. Nous constatons donc ici que, grâce aux abonnements, des ouvriers résidant aux confins du territoire peuvent trouver à s'employer dans la capitale, et que d'autre part, ils ont assez d'attaches au pays pour y revenir chaque samedi en s'imposant une dépense de près de trois francs, c'est-à-dire la valeur d'une journée moyenne d'ouvrier.

Si l'on rapproche de notre carte celle de l'Atlas du recensement, on constate tout d'abord que nous relevons beaucoup plus d'ouvriers résidant à longue distance. Cela provient évidemment en partie de ce que notre compte porte sur deux mois, tandis que celui du recensement se bornait à la dernière quinzaine d'octobre 1896. Ensuite, le recensement ne connaît *aucun* ouvrier venant d'Anvers, ni de Gand, ni de Liége, ni de Verviers ; de Louvain il n'en compte que 51. C'est que les ouvriers attachés à des maisons de ces villes venant travailler occasionnellement à Bruxelles ne se sont pas déclarés comme « migrateurs ».

L'aire d'attraction de la capitale paraît aussi sur la carte de 1896 beaucoup plus ramassée et régulière que la nôtre ; les villages de la banlieue conservent une importance prépondérante.

D'autre part, nos *stations*, qui drainent toute une région autour d'elles, ne doivent pas se confondre avec les résidences des ouvriers. Ainsi, en 1896, Hal n'envoyait que 197 ouvriers à Bruxelles. Les plus gros contingents venaient de Vilvorde, 378, puis de Ganshoren, 369, Rhode-Saint-Genèse, 330, Jette-Saint-Pierre, 293.

Après Bruxelles, les diverses stations du Hainaut doivent attirer l'attention.

Le groupe de nos stations avoisinant Charleroy était la destination de 74.652 abonnements. Il est représenté sur les cartes n° 4 (Charleroy-Sud et Ouest) ; n° 5, Marchienne-au-Pont et Marchienne Est ; n° 6, Châtelineau ; n° 7, Couillet et Couillet-Centre ; n° 8, Lodelinsart.

Un phénomène bien curieux se constate quand on passe rapidement d'une de ces cartes à l'autre : il y a une solution de continuité bien marquée dans l'aire d'attraction. Autour des centres carolorégiens, il y a

d'abord un groupe de stations formant une masse compacte, puis on en retrouve une autre en Flandre, vers Grammont et Sottegem. Mais entre les deux, une tache blanche traversée par la ligne de Mons à Bruxelles fait contraste et sépare nettement les deux domaines. Parfois, l'attraction s'étend vers la Campine, ou le cœur du Brabant (voir la carte n° 4 Charleroy), mais l'hiatus subsiste.

Pour avoir l'explication complète de ce fait, il faudrait pouvoir entrer dans le détail, connaître les professions des abonnés, les établissements où ils se rendent, les populations d'où ils sortent. Il y a là évidemment des causes locales, ethniques peut-être. Ce n'est pas la même main-d'œuvre qu'on tire des Flandres et des environs de Charleroy. D'autre part, l'attraction de Bruxelles est plus puissante sur la ligne de Mons : aucun ouvrier de Hal ne va à Charleroy, ni à Marchienne.

Nous savons, de source certaine, que beaucoup d'ouvriers mineurs viennent des environs de Grammont travailler dans le centre et jusque dans le pays de Charleroy.

Nous savons encore que la plupart de ces ouvriers sont des ouvriers de nuit, et plutôt des manœuvres que des ouvriers qualifiés. Il est vraisemblable que, de même, des établissements métallurgiques tirent des Flandres une main-d'œuvre de même qualité.

L'*Atlas* du recensement de 1896 ne connaissait rien de semblable. Charleroy et son agglomération, c'est à dire dix-sept communes, au lieu de nos huit stations foyers d'attraction, donnaient du travail à 12.428 ouvriers étrangers à ces communes. Parmi eux, 5.615 ouvriers mineurs, 3.803 métallurgistes, 961 verriers et 926 ouvriers des industries de la construction. La carte consacrée à ce groupe montre une aire s'étendant assez régulièrement autour du centre d'attraction, avec un prolongement vers le Brabant méridional et la Hesbaye, mais ne pénétrant pas en Flandre au delà de Gammerages. Quelques ouvriers mineurs, à Thollembeek, Viane, Biévène. Il en résulte que l'hiatus que nous signalons dans nos cartes n'existait pas au recensement de 1896. La situation s'est-elle créée depuis ? ou bien, faut-il voir ici une lacune des relevés ? C'est ce qu'il est difficile de décider.

On remarquait cependant, sur la carte de 1896, des cas de longs trajets comme sur nos cartes. Nous voyons qu'il y a des ouvriers venant de Marche, de Bruges, et de quelques localités des environs de Dixmude, pour Charleroy, (carte n° 4). Il y en a qui viennent d'Ostende à Marchienne (carte n° 5), de Snaeskerke et de Syssele à Couillet (carte n° 7). De même en 1896, on signalait des ouvriers mineurs venant de Malines, de Louvain, et jusque de Beverst dans le Limbourg; des ouvriers d'industries céramiques venant de Moorslede (Flandre Occidentale), et de Marche ; des ouvriers des industries la construction, venant de Waha en Luxembourg.

Le groupe des stations du Centre : Haine-Saint-Pierre (carte n° 9); La Louvière (n° 11); Houdeng-Gœgnies (n° 8); Manage (n° 10); Luttre (n° 8); et Morlanwelz (n° 12) présente une aire d'attraction plus homogène et plus restreinte. Il est d'ailleurs moins important : le nombre total d'abonnements délivrés pour ces stations s'élevait à 50.556.

A l'*Atlas* du recensement de 1896, La Louvière et son agglomération, qui ne comprenait pas Luttre, mais six autres communes en dehors des nôtres, avait attiré 8.769 ouvriers non résidents, dont 4.576 mineurs, 2.541 métallurgistes et 344 de la construction. La carte qui leur était consacrée ne s'étendait guère au delà du Hainaut et des parties avoisinantes du Brabant. Quelques cas isolés vers le pays de Chimay, à Santbergen (Flandre Orientale) et Saint-Nicolas. En outre, si l'on se reporte au tableau page 78, on voit que la proportion des ouvriers non résidents habitant à de petites distances de l'agglomération était énorme : 4.970 habitaient à moins de 5 kilomètres, 2 074, de 5 à 10 kilomètres. Nos cartes feraient supposer qu'aujourd'hui l'aire d'attraction s'est plutôt étendue.

Mons, Obourg et Saint-Ghislain, qu'on peut étudier sur les cartes, n° 13, n° 10 et n° 11, drainent, en somme, des régions voisines, Mons va bien chercher quelques ouvriers à Gand, à Bruxelles, à Lincent, mais en petit nombre. Ce groupe de stations n'avait, d'ailleurs, attiré que 11.831 abonnements.

Nous remarquons que, dans le Hainaut même, l'échange des ouvriers ne se fait pas toujours d'une région à une autre : la population de Charleroy ne va pas toujours travailler dans le Borinage, pas plus que le Borinage ne va à Charleroy.

Au recensement de 1896, 5.481 ouvriers non résidents ont été relevés comme travaillant à Mons et son agglomération, qui ne comprenait ni Obourg ni Saint-Ghislain, mais quinze autres communes. La grande majorité de ces ouvriers était composée d'ouvriers mineurs (4.073). On peut vérifier, sur la carte consacrée à ce groupe, l'observation que nous faisons aujourd'hui : aucun ouvrier ne venait du pays de Charleroy.

Tournai (carte n° 14) forme un foyer isolé dans le Hainaut. A vrai dire, l'attraction en est faible : 2.807 coupons seulement avaient été délivrés pour cette station pendant les deux mois — c'est à dire moins que pour aucune des autres stations observées dans le Hainaut.

Braine-le-Comte (carte n° 9) avec 2.988 coupons, Quenast (carte n° 10) avec 2.802 coupons, et Tubize (carte n° 8) avec 7.650 coupons, ont des aires d'attraction relativement bien limitées et restreintes. Ce sont des foyers de second ordre.

Louvain (carte n° 10) tire sa main-d'œuvre de la Hesbaye et de la région d'Aerschot-Diest. On peut, en effet, sur les 5.503 coupons délivrés, faire abstraction des 8 coupons de Wervicq et des 3 de Namur. Un exemple

d'échange de main-d'œuvre nous est donné par Bruxelles, où l'on a délivré 349 billets, et par Anvers 82 billets. Nous verrons, en effet, dans la carte n° 16 (foyers de dispersion) que Louvain envoie, de son côté, des contingents d'ouvriers à Bruxelles et à Anvers.

Malines (carte n° 11) est la destination de 7.407 billets, fournis en grande majorité par la banlieue environnante. Les ateliers du chemin de fer et une industrie locale variée suffisent à expliquer cette attraction, assez considérable en somme, étant donné la proximité de Bruxelles et d'Anvers.

Le groupe d'Anvers (cartes n°s 14 et 12) avait été la destination de 61.088 billets, se classant ainsi quatrième sur notre liste des foyers d'attraction. Le grand nombre de ces coupons provenait encore de la banlieue, où l'on rencontre les stations à gros débit de : Cappelen, Beveren-Waes, Lierre, St-Nicolas et Boom.

A l'*Atlas* du recensement de 1896, l'agglomération anversoise comprenait outre Anvers et Hoboken, trois autres communes : Berchem, Borgerhout et Merxem. On y relevait 3.410 ouvriers non résidents, dont 1.165 de la construction, 486 des transports et 396 des industries textiles. Nous croyons, d'après les dires des fonctionnaires du chemin de fer, que parmi les abonnés les dokkers forment une majorité compacte. La carte de l'*Atlas* montre une aire d'attraction ramassée autour de la métropole, puis s'avançant un peu en Campine, dans la Hesbaye.

Une des choses les plus intéressantes relevées par nos cartes est la faible attraction exercée par Gand : 10.656 billets avaient été délivrés pour les quatre stations de Gand-Eecloo, Gand-Midi, Gand-Sud et Waes (voir carte n° 6). Mettez ce chiffre en regard des autres : 135.461 billets pour Bruxelles, 67.385 pour Liége, 58.294 pour Anvers, 25.088 pour Charleroy ; c'est moins encore que pour Haine-Saint-Pierre, 16.825, La Louvière, 14,765, Marchienne-au-Pont, 14.539, Couillet, 13.056 En ajoutant aux stations de Gand celle de Gentbrugge-Sud, on n'aboutit qu'à un total de 13 946 billets.

Ainsi se marque l'autonomie relative aux industries gantoises. La main-d'œuvre de la ville leur suffit. On sait d'ailleurs que c'est Gand qui, de toutes les grandes villes belges, est celle qui renferme la proportion la plus forte d'ouvriers industriels.

Nos cartes confirment ce que constatait l'*Atlas* du recensement. L'agglomération gantoise s'y entendait de quatre communes dont deux autres que les nôtres. Elle arrivait la dernière dans la liste des huit « centres industriels », et ne comptait en tout que 1.637 ouvriers non résidents, dont 501 des industries textiles, 429 des industries de la construction et 244 des industries du bois et de l'ameublement. Plus de la moitié de tous ces ouvriers résidaient à moins de cinq kilomètres de l'agglomération.

Ostende (carte n° 13) tire la plus grande partie de ses ouvriers abonnés de la campagne flamande voisine, mais elle va en chercher également le long

de la ligne des grands express jusqu'à Namur et Liége. Bruxelles avait délivré 181 coupons. D'Anvers et de La Louvière aussi, on va travailler à Ostende. Nous avons eu la preuve que les abonnés de Liége étaient des ouvriers de métiers, notamment des monteurs et des électriciens, dont les patrons avaient des commandes dans la cité balnéaire. Le nombre de billets délivrés pour Ostende est considérable : 7.302. En août, il y en a 1.200 de plus qu'en janvier.

Bruges (carte n° 12) qui n'avait été la destination que de 2.623 coupons, a une aire d'attraction moins étendue. La majeure partie des abonnés vient des stations voisines du Sud ; quelques-uns du pays de Waes, puis de Bruxelles et d'Anvers, en manière d'échange de main-d'œuvre.

Zeebrugge (carte n° 9), au moment du relevé, occupait encore un certain nombre d'ouvriers aux travaux du port ; mais les 3.595 billets qui avaient cette destination ne venaient guère que des stations voisines. Il est clair que, quelques années plus tôt, la carte aurait eu un aspect tout différent.

Quant au groupe de Liége, carte n° 13, avec Ans et Montegnée, carte n° 6, il est un des plus importants : 76 425 billets avaient été délivrés pour ces destinations. Ici c'est la Campine et la Hesbaye qui donnent surtout, et par gros bataillons : ainsi Waremme, avec 6.788 billets ; Tongres, Remicourt, Bierset, Corswarem, Rosoux-Goyer, Gingelom, Lincent, Saint-Trond, Montaigu, Diest, Glons, Verviers, ont chacune plus de 1.000 coupons. La ligne de l'Ourthe, la ligne de la Vesdre, la ligne de Visé, amènent aussi nombre de travailleurs, et il en est à coup sûr de même de la ligne du Nord-Belge qui reste en blanc sur nos cartes. L'aire du marché du travail de l'agglomération liégeoise forme ainsi un cercle de quelque cinquante kilomètres, un peu déformé sur le Nord-Ouest. Puis comme des tentacules, des prolongements vont prendre quelques abonnés à Ostende, à Gand à Anvers, à Turnhout, à Neufvilles et Sivry dans le Hainaut, dans quelques villages au Sud.

L'*Atlas* du recensement de 1896 plaçait Liége et son agglomération en tête de ses « centres industriels ». On y trouvait 14.933 ouvriers non résidents, alors que Charleroy et son agglomération n'en avaient attiré que 12.428. Il est vrai de dire que « l'agglomération liégeoise » s'entendait de seize communes, dont treize ne sont pas comprises dans nos stations. Les plus forts contingents d'ouvriers étaient : ceux des mineurs, 5.820 ; des métallurgistes, 4.976 ; des ouvriers de la construction, 1.616 ; des verreries, 1.036 ; du bois et de l'ameublement, 614.

La carte de l'*Atlas* qui est consacrée à ce groupe, montre bien le drainage de la Hesbaye, mais pas du tout celui de la Campine. Nous constatons encore une fois ici la même différence entre nos cartes que celle déjà observée à propos de Charleroy. C'est à peine si Hasselt et

Zonhoven sont mentionnés comme fournissant des ouvriers mineurs à Liége. Or, il est hors de doute — et nous aurons l'occasion plus tard d'en donner une confirmation éclatante — que le nombre d'ouvriers mineurs campinois travaillant à Liége est considérable. N'y en avait-il point en 1896 ou ont-ils échappé à la vigilance des agents recenseurs ? Nous n'essayerons pas de le rechercher.

Verviers (carte n° 14) ne parait pas être plus que Gand un centre d'attraction des ouvriers abonnés. Sans doute, le total des billets délivrés pour ses deux stations (Est et Ouest), 11.607, n'est pas négligeable, mais il ne paraît pas en proportion avec le nombre et l'activité des usines et fabriques.

A l'*Atlas* du recensement, l'agglomération verviétoise, qui comprenait huit communes, ne comptait que 3.179 ouvriers non-résidents, dont 2.044 des industries textiles, 341 des industries des métaux et 267 de la construction. Plus de la moitié de ces ouvriers venaient de communes qui n'étaient pas distantes de 5 kilomètres de l'agglomération ; on conçoit qu'ils ne prenaient guère d'abonnements de chemin de fer.

On peut donc conclure de nos constatations à propos de Verviers et de Gand que les industries textiles comptent relativement peu d'ouvriers abonnés.

Nous nous contenterons de signaler aux cartes n° 12, Auvelais ; n° 11 Tamines ; n° 13 Moustier ; n° 9 Namur ; n° 6 Forest-Est et Midi ; n° 7 Vilvorde, dont les aires d'attraction ne présentent rien que nous n'ayions constaté ailleurs.

Une impression générale se dégage de l'inspection de nos cartes : la grande diversité, l'infinie complexité des combinaisons d'attraction de la main-d'œuvre. S'il est vrai qu'il y a quelques aires fort restreintes, fort concentrées, combien d'autres étendues, prolongées en des endroits où l'on s'attendrait bien peu à en constater les effets. S'il est facile de tracer, avec un compas, a priori, le cercle d'appel d'une localité déterminée pour la majorité des ouvriers, il est impossible de prévoir si, du bout du pays, un certain nombre d'ouvriers n'y accourront pas. Un jour que nous nous trouvions à la station de Boom, on y a délivré un abonnement à un terrassier pour un petit village du Limbourg : Nederheim. Renseignements pris, c'est sur l'indication verbale d'un ami que cet ouvrier se rendait ainsi à soixante kilomètres, alors que Bruxelles, Anvers, Malines, s'offraient près de lui. Qui eût deviné qu'une telle attraction se serait fait sentir d'aussi loin? Il en résulte que déjà aujourd'hui, à cinquante et parfois cent kilomètres de distance, une forte demande de main-d'œuvre est certaine d'être satisfaite. Plus les abonnements se développeront, plus il en sera ainsi, et plus l'aire des foyers d'attraction sétendra.

§ 9. Les foyers de dispersion.

S'il était intéressant de connaître d'où viennent les abonnés ouvriers d'une station, il ne l'était pas moins de rechercher où se rendent ceux qui ont le même point de départ.

Dans ce but, nous avons été autorisé par M. le Ministre des Chemins de fer à nous adresser directement aux chefs de station. Nous leur avons demandé la copie des états mensuels relevant les nombres de billets délivrés pendant les deux mois de janvier et juillet 1909.

Les foyers de dispersion ne sont pas les mêmes que les foyers d'attraction. Nous avons d'abord choisi les vingt stations dont nous avions le débit complet pour 1908, et nous y avons ajouté quelques autres qui s'imposaient, soit par leur nombre d'abonnés, soit par leur situation. Nous avons ainsi obtenu des renseignements de trente et une stations :

Bruges et Deynze, dans la Flandre Occidentale, qui envoient leurs abonnés à de grandes distances ;

Alost et Grammont, pourvoyeuses de Bruxelles et du Hainaut ;

Beveren-Waes, Cappellen, Lierre, Boom qui fournissent Anvers ;

Louvain et Tirlemont ;

Hal, Braine-l'Alleud et Genappe, têtes de l'émigration du Brabant ;

Fleurus, Charleroy-Sud, Chatelineau, pour représenter le Hainaut industriel, avec Mons et Tournai ;

Gembloux et Namur, à cause de leur situation intermédiaire entre tous les grands foyers d'appel ;

Liége avec Waremme et Remicourt dans la Hesbaye, Pepinster et Ensival qui touchent à l'Ardenne ;

Arlon, Virton, Messancy dans le Luxembourg ;

Tongres, Saint-Trond, Houppertingen et Schuelen dans la Campine, avec Diest.

Les cinq cartes nos 15 à 19 représentent l'aire de dispersion de ces stations. Nous y avons distingué les abonnements à six ou sept déplacements et ceux à un déplacement. Comme toutes les stations n'ont pas compris dans leur relevé les ouvriers de l'Administration, nos cartes ne se rapportent qu'aux ouvriers de l'industrie privée. Les relevés portent tous sur les mois de janvier et juillet 1909, à l'exception de Braine-l'Alleud, qui porte sur février et août 1909.

Bruges (voir carte n° 17) envoie ses plus forts contingents à Ostende, à Zeebrugge, à Blankenberghe et fait rayonner ses clients dans toutes les directions en Flandre. Elle n'avait pas délivré moins de 583 billets pour Bruxelles, dont 466 à un déplacement. Elle est représentée aussi dans le bassin de Charleroy, et elle va jusqu'à Quiévrain (232 billets) et Erquelinnes

(77) stations frontières qui indiquent que ces abonnés vont travailler en France. Liége et Ciney, distants de 250 à 300 kilomètres, reçoivent également des ouvriers de Bruges.

Deynze (voir carte n° 18) avait attiré notre attention parce qu'en 1906, on y avait délivré des abonnements à six déplacements par semaine à des ouvriers *mineurs*. Pendant les deux mois de 1909, ce fait ne s'est pas reproduit, mais nombre d'abonnements ont été délivrés pour un déplacement par semaine à des ouvriers mineurs : pour Charleroy (1), Couillet (6), Courcelles-Motte (5), Havré-Ville (7), Manage (12), Marchienne-au-Pont (4), et Trazegnies (164) Nous avons appris en outre que les billets de 1906 étaient aussi délivrés pour des stations du Centre.

L'aire de dispersion de cette station est curieuse par sa forme et son étendue : le plus grand nombre des coupons est à destination de Gand, puis pour la frontière française, par Mouscron; vient ensuite Trazegnies dans le Hainaut. Mais on remarquera les huit coupons délivrés pour Sterpenich : ils avaient été délivrés à des ouvriers terrassiers occupés dans les environs de la ville de Luxembourg.

Alost (voir carte n° 18) prête ses ouvriers surtout à Bruxelles (plus de 2.000 coupons) et la banlieue : 445 coupons pour Forest, 84 pour Haeren-Nord, 399 pour Jette, 94 pour Boitsfort, mais elle en en oie déjà un certain nombre dans le Hainaut industriel, dans le bassin de Charleroy principalement et elle rayonne pour ainsi dire dans toutes les directions : vers Bruges, Mouscron pour la France, ainsi que Callenelle et Quiévrain, Anvers et jusqu'à Lommel dans le Limbourg; dans le pays de Liége jusqu'à Verviers et Comblain-la-Tour dans le Condroz, et tout à l'extrémité du territoire, dans le Luxembourg.

Grammont (voir carte n° 17) fournit à Lessines et à la station voisine d'Acren une forte armée de travailleurs, surtout de carriers : 2.602 coupons avaient, en ces deux mois, cette destination. Puis c'est dans le Hainaut, dans le Centre surtout et autour de Charleroy. On remarquera les 498 coupons pour Haine-Saint-Pierre et les 481 pour Ressaix. Nous verrons plus loin que ces abonnés sont principalement ouvriers mineurs. Quoique dans une situation à peu près semblable à celle d'Alost, au point de vue géographique et ethnique, et quoique délivrant près du double de coupons (6384 contre 3506), Grammont a une aire de dispersion toute autre. Elle est, en général, moins étendue, et le centre de gravité ne se porte pas vers Bruxelles, mais aux environs immédiats de la station et dans le Hainaut.

Avec Beveren-Waes (voir carte n° 15) nous abordons le groupe des stations avoisinant Anvers. Beveren n'a pas une ère de dispersion bien étendue, elle concentre, pour ainsi dire, toutes ses forces sur Anvers : 6.706 coupons avaient été délivrés pour la métropole, tous à six ou sept déplacements. A côté de ces chiffres tous les autres sont insignifiants.

Carte N° 10

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Abonnements délivrés en janvier et août 1908.

FOYERS D'ATTRACTION

Manage — Obourg — Quenast — Louvain

Carte n° 10

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

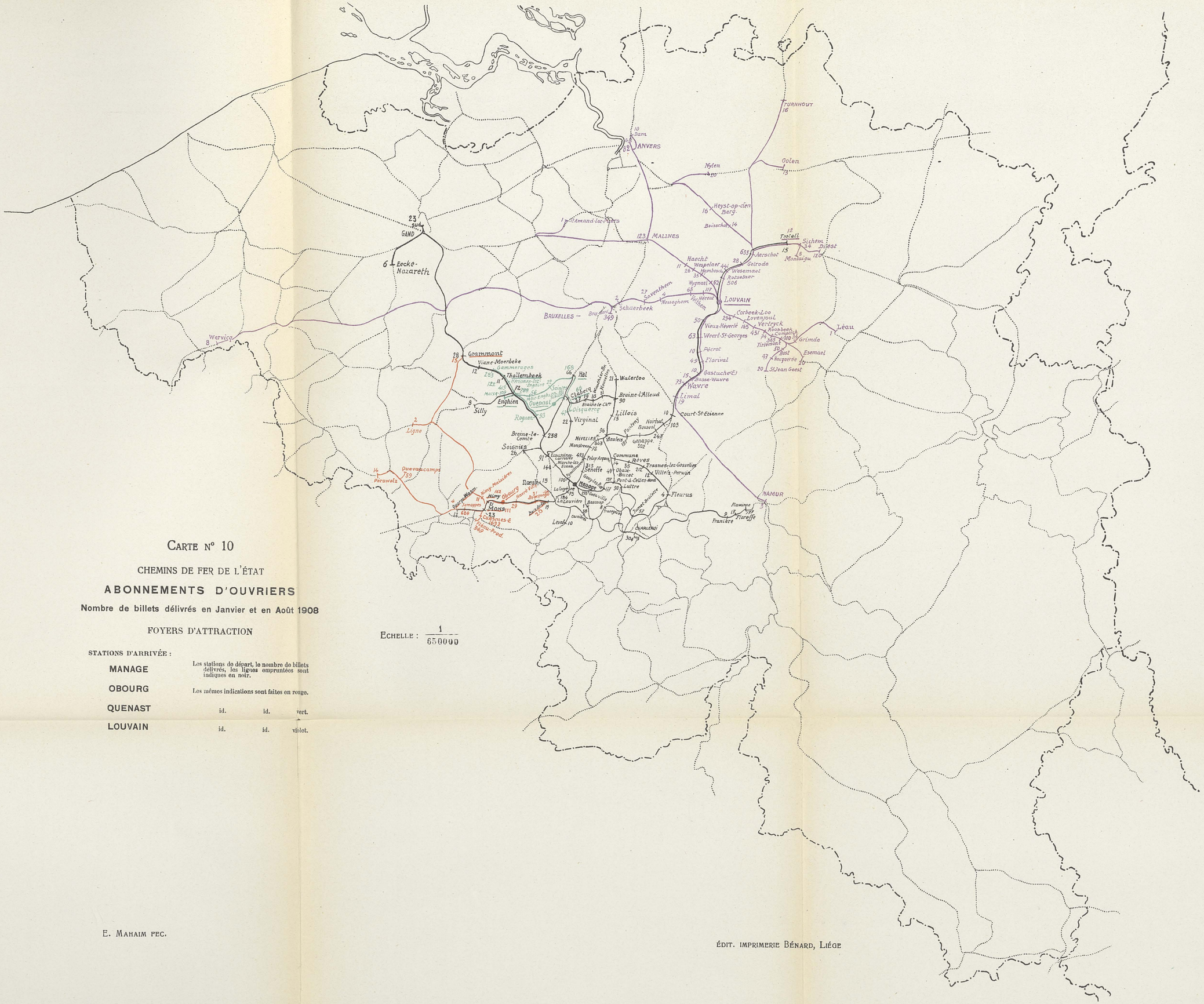
ABONNEMENTS D'OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

FOYERS D'ATTRACTION

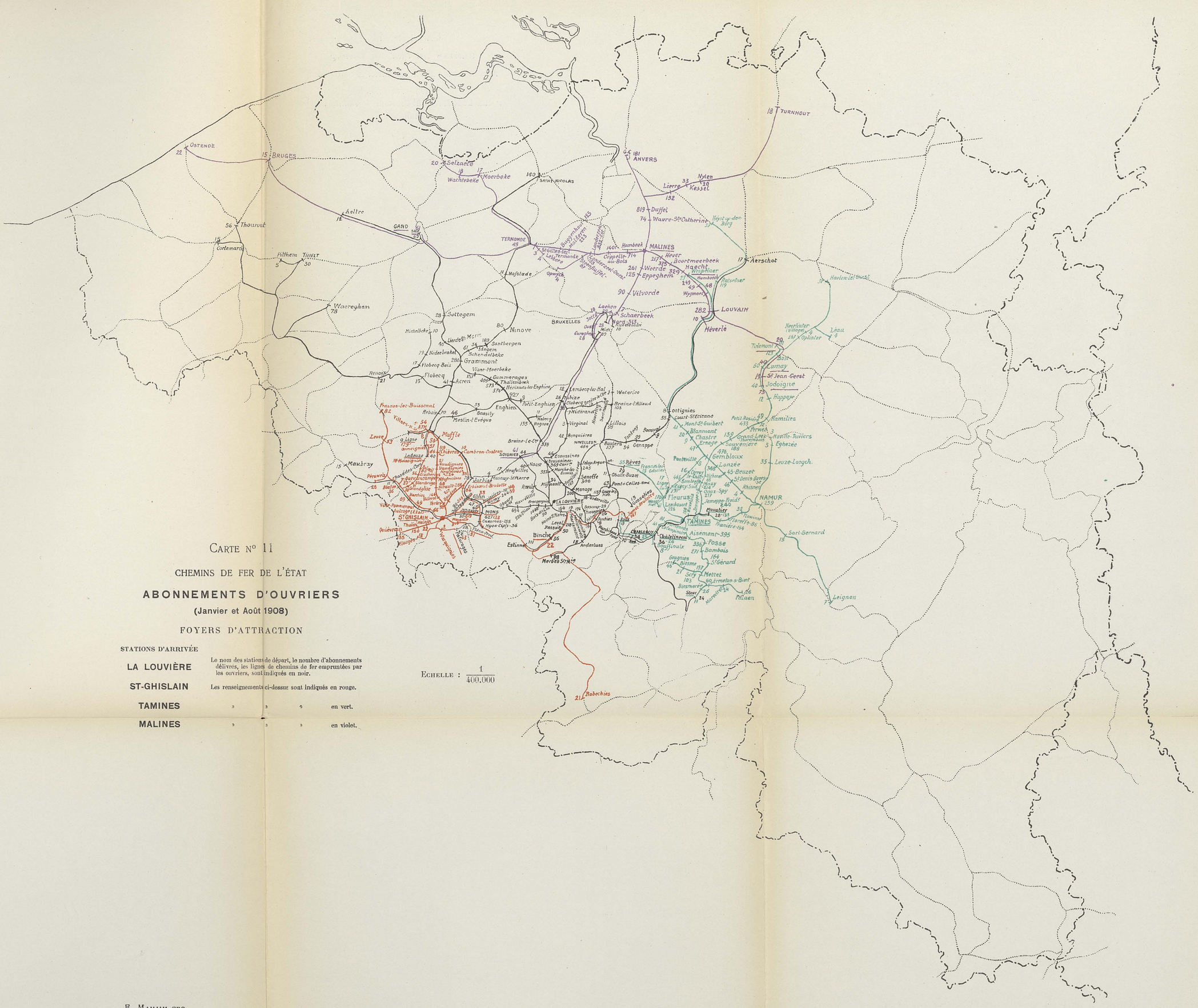
STATIONS D'ARRIVÉE :

MANAGE	Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées sont indiqués en noir.		
OBOURG	Les mêmes indications sont faites en rouge.		
QUENAST	id.	id.	vert.
LOUVAIN	id.	id.	violet.



E. Mahaim fec.

Édit. imprimerie Bénard, Liége



CARTE Nº 11

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Août 1908)

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE

LA LOUVIÈRE	Le nom des stations de départ, le nombre d'abonnements délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.
ST-GHISLAIN	Les renseignements ci-dessus sont indiqués en rouge.
TAMINES	» » » en vert.
MALINES	» » » en violet.

ECHELLE : $\frac{1}{400.000}$

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

Carte n° 12

Chemins de fer de l'État

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

Nombre de billets délivrés en Janvier et en Août 1908

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE :

MORLANWELZ	Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées par les ouvriers sont indiqués à l'encre noire.		
BRUGES	Les mêmes indications sont faites à l'encre rouge.		
AUVELAIS	Id.	id.	verte.
HOBOKEN	Id.	id.	violette.

Echelle : $\frac{1}{650000}$

E. Mahaim fec.

Édit. imprimerie Bénard, Liége

Carte n° 13

Chemins de fer de l'État

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Août 1908)

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE :

LIÉGE (Guillemins, Palais, Vivegnis, Haut-Pré, Longdoz)	Les stations de départ, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.		
OSTENDE	Les mêmes indications sont faites en rouge.		
MONS	id.	id.	vert.
MOUSTIER	id.	id.	violet.

Echelle : $\frac{1}{650000}$

E. Mahaim fec.

Édit. imprimerie Bénard, Liége

CARTE Nº 14

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Août 1908)

FOYERS D'ATTRACTION

STATIONS D'ARRIVÉE

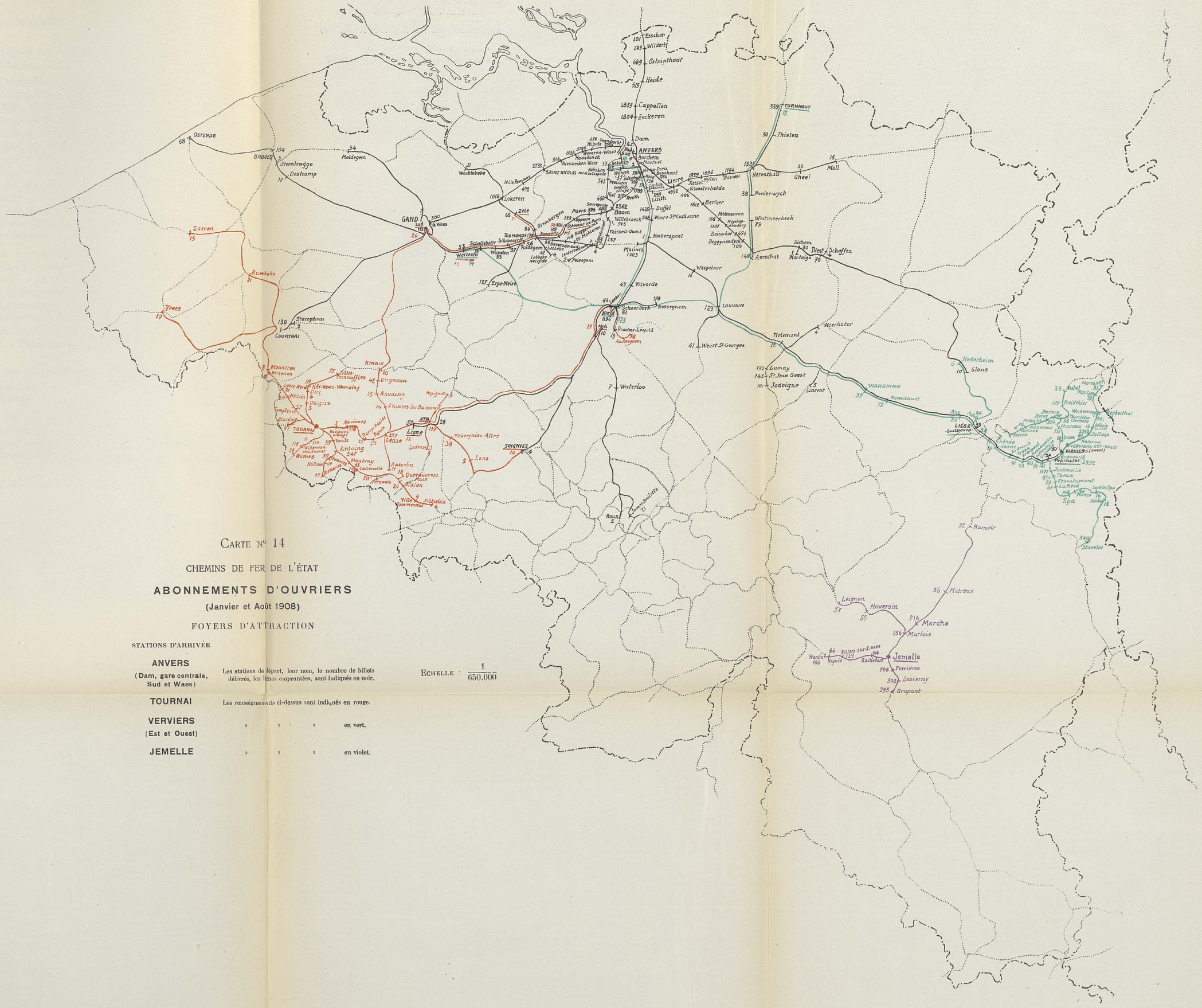
ANVERS (Dam, gare centrale, Sud et Waes) — Les stations de départ, leur nom, le nombre de billets délivrés, les lignes empruntées, sont indiqués en noir.

TOURNAI — Les renseignements ci-dessus sont indiqués en rouge.

VERVIERS (Est et Ouest) — » » » en vert.

JEMELLE — » » » en violet.

ECHELLE : $\frac{1}{650.000}$



E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

CARTE Nº 15

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Juillet 1909)

FOYERS DE DISPERSION

STATIONS DE DÉPART

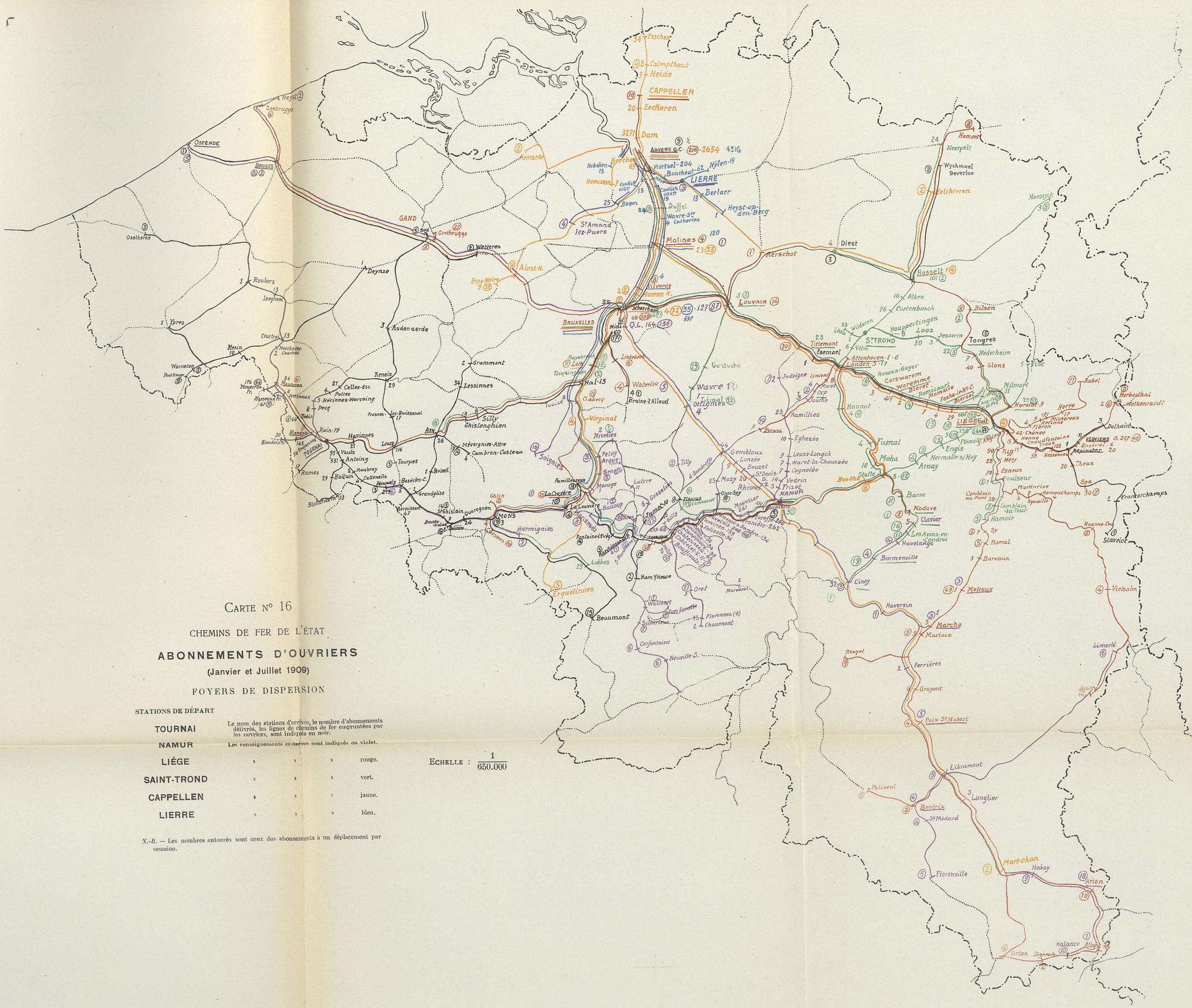
LOUVAIN	Le nom des stations d'arrivée, le nombre d'abonnements délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.
BEVEREN-WAES	Les renseignements ci-dessus sont indiqués en vert.
REMICOURT	» » » jaune.
TONGRES	» » » violet.
ARLON	» » » rouge.

N.-B. — Les nombres entourés sont ceux des abonnements à un déplacement par semaine.

ÉCHELLE : $\frac{1}{650.000}$

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE



CARTE Nº 16

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Juillet 1909)

FOYERS DE DISPERSION

STATIONS DE DÉPART

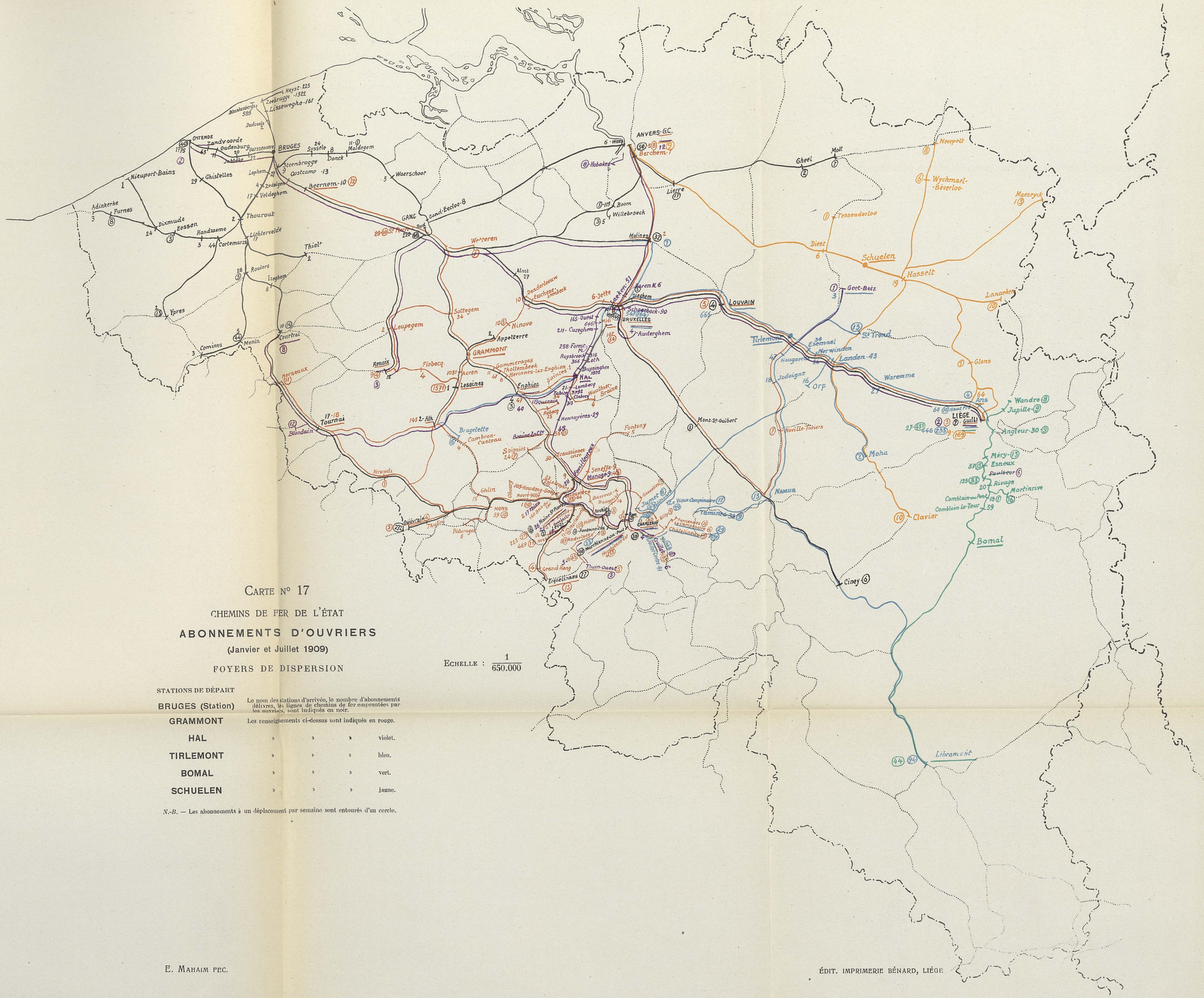
TOURNAI	Le nom des stations d'arrivée, le nombre d'abonnements délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.			
NAMUR	Les renseignements ci-dessus sont indiqués en violet.			
LIÉGE	»	»	»	rouge.
SAINT-TROND	»	»	»	vert.
CAPPELLEN	»	»	»	jaune.
LIERRE	»	»	»	bleu.

N.-B. — Les nombres entourés sont ceux des abonnements à un déplacement par semaine.

ÉCHELLE : $\frac{1}{650.000}$

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE



Carte nº 17

Chemins de fer de l'État

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Juillet 1909)

Foyers de dispersion

Échelle : $\frac{1}{650.000}$

STATIONS DE DÉPART

BRUGES (Station)	Le nom des stations d'arrivée, le nombre d'abonnements délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.
GRAMMONT	Les renseignements ci-dessus sont indiqués en rouge.
HAL	» » » violet.
TIRLEMONT	» » » bleu.
BOMAL	» » » vert.
SCHUELEN	» » » jaune.

N.-B. — Les abonnements à un déplacement par semaine sont entourés d'un cercle.

E. Mahaim fec.

Édit. Imprimerie Bénard, Liége

CARTE N° 18

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

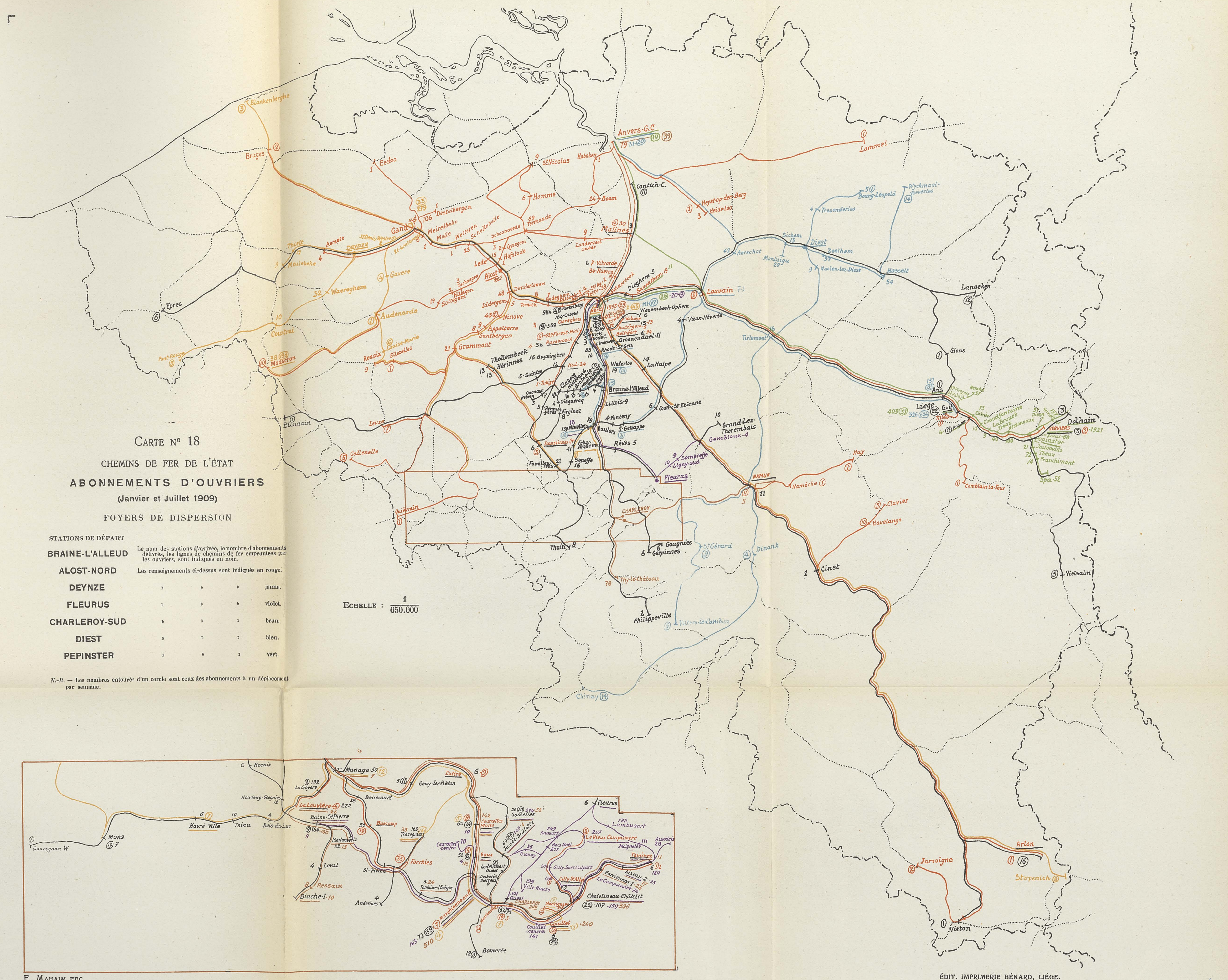
(Janvier et Juillet 1909)

FOYERS DE DISPERSION

STATIONS DE DÉPART	
BRAINE-L'ALLEUD	Le nom des stations d'arrivée, le nombre d'abonnements délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.
ALOST-NORD	Les renseignements ci-dessus sont indiqués en rouge.
DEYNZE	» » » jaune.
FLEURUS	» » » violet.
CHARLEROY-SUD	» » » brun.
DIEST	» » » bleu.
PEPINSTER	» » » vert.

N.-B. — Les nombres entourés d'un cercle sont ceux des abonnements à un déplacement par semaine.

ECHELLE : $\frac{1}{650.000}$



E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE.

CARTE Nº 19

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

(Janvier et Juillet 1909)

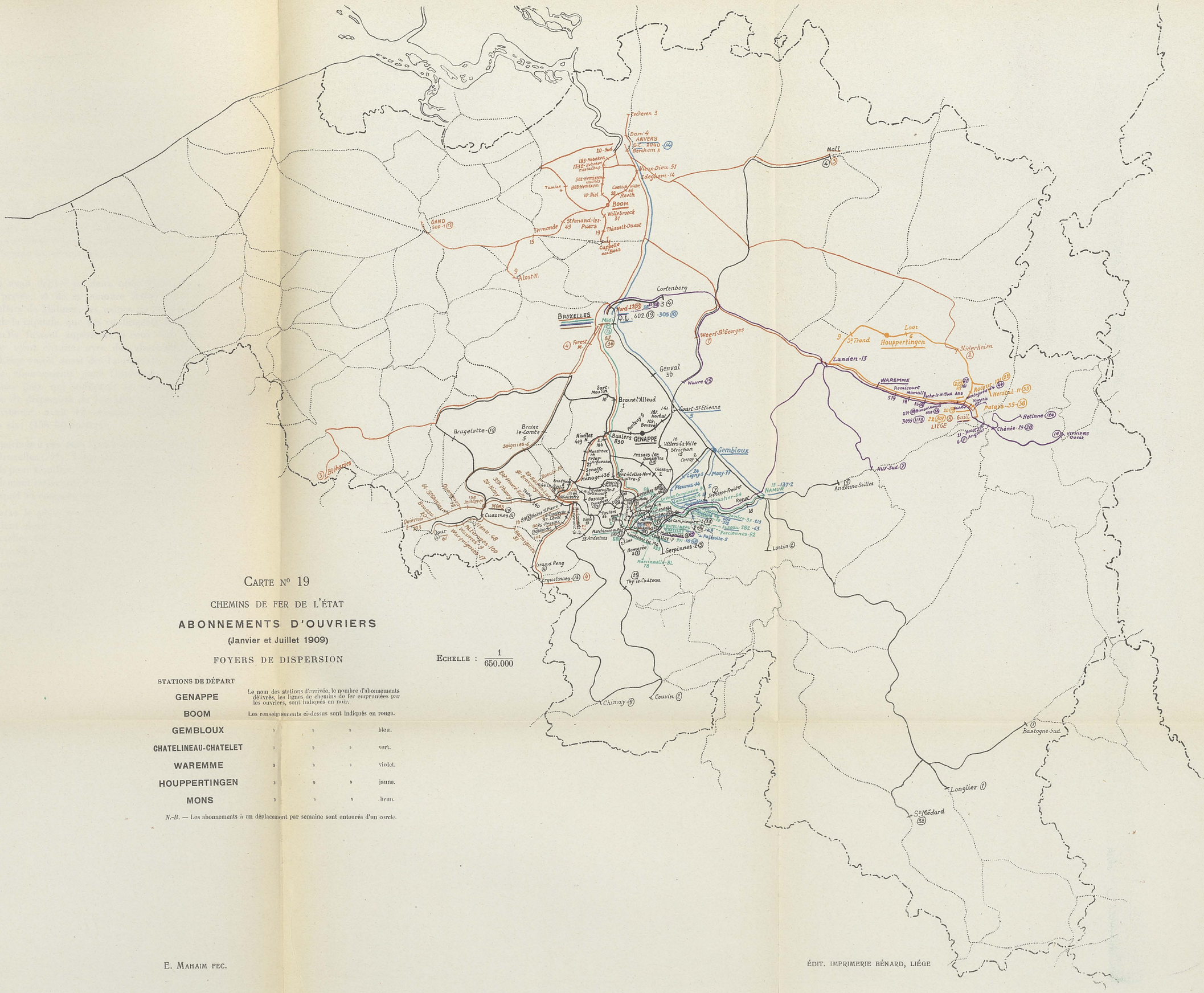
FOYERS DE DISPERSION

STATIONS DE DÉPART

GENAPPE	Le nom des stations d'arrivée, le nombre d'abonnements délivrés, les lignes de chemins de fer empruntées par les ouvriers, sont indiqués en noir.
BOOM	Les renseignements ci-dessus sont indiqués en rouge.
GEMBLOUX	» » » bleu.
CHATELINEAU-CHATELET	» » » vert.
WAREMME	» » » violet.
HOUPPERTINGEN	» » » jaune.
MONS	» » » brun.

N.-B. — Les abonnements à un déplacement par semaine sont entourés d'un cercle.

ECHELLE : $\frac{1}{650.000}$



E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

Cappellen (voir carte n° 16) est dans le même cas : les 5.925 coupons délivrés pour les deux gares d'Anvers, effacent par leur importance les 76 billets pour Malines et pour Bruxelles, ainsi que les quelques coupons à destination du Hainaut.

Lierre (voir carte n° 16) est aussi grande fournisseuse d'Anvers : 1.316 abonnements, tous à six ou sept déplacements. Mais ici, l'attraction de Bruxelles se fait sentir davantage : 132 coupons délivrés. Au demeurant, l'aire de dispersion est très restreinte.

Boom (voir carte n° 19) partage ses gros contingents entre Anvers, Hoboken et Hemixem, mais son aire de dispersion est quelque peu plus étendue. Des coupons pour Blécharies et Erquelinnes dénoncent des émigrants en France. Il y a aussi des billets pour Liége et pour le Limbourg : Nederheim, près de Tongres, occupait, nous l'avons vu, un terrassier de Boom au moment de notre enquête.

Louvain (voir carte n° 15) avait délivré en deux mois 5.624 billets à des ouvriers de l'industrie privée, et de ce nombre 2.608 étaient à destination de Bruxelles. Les ateliers de Malines, les usines de Saventhem, ne recevaient, en regard de ceux de la capitale, que des contingents minimes, 297 et 233 coupons, encore qu'ils fussent supérieurs à ceux des autres stations. Le pays de Charleroy vient ensuite, avec des abonnements à un déplacement ; le bassin de Liége reçoit aussi des Louvanistes, et nous constatons encore une fois des abonnements pour Quiévrain (92 à un déplacement) et pour Erquelinnes (50), qui indiquent le passage de la frontière. Dans l'ensemble, l'aire de dispersion de Louvain est fort large : Arlon, à 197 kilomètres de distance, avait 18 coupons, Bastogne un, (179 kilomètres), et Poperinghe six, (156 kilomètres).

Tirlemont (voir carte n° 17) partage à peu près également les plus grands nombres de ses coupons entre Bruxelles (711), Liége (681) et Louvain (666). 470 coupons y avaient été délivrés pour Couillet ; beaucoup d'autres stations du bassin de Charleroy sont également rattachées à Tirlemont. Un des points extrêmes est Libramont, pour lequel 94 coupons avaient été délivrés.

Hal (voir carte n° 17) déverse le plus gros flot de ses abonnés sur Bruxelles : 6.461 coupons étaient destinés à Bruxelles-Midi ; il faut y ajouter 165 coupons pour Bruxelles-Ouest et une bonne part des 1870 billets pour « Buysinghen ou Bruxelles ». Après Bruxelles vient Tubize, qui ne reçoit pas moins de 3792 coupons, auxquels il faut ajouter une partie des 313 billets pour « Clabecq ou Tubize ». La fabrique de soie artificielle de Tubize fait une grande consommation d'ouvrières de Hal, distante de 5 kilomètres seulement. Les communes de la banlieue de Bruxelles, Ruysbroeck, Cureghem, Forest-Midi, Schaerbeek ont encore quelques centaines de coupons ; Quenast en a 173 ; puis ce sont les localités

industrielles du Hainaut. On peut dire que l'aire de dispersion de Hal est, en somme, fort concentrée.

Celle de Braine-l'Alleud (voir carte n° 18) est, en comparaison, plus étendue. Elle comprend plus du double des stations. Le maximum est 1.405 billets pour Bruxelles-Midi, à augmenter des 164 coupons pour Bruxelles-Ouest. Les communes limitrophes de la capitale sont aussi favorisées : Koekelberg, 984 billets ; Cureghem, 549. Mais le Hainaut est notablement plus fréquenté par les clients de Braine-l'Alleud que par ceux de Hal. Les abonnements à un déplacement par semaine sont déjà beaucoup plus nombreux. Aussi les coupons à longue distance se marquent-ils davantage : Ypres, Verviers, Arlon, figurent sur la carte.

Genappe (voir carte n° 19) est avant tout grande pourvoyeuse du Hainaut et des bourgs industriels du Brabant. Plus de 800 coupons avaient été distribués pour la seule station de Baulers, 419 pour Court-Saint-Etienne. Manage, Courcelles-Motte, La Croyère, Marchienne-au-Pont et Marchienne-Est, Thieu et Charleroy en emportent aussi des centaines. Bruxelles en reçoit 402. Il y a plus d'abonnements à un déplacement encore qu'à Braine-l'Alleud, et pour des destinations fort diverses : Moll (Limbourg) au nord, Chimay et Couvin, au midi, Saint-Médard, Longlier et même Bastogne au sud-est. L'aire de dispersion est donc ici notablement plus étendue.

Les stations qui appartiennent au bassin de Charleroy ont ceci de commun, qu'elles n'ont presque pas d'abonnements à un déplacement, et que leur aire de dispersion n'a qu'un faible rayon.

Fleurus (carte n° 18) n'a que neuf billets à un déplacement, et ils sont pour Bruxelles. En dehors de cela, toutes les destinations sont voisines : c'est Charleroy-Sud qui en reçoit le plus : 447 coupons, auxquels on ajoute 199 pour Charleroy-Ville-Haute et 107 pour Charleroy-Ouest. Puis, c'est Gosselies, Ransart, Le Vieux-Campinaire, Gilly-Sart-Culpart. Il suffirait de tracer un cercle de 20 kilomètres pour embrasser l'immense majorité des abonnements.

Charleroy-Sud (carte n° 18) avait délivré 287 billets pour Bruxelles, dont 124 à un déplacement, et 39 de même catégorie pour Anvers. Ce sont les seules grandes distances. Tous les autres abonnés sont réservés aux environs. Les gros chiffres sont pour Marchienne-au-Pont : 510 billets, Chatelineau 396, Couillet 240.

Même situation à Chatelineau (voir carte n° 19) : elle a 1.426 coupons pour Charleroy-Sud, 1.050 pour Couillet, 681 pour Marchienne-au-Pont et 333 pour Marchienne-Est. Aiseau en reçoit 282 ; toutes les autres stations n'ont que de petits nombres, et elles sont situées à faible distance dans un

rayon de moins de 35 kilomètres. Pour Bruxelles, il n'y a que 42 coupons, dont 13 à un déplacement.

La dispersion de Mons (voir carte n° 19) est tout à fait du même genre : il y a un peu plus de coupons pour Bruxelles, mais les 27 autres stations qui reçoivent des abonnés Montois sont toutes situées dans le Hainaut, les privilégiées étant La Louvière, 457 coupons, et Obourg, 359.

Tournai fait contraste avec les stations précédentes (voir carte n° 16). Elle dirige ses abonnés vers 85 destinations différentes, et s'il est vrai que le grand nombre se rend dans des localités voisines, — 531 coupons pour Antoing, 222 pour Péruwelz, 145 pour Blandain, 116 pour Leuze, — il y en a beaucoup aussi pour les stations éloignées. Bruxelles est déjà à 84 kilomètres et on y comptait 231 coupons de Tournai, dont 60 pour des voyages journaliers. Puis Anvers, Tirlemont, Diest, Liége, Pepinster, Verviers, Dolhain, Francorchamps, Stavelot, à 245 kilomètres, attestent que les gens de Tournai ne craignent pas les longs trajets. La ville des cinq clochers est d'ailleurs située aux confins du royaume, il est naturel que les ouvriers voyageurs soient contraints aux grands parcours. Mais c'est d'autant plus intéressant à noter qu'il y a, près de Tournai, un fort appel de main-d'œuvre de l'autre côté de la frontière ; aussi 240 coupons ont été délivrés pour Mouscron frontière, dont 64 à un déplacement.

Namur (carte n° 16) est aussi une station qui disperse très loin ses abonnés : pendant les deux seuls mois qui font l'objet de notre relevé, elle les a envoyés dans 97 localités différentes. Située au croisement de grandes lignes, elle peut leur faire faire, dans les quatre directions, de longs voyages. Nous n'avons pas les abonnements délivrés sur la ligne du Nord, qui doivent être nombreux : aussi, Erquelinnes et Liége manquent à la liste des stations destinataires. Par contre, Athus, Arlon (18 coupons), Ostende (5 coupons), Bruges (8 coupons), Malines (1) et Lierre (3) sont nommées. Mais ce sont là des cas excentriques. Bruxelles-Nord avec 214 coupons, Bruxelles-Quartier-Léopold avec 300, accueillent un fort contingent d'abonnés. Il y a, dans ces nombres, 291 billets pour des voyages quotidiens (56 kilomètres). Viennent ensuite une série de stations du pays de Charleroy et d'Entre-Sambre-et-Meuse : Charleroy-Sud, 297 coupons, Auvelais, 296, Franière, 262, Moustier, 261, Floreffe, 240. Toutes les autres stations n'atteignent pas 200. On remarquera les trois coupons délivrés pour Longlier : ce sont des coupons pour six déplacements par semaine, et Longlier est précisément à 100 kilomètres, distance maximum réglementaire.

Gembloux (voir carte n° 19) qui délivre d'ailleurs moins d'abonnements, les disperse moins que Namur, cela se conçoit. Elle en débite bien pour Bruxelles (Quartier-Léopold, 315, Nord 38) et pour Anvers (14) mais elle envoie tout le reste pour ainsi dire dans le bassin de Charleroy, puis à Auvelais (404), Tamines (312), Jemeppe-sur-Sambre (213).

Tout au fond du Luxembourg, il y a des stations qui distribuent de grands nombres d'abonnements. Mais leur sphère de dispersion n'est pas grande : c'est vers la frontière, les usines du Grand Duché de Luxembourg et de la Lorraine que se rendent surtout les abonnés.

Nous avons pris comme exemple Arlon (voir carte n° 15) ; on remarquera les gros totaux de 623 coupons pour Athus, 800 pour Aubange. Puis, quelques billets pour Bruxelles, dont l'attraction est favorisée par la grande ligne aux express rapides.

Les stations de Virton, de Messancy, de Habay, de Longlier, moins importantes d'ailleurs comme débit, ont la même aire de dispersion. Nous ne les avons pas reproduites sur nos cartes.

Descendons au pays de Liége et considérons d'abord, sur la carte n° 16, la destination des coupons de Liége-Guillemins. Liége est avant tout un centre d'attraction, comme nous avons déjà souvent eu l'occasion de le constater. Mais on sait qu'en échange de la main-d'œuvre qu'elle reçoit, elle en a aussi à envoyer au loin, d'une qualité probablement différente. Aussi son aire de dispersion est étendue et la grande majorité de ses coupons sont à un déplacement par semaine. Bruxelles est le point d'arrivée de 599 billets de cette catégorie, le maximum, et de 68 coupons à six ou sept déplacements. Pour Verviers, 302 coupons dont 257 à trajet quotidien. Pour Anvers, 216, Tirlemont, 201, tous à un déplacement. La banlieue, les villages de Micheroux, Nessonvaux, puis le pays de Charleroy, le Condroz, l'Ardenne, reçoivent la visite d'ouvriers liégeois, de même que Cappellen tout au nord, Gand, Mouscron, et jusqu'à Zeebrugge, à 250 kilomètres. C'est là évidemment une dispersion de grande ville, riche en ouvriers de métiers envoyés au loin. Au total, le nombre d'abonnements est relativement faible.

Il n'en est pas de même à Waremme (carte n° 19) ni à Remicourt (carte n° 15). Ici, nous avons affaire à des cohortes d'ouvriers non qualifiés, de la campagne hesbignone. C'est à Liége qu'ils descendent en majorité : 4.272 coupons de Waremme, 2.650 de Remicourt aux Guillemins, 718 de Waremme, 409 de Remicourt pour Haut-Pré, qui est encore Liége, 108 de Waremme, 168 de Remicourt pour Montegnée. Waremme destine 60 billets à Bruxelles, 5 à Montignies-sur-Sambre, dans le Hainaut, puis tout le reste encore au pays de Liége. La seule grande distance des coupons délivrés par Remicourt est Arlon, 5 billets à un déplacement. Remarquons encore que Waremme envoie 579 coupons à Remicourt, où il semble pourtant que la main-d'œuvre abonde. Chose frappante, dans ces deux stations, la proportion des abonnements à un déplacement est très forte : par exemple, 1.173 à Waremme et 1.152 à Remicourt, pour Liége.

De Pepinster (carte n° 18), ce sont surtout des billets à six déplacements, et spécialement pour Verviers : 1.921 pour Verviers-Ouest, 157 pour

Verviers-Est, auxquels on ajoutera ceux d'Ensival, de Dison et de Dolhain.

Bomal, sur la ligne de l'Ourthe (carte n° 17), est encore une pourvoyeuse de Liége : 478 coupons, presque tous à un déplacement. Mais elle égrène en route un bon nombre de ses abonnés dans les villages à carrières et à usines de la vallée de l'Ourthe.

En passant dans la Campine, nous ne quittons pas davantage le marché du travail de Liége.

L'aire de dispersion de Tongres (carte n° 15) est encore toute dirigée vers Liége : Palais, 1.797 coupons, Guillemins, 902, Vivegnis, 187 ; ajoutez-y Herstal, 859, Milmort, 257 et Ans 404, et vous aurez presque la totalité des billets délivrés, les 33 coupons pour Bruxelles ne comptant guère.

Houppertingen et Schuelen (cartes n°s 19 et 17) sont deux petites stations, sur des chemins de fer à trafic réduit et lent, qui tirent des villages voisins nombre d'ouvriers pour Liége. A Schuelen, l'attraction d'Anvers se fait déjà sentir.

Avec Diest (carte n° 18), nous revenons pour finir en Brabant, et c'est pour constater une aire de dispersion un peu plus large, pénétrant presque jusque dans le Hainaut ; les forts contingents sont pour Liége : 950 abonnements dont 326 quotidiens, 234 pour Ans et 188 pour Bruxelles.

Nous avons ainsi passé en revue la série des stations dont nous pouvions étudier le rayonnement.

Avant de les quitter, nous conseillons au lecteur de rapprocher celles d'entre elles qui figurent parmi les foyers d'attraction. Ce sont :

Bruges, aux cartes n°s 12 et 17 ;
Tournai, » » 14 et 16 ;
Mons, » » 13 et 19 ;
Charleroy-Sud, aux cartes n°s 4 et 18 ;
Namur, aux cartes n°s 9 et 16 ;
Louvain, » » 10 et 15 ;
Liége, » » 13 et 16.

Il sera frappé d'abord de la généralité d'une observation que nous avons faite : l'échange réciproque d'ouvriers. Pourquoi tous ces déplacements, cette fièvre du voyage? Pourquoi cette dispersion des ouvriers au loin, coïncidant avec l'attraction locale? C'est que, l'une et l'autre ne portent pas sur les mêmes catégories d'ouvriers. Il en est du marché de la main-d'œuvre comme du commerce extérieur : on demande de la main-d'œuvre brute ou non qualifiée, pour offrir des ouvriers de métier. On tire d'une région ou d'une ville des travailleurs d'une spécialité qu'on ne possède pas, et on lui en renvoie d'autres. Il peut d'ailleurs arriver — mais cela doit être rare — que des ouvriers de même métier et de même qualité dans le métier se croisent parce qu'ils appartiennent à des établissements concurrents.

Ensuite, le lecteur sera frappé des différences entre l'expansion et l'attraction des mêmes villes. Charleroy et Liége, par exemple, attirent bien plus qu'elles ne dispersent. A Tournai, c'est le contraire.

Ainsi la vie économique se diversifie et rayonne dans des sens différents. Les abonnements d'ouvriers sont, en somme, les agents d'un mode d'activité productive plus intense, plus variée, plus multiforme : ils apportent à des masses de plus en plus nombreuses d'ouvriers l'occasion de gagner leur vie, à des quantités d'usines et d'ateliers, l'occasion de recruter leur main-d'œuvre dans des conditions favorables et il se fait que le nombre des combinaisons possibles pour relier la résidence d'un ouvrier à des localités industrielles distantes augmente avec l'accroissement même du trafic, avec les connaissances et les habitudes de voyage. De là, sur le réseau de plus en plus serré des voies ferrées, un enchevêtrement croissant de voyageurs, allant et venant comme les ouvrières affairées d'une gigantesque fourmilière.

§ 10. L'aire de drainage des stations.

Un ouvrier prend son coupon d'abonnement à Louvain ; il n'habite pas nécessairement Louvain. Il peut même parfois venir de très loin, ajouter à son voyage en chemin de fer un long trajet à pied, à bicyclette, en vicinal, en tramway. Dans quelle mesure une station draine-t-elle ainsi ses environs ?

Cela dépend évidemment des conditions locales : pour amener des clients de villages éloignés, il faut que ceux-ci ne soient pas desservis par une autre station plus proche, que la population soit dense ou poussée particulièrement à prendre des abonnements, que des voies de communications commodes ou nombreuses convergent vers la station dont il s'agit.

Il n'est pas possible d'étudier d'une manière générale les modes et les causes du drainage de toutes les stations. Mais, étant donnée la grande importance que les trajets que les abonnés ont à faire à pied présentent et pour eux-mêmes et pour le chemin de fer, nous avons demandé à être éclairé au moins sur l'aire de drainage d'un certain nombre de stations.

C'est dans ce but que M. le Ministre des Chemins de fer a prié les chefs des vingt stations déjà étudiées au sujet du nombre d'abonnés (voir page 42) de relever la résidence de leurs abonnés pendant la première semaine du mois d'août 1909. Cette période est, malheureusement, un peu courte. Mais l'on nous assure que « le travail désiré eût été excessif s'il eût

(1) Dépêche de M. le Ministre des Chemins de fer du 17 septembre 1909.

dû porter sur un mois ou un trimestre, et que les déplacements d'ouvriers se répètent presque exactement de semaine en semaine » (1).

Les relevés qui sont mis à notre disposition donnent donc le *nombre* et la *destination* des billets délivrés, du 1er au 7 août 1909, par les stations mentionnées, en les distinguant d'après la résidence des abonnés. Les catégories différentes de billets ne sont pas indiquées ; nous ne savons donc pas si les abonnés éloignés voyagent tous les jours ou une fois par semaine. Mais nous savons où ils se rendent tous.

Pour élucider complètement la question, il eût fallu connaître la distance qui séparait la *maison* de l'abonné de la station. Mais c'était impossible. On ne nous indique que le nom de la commune de la résidence. Il faut donc prendre bien garde de croire que tous les abonnés ont à parcourir la distance officielle entre la station et le clocher du village. Il y a des communes très étendues, où l'on peut faire des kilomètres avant d'arriver à la station. D'autre part, une commune peut avoir, toute proche, une station appartenant à une autre localité.

Le trajet n'est pas toujours fait à pied. Nous n'avons que les abonnements des stations du chemin de fer *de l'Etat* : l'ouvrier peut y atteindre par un vicinal, un tramway, à bicyclette.

Ces précautions prises pour éviter une interprétation erronée de nos données, nous présentons, dans la carte n° 20, l'aire de drainage des vingt stations de Bruges, Alost, Grammont, Beveren-Waes, Cappellen, Boom, Lierre, Louvain, Tirlemont, Genappe, Tournai, Charleroy-Sud, Chatelineau, Chatelet, Fleurus, Gembloux, Namur, Remicourt, Pepinster, Tongres et Saint-Trond. Nous y avons rattaché par un pointillé le clocher des communes de résidence des abonnés à la station délivrant les abonnements et nous avons tracé le pourtour du territoire de ces communes.

Les aires de drainage sont loin d'avoir partout la même étendue et la même forme. Il y en a qui entourent de toutes parts la station, d'autres qui s'allongent dans un seul sens, d'autres qui présentent une solution de continuité. Là où les communes sont de petites dimensions, comme en Hesbaye, les noms se multiplient pour une superficie restreinte. Là où les communes sont vastes, c'est la périphérie qui s'étend.

D'autre part, il y a de grandes différences dans la proportion des abonnés résidant ailleurs que dans la localité de la station.

C'est ce que fait voir le tableau des pages 96 à 100 : à Remicourt, il y a 93 pour cent des abonnés qui viennent des communes environnantes, à Lierre, au contraire, presque tous sont de la localité même. Remicourt, Genappe, Namur, Charleroy-Sud, Cappellen, sont parmi les stations où l'intensité relative du drainage est la plus forte. Lierre, Châtelineau-Châtelet, Alost, Gembloux, Tirlemont, sont celles où elle est la plus faible.

L'aire de drainage

STATIONS QUI ONT DÉLIVRÉ LES ABONNEMENTS ET NOMBRE TOTAL DE CEUX-CI PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909	RÉSIDENCES DES ABONNÉS	NOMBRE DE BILLETS DÉLIVRÉS PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909
BRUGES (819)	Assebrouck	59
	Coolkerke	11
	Damme	5
	Lophem	1
	Moerkerke	1
	Oostcamp	3
	St-André	80
	St-Michel	35
	Ste-Croix	10
	TOTAL	205 ou 25 p. c.
ALOST (385)	Erpe	6
	Erembodegem	3
	Herdersem	8
	Hofstade	1
	Lede	1
	Nieuwerkerken	6
	Wieze	1
	TOTAL	26 ou 7 p. c.
GRAMMONT (738)	Deftinge	20
	Everbecq	16
	Goefferdinge	12
	Nederboulaere	21
	Onkerzele	15
	Overboulaere	140
	Paricke	25
	Saint-Jean Hemelveerdegem	1
	Sarlardinge	17
	Schendelbeke	1
	TOTAL	268 ou 36 p. c.
BEVEREN-WAES (766)	Haasdonck	183
	Melsele	67
	TOTAL	250 ou 33 p. c.
CAPPELLEN (791)	Hoevenen	106
	Eeckeren	118
	Putte (Cappellen)	157
	TOTAL	381 ou 48 p. c.

L'aire de drainage *(Suite)*

STATIONS QUI ONT DÉLIVRÉ LES ABONNEMENTS ET NOMBRE TOTAL DE CEUX-CI PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909	RÉSIDENCES DES ABONNÉS	NOMBRE DE BILLETS DÉLIVRÉS PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909
BOOM (604)	Niel	3
	Reeth	6
	Rumpst	21
	Terhaegen	70
	Willebroeck	19
	TOTAL	119 ou 20 p. c.
LIERRE (714)	Emblehem	9
	Koningshoyckt	4
	TOTAL	13 ou 2 p. c.
LOUVAIN (681)	Beauvechain	3
	Blanden	1
	Corbeek-Loo	1
	Cortryck	13
	Hamme-Mille	10
	Kessel-Loo	45
	Linden	13
	Lubbeek	9
	Nodebais	3
	Héverlé	13
	Rhode-Saint-Pierre	2
	Tourinnes-la-Grosse	2
	Wilsele	8
	Winghe Saint-Georges	7
	TOTAL	130 ou 19 p. c.
TIRLEMONT (541)	Attenrode Wever	12
	Becquevoort	1
	Bost	1
	Bunsbeek	38
	Ecluse	5
	Glabbeek (Cappellen)	9
	Hackendover	2
	Hougaerde	1
	Kerbeek (Miscom)	6
	Vissenaeken	23
	TOTAL	98 ou 18 p. c.

L'aire de drainage *(Suite)*

STATIONS QUI ONT DÉLIVRÉ LES ABONNEMENTS ET NOMBRE TOTAL DE CEUX-CI PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909	RÉSIDENCES DES ABONNÉS	NOMBRE DE BILLETS DÉLIVRÉS PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909
GENAPPE (723)	Loupoigne	194
	Glabaix	107
	Vieux Genappe	80
	Baisy	66
	Ways	53
	Maransart	2
	Couture Saint-Germain	1
	Sart-Dames-Avelines	1
	TOTAL	504 ou 70 p. c.
TOURNAI (253)	Allain (Tournai)	12
	Erc	12
	Froyennes	11
	Gaurain-Ramecroix	3
	Kain	16
	Mont Saint-Aubert	2
	Mourcourt	7
	Orcq	14
	Rumillies	7
	Warchies	2
	TOTAL	86 ou 34 p. c.
CHARLEROY (SUD) (393)	Couillet	1
	Dampremy	24
	Gilly	11
	Jumet	2
	Lodelinsart	3
	Marchienne-au-Pont	1
	Marcinelle	91
	Montignies-sur-Sambre	60
	Mont-sur-Marchienne	19
	TOTAL	227 ou 58 p. c.
CHATELINEAU-CHATELET (629)	Bouffioulx	6
	Montignies-sur-Sambre	1
	Pironchamps	8
	Pont-de-Loup	14
	Presles	12
	TOTAL	41 ou 6 p. c.

L'aire de drainage *(Suite)*

STATIONS QUI ONT DÉLIVRÉ LES ABONNEMENTS ET NOMBRE TOTAL DE CEUX-CI PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909	RÉSIDENCES DES ABONNÉS	NOMBRE DE BILLETS DÉLIVRÉS PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909
FLEURUS (523)	Wanfercée-Baulet	17
	Wangenies	136
	TOTAL	153 ou 29 p. c.
GEMBLOUX (295)	Chaumont-Gistoux	6
	Ernage	3
	Grand Manil	36
	Longueville	2
	Sart Risbart	1
	Sauvenière	2
	Tourinnes-Saint-Lambert	1
	TOTAL	51 ou 17 p. c.
NAMUR (434)	Andoy	1
	Beez	3
	Belgrade	3
	Bois-de-Villers	1
	Bouge	3
	Champion	3
	Gelbressée	3
	Jambes	33
	Loyers	1
	Malonne	1
	Marchovelette	1
	Noville-les-Bois	3
	Salzinnes (Flawinne)	31
	Saint-Servais	35
	Sart-d'Avril (Noville)	1
	Vedrin	15
	TOTAL	296 ou 68 p. c.
REMICOURT (542)	Bergilers	113
	Bleret	51
	Bovenistier	31
	Celles	8
	Donceel	19
	Grandville	7
	Haneffe	38
	Hodeige	33
	Lamine	25
	Limont	33
	Pousset	53
	Viemme	96
	TOTAL	507 ou 93 p. c.

L'aire de drainage *(Suite)*

STATIONS QUI ONT DÉLIVRÉ LES ABONNEMENTS ET NOMBRE TOTAL DE CEUX-CI PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909	RÉSIDENCES DES ABONNÉS	NOMBRE DE BILLETS DÉLIVRÉS PENDANT LA PREMIÈRE SEMAINE DU MOIS D'AOUT 1909
PEPINSTER (459)	Cornesse	146
	Xhendelesse	1
	Theux	2
	Soiron	14
	Wegnez	34
	TOTAL	197 ou 43 p. c.
TONGRES (521)	Berg (et Ketsingen)	1
	Coninxheim	20
	Fall-et-Mheer	1
	Hees	2
	Henis	3
	Herderen	11
	Membruggen	2
	Neerrepen	1
	Rumpst	9
	Rixingen	3
	Russon	2
	's Heeren Elderen	18
	Schalkhoven	2
	Veldwezelt (et Kesselt)	5
	Vliermael	17
	Vroenhoven	2
	Vlijtingen	19
	TOTAL	121 ou 23 p. c.
SAINT-TROND (363)	Gorssum	14
	Herck-la-Ville	7
	Melveren (Saint-Trond)	6
	Metsteren (Saint-Trond)	6
	Nieuwerkerken	54
	Brusthem	13
	TOTAL	100 ou 28 p. c.

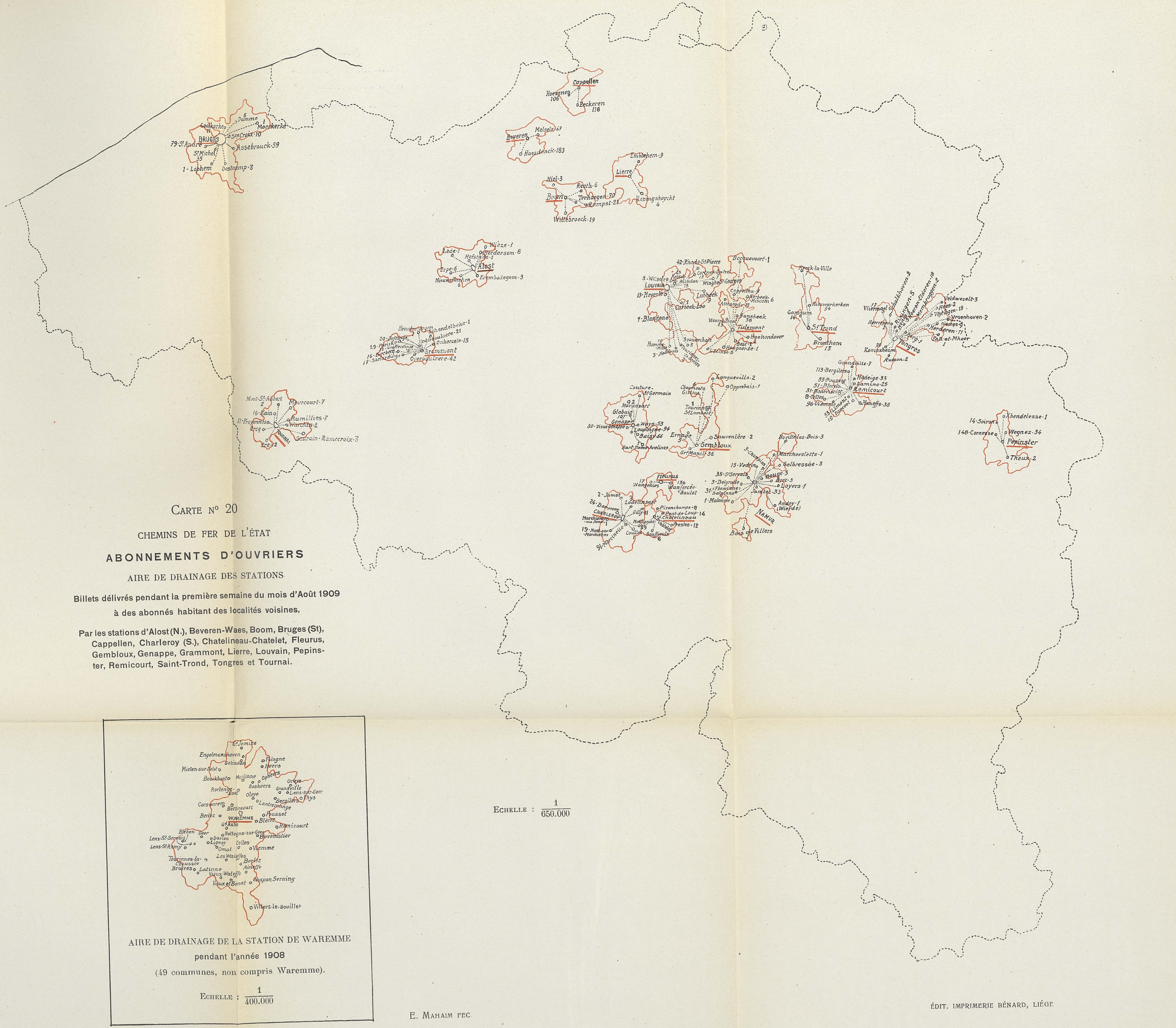
CARTE N° 20

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

(Première semaine d'août 1909).

AIRE DE DRAINAGE DE VINGT STATIONS





CARTE No 20

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

AIRE DE DRAINAGE DES STATIONS

Billets délivrés pendant la première semaine du mois d'Août 1909
à des abonnés habitant des localités voisines,

Par les stations d'Alost (N.), Beveren-Waes, Boom, Bruges (St), Cappellen, Charleroy (S.), Chatelineau-Chatelet, Fleurus, Gembloux, Genappe, Grammont, Lierre, Louvain, Pepinster, Remicourt, Saint-Trond, Tongres et Tournai.

AIRE DE DRAINAGE DE LA STATION DE WAREMME
pendant l'année 1908
(49 communes, non compris Waremme).

ECHELLE : $\frac{1}{400.000}$

ECHELLE : $\frac{1}{650.000}$

E. MAHAIM FEC

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

CARTE Nº 21

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

AIRE DE DRAINAGE DES STATIONS

Nombre et destination des billets délivrés pendant la première semaine du mois d'Août 1909 à des abonnés habitant des localités voisines,

par : **BRUGES (Station),** en noir.
ALOST (N), en rouge.
BOOM, en bleu pâle.
LOUVAIN, en violet.
GEMBLOUX, en vert foncé.
NAMUR, en bleu foncé.
SAINT-TROND, en jaune.
REMICOURT, en vert pâle.
PEPINSTER, en brun.

B. — Les localités de résidence des abonnés sont rattachées par un pointillé à la station qui a délivré les abonnements. Elles sont distinguées par un signe particulier, qui est reproduit à la station de destination. Exemple : ① ② d'Eecloo indiquent que les trois abonnés de Bruges venaient l'un d'Assebrouck et les deux autres de Coolkerke.

ÉCHELLE : $\frac{1}{650.000}$

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE.

CARTE N° 22

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

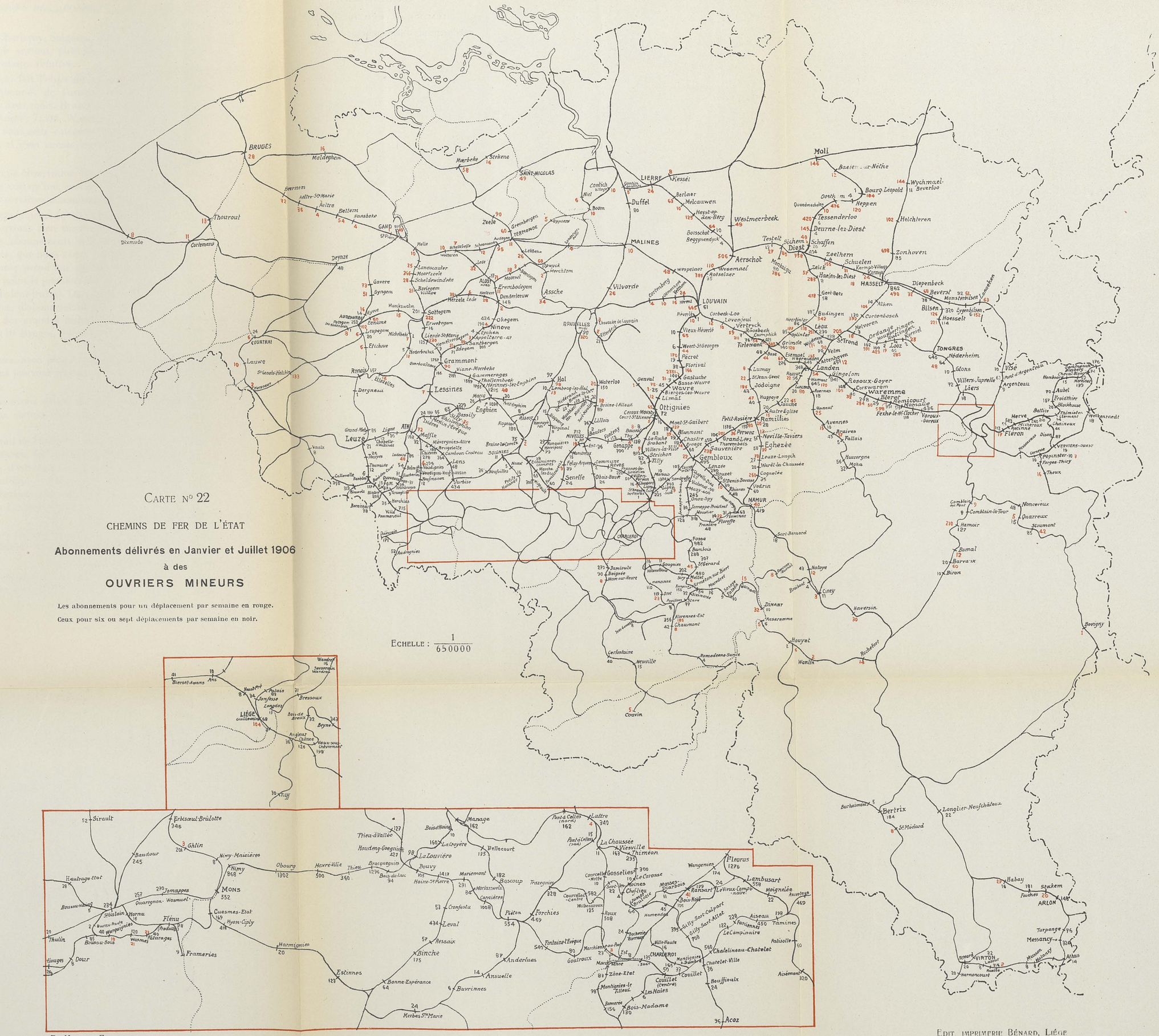
Abonnements délivrés en Janvier et Juillet 1906

à des

OUVRIERS MINEURS

Les abonnements pour un déplacement par semaine en rouge.
Ceux pour six ou sept déplacements par semaine en noir.

ECHELLE : $\frac{1}{650000}$



E. MAHAIM FEC.

EDIT IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

On constate en même temps que ni les nombres de communes, ni leur superficie ne sont en rapport avec l'importance numérique des abonnements délivrés. Ainsi, les 18 communes environnant Tongres ne donnent que 121 coupons, tandis que 3 villages autour de Cappellen suffisent pour en donner 381. Les quatorze communes tributaires de Louvain couvrent une superficie deux fois et demie plus grande que celle des 12 communes voisines de Remicourt et n'apportent que quatre fois moins de billets.

Dans la carte n° 21, nous avons fait figurer les destinations des abonnés qui n'habitaient pas la commune de la station délivrant le coupon de semaine. Nous nous sommes borné à quelques centres de drainage, à titre d'exemples, d'une part pour ne pas multiplier des cartes qui répètent des faits connus, et d'autre part parce que le relevé mis à notre disposition ne distingue pas les abonnements quotidiens des autres. Il eût évidemment gagné en intérêt, si nous avions pu discerner le trajet que l'abonné avait à faire à pied *tous les jours*. Quand il s'agit d'un parcours hebdomadaire, il n'y a guère d'inconvénients à ce que l'ouvrier habite à une grande distance de la station. D'ailleurs, répétons-le, ces distances ne représentent pas nécessairement des trajets *à pied :* le vicinal, le tramway, la bicyclette servent à les raccourcir.

Nous résumerons les observations de ce paragraphe en disant que chaque station du chemin de fer de l'Etat commande tout un domaine, tout un ensemble de communes, qui lui apportent des contingents d'abonnés d'après la nature des communications locales. Une station n'est qu'un point de ralliement. Son action s'exerce *toujours* au delà des localités toutes voisines, et elle s'étend parfois à des distances considérables. Le coupon d'abonnement, grâce à son bon marché, c'est l'invitation au voyage, c'est la ressource de bien des ruraux de villages reculés, qui, sans cela, seraient réduits à la misère ou à l'émigration.

§ 11. Les professions des abonnés.

I. — Le Relevé de 1906.

Jusqu'à ce jour, la statistique officielle n'a jamais donné de renseignements sur la profession des abonnés.

Théoriquement, cependant, elle possède tous les éléments nécessaires. En effet, la profession et même la nature du travail de l'abonné sont indiqués sur le certificat qu'il doit joindre à sa demande d'abonnement et qui reste en possession de la station. Celle-ci tient en outre une liste nominative des abonnés qui répète les indications du certificat.

Malheureusement, ces documents ne se prêtent pas toujours à une classification ni à une totalisation statistiques rigoureuses. En effet, de ce que

l'abonné figure sur la liste nominative, il ne résulte pas nécessairement qu'il voyage encore au moment où on fait le relevé, et il n'y a aucune relation exacte entre les billets délivrés pendant une période déterminée et les registres des stations.

Cependant les chefs de station, qui connaissent généralement les abonnés, et qui ont tous les moyens de s'assurer de leur profession, peuvent faire ce travail pour une période déterminée et limitée. C'est pourquoi nous l'avons demandé, en 1906, quand nous avons fait relever les nombres d'abonnements délivrés par les stations pendant les mois de janvier et juillet.

L'ordre de service qui prescrivait ce relevé priait les chefs de station de répartir les abonnements d'après la qualité des titulaires dans les six groupes suivants :

1° ouvriers mineurs ;
2° ouvriers d'usines ;
3° ouvriers du bâtiment ;
4° terrassiers et manœuvres ;
5° autres ouvriers ;
6° ouvriers de l'Administration.

Le tableau, reproduit en annexe, donne in-extenso les nombres fournis par les stations.

La répartition s'est-elle toujours faite avec tout le soin désirable ? C'est ce qu'il est difficile de dire. L'unité de méthode faisait évidemment défaut, puisque la classification a été l'œuvre de 1.200 chefs de station. A coup sûr, c'eût été une chimère de leur demander une classification par métier. Mais il est à présumer que les six grandes catégories indiquées étaient assez distinctes pour que les erreurs ne fussent pas de nature à vicier les résultats. Il n'est pas à craindre que des ouvriers mineurs, par exemple, aient été confondus avec d'autres ; la majorité des ouvriers du bâtiment n'est pas à ranger parmi les ouvriers d'usines, pas plus que les terrassiers.

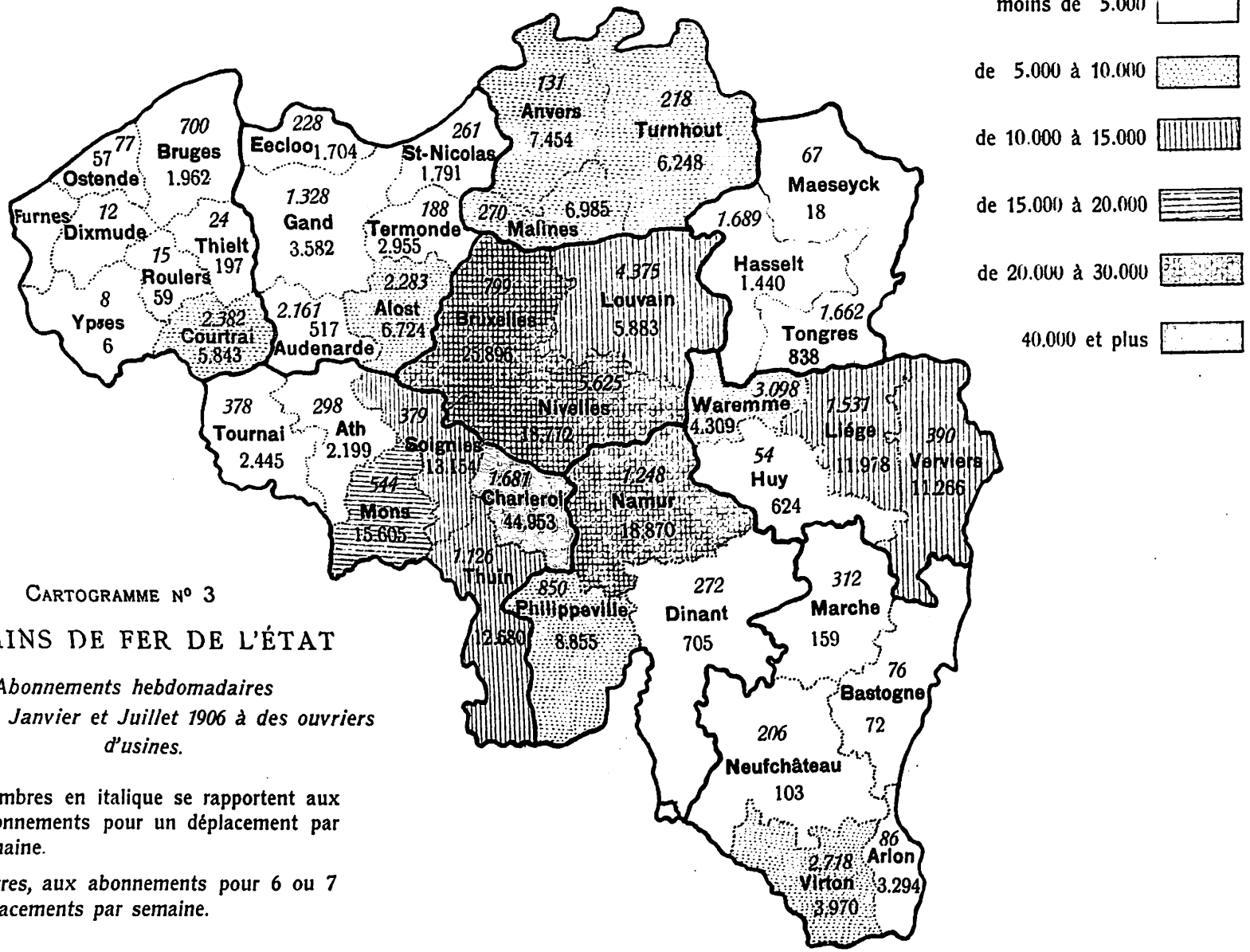
II. — Résultats d'ensemble.

Le tableau suivant (page 103) donne les résultats d'ensemble.

La catégorie la plus forte est celle des ouvriers d'usines : elle vaut deux ou trois fois chacune des autres et prend 30 pour cent du total. Cela se comprend : elle embrasse un nombre immense de spécialités. Nous pouvons ainsi conclure — comme on devait s'y attendre — que les ouvriers voyageurs sont en forte proportion des ouvriers de l'industrie. Ajoutons : de la grande industrie, car le mot *usines* aura le plus souvent été compris comme excluant les *petits* ateliers.

Viennent ensuite les « autres » ouvriers, c'est à dire la catégorie des non-classés dans les rubriques précédentes. C'est encore une catégorie très

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS



CARTOGRAMME Nº 3

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

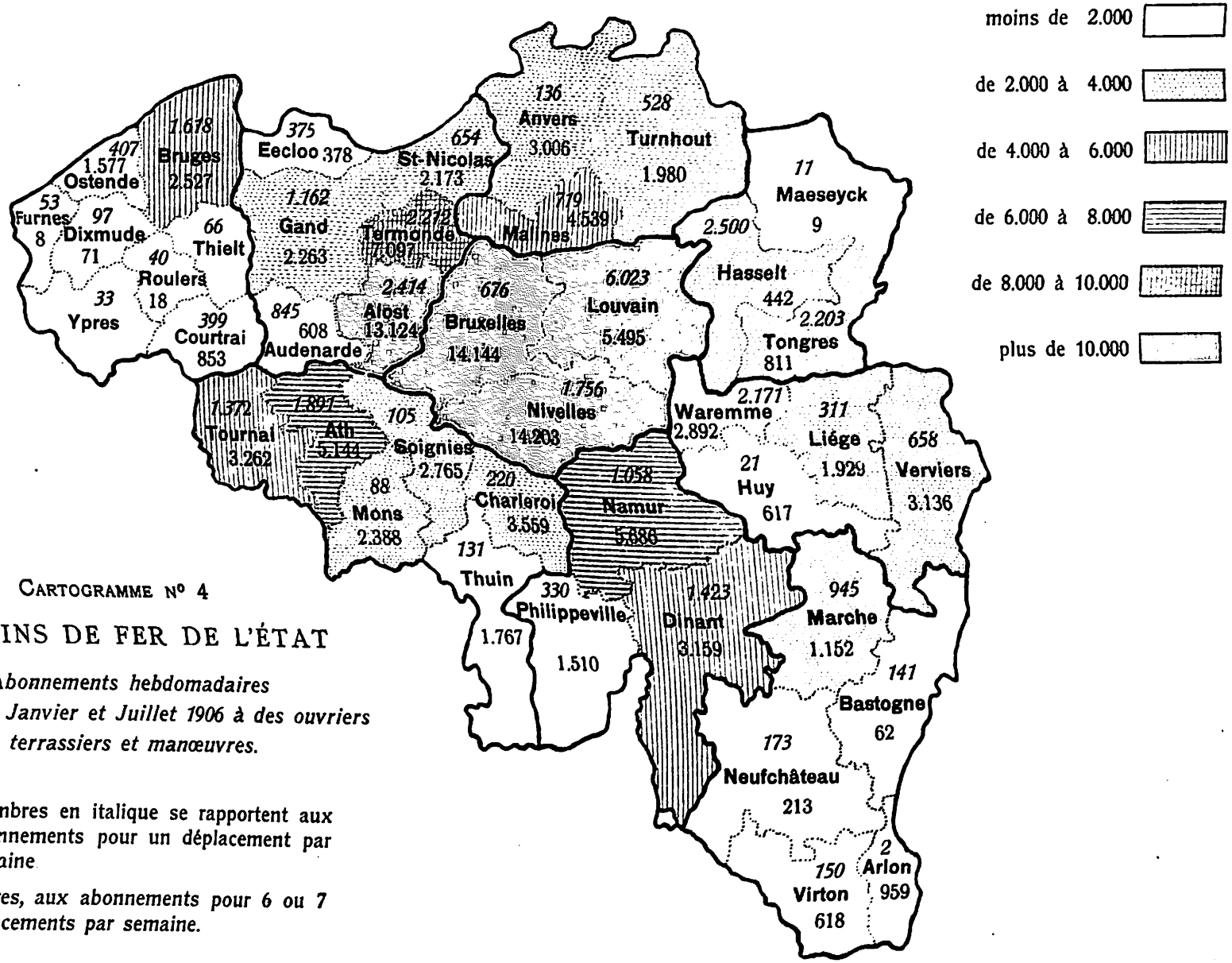
Abonnements hebdomadaires délivrés en Janvier et Juillet 1906 à des ouvriers d'usines.

Les nombres en italique se rapportent aux abonnements pour un déplacement par semaine.

Les autres, aux abonnements pour 6 ou 7 déplacements par semaine.



ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS



CARTOGRAMME Nº 4

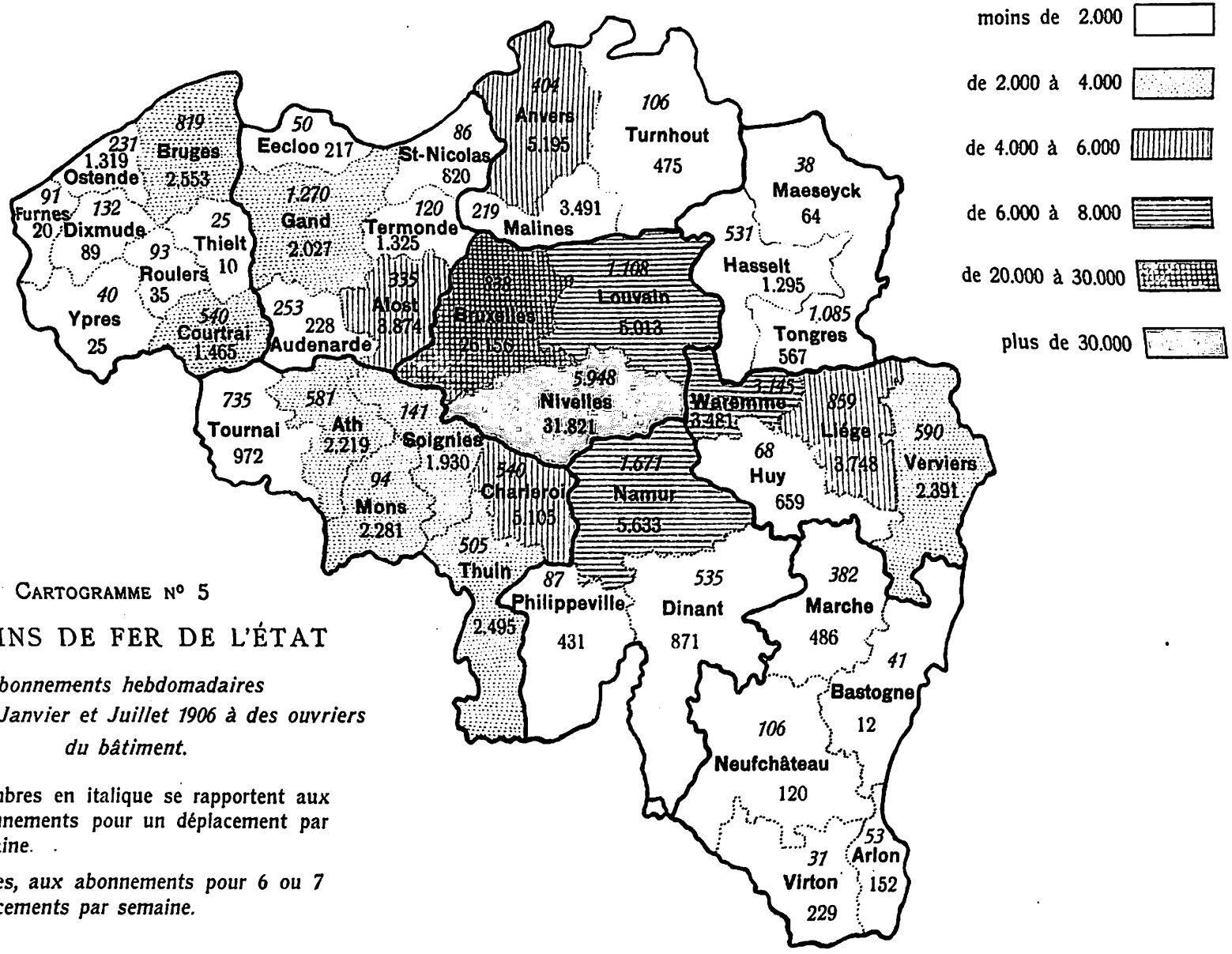
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Abonnements hebdomadaires délivrés en Janvier et Juillet 1906 à des ouvriers terrassiers et manœuvres.

Les nombres en italique se rapportent aux abonnements pour un déplacement par semaine

Les autres, aux abonnements pour 6 ou 7 déplacements par semaine.

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS



CARTOGRAMME Nº 5

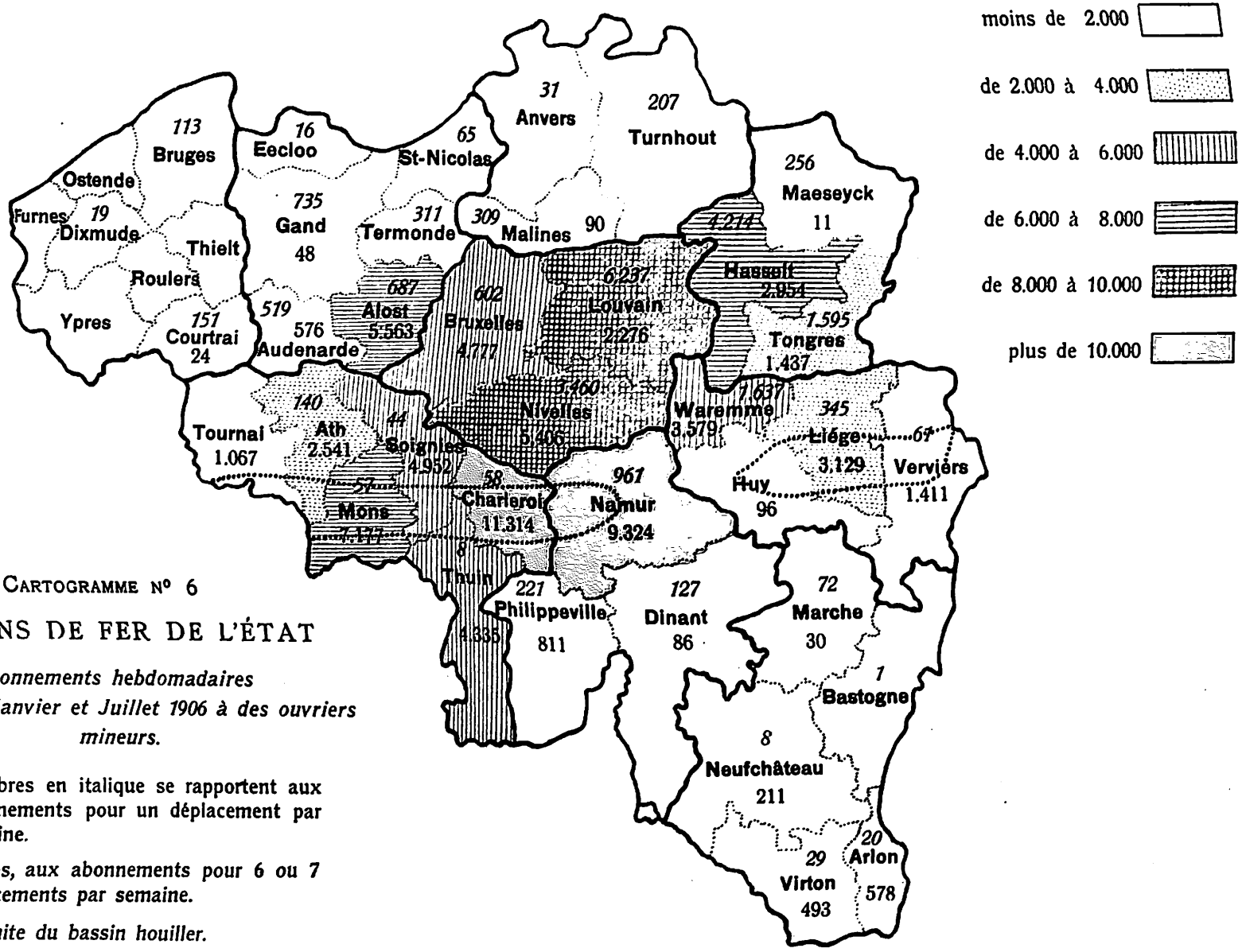
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Abonnements hebdomadaires délivrés en Janvier et Juillet 1906 à des ouvriers du bâtiment.

Les nombres en italique se rapportent aux abonnements pour un déplacement par semaine.

Les autres, aux abonnements pour 6 ou 7 déplacements par semaine.

UNIVERSITÉ DE LIÈGE
BIBLIOTHÈQUE


ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS
moins de 2.000
de 2.000 à 4.000
de 4.000 à 6.000
de 6.000 à 8.000
de 8.000 à 10.000
plus de 10.000
113
Bruges
Ostende
Furnes
19
Dixmude
Thielt
Roulers
Ypres
151
Courtrai
24
16
Eecloo
735
Gand
48
579
576
Audenarde
65
St-Nicolas
311
Termonde
687
Alost
5.563
602
Bruxelles
4.777
31
Anvers
309
Malines
90
207
Turnhout
4.214
6.237
Louvain
2.276
256
Maeseyck
11
Hasselt
2.954
1.595
Tongres
1.437
140
Tournai
1.067
Ath
2.541
44
Soignies
4.956
5.460
Nivelles
5.406
1.697
Waremme
3.579
345
Liége
3.129
67
Verviers
1.411
Huy
96
57
Mons
7.177
58
Charleroi
11.314
961
Namur
9.324
8
Thuin
4.335
221
Philippeville
811
127
Dinant
86
72
Marche
30
1
Bastogne
8
Neufchâteau
211
29
Virton
493
20
Arlon
578
CARTOGRAMME N° 6
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT
Abonnements hebdomadaires
délivrés en Janvier et Juillet 1906 à des ouvriers mineurs.
Les nombres en italique se rapportent aux abonnements pour un déplacement par semaine.
Les autres, aux abonnements pour 6 ou 7 déplacements par semaine.
..... limite du bassin houiller.



compréhensive, où rentrent les nombreux dokkers d'Anvers, notamment, et la foule des ouvriers de métiers éparpillés par les grandes villes, ou dirigés de tant de points du pays vers Bruxelles.

Répartition des abonnements

délivrés par toutes les stations du Chemin de l'Etat, en janvier et juillet 1906, d'après la profession des titulaires.

PROFESSIONS	NOMBRE DE BILLETS DÉLIVRÉS		TOTAL	POUR CENT
	à un déplacement	à six ou sept déplacements		
Ouvriers mineurs	23.316	74.296	97.612	10.00
Ouvriers d'usines	39.750	254.172	293.922	30.10
Ouvriers du bâtiment. . . .	24.526	121.299	145.825	14.94
Terrassiers et manœuvres . .	36.117	116.144	152.261	15.59
Autres ouvriers	33.271	152.374	185.645	19.01
Ouvriers de l'Administration .	928	100.261	101.189	10.36
TOTAUX. . .	157.908	818.546	976.454	100

Les terrassiers et manœuvres forment la catégorie qui vient ensuite. C'est la main-d'œuvre non qualifiée; c'est le rural, bon, du premier coup, à tous les travaux qui n'exigent que de la force musculaire. L'armée en est, on le sait, énorme, et elle se porte successivement sur les différents points du territoire où s'exécutent de grands travaux publics. Il y a des entrepreneurs, nous a-t-on assuré, qui sont suivis, dans les diverses adjudications qu'ils obtiennent, par une clientèle fidèle d'ouvriers d'une même région. L'époque de notre enquête, sous ce rapport, a dû avoir de l'influence sur les nombres d'abonnés de ce genre. Nous avons eu soin de choisir un mois d'hiver et un mois d'été. Mais c'était en 1906. Un an plus tôt, nous aurions compté peut-être plus de terrassiers, à cause des travaux de l'Exposition de Liége, où des centaines d'ouvriers flamands furent occupés. Deux ou trois ans plus tard, c'eût été ceux de l'Exposition de Bruxelles.

Parmi les ouvriers du bâtiment, qui prennent rang ensuite, il y a encore une forte proportion d'ouvriers non qualifiés, mais il y a aussi beaucoup d'ouvriers de métier : des maçons, des plafonneurs, des cimentiers. Ils se déplacent parfois pour des travaux très éloignés. Nous avons eu l'exemple très

curieux d'ouvriers brugeois employés à des travaux de bâtiment à Ottignies, à Verviers et à Ciney, par des patrons de Bruges qui y avaient obtenu une adjudication. Il y a, dans cette catégorie, beaucoup d'ouvriers peintres, qui rayonnent autour des grandes et moyennes villes.

Nous citons pour mémoire, à son rang d'importance, les ouvriers de l'Administration, qui n'avaient pas reçu moins des 10.36 pour cent des abonnements pendant les deux mois considérés.

Nous arrivons enfin à la catégorie des ouvriers mineurs, qui est la dernière dans notre liste, mais dont l'importance est cependant saisissante, quand on pense que la catégorie tout entière ne comprend en somme qu'une seule industrie, l'industrie houillère. Nous pouvons, en effet, faire abstraction du petit nombre d'abonnements délivrés à des ouvriers des *mines de fer*, qui sont localisées à l'extrémité du Luxembourg. Tout le reste représente des houilleurs. Les 97.612 coupons qu'ils avaient utilisés pendant ces deux mois forment encore 10 pour cent du total.

III. — Répartition Géographique des Professions.

Essayons maintenant de nous faire une idée de la répartition géographique des abonnements d'après la profession.

C'est l'objet des cartogrammes suivants, qu'on pourra rapprocher de ceux que nous avons déjà fait passer sous les yeux du lecteur au paragraphe 7, n°s IV et V.

Les ouvriers d'usines (cartogramme n° 3) sont les plus nombreux dans l'arrondissement de Charleroy, dépassant de loin Bruxelles et Nivelles, qui le suivent. Evidemment, c'est là le cœur de la grande industrie, et le va et vient des ouvriers du terroir, favorisé par les nombreux chemins de fer de l'Etat et les vicinaux, est toujours considérable, malgré l'appel fait aux ouvriers du dehors. Il n'y a rien d'étonnant à ce que les arrondissements voisins soient fort achalandés. Il y a, à Bruxelles et sa banlieue, des foyers d'attraction puissants. Nivelles profite de l'un et de l'autre ; Namur occupe aussi une position intermédiaire, où l'attraction des usines du pays de Liége doit se faire sentir. Mais l'hiatus formé par la ligne du Nord-Belge dans l'arrondissement de Huy rompt la continuité de nos données. Mons contient, à son tour, nombre d'usines et forme en une certaine mesure un foyer d'appel. Liége et Verviers sont dans le même cas et ont encore de forts contingents d'abonnés de cette catégorie. Dans tous les arrondissements de la province d'Anvers, les nombres ne sont pas négligeables, tandis qu'il est très remarquable que Gand, Bruges et surtout la Campine restent, en somme, dépourvus de cette clientèle. La tache blanche s'étend sur les deux Flandres, l'Ardenne, le Condroz et le Limbourg.

Le cartogramme n° 4, relatif aux terrassiers et manœuvres est bien différent du précédent. Les trois arrondissements du Brabant sont ici en tête,

avec celui d'Alost, tandis que Charleroy, Soignies, Mons, Thuin passent en queue. Bruges, Gand, Termonde surtout, puis Hasselt et Tongres, Dinant et Marche, reprennent une importance *relative*.

L'industrie du bâtiment, qui fait l'objet du cartogramme n° 5, tire le plus grand nombre de ses abonnés de l'arrondissement de Nivelles : 37.769 abonnements délivrés en deux mois. Bruxelles en a 26.994. Ils ne sont suivis que de bien loin par Namur : 7.304, Waremme : 6.626 et Louvain : 6.121 abonnements. C'est donc dans cette catégorie que se rangent les plus nombreux abonnés de Nivelles, et c'est encore une fois autour de Bruxelles que se concentrent les abonnés.

Ce cartogramme confirme une observation faite par l'*Atlas* du Recensement industriel de 1896, où l'on voit qu'une énorme proportion d'ouvriers de la construction se trouvait dans certaines communes du sud du Brabant.

Le cartogramme des ouvriers mineurs (n° 6) mérite de retenir l'attention. Dans les précédents, nous ne savions rien sur la *direction* des voyages. Ici, nous la connaissons : tous les abonnements indiqués sont évidemment à destination de la région houillère, que nous avons eu soin de délimiter sur la carte (1). Dès lors, le cartogramme prend une signification impressionnante. On voit d'un coup jusqu'à quel point la première des industries belges occupe des ouvriers éloignés du siège de leur travail. On ne sait ce dont il faut le plus s'étonner : des grands nombres d'abonnements dans les arrondissements proches des charbonnages, ou des grandes distances où l'on trouve encore des ouvriers mineurs. Il y en a de Bruges, d'Eecloo, d'Anvers, de Turnhout, de Maeseyck.

Il valait la peine d'examiner, avec plus de détails, cette partie de notre enquête, d'autant plus que nous pouvons attacher une plus grande certitude à la classification des abonnés.

C'est dans ce but que nous avons dressé la carte n° 22, où les abonnements sont rattachés à chaque station et distingués d'après le nombre de déplacements.

L'aire du marché du travail de l'industrie houillère s'y montre comme s'étendant presque à tout le réseau. 547 stations sont indiquées sur la carte, et s'il fallait tracer la ligne d'enveloppe des points extrêmes, on reculerait presque jusqu'à la frontière — sauf bien entendu le Luxembourg méridional. Nous aurons l'occasion plus loin de faire voir qu'il y a des ouvriers mineurs jusque dans l'extrême nord des provinces d'Anvers et de Limbourg.

A Bruges, nous avons relevé, lors d'une visite faite à la station, cinq noms d'ouvriers mineurs pour Marchienne-au-Pont, un pour Marcinelle, trois pour

(1) On fera abstraction des abonnements d'Arlon, Virton, Neufchâteau, qui se rapportent, nous l'avons dit, à des ouvriers travaillant dans des mines de fer.

Charleroy, un pour Châtelineau, un pour Leval et un pour Strépy-Bracquegnies.

A Alost-Nord, on nous a fait voir des mineurs abonnés pour Courcelles-Motte, pour Châtelineau, Couillet, Forchies, Roux.

A Deynze, il y en a, en 1909, pour Trazegnies, pour Courcelles-Motte, Charleroy, Manage, Havré-Ville, Marchienne-au-Pont.

De Boom, un mineur se rend à Forchies, un autre à Gilly, un autre à Montignies-sur-Sambre.

Aux points les plus éloignés, ce sont naturellement des abonnements à un déplacement par semaine (indiqués en rouge sur la carte) qui sont délivrés. Mais il est intéressant de voir jusqu'où s'étend le rayon de 100 kilomètres, maximum de la distance réglementaire des coupons à six déplacements. Courtrai, Deynze, Moorsel (au nord d'Alost), Duffel, Boisschot, Bourg-Léopold, Wychmael-Beverloo, Welkenraedt, Stoumont, Biron, Houyet, Romedenne-Surice, Neuville (près de Philippeville) comptent ainsi des ouvriers mineurs qui, chaque jour, font deux fois un trajet qui ne prend certainement pas moins de deux heures à deux heures et demie et atteint parfois trois heures ! Voici un exemple entre cent : deux ouvriers d'Alost-Nord sont du poste de nuit dans un charbonnage du Hainaut, aux environs de Courcelles. Ils ont un abonnement à six déplacements. Ils partent à 15.30 heures ou 16.24 et reviennent le lendemain à 8.14 ou 8.34 ; le trajet dure, à l'aller 2 heures 25 minutes, au retour 2 heures 23 minutes.

Les régions drainées sont faciles à discerner. C'est la Campine, le pays de Diest, la Hesbaye et le sud du Brabant, puis le midi de la Flandre Orientale. Toutes les stations pour ainsi dire du Limbourg, celles de la grande ligne de Louvain à Liége sont indiquées, et parfois avec des nombres très forts. Sur la ligne de Louvain à Ottignies, nous trouvons le maximum à Gastuche : 2.478. Mais suivez la ligne de Grammont à Enghien : cinq stations y avaient délivré chacune plus de 1.000 coupons, et la section tout entière atteignait le total de 8.571 billets, soit plus de 9 pour cent de l'ensemble. Plus au nord, dans les environs de Sottegem, à l'ouest, jusque Audenaerde, ils sont plus clairsemés, ainsi qu'à Alost, où l'attraction de Bruxelles est probablement plus forte. Dans le Hainaut, naturellement, chaque station a des abonnés mineurs. Le Chemin de fer du Nord, de Namur à Liége, répétons-le, n'est en blanc sur notre carte que faute de renseignements. Il n'est pas douteux qu'il a une clientèle très dense d'ouvriers mineurs.

L'*Atlas* du Recensement industriel avait déjà révélé des indices de la situation décrite dans son ensemble par notre carte : on pouvait voir, dans le détail de son tableau II (pages 21 à 48) et dans ses cartes XIX à XXII quelques cas isolés de mineurs de la province d'Anvers, du Limbourg, venant travailler dans les charbonnages du Hainaut et de Liége. Mais on était loin de pouvoir supposer, à cette époque, que le marché de la main-d'œuvre dans

l'industrie houillère s'étendait sur des régions aussi énormes. On ne pouvait imaginer non plus, à la lecture de l'*Atlas*, que tant d'ouvriers de la Flandre Orientale étaient des ouvriers mineurs.

Il est bien probable, d'ailleurs, qu'il s'est produit dans ce sens des modifications importantes depuis 1896. L'augmentation générale des abonnements d'une part, la période de prospérité et de hauts salaires qu'a traversée l'industrie houillère d'autre part, doivent avoir eu pour effet d'arracher à leurs occupations agricoles un plus grand nombre d'ouvriers — ne fût-ce qu'occasionnellement.

Nous étudierons plus loin en détail les résultats d'une enquête que nous avons entreprise auprès des charbonnages eux-mêmes. Cette enquête, qui est restée forcément partielle, n'a fait que confirmer l'observation générale qui se dégage de notre carte n° 22 : une masse énorme d'ouvriers mineurs, s'élevant probablement dans le cours de toute une année à 20 à 30.000, se sert d'abonnements de chemin de fer pour se rendre à leur travail. Le nombre de 547 stations, points de départ de ces abonnés, doit être multiplié au moins par trois pour atteindre le nombre des *communes* fournissant des travailleurs à nos houillères. La signification de ces chiffres n'échappera à personne. La première industrie du pays — pour le nombre des ouvriers occupés — prend ainsi doublement le caractère d'une industrie nationale, qui fusionne et rapproche les races, qui donne du pain à de larges portions de la population, et qui travaille aussi à accentuer la main-mise de l'industrie sur les populations agricoles.

IV. Les Abonnés de la station de Liége-Guillemins.

Nous ne nous sommes pas contenté des indications sommaires que fournissait le relevé de 1906, au point de vue des professions des abonnés. Nous avons voulu étudier la question de plus près et nous nous sommes rendu, avec l'autorisation de M. le Ministre, auprès d'un grand nombre de chefs de station. Ils ont bien voulu nous laisser consulter leur registre nominatif des abonnés.

Ces registres ne sont pas tous tenus de la même manière. Tous les abonnés y sont bien inscrits, à la date de la délivrance du premier coupon, avec leur domicile, leur destination et leur profession. Mais, dans certaines stations, on raye les noms des abonnés qui ont reçu un nouveau certificat ou un nouvel abonnement ; ailleurs, on ne le fait pas. Parfois, ont rétablit, année par année la liste complète des abonnés en activité ; parfois il faut remonter à trois registres annuels pour la reconstituer. Quelques stations tiennent note encore du nombre de semaines pendant lesquelles le coupon a été utilisé ; d'autres — et c'est la grande majorité — ne le font plus.

Bref, les renseignements à tirer de ces documents ne sont pas toujours comparables (1).

Dans beaucoup de stations, nous avons dû nous borner à contrôler certaines particularités qui nous avaient frappé dans le relevé général.

Mais nous avons voulu connaître dans tous ses détails la répartition professionnelle des abonnés d'une même station. Nous avons pu le faire pour Liége-Guillemins et Waremme — une grande ville et un centre de dispersion de la main-d'œuvre rurale.

Le registre de Liége-Guillemins se rapporte à toute l'année 1908. On y porte le nom des titulaires d'abonnements autant de fois qu'ils ont besoin d'un nouveau certificat ou qu'ils reçoivent un coupon pour une nouvelle destination. Le certificat, nous l'avons dit, doit se renouveler au bout de trois ans, ou si l'abonné change de métier et de patron, ou s'il a cessé pendant dix semaines d'utiliser son coupon. Il ne faut pas confondre les inscriptions avec les abonnés. D'autre part, nous ne savons pas combien d'inscrits voyageaient *à un moment donné*. Nous ne connaissons que la clientèle abonnée à la gare, mais nous la connaissons pendant toute une année. On va voir que cela permet de faire des constatations intéressantes.

Le lecteur voudra bien se reporter aux tableaux des pages 112 et suivantes, ainsi qu'aux tableaux hors texte formant l'annexe n° V, à la fin du volume.

Nous trouvons, à ce registre de Liége-Guillemins, 950 inscriptions qui ne se répètent pas, 347 autres qui répètent une ou plusieurs fois les noms de 136 abonnés ayant conservé leurs professions, et 10 autres qui se rapportent à 4 ouvriers ayant changé de profession. En déduisant ces doubles emplois, nous arrivons à un total de 1.190 ouvriers. C'est donc là la clientèle de la station pendant l'année 1908.

Les professions des abonnés de Liége sont extrêmement nombreuses : il s'agit d'une grande ville, qui fait rayonner tout autour d'elle une main-d'œuvre variée. Trois groupes se distinguent par leurs forts totaux : les industries du bâtiment, de l'ameublement, et des travaux publics, — les industries métallurgiques, — et les ouvriers des services généraux.

Dans le premier groupe, il y a 101 peintres, chiffre maximum dépassant de beaucoup les autres, 24 charpentiers, 19 menuisiers, des parquetteurs, des plombiers, des zingueurs, des ardoisiers, des vitriers ; des bétonneurs, des

(1) On ne peut s'empêcher de faire observer qu'il y aurait, au point de vue statistique, des avantages énormes à tenir ces listes sur fiches et non sur registres. Ceux-ci ont la forme de répertoires alphabétiques, mais l'ordre alphabétique, dans chaque lettre, ne peut pas y être observé. En outre, il est impossible de faire des classements variés — d'après la profession, d'après le domicile, d'après la destination — ce qui serait très aisé avec des fiches.

cimentiers, des mosaïstes, des gaziers et des électriciens ; des maçons, des plafonneurs, des rejointoyeurs ; des tapissiers-garnisseurs, une matelassière ; des paveurs et des terrassiers.

Les industries métallurgiques sont représentées par 80 monteurs, 37 ajusteurs, des chaudronniers, des forgerons, des tourneurs, des mouleurs, et dix autres spécialités.

Nous avons rangé dans les services généraux 34 manœuvres, 15 mécaniciens, des machinistes, des chauffeurs, des outilleurs et les « ouvriers de fabrique » non dénommés.

Parmi les autres professions, nous relevons encore 34 houilleurs, 10 coupeurs-tailleurs, 7 couturières, des typographes, des magasiniers, des journaliers.

Si nous examinons le tableau des destinations de nos abonnés, nous sommes frappé d'abord du grand nombre de stations : il y en a 154, et si nous les reportions sur une carte, nous atteindrions encore une fois les limites de tout le réseau. C'est Bruxelles qui reçoit le plus d'abonnés, puis Verviers, puis Esneux et quantité de localités du pays de Liége. On est étonné de retrouver ici les noms de tant de petites communes éloignées, que nous avons vu envoyer nombre d'ouvriers à Liége : Velm, par exemple, dans le Limbourg, Wamont dans la Hesbaye, Stoumont, en Ardenne. On voit par là comme l'échange de mains-d'œuvre prend des formes variées et étendues.

Deux faits singuliers nous ont frappé : c'est d'abord le grand nombre de communes de résidence des abonnés. En dehors de Liége, 49 communes sont indiquées, où résidaient 198 abonnés sur les 950 inscrits une seule fois. Et parmi ces communes, il y a non seulement des communes limitrophes ou de la banlieue, comme Herstal, Bressoux, Grivegnée, Angleur, mais Tongres, Maestricht, Waremme, Tirlemont et même Bruxelles.

L'explication nous en a été donnée à la station même : il s'agit d'ouvriers qui habitent ces localités distantes, où ils ont le siège habituel de leur travail et qui, occasionnellement envoyés à Liége, y prennent un abonnement pour un travail qui doit se faire dans les environs.

Il y a eu pendant l'année, 69 de ces abonnés qu'on pourrait appeler « détachés en mission ». Nous trouvons parmi eux 18 monteurs, ajusteurs et mécaniciens, 6 plombiers et zingueurs, des forgerons, des chaudronniers et autres métallurgistes. Nous y trouvons aussi des manœuvres et des ouvriers du bâtiment.

Nous pouvons mettre en regard leurs destinations, et leurs résidences. L'ouvrier habitant Bruxelles est un « racleur » qui allait travailler à Stavelot. Quatre zingueurs résidant à Chênée avaient du travail à Jemeppe. Les monteurs venaient d'Ans pour Amay, d'Antheit pour Esneux, de Boncelles pour Ensival, de Flémalle-Grande et de Flémalle-Haute pour

Hoboken, Lommel et Esneux, de Huy pour Esneux. Cinq « cueilleurs de fruits » viennent les uns de Haccourt et vont à Remicourt, les autres de Heure-le-Romain et se rendent à Remouchamps. L'ouvrier de Maestricht est un tapissier allant à Esneux.

Beaucoup de ces combinaisons se comprennent aisément : l'abonné vient à Liége par un vicinal, par un tramway, par le chemin de fer du Nord. Nous ne savons pas combien, parmi eux, cumulaient deux abonnements, mais rien n'empêche qu'ils en aient deux, même sur les chemins de fer de l'Etat. Une anomalie singulière est celle de ce plombier, domicilié à Hermalle-sous-Huy et ayant, aux Guillemins, un abonnement pour la même localité. Cet ouvrier, momentanément à Liége, pour des raisons que nous ne connaissons pas, avait conservé son ménage et son travail à Hermalle. Il n'y a rien d'étonnant à ce qu'il ait un abonnement pour le lieu même de sa résidence. Mais observons en passant comme il serait erroné de considérer *tous* les abonnés comme des déracinés ou des gens sur le point de l'être.

Le second fait curieux révélé par le registre des Guillemins est le grand nombre de destinations successives qu'un même abonné peut avoir : 87 ouvriers ont eu deux destinations ; 37, trois ; 8, quatre ; 1, six ; 2, sept ; et 1 en a eu jusqu'à dix. Il y a parmi eux 28 peintres, 25 monteurs, 11 électriciens, 11 plombiers. L'abonné à six destinations est un plombier, de Liége, qui a travaillé successivement à Weert-St-Georges, à Esneux, à Trooz, à Barvaux, à Graide et à Marche. Les deux ouvriers à sept destinations sont un asphalteur, de Liége, qui est allé à Esneux, à Charleroy, à La Louvière, à Quiévrain, à Louvain, à Termonde et à Hasselt ; l'autre, un plombier, qui a visité Anvers, Trooz, Jodoigne, Weert-St-Georges, Couvin, Ciney et Marloie.

Voici enfin l'itinéraire du plombier qui a eu des abonnements pour dix destinations : Pipaix, Pommerœul, Anvers, Yvoir, Gingelom, Hamoir, Bruges, Heyst-sur-Mer, Berchem et Marbehan. Il a donc parcouru, on peut le dire, le pays entier.

Les abonnés dont nous venons de parler, s'ils ont changé de lieu de travail, ont conservé leur profession. Mais il y en a qui ont en même temps passé d'un métier à un autre : un mineur est devenu bétonneur ; un électricien, peintre ; un mécanicien, bétonneur. Un autre ouvrier, habitant Liége, a changé trois fois de métier et quatre fois de destination. Nous le trouvons d'abord charretier, et il a un coupon pour Spa ; puis il est manœuvre et travaille à Flémalle-Haute ; plus tard, il est bétonneur et, en cette qualité, a un billet pour Namur, puis un autre pour Tilleur. Nous saisissons ici non pas seulement la mobilité de l'ouvrier, mais la fièvre du déplacement, qui décèle soit l'inquiétude de la misère, soit l'amour immodéré du changement.

Dans son ensemble, le registre de Liége est bien caractéristique : nous y trouvons — à part le petit nombre d'ouvriers non qualifiés et nomades — ceux qu'on pourrait appeler les conquérants, les ouvriers de métiers que les grandes usines ou les firmes des villes envoient au dehors : à Bruxelles, tout d'abord, la capitale aux besoins sans nombre et d'une variété infinie, puis en province et jusque dans de tout petits villages. C'est la conquête, disons-nous, de la clientèle du pays tout entier, par les industries spécialisées des villes, c'est la diffusion de la main-d'œuvre relativement fine ou supérieure, ou, si l'on veut, du bien-être urbain, à travers les campagnes et le territoire tout entier.

Ce fait ne nous paraît pas avoir, jusqu'à présent, attiré l'attention, et il a cependant son importance. Sans doute, il ne date pas des abonnements d'ouvriers. C'est une pratique courante — et nécessaire — des ateliers de construction de machines par exemple, d'envoyer avec les machines qu'ils livrent, leurs propres ouvriers monteurs. Nous l'avons retrouvée, dès le début du XIXe siècle, chez Cockerill, qui livrait des « mécaniques » à tisser la laine, jusque dans le midi de la France. C'était alors une affaire considérable d'employer au loin de *bons* ouvriers, sans surveillance (1). Aujourd'hui, dans les limites du territoire du moins, ce n'est plus rien du tout.

Mais à présent, ce n'est plus seulement les grands établissements, faisant des fournitures coûteuses, qui emploient ce procédé. Toutes les industries urbaines, tous les entrepreneurs de bâtiments, tous les employeurs ayant des travaux à faire exécuter au loin sont à même d'y occuper leurs propres ouvriers, — c'est à dire de s'affranchir du souci de trouver sur place, une main-d'œuvre appropriée, habituée à leur manière de faire, à leurs fournitures, à leurs matières premières. C'est ainsi que l'entrepreneur que nous rencontrâmes à Alost et qui avait à faire poser une cheminée à Ostende, préférait y employer l'ouvrier qui a cette spécialité chez *lui*. Pour tous les travaux fins, des industries de luxe, il y a un avantage inappréciable, qui tourne, en définitive, au profit du consommateur. C'eût été, jadis, extrêmement coûteux d'envoyer de Liége tous les ouvriers nécessaires à la décoration d'une villa ou d'un château, à l'aménagement d'un parc dans les Ardennes. C'est devenu, maintenant, une chose toute habituelle.

Nous ne revendiquons pas — faut-il le dire? — cette mission pour Liége seule : il est bien clair que le registre des stations de Bruxelles aurait montré le même phénomène sur une plus grande échelle encore, et nous n'hésitons pas à généraliser pour toutes les grandes villes du pays.

---

(1) Voir notre étude sur *Les débuts de l'Etablissement John Cockerill à Seraing, contribution à l'histoire des origines de la grande industrie au pays de Liége*, dans la *Vierteljahrschrift für Social-und Wirtschaftsgeschichte*, 1905, 4 Heft., pp. 627-648.

Profession, nombre de déplacements par semaine et de la station de

DOMICILES	PROFESSIONS																				
	AGRICOLES			INDUSTRIELLES																	
				en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			textiles		
	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Liége. . . .	2	2	4	33	26	59	44		44	98	69	167	3	5	8	222	131	353	4	1	5
Bressoux . .	—	—	—	1	—	1	—	1	1	5	2	7	—	2	2	13	12	25	—	—	—
Ougrée . . .	—	—	—	1		1	3	—	3	5	3	8		—	—	4	2	6	—	—	—
Seraing . . .	—	2	2	1	1	2	—	—		5	8	13	—	—	—	1	1	2	—	—	—
Angleur . .	—	—	—	1	1	2	2	—	2	3	7	10	—		—	3	1	4		—	—
Herstal . . .	—	—	—	—	1	1	—	—	—	8	4	12		—	—	—	3	3	—	1	1
Grivegnée . .	—	—	—	1	2	3	—	—	—	2	2	4	—	—	—	1	4	5	—	—	—
Autres communes (43) .	—	5	5	6	4	10	3	—	3	16	9	25	1	—	1	15	8	23	—	—	—
TOTAUX	2	9	11	44	35	79	52	1	53	142	101	246	4	7	11	259	161	421	4	2	6

domicile des abonnés inscrits une seule fois au registre Liége-Guillemins en 1908.

PROFESSIONS																								TOTAUX		
INDUSTRIELLES												DOMESTIQUES			COMMERCIALES DE LA MANUTENTION ET DU TRANSPORT			DE L'ÉTAT			NON CLASSÉS					
du vêtement et des industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie			diverses																	
six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
24	30	54	4	1	5	5	13	18	3	3	6	9	1	10	4	6	10	1	—	1	4	4	8	460	292	752
1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	-	—		20	19	39
1	—	1	—	—	-	1	—	1	—	—		—	—	-	—	—	—	—	—		—	—	-	15	5	20
1	—	1	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	-	—	—	—	-	—	—	—		8	12	20
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	10	9	19
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	-	1	—	—	—	-	—	-	—	—	-	9	9	18
-	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	-	—	5	8	13
—	1	1	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	1	—	1	42	27	69
28	32	60	5	1	6	6	13	19	3	3	6	10	1	11	4	7	11	1	—	1	5	4	9	569	381	950

Relevé des abonnés domiciliés dans les « autres communes ».

	DOMICILE	Nombre d'abonnements	Nombre de déplacements : six ou sept	Nombre de déplacements : un	PROFESSION	DESTINATION
1.	Ans	2	1	—	manœuvre	Aywaille
			—	1	monteur	Amay
2.	Antheit	2	1	—	id.	Esneux
			1	—	id.	id.
3.	Awans	1	1	—	mécanicien	Jemeppe-sur-Meuse
4.	Berloz	1	1	—	forgeron	id.
5.	Bierset	1	1	—	chaudronnier	id.
6.	Boncelles	1	1	—	monteur	Ensival
7.	Bruxelles	1	—	1	racleur	Stavelot
8.	Beyne-Heusay	1	1	—	menuisier	Esneux
9.	Chaudfontaine	1	—	1	électricien	Ostende
			1	—	vitrier	Huy
			1	—	zingueur	Flémalle-Grande
10.	Chênée	5	1	—	id.	Jemeppe-sur-Meuse
			1	—	id.	id.
			1	—	id.	id.
11.	Dalhem	1	1	—	typographe	Waremme
12.	Engis	1	—	1	plombier	Vilvorde
13.	Esneux	2	1	—	manœuvre	Amay
			1	—	électricien	Jemeppe-sur-Meuse
14.	Ensival	1	—	1	noyauteur	Andenne
15.	Fexhe	1	1	—	dresseur	Tilleur
16.	Fléron	1	1	—	maçon	Flémalle-Grande
17.	Flémalle-Grande	2	—	1	mécanicien	Hoboken
			—	1	monteur	id.
			—	1	id.	id.
18.	Flémalle-Haute	5	—	1	id.	Lommel
			1	—	id.	Esneux
			1	—	tailleur de pierres	Aywaille
19.	Jemeppe-sur-Meuse	1	—	1	forgeron	Virton
20.	Haccourt	2	1	—	fraiseur	Bierset
			—	1	cueilleur de fruits	Remicourt
21.	Hamoir	2	1	—	id.	id.
22.	Haneffe	1	1	—	mécanicien	Jemeppe-sur-Meuse
23.	Hermalle-sous-Huy	1	—	1	menuisier	id.
			—	1	manœuvre	Esneux
24.	Heure-le-Romain	3	—	1	plombier	Hermalle-sous-Huy
			—	1	cueilleur de fruits	Remouchamps
			—	1	id.	id.
25.	Hognoul	2	1	—	id.	id.
			1	—	raboteur	Jemeppe-sur-Meuse
26.	Huy	3	1	—	mécanicien	id.
			1	—	monteur	Esneux
			1	—	id.	id.
27.	Maestricht	1	1	—	id.	id.
28.	Melen	1	1	—	tapissier	id.
29.	Montegnée	1	1	—	électricien	Tilff
30.	Montenaeken	1	1	—	manœuvre	id.
31.	Mortroux	1	1	—	frappeur	Jemeppe-sur-Meuse
32.	Mouland	1	1	—	ajusteur	Bierset
33.	Paifve	1	1	—	menuisier	Herve
34.	Poulseur	1	—	1	maçon	Spa
35.	Romsée	2	1	—	épinceur	Flémalle-Grande
			—	1	menuisier	Carlsbourg
36.	Saint-Georges	1	—	1	id.	id.
			—	1	manœuvre	La Louvière
			1	—	mouleur	Ensival
37.	Saint-Nicolas	6	1	—	mineur	Micheroux
			1	—	carreleur	Verviers
			1	—	id.	id.
			1	—	cimentier	Nessonvaux
38.	Saive	1	—	1	carreleur	Bovigny
39.	Tilleur	2	1	—	armurier	Mons
			—	1	rinceur	Verviers
40.	Tirlemont	1	—	1	manœuvre	Piéton
41.	Tongres	1	—	1	ajusteur	Remicourt
42.	Vaux-sous-Chèvremont	1	—	1	parquetteur	Melreux
43.	Waremme	1	1	—	tourneur	Namur
					ajusteur	Jemeppe
	TOTAL	69	42	27		

Ouvriers inscrits au registre de la station de Liége-Guillemins en 1908 et ayant reçu des abonnements pour plusieurs destinations successives.

PROFESSIONS	Nombre d'ouvriers ayant obtenu pour deux destinations successives des abonnements			
	à 6 ou 7 déplacements	à 1 déplacement	dont un à 1 et l'autre à 6 ou 7 déplacements	TOTAL
Deux destinations				
a) **Ouvriers ayant conservé la même profession.**				
Agricole.				
Jardinier	1	—	—	1
Industrielles en général.				
Machiniste	—	1	—	1
Manœuvres	3	1	—	4
Mécanicien	—	—	1	1
Ouvrier d'usine	—	1	—	1
Extractives.				
Carrier	1	—	—	1
Tailleur de pierres	—	1	—	1
Métallurgiques.				
Monteurs	6	5	3	14
Tourneur	—	—	1	1
Du livre.				
Typographe	—	—	1	1
Du bâtiment, des travaux publics et de l'ameublement.				
Ardoisier	1	—	—	1
Asphalteur	—	—	1	1
Carreleurs	3	—	1	4
Charpentier	1	—	—	1
Cimentier	1	—	1	2
Electriciens	4	—	2	6
Maçon	1	—	2	3
Menuisier	1	1	—	2
Parquetteur	—	2	3	5
Peintres	9	4	7	20
Plombiers	2	2	2	6
Poseur	—	—	1	1
Rejointoyeur	—	2	—	2
Tapissier	—	—	1	1
Terrassiers	2	—	1	3
Du vêtement et des industries accessoires.				
Modiste	—	1	—	1
Non classés.				
Chaîneurs	2	—	—	2
TOTAL	38	21	28	87

PROFESSIONS	Catégorie d'abonnement délivré		NOMBRE D'OUVRIERS
	6 déplacements	1 déplacement	
b) **Ouvriers ayant changé de profession.**			
Mineur	1	—	1
Bétonneur	—	1	
Electricien	1	—	1
Peintre	1	—	
Mécanicien	—	1	1
Bétonneur	—	1	
TOTAL	3	3	3

PROFESSIONS	DOMICILE	DESTINATIONS	6 ou 7 déplacements	1 déplacement
		Trois destinations		
Jardinier	Liége	Lillois	—	1
		Bourcy	—	1
		Houffalize	—	1
Manœuvre	id.	Montegnée	1	
		Flémalle-Haute	1	
		Assesse	—	1
Mécanicien	id.	Jemeppe-sur-Meuse	1	
		Poulseur	1	
		Aywaille	1	
Monteur	id.	Verviers	1	
		Remicourt	1	
		Modave	1	
id.	id.	Marchienne-au-Pont	—	1
		Bruxelles-Nord	—	1
		Charleroy	—	1
id.	id.	Havelange	—	1
		Spa	—	1
		Arlon	—	1
id.	id.	Marchienne-au-Pont	—	1
		Enghien	—	1
		Arlon	—	1
id.	id.	Hamoir	1	
		Chokier	—	
		Spa	1	
id.	id.	Verviers-Ouest	1	
		Anvers	—	
		Ensival	1	

PROFESSIONS	DOMICILE	DESTINATIONS	6 ou 7 déplacements	1 déplacement
		Trois destinations (Suite)		
Monteur	Liége	Marchienne-au-Pont	—	1
		Nessonvaux	1	
		Enghien	—	1
id.	id.	Méry	1	
		Spa	1	
		Arlon	—	1
id.	id.	Rixensart	—	1
		Meix-lez-Virton	-	1
		Nessonvaux	1	
id.	id.	Rixensart	-	1
		Famillereux	—	1
		Nessonvaux	1	
id.	id.	Spa	—	1
		Verviers	1	
		Anvers G. C	—	1
Asphalteur	id.	Bruxelles Nord	—	1
		La Louvière	—	1
		Esneux	1	
id.	id.	Bruxelles Nord	—	1
		La Louvière	—	1
		Esneux	1	
Bétonneur	id.	Aywaille	1	
		Huy	1	
		Namur	—	1
Carolifugeur	Seraing Liége	Bruxelles Nord	1	
		Bruges	—	1
		Anvers	—	1
Carreleur	Liége	Spa	1	
		Verviers	1	
		Dolhain	1	
id.	id.	Verviers	1	
		Spa	1	
		Dolhain	1	
id.	id.	Esneux	1	
		Chênée	1	
		Ans	1	
id.	id.	Trooz	1	
		Milmort	1	
		Ans	1	
Electricien	id.	Marchienne-au-Pont	—	1
		Bastogne Sud	—	1
		Bruxelles Nord	—	1

PROFESSIONS	DOMICILE	DESTINATIONS	6 ou 7 déplacements	1 déplacement
		Trois destinations (Suite)		
Electricien	Liége	Chaudfontaine	1	
		Tongres	1	
		Grammont	—	1
id.	id.	Poulseur	1	
		Chaudfontaine	1	
		Trooz	1	
id.	id.	Bruxelles Nord	1	
		Esneux	1	
		Dieghem	1	
Parquetteur	id.	Melreux	—	1
		Ostende	—	1
		Spa	—	1
Peintre	id.	Fesche	1	
		Jemeppe-sur-Meuse	1	
		Esneux	1	
id.	id.	Nessonvaux	1	
		Comblain-au-Pont	1	
		Nessonvaux	1	
id.	id.	Ans	1	
		Tilff	1	
		Verviers	1	
id.	id.	Pepinster	1	
		Chaudfontaine	1	
		Trooz	1	
Plafonneur	id.	Remouchamps	1	
		Melreux	—	1
		Trois-Ponts	—	1
id.	id.	Aywaille	1	
		Melreux	—	1
		Trois-Ponts	—	1
Plombier	id.	Flémalle-Grande	1	
		Tongres	1	
		Hamoir	—	
Rejointoyeur	id.	Ciney	—	1
		Yvoir	—	1
		Jemeppe	—	1
id.	id.	Chênée	1	
		Fesche	1	
		Huy Sud	1	
Tapissier	id.	Gand	—	1
		Juslenville	1	
		Verviers Ouest	1	
			64	47

PROFESSIONS	DOMICILE	DESTINATIONS	6 ou 7 déplacements	1 déplacement
		Quatre destinations		
		a) **Ouvriers n'ayant pas changé de profession.**		
Peintre	Liége	Bruxelles-Nord	1	
		Tilff	1	
		Comblain-la-Tour	1	
		Nessonvaux	1	
id.	id.	Tilff	1	
		Jemeppe-sur-Meuse	1	
		Comblain-la-Tour	1	
		Spa	—	1
id.	id.	Tilff	1	
		Comblain-la-Tour	1	
		Pepinster	1	
		Dolhain	1	
id.	id.	Chaudfontaine	1	
		Tilff	1	
		Nessonvaux	1	
		Jemeppe-sur-Meuse	1	
Carreleur	Ans	Bovigny	—	1
		Tilff	1	
	Liége	Comblain-au-Pont	1	
		Esneux	1	
Asphalteur	Liége	Haine-Saint-Paul	—	1
		Glons	1	
		Esneux	1	
		Quiévrain	—	1
Electricien	Bressoux	Bruxelles-Nord	—	1
	Liége	Jodoigne	—	1
		Charleroy	—	
		Esneux	1	
Plombier	Liége	Heyst	—	1
		Marloie	—	1
		Neufvilles	—	1
		Yvoir	1	
			22	10
		b) **Ouvriers ayant changé de profession.**		
Charretier	Liége	Spa	1	
Manœuvre		Flémalle-Haute	1	-
Bétonneur		Namur	—	1
		Tilleur	1	
			3	1
			25	11

PROFESSIONS	DOMICILE	DESTINATIONS	6 ou 7 déplacements	1 déplacement
		Six destinations		
Plombier	Liége	Weert-Saint-Georges	—	1
		Esneux	1	
		Trooz	1	
		Barvaux	—	1
		Graide	—	1
		Marche	—	1
			2	4
		Sept destinations		
Asphalteur	Liége	Esneux		
		Charleroy	1	1
		La Louvière	—	1
		Quiévrain	—	1
		Louvain	1	
		Termonde	—	1
		Hasselt	1	
Plombier	id.	Anvers	—	1
		Trooz	1	
		Jodoigne	—	1
		Weert-Saint-Georges	—	1
		Courrière	—	1
		Ciney	—	1
		Marloie	—	1
			4	10
		Dix destinations		
Plombier	Liége	Pipaix		
		Pommeroeul	—	1
		Anvers	—	1
		Yvoir	—	1
		Gingelom	—	1
		Hamoir	1	
		Bruges	1	
		Heyst-sur-Mer	—	1
		Berchem	—	1
		Marbehan	—	1
			—	1
			2	8

RÉCAPITULATION

a) Ouvriers n'ayant pas changé de profession.

PROFESSIONS	Nombre d'ouvriers ayant eu des abonnements pour des destinations successives							Nombre de destinations pour lesquelles il a été délivré des abonnements à		
	deux destinations	trois destinations	quatre destinations	six destinations	sept destinations	dix destinations	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Agricole :										
Jardinier	1	1	—	—	—	—	2	2	3	5
Industrielles										
En général :										
Machiniste . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	2	2
Manœuvres . . .	4	1	—	—	—	—	5	8	3	11
Mécaniciens . .	1	1	—	—	—	—	2	4	1	5
Ouvrier d'usine .	1	—	—	—	—	—	1	—	2	2
Extractives :										
Carrier.	1	—	—	—	—	—	1	2	—	2
Tailleur de pierre.	1	—	—	—	—	—	1	—	2	2
Métallurgiques :										
Monteurs. . . .	14	11	—	—	—	—	25	28	33	61
Tourneur. . . .	1	—	—	—	—	—	1	1	1	2
du Livre :										
Typographe. . .	1	—	—	—	—	—	1	1	1	2
du bâtiment, des travaux publics et de l'ameublement :										
Ardoisier. . . .	1	—	—	—	—	—	1	2	—	2
Asphalteurs. . .	1	2	1	—	1	—	5	8	11	19
Bétonneur . . .	—	1	—	—	—	—	1	2	1	3
Carolifugeur. . .	—	1	—	—	—	—	1	1	2	3
Carreleurs . . .	4	4	1	—	—	—	9	22	2	24
Charpentier . . .	1	—	—	—	—	—	1	2	—	2
Cimentiers . . .	2	—	—	—	—	—	2	3	1	4
Electriciens . . .	6	4	1	—	—	—	11	19	9	28
Maçons	3	—	—	—	—	—	3	4	2	6
Menuisiers . . .	2	—	—	—	—	—	2	2	2	4
Parquetteurs . .	5	1	—	—	—	—	6	3	10	13
Peintres	20	4	4	—	—	—	28	52	16	68
Plafonneurs. . .	—	2	—	—	—	—	2	2	4	6
Plombiers . . .	6	1	1	1	1	1	11	14	28	42
Poseur.	1	—	—	—	—	—	1	1	1	2
Rejointoyeurs . .	2	2	—	—	—	—	4	3	7	10
Tapissier-garnisseurs	1	1	—	—	—	—	2	3	2	5
Terrassiers . . .	3	—	—	—	—	—	3	5	1	6
du vêtement et des industries accessoires :										
Modiste	1	—	—	—	—	—	1	—	2	2
Non classés :										
Chaîneurs . . .	2	—	—	—	—	—	2	4	—	4
TOTAL. . .	87	37	8	1	2	1	136	198	149	347

RÉCAPITULATION (Suite)

b) **Ouvriers ayant changé de profession.**

PROFESSIONS	Nombre d'ouvriers ayant eu des abonnements pour des destinations successives							Nombre de destinations pour lesquelles il a été délivré des abonnements à		
	deux destinations	trois destinations	quatre destinations	six destinations	sept destinations	dix destinations	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Mineur	1	—	—	—	—	—	1	1	—	2
Bétonneur . . .								—	1	
Electricien . . .	1	—	—	—	—	—	1	1	—	2
Peintre								1	—	
Mécanicien . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	1	2
Bétonneur . . .								—	1	
Charretier . . .	—	—	1	—	—	—	1	1	—	4
Manœuvre . . .								1	—	
Bétonneur . . .								1	1	
TOTAL . . .	3	—	1	—	—	—	4	6	4	10
TOTAL GÉNÉRAL.	90	37	9	1	2	1	200	204	153	357

V. — Les Abonnés de Waremme.

Le registre de la station de Waremme est fort différent de celui de Liége. Pour avoir la liste des abonnés, nous avons dû d'abord, compléter le registre de 1908 par ceux des trois années précédentes. Ici, on raye le nom des ouvriers dont le certificat est périmé ou qui reçoivent des billets pour une nouvelle destination, de sorte que nous ne connaissons plus les abonnés aux multiples destinations. En outre, nous ne savons plus exactement combien d'ouvriers ont réellement voyagé pendant l'année 1908. Nous avons purement et simplement la liste des abonnés qui *pouvaient* venir chercher un coupon de semaine. Au total, il y en avait 1794, soit 604 de plus qu'à Liége, et ils se divisaient à peu près dans la même proportion en ce qui concerne la catégorie d'abonnements : 986 avaient des billets pour six ou sept déplacements, 808, pour un déplacement.

Leurs résidences se répartissaient dans 50 communes, y compris Waremme, ce qui donne exactement le même nombre qu'à Liége. Mais l'aire de drainage est ici bien plus compacte. Nous l'avons fait figurer dans un carton à part, sur la carte n° 20. Tandis que la grande ville avait comme clients des ouvriers résidant au loin (Bruxelles, Maestricht), c'est-à-dire momentanément installés à Liége, ici la station concentre les abonnés des villages environnants dans un rayon de 16 kilomètres au plus.

Les plus éloignés ne comptent pas d'abonnés à six déplacements: Villers-le-Bouillet, Vaux-et-Borset, Chapon-Seraing, Braives, Latinne, Lens-Saint-Remy, Aineffe, au Midi, Fologne au Nord par exemple ; ou ils en comptent très peu, Thourinne-la-Chaussée, 2 sur 16, Borlez, 4 sur 52, Gelinden, 3 sur 36, etc. L'aire de drainage est allongée du Nord au Sud, d'une part à cause de la concurrence des stations voisines le long de la ligne de l'Etat, qui va de l'Ouest à l'Est, et d'autre part parce que des chemins de fer vicinaux relient à Waremme précisément des villages du Nord et du Sud.

Sur ces 1.794 abonnés, 508 appartenaient à Waremme, 208 à Oleye, 143 à Celles, 102 à Marlinne, 80 à Bettincourt, 66 à Lantremange, 61 à Grand-Axhe, 57 à Hollogne-sur-Geer. Ce sont, précisément, les villages les plus rapprochés, toujours dans la direction Nord-Sud.

Les destinations sont aussi beaucoup moins nombreuses qu'à Liége — pour un nombre d'abonnés supérieur d'un tiers : il n'y en a que 80 au lieu de 154 à Liége, et les longues distances sont également beaucoup plus rares.

Liége attire naturellement le plus grand nombre : 1.088, suivi de loin par Ans (125), qui est encore presque dans l'agglomération liégeoise, puis par Bierset (81), et Remicourt (79), stations voisines de Waremme. Aucune des autres destinations n'atteint le chiffre de 50 abonnés. Bruxelles n'en reçoit que 31, ce qui marque bien nettement la différence qui distingue la main-d'œuvre de Waremme de celle de Liége.

Quant aux professions des abonnés, elles sont notablement moins variées qu'à Liége. Les plus forts totaux sont bien encore ceux : des industries du bâtiment, de l'ameublement et des travaux publics — des professions industrielles en général — des industries métallurgiques — et des industries extractives, mais dans d'autres proportions.

905 abonnés sur 1.794, soit 52 pour cent, appartiennent aux industries du bâtiment et des travaux publics. Mais ce ne sont plus les peintres qui tiennent la tête, ce sont les maçons : 203 abonnés, puis les menuisiers, 152, les terrassiers, 106, les plafonneurs, 81 Ils n'y a plus que 36 peintres, 6 plombiers, 2 électriciens. 562 de ces ouvriers se rendent à Liége, 67 à Ans.

Le chiffre caractéristique de l'ensemble des abonnés de Waremme est celui des « professions industrielles en général », qui est de 502, soit 28 pour cent, au lieu de 8 pour cent à Liége. Nous y comptons 472 journaliers, manœuvres, ouvriers et ouvrières d'usines. Voilà bien la main-d'œuvre non qualifiée, les ruraux enlevés à l'agriculture par l'industrie. La majorité, 251, se rend encore à Liége.

Les industries métallurgiques sont représentées par 119 abonnés, soit 7 pour cent, contre 22 pour cent à Liége. Il y a parmi eux 36 ajusteurs, et 20 armuriers. Mais ceux-ci sont surtout des élèves de l'école d'armurerie de Liége qui, leur apprentissage terminé, deviennent la plupart du temps des ajusteurs.

110 abonnés appartiennent aux industries extractives, dont 94 houilleurs, tandis que Liége n'en comptait que 37.

Les autres groupes d'industries sont beaucoup moins importants.

Quand on rapproche les résidences des professions, on voit qu'il se forme des spécialisations par villages. Ainsi, sur les 208 abonnés d'Oleye, il y en a 157 appartenant aux industries du bâtiment, dont 57 maçons. A Celles, sur 143 abonnés, 88 sont de la même catégorie ; à Bettincourt, sur 80 abonnés, 53, dont 36 plafonneurs. Des 102 abonnés de Marlinne, 69 sont des manœuvres.

Ici donc, on peut en être certain, c'est la main-d'œuvre non qualifiée qui domine. Sans doute, elle n'est pas seule : il y a d'excellents menuisiers, d'habiles monteurs et ajusteurs, gagnant de forts salaires, parmi les abonnés de Waremme. Mais la généralité est composée de manœuvres, de journaliers, d'ouvriers des champs, improvisés ouvriers industriels — soit pour toujours, soit temporairement.

§ 12. Résumé.

L'étude statistique à laquelle nous venons de nous livrer demande à être résumée. Nous en rappellerons donc les résultats principaux : leur rapprochement en marquera davantage la signification.

Le nombre total d'abonnements d'ouvriers délivrés en un an par les stations de l'Etat est énorme non seulement par rapport à l'exploitation en général et par rapport à la population ouvrière, mais d'une manière absolue. Il atteint à peu près six millions et demi, dont six millions pour les ouvriers de l'industrie privée. Les abonnements intéressent une si grande portion de la classe ouvrière que leur nombre subit maintenant des variations dues aux crises industrielles, et spécialement au recrutement des ouvriers de la grande industrie.

Les voyages effectués par les abonnés ouvriers représentent 42 pour cent de tous les voyages faits sur le réseau. Sur 440.000 voyageurs que transporte en moyenne le chemin de fer de l'Etat par jour, il y a 200.000 ouvriers abonnés. En d'autres termes « le réseau des chemins de fer de l'Etat sert à transporter des ouvriers abonnés à peu près autant que d'autres voyageurs ».

C'est là, croyons-nous, un phénomène qui ne se retouve sur aucun grand réseau de chemins de fer du monde.

Quant au nombre de personnes différentes utilisant, peu ou beaucoup, les coupons de semaine dans le courant d'une année, il doit s'élever au moins à 325.000, c'est-à-dire comprendre entre le quart et le cinquième de la population ouvrière totale. Il résulte de nos recherches, en effet, que le nombre de coupons utilisés par le même individu est beaucoup plus petit

qu'on le croit communément. Nous sommes arrivé à une moyenne générale de 15 coupons et nous admettons, par prudence, un coefficient de 20 pour cent en moyenne par abonné. De sorte qu'à côté d'un nombre relativement petit d'abonnés voyageant continuellement, il doit y avoir un très grand nombre de voyageurs *occasionnels*.

Le parcours moyen par abonné est seulement de 19 kilomètres, ce qui indique qu'il y a un très grand nombre d'abonnés pour de courtes distances : 55 pour cent ne dépassent pas 20 kilomètres. La moyenne des coupons à un déplacement par semaine, c'est à dire à longue distance, n'atteint que 62 kilomètres. On peut donc dire que la grande majorité des abonnés ne passe pas plus de trois quarts d'heure en train par trajet.

Nous n'avons pu découvrir aucune périodicité, ni mensuelle, ni saisonnière, dans la délivrance des abonnements.

La répartition géographique des abonnements veut être étudiée dans le détail de nos cartes. Bornons-nous à rappeler les résultats les plus saillants. Les abonnements à un déplacement par semaine — ceux à grande distance — sont, comme les autres, répandus dans tout le pays, mais les stations qui en délivrent le plus sont dans le Nord de la Hesbaye, le Hageland et le Limbourg. Les plus gros chiffres d'abonnements à six déplacements par semaine, au contraire, sont concentrés dans le Brabant méridional, qui est un grand réservoir de main-d'œuvre pour Bruxelles et la région industrielle du Hainaut.

Si l'on groupe les stations par arrondissement administratif, on voit encore le Sud du Brabant, le Nord du Hainaut et de Namur occuper les premières places. Proportionnellement à la population, l'arrondissement de Nivelles vient encore en tête, avec 620 coupons délivrés, en deux mois, par mille habitants.

En général, on ne peut plus dire, comme lors du Recensement industriel de 1896, que la mobilité de la main-d'œuvre est limitée aux arrondissements frontière. Le centre du mouvement se rapproche, au contraire, du centre de la Belgique.

De nos douze cartes des « foyers d'attraction », il n'y en a pas de plus saisissante que celle de Bruxelles, où l'on voit que la capitale appelle de la main-d'œuvre de presque tout le territoire. L'aire des autres foyers est variable, de forme et d'étendue.

Il en est encore de même de l'aire de dispersion des stations que nous avons étudiées dans les cinq cartes suivantes.

Le drainage des abonnés opéré par une station sur toute une région peut s'étendre parfois très loin : à Waremme en un an, il a englobé 49 communes.

La répartition professionnelle des abonnés fait voir que la majorité d'entre eux doit appartenir à la main-d'œuvre non qualifiée, les terrassiers et

manœuvres, les ouvriers du bâtiment y étant très fortement représentés. Mais le grand nombre d'abonnés ouvriers mineurs indique que nos charbonnages recrutent, parfois très loin, une masse énorme d'ouvriers habitant la campagne.

Enfin, l'étude des listes d'abonnés de Liége-Guillemins et de Waremme vient de nous montrer les grandes différences qui existent entre la clientèle abonnée d'un centre urbain, foyer d'attraction, et celle d'un centre rural, foyer de dispersion. La ville envoie au loin des ouvriers de métiers, qui peuvent avoir jusqu'à dix destinations différentes (en un an). Le village envoie surtout des masses de journaliers, de manœuvres, d'ouvriers non qualifiés.

SECTION DEUXIÈME

Les abonnements de la Compagnie du Nord-Belge

Il résulte des renseignements qui nous ont été aimablement communiqués par M. l'Inspecteur Général Philippe que des abonnements hebdomadaires d'ouvriers ont été établis, par la Compagnie du Nord-Belge, à partir du 5 août 1872, c'est à dire deux ans après l'Etat Belge.

La mesure ne fut appliquée d'abord que sur le parcours de Huy à Liége-Longdoz; puis elle fut étendue successivement :

En 1879, aux gares de la Section de Charleroy à Erquelinnes ;

En 1886, à celles de la Section de Mons à Quévy ;

En 1889, aux bureaux de la rive gauche de la Meuse, de Flémalle-Grande à Liége-Guillemins ;

En 1895, à la Section d'Andenne à Namur puis, à la Section de Namur à Yvoir ;

En 1897, à la Section d'Yvoir à Givet.

Jusqu'en 1896, il n'y avait que des abonnements à six déplacements par semaine et ils étaient limités aux distances ne dépassant pas 62 kilomètres.

Le 1er juin 1896, la Compagnie admit des abonnements à sept déplacements en faveur des ouvriers soumis à un travail ininterrompu le dimanche.

Depuis le 15 mars 1908, elle a adopté toutes les catégories d'abonnements existant sur le chemin de fer de l'Etat pour les ouvriers de l'industrie privée.

Les conditions réglementaires, qui sont contenues aux art. 47 à 53 du livret réglementaire, modifiés en 1905 et 1908, sont essentiellement celles de l'Etat.

Quant au tarif, il est également le même en ce qui concerne les abonnements pour un voyage simple par jour et ceux pour un déplacement par

semaine. Il est légèrement plus élevé pour les abonnements à six et sept déplacements. Voici le barême de cette dernière catégorie :

Barême des abonnements hebdomadaires d'ouvriers valables pour six ou sept déplacements par semaine.

DISTANCES EN KILOMÈTRES	PRIX PAR BILLET VALABLE POUR 6 JOURS Fr. C.	POUR 7 JOURS Fr. C.
1 à 7 kilom.	1,20	1,40
8 à 12 »	1,60	1,85
13 à 17 »	1,80	2,10
18 à 22 »	1,90	2,20
23 à 27 »	2,00	2,35
28 à 32 »	2,10	2,45
33 à 37 »	2,20	2,55
38 à 42 »	2,30	2,70
43 à 47 »	2,40	2,80
48 à 52 »	2,50	2,90
53 à 57 »	2,60	3,05
58 à 62 »	2,70	3,15

Depuis 1905, il y a, en outre, un tarif spécial à prix réduit entre les gares de la banlieue depuis Liége-Longdoz jusque Val Saint-Lambert et depuis Liége-Guillemins jusque Flémalle-Grande.

La Compagnie ne possède pas de statistique détaillée sur les abonnements d'ouvriers. Elle nous a fait connaître le nombre total de billets délivrés depuis un certain nombre d'années.

En	1901	ce total s'est élevé à	187.738	billets.
»	1902	» »	175.881	»
»	1903	» »	202.787	»
»	1904	» »	206.465	»
»	1905	» »	235.335	»
»	1906	» »	260.608	»
»	1907	» »	292.212	»
»	1908	» »	290.594	»

On peut déduire de ce dernier chiffre que le nombre minimun d'ouvriers abonnés serait 5577, si tous voyageaient pendant les 52 semaines de l'année, ce qui est impossible. En admettant le coefficient moyen d'utilisation des billets de 20, on arrive à 14.500, et celui de 14, à 20.700 ouvriers abonnés. Nous n'avons, malheureusement, aucun élément d'observation pour nous arrêter à l'un de ces chiffres. En tout cas, il suffit d'avoir vu les trains bondés matin et soir entre Liége et Namur pour pouvoir affirmer que cette

partie du moins du réseau du Nord-Belge peut être comparée aux lignes de l'Etat au point de vue du nombre d'abonnements. Elle se trouve située à proximité d'un centre d'attraction puissant : Liége et son agglomération, et longe des régions populeuses, la Hesbaye et le Condroz, où les abonnés doivent se rencontrer en grand nombre. La section de Charleroy à Erquelinnes doit être dans le même cas. Le contingent fourni par la section de Givet à Namur est vraisemblablement moins fort.

Nous remarquerons, en terminant, que la Compagnie du Nord-Belge n'a pas dédaigné la clientèle des abonnés ouvriers *au tarif de l'Etat Belge*. Si les coupons de semaine au taux de ce tarif occasionnaient réellement des pertes, il n'est pas vraisemblable qu'ils eussent été admis, dès 1872, pour la catégorie la plus nombreuse, sur une ligne dont la préoccupation première est évidemment l'exploitation rémunératrice. Il est vrai que les bénéfices réalisés normalement par la Compagnie du Nord sont assez élevés pour lui permettre de faire des pertes sur certaines catégories de voyageurs. Nous ne voyons pas, cependant, les raisons qui l'auraient amenée à semblable résolution, et, jusqu'à preuve du contraire, nous tenons son exemple comme une présomption tout au moins que les abonnements ouvriers, même au prix de nos tarifs, ne constituent pas les chemins de fer en perte — quand, naturellement, ils ne sont pas isolés des autres services.

SECTION TROISIÈME

Les abonnements des Chemins de fer vicinaux

La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux a adopté depuis son origine, en 1884, les abonnements d'ouvriers.

Les conditions inscrites aux articles 49 et suivants de son règlement pour le transport des voyageurs ne diffèrent pas de celles de l'Etat. Toutes les catégories d'abonnements existent, y compris celle pour les ouvriers de la Société, qui jouissent d'une réduction de 50 pour cent. Il n'y a pas de tarif général imposé par la Société Nationale aux sociétés exploitantes. Celles-ci ont donc des barèmes présentant de grandes différences entre elles. Tous ceux que nous avons pu connaître étaient sensiblement plus élevés que le barême de l'Etat-Belge.

M. le Directeur Général C. de Burlet a bien voulu nous communiquer un relevé des abonnements délivrés et des voyages effectués par les abonnés pendant les trois dernières années. Ce relevé, qui n'est pas publié au rapport annuel de la Société, et que nous reproduisons plus loin, est fait non par station, mais par ligne.

Il s'en dégage une conclusion évidente : c'est que le nombre d'abonnements d'ouvriers délivrés sur les lignes vicinales est très considérable et croît d'année en année. Au total, pour 2.845 kilomètres de lignes exploitées en 1906, 531.636 coupons de semaine, soit 187 par kilomètre de ligne, avaient été délivrés ; pour 3.068 kilomètres en 1907, 655,530 coupons, soit 214 par kilomètre de ligne ; pour 3.336 kilomètres en 1908, 721.219 coupons, soit 216 par kilomètre de ligne, correspondant à plus de huit millions de voyages.

Ainsi éclate, en ceci comme en d'autres matières, la grande utilité de ces chemins de fer « d'intérêt local » qui rattachent entre elles les grandes

lignes, soudent les réseaux, et en décuplent la valeur au point de vue des relations sociales.

Les 721.219 abonnements de 1908 auraient pu, à la rigueur, n'être délivrés qu'à 13.869 abonnés s'ils avaient voyagé tous les cinquante-deux semaines de l'année, chose impossible. Si nous admettions le coefficient de 14 coupons seulement par abonné, nous ferions monter leur nombre à 51.515, et en nous tenant au coefficient de 20 billets, nous adoptons le chiffre de 36.060 abonnés. Mais nous sommes à ce sujet en pleine hypothèse, faute de données numériques.

Comme nous l'avons dit en nous occupant de la Compagnie du Nord, il faut se garder d'additionner ce nombre d'abonnés à ceux de l'Etat. Il est hors de doute, en effet, que beaucoup d'ouvriers ajoutent un abonnement des Vicinaux à un abonnement de l'Etat. Malheureusement, nous ne savons dans quelle proportion. D'autre part, même si ce cas est fréquent, il n'est certes pas général. Bon nombre de bourgs industriels, de charbonnages, d'usines, sont desservis exclusivement par les Vicinaux et attirent une clientèle qui n'est pas tributaire de l'Etat. De sorte que, quand on pense à la masse des abonnés de nos chemins de fer, il faut grossir le total des abonnés de l'Etat d'un certain contingent appartenant aux Vicinaux ainsi qu'à la Compagnie du Nord-Belge.

La répartition géographique des abonnés des lignes vicinales est très inégale. C'est ce qu'indiquent les totaux par province qui figure à notre tableau. Le Hainaut vient en tête, avec 225.414 billets délivrés en 1908, c'est à dire près d'un tiers de l'ensemble. Quand on considère que c'est encore dans le Hainaut que les abonnements de l'Etat sont aussi les plus nombreux, on reste confondu devant la mobilité de la main-d'œuvre. Le Brabant vient ensuite, avec 168.822 coupons, et accentue encore cette impression : les chemins de fer de l'Etat qui convergent vers la capitale et qui y déversent ces masses énormes de voyageurs ne suffisent donc pas à l'alimenter de main-d'œuvre ; les lignes vicinales, nombreuses encore dans cette région, y ajoutent un supplément qui n'est pas faible, — sans compter celui des tramways, qui ne doit pas être non plus négligeable.

A la suite du Brabant, c'est la province de Liége qui prend rang, avec 93.123 coupons, puis Anvers, avec 85.602 en 1908, — après 90.129 en 1907 — c'est à dire encore deux centres d'attraction principaux des abonnements de l'Etat. Les autres provinces suivent, mais à grande distance : Namur a 49.138 billets, la Flandre Occidentale 39.535, la Flandre Orientale 27.648, le Limbourg 17.982, le Luxembourg 13.955.

Il est regrettable que nous ne puissions grouper les nombres de coupons par arrondissement, comme nous l'avons fait précédemment. Mais la carte n° 23 supplée en partie à cette lacune. Elle montre l'importance relative des nombres d'abonnements délivrés sur chaque ligne ou section de ligne.

On voit ainsi s'élargir le spectacle auquel l'étude des abonnements nous avait initié. La Compagnie du Nord-Belge — et probablement aussi les autres petites compagies qui échappent à notre observation — ainsi que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux n'ont pas pu se soustraire à l'exemple de l'Etat. Le transport en masse des ouvriers par chemin de fer est aujourd'hui un élément essentiel de l'économie nationale belge. Partout sur le territoire, le trafic appelle le trafic. Les diverses voies de communication se prêtent secours l'une à l'autre, complétant l'œuvre de la mobilisation de du travail. Grâce aux Vicinaux, notamment, c'est dans les profondeurs des campagnes, c'est dans les moindres villages, le long des routes et des tracés en plein champ, que l'occasion s'offre, de plus en plus, à chacun d'aller chercher au loin du travail et du pain, tout en conservant sa résidence habituelle. Il n'est aucun pays au monde, croyons-nous, où semblable phénomène ait pris pareille extension et pareille intensité.

Carte n° 23

Chemins de fer vicinaux

Abonnements délivrés en 1908.

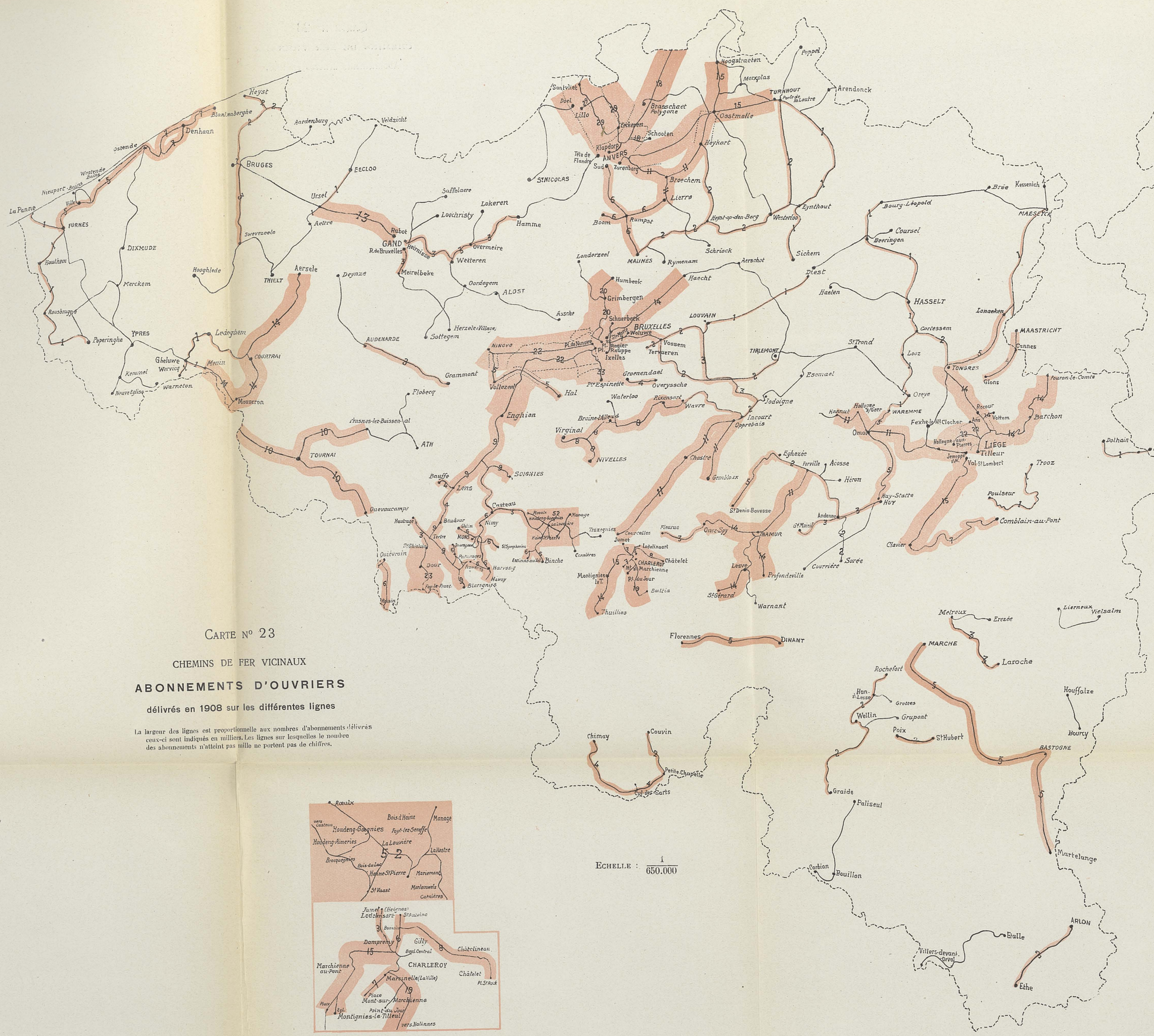
CARTE Nº 23

CHEMINS DE FER VICINAUX

ABONNEMENTS D'OUVRIERS

délivrés en 1908 sur les différentes lignes

La largeur des lignes est proportionnelle aux nombres d'abonnements délivrés ceux-ci sont indiqués en milliers. Les lignes sur lesquelles le nombre des abonnements n'atteint pas mille ne portent pas de chiffres.



ECHELLE : $\frac{1}{650.000}$

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

Nombre d'abonnements d'ouvriers délivrés et nombre de voyages effectués par les abonnés sur les chemins de fer vicinaux, pendant les années 1906, 1907 et 1908.

DESIGNATION DES LIGNES	1906		1907		1908		Date d'ouverture des lignes n'ayant pas un exercice complet
	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	
PROVINCE D'ANVERS							
Anvers-Hoogstraeten-Turnhout	14.230	171.732	16.238	195.928	14.984	181.082	
Malines-Itegem-Westerloo-Gheel-Turnhout	1.415	17.254	1.918	23 016	2.216	26.592	
Anvers-Brasschaet (frontière)-Schooten	15.662	178.344	18.717	225.102	17.990	216.370	
Brasschaet-Brecht-Westerloo			101	1.212	602	7.288	
Anvers-Santvliet-Lillo	20.960	258.360	33.648	408.166	28.671	347.514	
Anvers-Oosmalle-Lierre	12.073	145.354	12.969	156.714	11.447	138.932	
Turnhout à Arendonck (frontière)	262	3.146	495	5.940	861	10.332	
Turnhout-Moll-Westerloo-Sichem	964	11.695	1.215	14.696	1.429	17.206	
Anvers-Boom-Malines-Duffel-Lierre	4.482	54.672	3.998	47.976	5.922	71.064	
Turnhout-Merxplas-Hoogstraeten-Rijsbergen-Ryckevorsel	173	2.080	213	2.556	385	4.620	
Itegem à Santhoven	239	2.892	30	360	194	2.328	21 novemb. 1906
Turnhout à Poppel (frontière)	20	240	587	7.044	875	10.500	5 octobre 1908
Lierre à Werchter	—	—	—	—	26	312	
TOTAL	**70.480**	**845.769**	**90.429**	**1 088.710**	**85.602**	**1.034.140**	
BRABANT							
Bruxelles-Schepdael-Ninove (service suburbain)	2 978	36.368	19.846	241.098	21.783	264.446	
Bruxelles-Schepdael-Ninove (service rural)	12.378	150.114					
Wavre à Jodoigne	1.609	19.308	1.807	20.144	2.252	25.105	
Bruxelles à Enghien	16.757	203.372	19.439	180.511	22 368	207.575	
Bruxelles à Humbeck (service suburbain)	15.232	87.035	18.351	209.080	19.720	224 611	
Bruxelles à Humbeck (service rural)	3.379	41.321					
Bruxelles à Haecht (service suburbain)	35	420	304	3.648	1.021	12.252	
Bruxelles à Haecht (service rural)	13.443	161.992	14.059	168.876	13 626	162 288	
Louvain à Jodoigne	2.128	25.632	3.127	36.057	3.343	38.548	
Bruxelles-Sterrebeck-Vossem (serv. suburbain)	702	8.862	1.080	12.960	1.251	15.012	
Bruxelles-Sterrebeck-Vossem (service rural)	2.413	28.268	3.365	40.558	5.675	73.584	
Bruxelles à la Petite-Espinette	28.380	343.166	31.744	383.470	33.388	403.327	
Groenendael à Overysscche	3.015	36.216	3.232	38.796	3.901	46.812	
Louvain à Diest	1.735	20.982	1.648	19.027	1.543	17.815	
Grimberghen à Londerzeel	481	5.932	796	7.644	856	8.220	
Haecht-Aerschot-Tirlemont	764	9.212	752	8.828	797	9.356	
Braine-l'Alleud à Wavre	6.908	83.064	8.165	94.136	8.245	94.436	
Louvain à Tervueren	1.342	16.198	1.500	17.382	2.440	28.274	
Courcelles-Incourt-Gembloux	12.512	151.528	13.770	161.684	10.611	124.592	
Tervueren à Tirlemont	834	10.238	1.790	16.284	2.091	19.726	
Waterloo à Mont-Saint-Jean	6	72	25	194	79	615	
Nivelles à Virginal et à Braine-l'Alleud	7.294	87.690	7.803	93.804	7.813	93.830	
Hal à Ninove	4.031	48.827	6.757	71.142	5.122	53.883	29 juin 1907
Jodoigne-Tirlemont-Saint-Trond	—	—	93	1.116	598	7.476	25 juillet 1908
Malines à Aerschot	—	—	—	—	299	3.634	
TOTAL	**138.356**	**1.575.817**	**159.453**	**1.826.439**	**168.822**	**1.935.117**	
FLANDRE OCCIDENTALE							
Ostende-Neuport-Furnes	4.190	50.913	5.851	65.940	5.583	62.911	
Thielt à Aeltre	179	2.124	248	2.976	430	5.160	
Ostende à Blankenberghe (service rural)	3.334	39.950	5.239	57.916	3.961	45.203	
Ostende à Blankenberghe (embt vers le qui du Phare)	2.473	29.949	3.098	39.823	3.042	38.607	
Furnes à Ypres	587	7.044	640	7.773	444	5.328	
Hooglede à Thielt	306	3.682	327	3.958	328	4.032	
Bruges-L'Ecluse-Heyst	726	8.794	1.710	20.520	1.760	21.120	
Courtrai-Wervicq-Menin	894	10.728	1.107	12.318	1.504	16.736	
Bruges à Swevezeele	1.204	14.714	4 075	48.940	3.325	38.460	
Ypres-Neuve-Eglise-Warneton	583	7.088	934	10 936	638	7.230	
Arseele-Courtrai-Mouscron-Menin-Montaleux	2.249	26.988	8.711	82.662	14.053	133.354	
Bruges-Knesselaere-Ursel	31	392	17	204	213	2.556	
Poperinghe-Furnes-La Panne	1.075	12.900	1.188	14.256	1.249	14.246	
Bruges-Middelbourg-Aardenburg	262	3.144	317	3.804	614	7.368	
Ostende à Middelkerke-Bains	—	—	—	—	—	—	
Ypres à Gheluwe	199	2.388	199	1.126	137	795	
Dixmude-Ypres-Poperinghe	24	288	34	408	120	1.440	25 septemb 1906
Ostende à Dixmude	—	—	327	3.629	742	8.295	29 juin 1907
Blankenberghe à Heyst	—	—	—	—	1.392	16.735	1er octobre 1908
TOTAL	**18.316**	**221.086**	**34.022**	**377.189**	**39.535**	**429.576**	

DÉSIGNATION DES LIGNES	1906		1907		1908		Date d'ouverture des lignes n'ayant pas un exercice complet
	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	
FLANDRE ORIENTALE							
Gand-Somergem-Ursel	10.768	129.216	12.020	144.240	12.643	149.556	
Gand à Saffelaere	269	3.360	401	4 860	386	4.652	
Deynze à Audenaerde	432	5.184	853	10.236	932	11.184	
Gand-Wetteren-Hamme	2.112	25.462	2.798	33.976	2.616	31.464	
Eecloo à la frontière vers Schoondyke	692	8.304	717	8.604	621	7.452	
Saint-Nicolas-Kieldrecht-Doel	430	5.160	446	5.352	562	6.744	
Gand à Meirelbeke	1.002	7.930	1.547	17.604	2.999	36.044	
Aeltre à Eecloo	211	2.532	482	5.784	1.368	16.416	
Overmeire à Lokeren	213	2.562	367	4.404	314	3.768	
Wetteren à Sottegem	716	8.592	560	6.788	683	8.324	
Hamme à Zwyndrecht	673	8.076	1.501	18.012	844	10.128	
Assche-Alost-Oordegem	1.070	13.148	895	10.832	689	8.374	
Gand à Loochristi	294	3.534	158	1.952	268	3.246	
Grammont à Audenaerde	1.674	20.274	2.589	31.222	2.603	31.415	
Neirelbeke à Herzele	—	—	34	418	120	1.440	23 juin 1907
TOTAL	**20.556**	**243.334**	**25.368**	**304.284**	**27.648**	**330.207**	
HAINAUT							
Charleroy à Mont-sur-Marchienne	7 728	89 112	5.790	64.322	6.608	73.409	
Charleroy à Lodelinsart (Saint-Antoine)	6.377	74.484	7.291	85.481	5.777	67.730	
Charleroy à Montigny-le-Tilleul	17.122	200.976	14.745	167.648	15.183	172.628	
Lodelinsart (Bonnaire) à Châtelet (pl. Saint-Roch)	10.380	119.292	9.220	106.695	8.772	101.510	
Montigny-le-Tilleul à Thuillies	1.704	19.152	17.699	210.340	14.805	175.949	
Charleroy-Nalinnes-Marcinelle (service électrique)	7.404	82.668	18.205	204.122	19.250	215.837	
Charleroy-Nalinnes-Marcinelle (serv. à vapeur)	10.572	117.216					
Charleroy à Jumet (Heigne)	1.296	11.994	3.043	27.868	3.192	29.199	15 mai 1906
Service mixte	20.580	242.712	—	—	—	—	
Saint-Ghislain à Hautrage et extensions	2.264	27.168	2.974	35.232	3.202	37.968	
Lignes vicinales de la banlieue de Mons	3.784	45.376	5.621	60.264	6.653	72.648	
Quiévrain-Roisin (frontière)	1.226	14.956	5.720	61.603	6 356	68.453	
Lignes du Centre (La Louvière)	44.870	546.976	52.070	526.209	52.549	531.957	
Lens-Enghien-Soignies	2.157	26.060	8.678	101.208	9.429	110.220	
Boussu à la frontière vers Bavai	7.054	86.068	8.961	90.884	9.450	96.752	
Binche-Bracquegnies-La Louvière-Estinnes-au-Mont	2.608	31.534	5 483	66.036	5.761	69.372	
Lignes vicinales de la banlieue de Tournai	5.605	67 673	7.442	89.749	9.626	116.087	
Chimay-Cul-des-Sarts-Petite-Chapelle	3.077	28.094	3.059	32.108	3.654	38.038	
Ath à Flobecq	314	3.959	843	11.116	982	11.784	
Baudour-Lens-Bauffe	3.150	37.894	5.220	60.912	4.359	50.580	
Casteau-Chaussée-Notre-Dame-Louvignies-Neufvilles	777	9.536	3.971	46.308	4.378	51.192	
Lignes vicinales du Borinage (serv. électrique)	6.439	77.766	12.872	154.632	22.279	267.516	
Lignes vicinales du Borinage (serv. à vapeur)	—	—	157	1.836	1.182	14.136	4 avril 1907
Casteau à Bracquegnies	319	2.632	2.781	33.372	3.312	39.744	28 juin 1906
Haine-Saint-Pierre à Bois-d'Haine (Noir Cerisier)	—	—	161	1.722	8.122	97.254	30 mars 1907
Chapelle lez-Herlaimont à Anderlues	—	—	—	—	533	4.956	8 août 1908
TOTAL	**166.707**	**1.963.278**	**202.006**	**2.239.667**	**225.414**	**2.514.919**	
PROVINCE DE LIÉGE							
Poulseur-Sprimont-Trooz	469	2.814	1.137	10.920	1.507	15.342	
Huy à Waremme	5.233	44.094	6.083	43.634	5.448	41.891	
Clavier au Val Saint-Lambert	14.552	175.954	15.060	182.950	14.642	178.244	
Dolhain à Eupen	1.002	12.030	1.195	14.340	1.543	18.516	
Waremme à Oreye	1.833	19.430	1.411	12.205	1.380	10.737	
Clavier à Comblain-au-Pont	6.369	76.470	5.881	70.572	6.554	76.730	
Tongres à Fexhe-le-Haut-Clocher	480	5.910	453	3.590	375	3.000	
Liége-Barchon-Fouron-le-Comte	11.974	144.438	13.153	157.836	13.820	165.840	
Liége-Wihogne-Vottem-Tongres	15.194	183.246	14.847	178.164	13.537	162.444	
Liége-Tilleur-St-Gilles-Hollogne-aux-Pierres-Ans	9.209	110.680	11.480	137.760	22.775	273.300	
Hannut-Jemeppe-sur-Meuse-Fexhe-le-Haut-Clocher-Engis	712	8.548	1.169	10.531	11.343	114.915	
Vielsalm à Lierneux	148	1.776	114	1.368	186	2.232	
Hannut-Vinalmont-Burdinne-Huy	—	—	—	—	13	78	20 avril 1908
TOTAL	**67.175**	**785.390**	**71.983**	**823.870**	**93.123**	**1.063.269**	

DÉSIGNATION DES LIGNES	1906		1907		1908		Date d'ouverture des lignes n'ayant pas un service complet
	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	Nombre d'abonnements	Nombre de voyages	
LIMBOURG							
Bourg-Léopold-Bree-Maeseyck	710	7.612	724	8.688	676	8.112	
Glons à Maestricht	4.819	58.448	5.034	22.933	4.536	23.774	
Saint-Trond à Oreye	930	5.930	1.034	8.870	826	7.788	
Tongres à Lanaeken	5.189	62.662	5.813	20.123	5.429	19.532	
Hasselt à Oreye	471	5.332	721	8.652	1.072	12.864	
Maeseyck-Lanaeken-Maestricht	1.871	22.782	1.240	11.176	1.157	9.662	
Hasselt-Herck-la-Ville-Haelen	345	3.740	537	6.444	719	8.628	
Hasselt à Bourg-Léopold	315	2.960	613	7.356	1.023	12.276	
Maeseyck à Kessenich	87	1.044	21	252	4	48	
Tongres à Cortessem	1.348	12.256	2.317	27.804	2.256	27.072	
Diest à Coursel	—	—	49	588	284	3.408	28 octobre 1907
TOTAL	**16.085**	**182.766**	**18.103**	**122.886**	**17.982**	**133.164**	
LUXEMBOURG							
Melreux à Laroche	2.445	29.340	2.661	10.361	2.656	10 422	
Poix à Saint-Hubert	1 342	3.684	1.790	4.975	1.765	8.693	
Bourcy à Houffalize	70	840	198	2.378	153	1.836	
Paliseul à Bouillon	327	3.932	619	7.428	435	5.220	
Arlon à Ethe	2.054	16.554	2 483	19.888	2.555	20.465	
Grupont à Wellin	85	606	154	1.912	287	2.091	
Poix à Paliseul	542	3.282	463	3.307	721	3.144	
Marche-Bastogne-Martelange	4.210	31.433	4.911	28.938	5.105	30.081	
Bouillon à Corbion (frontière)	—	—	32	384	47	564	31 octobre 1907
Etalle à Villers-devant-Orval	—	—	—	—	199	2.392	1er février 1908
Comblain-la-Tour-Manhay-Melreux	—	—	—	—	32	384	13 juin 1908
TOTAL	**11 075**	**89.671**	**13.311**	**79.571**	**13.955**	**85.292**	
NAMUR							
Andenne à Eghezée	2.204	22.985	2.584	24.864	2.239	21.925	
Samson-Andenne-Huy	2.696	25.458	2.968	28.518	2.692	27.024	
Profondeville-Namur-Saint-Gérard	3.203	39.066	14.938	158.392	14.071	151.522	
Namur-Spy-Onoz	2.452	30.198					
Andenne à Sorée	2.595	24.690	1.994	21.592	2.181	24.319	
Eghezée à Saint-Denis-Bovesse	1.497	10.734	2.190	15.123	4.742	35.800	
Onoz à Fleurus	2.630	32.194	2.528	27.204	2.638	28.388	
Namur à Forville	783	10 180	6.087	56.464	10.586	110.896	
Couvin à Petite Chapelle	398	3.506	1.719	7.023	2.278	7.200	
Rochefort-Wellin-Graide	1.488	15.416	1.653	16.294	2.012	20.504	
Namur (station) à Namur (citadelle)	43	516	—	—	—	—	
Dinant à Florennes	2.897	34.932	4.248	52.241	4.688	57.653	
Han-sur-Lesse à la Grotte de Han	—	—	—	—	—	—	
Courrière à Ben-Ahin	—	—	246	2.682	963	8.614	6 mai 1907
Lesve à Warnant	—	—	—	—	48	312	21 octobre 1908
TOTAL	**22.886**	**249.875**	**41.155**	**410.397**	**49.138**	**494.166**	
TOTAL GÉNÉRAL	**531.636**	**6.156.986**	**655.530**	**7.273.013**	**721.219**	**8.019.850**	

Deuxième Partie

Les effets sociaux des abonnements

CHAPITRE PREMIER

La fixation des populations, l'exode rural et la concentration urbaine

§ 1er. Etendue de la question.

Il n'est plus nécessaire, après les pages qui précèdent, de s'appesantir sur la généralité et l'intensité du transport des ouvriers en Belgique. Une large portion de la population, la partie active, celle qui travaille pour gagner sa vie et celle des autres, est constamment en mouvement.

Quelle est la conséquence de ce fait sur la fixation des individus et des familles, sur leur agglomération, en des endroits déterminés, sur leur dissémination à travers le territoire?

C'est la première et la plus générale des questions qui se pose dès qu'on aborde l'étude des effets sociaux des abonnements.

Question complexe — est-il besoin de le dire? — et impossible à résoudre complètement.

En effet, c'est la vie sociale, c'est la structure même de l'agrégat social qui sont affectées par le transport des hommes. Demolins n'a-t-il pas essayé de déduire toutes les formes de l'organisation sociale de la *Route*, symbole du moyen de communication? Le déplacement des individus est conditionné à la fois par le milieu et les circonstances de la vie. Dites-nous pourquoi et dans quelle mesure ils vont d'un endroit à un autre, surtout pour gagner leur vie, et nous saurons toutes les conditions de leur milieu social.

De même que l'introduction d'un chemin de fer, d'un tramway, d'un vicinal dans une région y modifie profondément les rapports sociaux, les valeurs et les habitudes, de même une mesure qui intensifie le trafic des voyageurs, notamment des voyageurs ouvriers, doit nécessairement toucher des fonctions sociales de tout premier ordre.

Il est hors de doute qu'elle affecte la position relative des individus et des familles.

Dans quel sens et de quelle manière ?

On serait tenté peut-être de ne penser qu'au dépeuplement des campagnes et à la concentration urbaine, à « l'exode rural », au grand phénomène migratoire qui est une des caractéristiques de la civilisation moderne. Nos abonnements sont, avec le tramway et la bicyclette, un des modes de « l'émigration quotidienne », opposée à l'émigration saisonnière, et à l'émigration permanente (1).

Cette vue est, à coup sûr, juste dans une certaine mesure. N'est-il pas vrai que les abonnés *quittent* en fait leur résidence? Sans doute, mais ils ne *l'abandonnent* pas, et c'est là l'autre aspect du phénomène qu'il ne faut pas négliger. En vérité, il est beaucoup plus général et plus complexe.

La conception de l'émigration quotidienne se limite aux ruraux qui viennent en ville ou dans les bourgs industriels avec des abonnements à six ou sept déplacements.

Or, il suffit de nous rappeler les pages précédentes pour affirmer, a priori, qu'il y d'autres abonnés :

1° Il y a les ouvriers envoyés par leurs patrons pour faire un ouvrage au dehors ; c'est la majorité des abonnés des grandes villes et il s'en rencontre pas mal aussi dans d'autres centres industriels qui sont des foyers de dispersion ;

2° Il y a les abonnés à un déplacement hebdomadaire. Ceux-ci sont plus que des émigrants quotidiens. Ce sont des mi-déracinés.

D'autre part, pour que l'émigration soit quotidienne, il faut qu'elle soit *continue*, qu'il y ait un va et vient de *tous les jours*. Or, il résulte de nos recherches que, s'il est difficile de fixer d'une manière exacte le nombre de semaines pendant lesquelles le même abonné voyage au cours d'une année, il n'est pas douteux que ce nombre est, en moyenne, *peu élevé*, ce qui veut dire qu'à côté d'un petit nombre d'émigrants quotidiens, il y a, parmi les abonnés, un grand nombre de voyageurs occasionnels.

Nous sommes donc amenés à conclure tout d'abord qu'il ne faut pas regarder le transport intensif des ouvriers belges comme un simple moment de l'exode rural.

---

(1) C'est la terminologie d'Emile Vandervelde (*Exode rural*, pp. 120 et 130 à 151). Elle est, d'ailleurs, parfaitement justifiée dans son étude, puisqu'il ne s'occupe des abonnements qu'au point de vue spécial de l'émigration.

§ 2. Les six types d'ouvriers abonnés.

Pour en mieux pénétrer le caractère, adressons-nous aux abonnés eux-mêmes, « cramponnons-nous, comme dit Waxweiler, à l'individu agissant dans son milieu » (1).

Nous avons eu souvent l'occasion de causer avec des ouvriers abonnés ; nous avons été les voir chez eux, et nous nous sommes efforcé de connaître les raisons de leurs déplacements. Nous avons été ainsi amené à distinguer parmi eux, six types d'ouvriers voyageurs.

I. *Le rural, ouvrier industriel d'occasion.*

Nous sommes à Gelinden (canton de Saint-Trond, 950 habitants). Perpendiculairement à la grand'route qui mène à Saint-Trond, s'alignent six ou sept petites maisons, dans un chemin creux. Nous allons y voir la famille d'un ouvrier de charbonnage, G. M..., qui est pour le moment en traitement à Liége, à la suite d'un accident. Cette famille se compose de cinq frères et d'une sœur qui vivent dans l'indivision sur le petit bien paternel. Deux frères et la sœur restent à Gelinden : ils sont ouvriers agricoles et cultivent les trois verges du terrain patrimonial. Un deuxième frère est ouvrier métallurgiste à Sclessin ; les deux autres, ouvriers houilleurs, aux environs de Liége.

Celui avec qui nous causons a également été travailler dans les charbonnages il y a quelques années, quand le père vivait encore. Mais maintenant il est revenu à sa terre et il y restera *si elle lui donne à manger.*

Il est présentement occupé à se bâtir une maison, qui l'abritera, lui, sa sœur et son frère.

Voici donc un exemple d'un individu qui résiste à l'attraction de la ville et qui, ayant connu les salaires industriels, reste un rural. Il a voyagé comme abonné ; il voyagera peut-être encore, à l'occasion, en temps de grande misère : il a autour de lui quantité d'exemples qui le solliciteront, à coup sûr, vivement. Mais ce sera bien à contre-cœur. Il est enraciné profondément, solidement, et ne demande qu'à le rester.

Ainsi se confirme l'observation faite souvent ailleurs, que, dans beaucoup de cas, c'est la misère seule, ou plutôt même l'excès de misère, qui pousse le campagnard à émigrer. N'essayons pas de peser les raisons psychologiques : est-ce l'amour de la terre natale et du milieu familier, est-ce la peur de l'inconnu, la tyrannie des habitudes et des traditions, l'horreur du nouveau ? Peu nous importe ici : il y a des abonnés qui, loin d'être des émigrants, ne sont au contraire que des voyageurs d'occasion. Qu'ils

(1) *Esquisse d'une Sociologie*, pp. 35 et 64.

aient des coupons à six déplacements ou à un seul, ils ne voyagent pas toute l'année et s'efforcent de faire cesser leur abonnement le plus tôt possible.

II. *L'ouvrier industriel habitant la campagne, émigrant quotidien.*

H. S... habite dans la banlieue de Grammont une bicoque entourée d'un petit jardin. Il est ouvrier mineur depuis vingt ans. Auparavant, il était trempeur dans une fabrique d'allumettes. L'ouvrage étant venu à manquer, il a suivi d'autres ouvriers « à la fosse ». A présent il « coupe le mur » à Maurage, où il gagne fr. 4.50 par jour. Il est marié. Sa femme travaille à Grammont, dans une fabrique d'allumettes. Ils n'ont pas d'enfant. Jamais plus, affirme-t-il, il ne cherchera de l'ouvrage à Grammont. Il est et restera ouvrier mineur. Il quitte Grammont chaque jour, à 15 h. 28 ; est à Maurage à 18 h. 15. Il en part le lendemain à 5 h. 10, et est à Grammont à 7 heures. Il a vingt minutes à faire à pied de chez lui à la station.

— Pourquoi vous imposez-vous cette fatigue supplémentaire, et pourquoi n'allez-vous pas vous établir auprès du charbonnage ?

— J'ai habité douze ans dans le Centre, mais j'en ai assez. Là-bas, on se battait tous les dimanches entre Flamands et Wallons. Ici au moins on est tranquille, on a ses amis, ses parents. Ma femme a toute sa famille ici. —

A. W... est un beau type de Flamand, rougeaud, courtaud et réjoui. Nous le trouvons, un dimanche matin, au milieu du jardin de sa maison, à Edegem, près d'Anvers. Il a vingt-huit ans, est marié, et père de deux enfants. Il travaille depuis neuf ans à Anvers, dans une fabrique de toile à voiles. Ancien ouvrier agricole, il ne retournera plus à la terre. Quand on lui demande pourquoi il ne va pas s'établir à Anvers, il faut voir avec quel sourire — presque du mépris — il regarde le citadin qui lui a posé la question. Pour toute réponse, il dit qu'ici il a pour 14 francs de loyer par mois, ce qu'on n'aurait à Anvers qu'à prix d'or, et il rentre dans sa cuisine les bras chargés d'un magnifique chou frisé, de poireaux géants, de superbes salades. —

A Beveren-Waes, il part, pour le port d'Anvers, chaque matin, des trains entiers d'ouvriers. Un grand gaillard, quarante ans, râblé, aux mouvements lents, raconte qu'on est loin d'être sûr d'avoir de l'ouvrage chaque jour. Cela dépend des embaucheurs. On va « monstreren » à des endroits et des heures déterminés. Les premiers arrivés ont toujours un avantage sur les autres. Mais personne ne songe à aller habiter Anvers. Les femmes y répugnent. « On est mieux à Beveren », on y a ses habitudes, les voisins connus. Et puis... « le bureau de bienfaisance est très riche. On est sûr de ne pas avoir faim en temps de crise ».

III. *L'ouvrier semi-agricole semi-industriel.*

F. B.-N., à Lorcé — village de 500 habitants perché sur une colline des bords de l'Amblève — a cinquante ans aujourd'hui. Depuis l'âge de vingt ans, il est cultivateur en été et ouvrier industriel en hiver. Au début, c'est à dire il y a trente ans, il cultivait, avec ses parents, deux hectares de terre dont ils étaient propriétaires ainsi que de leur maison. Ils tenaient deux ou trois têtes de bétail suivant les années. Leur culture étant trop réduite, F. B. se louait parfois comme ouvrier agricole, pendant l'été. L'automne venu, il cherchait de l'ouvrage. Il fut d'abord bûcheron, puis mineur aux mines de fer de la Lienne ; enfin, quand le chemin de fer de l'Amblève fut mis en exploitation, il trouva à s'employer dans les carrières de l'Amblève et de l'Ourthe. Depuis qu'il peut user des abonnements d'ouvriers, ses déplacements sont singulièrement facilités. Auparavant, il lui arrivait d'être amené à travailler très loin de chez lui et de ne rentrer qu'au bout de trois semaines ou d'un mois. « Ces séjours à l'étranger lui causaient beaucoup de désagréments ». Aujourd'hui, il revient tous les soirs chez lui.

Mais demandez-lui ce qu'il est, il vous répondra : cultivateur-propriétaire. Il ne lui vient pas à l'idée d'abandonner sa culture, à laquelle il persiste à donner le temps et les soins qu'elle réclame, et qui s'agrandit même : il cultive à présent trois hectares, a toujours sa maison d'habitation, et tient cinq têtes de bétail.

L'histoire de J. B., du même village, ne fait que répéter la précédente, — et c'est celle des vingt-cinq à trente abonnés quotidiens qui prennent le train à la halte de Lorcé-Chevron. On peut observer dans leur vie deux périodes distinctes. Tant que les enfants sont jeunes, c'est le père qui voyage : les enfants aident la mère aux travaux agricoles. Si la famille est nombreuse et les charges lourdes, le père restera à la carrière ou à l'usine le plus longtemps possible, ne consacrant que les journées indispensables aux champs, en été. Quand les enfants sont grands, les rôles changent : le père reprend la direction de la culture, tandis que les fils vont à la carrière et voyagent tous les jours, en consacrant toutefois, lorsqu'il est nécessaire, le temps voulu aux semailles et à la récolte. « Alors, nous dit-on, pendant toute la journée, la famille est dispersée, mais grâce aux coupons d'abonnement, chaque soir la réunit sous le toit paternel »,

L'abonné est donc ici un émigrant, quotidien ou hebdomadaire, par saison ou par période, mais il n'en reste pas moins, par période et par saison, un agricole.

On pourrait aussi ranger dans cette catégorie les *Franschmans* (1) qui, pendant l'hiver, vont travailler dans les charbonnages ou les usines

(1) Quelques-uns écrivent « *Franschmannen* » qui est l'orthographe correcte ; mais, dans le pays, nous avons plus souvent entendu dire « *Franschmans* ».

à gaz. Nous tenons le renseignement de M. Pierre Daens, représentant d'Alost, qui connaît mieux que personne les abonnés ouvriers de sa région. Il nous a assuré qu'il n'était pas rare de voir, notamment quand la « campagne » de France n'a pas été fructueuse, ces agricoles passer tout leur hiver à faire la navette entre leur village et les charbonnages du Hainaut. S'installer à proximité de leur travail ? Il n'en est pas question. Ils vont quitter la terre de Flandre, pendant des mois d'été, pendant des nuits et des nuits d'hiver, mais c'est pour y revenir sans cesse, c'est aussi pour laisser la femme et les enfants au nid familial.

IV. *L'ouvrier de métier détaché en mission.*

Médard X... est ouvrier monteur d'une maison d'Anvers, installant des chaufferies à vapeur. Son domicile est à Anvers, où il retourne tous les samedis. Mais, l'année durant, il voyage dans toute la Belgique pour le compte de son patron.

Il n'est donc pas un émigrant du tout ; mais il utilise des abonnements de chemin de fer plus largement peut-être que beaucoup d'autres ouvriers.

V. *Le mi-déraciné.*

Nous appelons ainsi l'abonné à un déplacement par semaine, comme A. S..., 22 ans, traîneur de bacs au charbonnage de l'Espérance à Montegnée, qui a sa mère à Marlinne (canton de Looz, 880 habitants). Il est célibataire, vit « en logis » aux environs de la houillère, et ne revient plus même à Marlinne tous les huit jours : il passe parfois un dimanche à Liége, se contentant de revenir au village pour rapporter à sa mère la moitié de sa quinzaine.

Le lien qui l'attache au pays est des plus faible : qu'il vienne à se marier avec une femme des environs de Liége, et il cessera de voyager, pour se créer un foyer indépendant. Ce sera un véritable émigré ou déraciné.

VI. *L'ouvrier urbain qui fait retour aux champs.*

C'est dans les bureaux de la *Société Anonyme de Garantie pour favoriser la construction de maisons ouvrières dans l'arrondissement de Liége.* Un ouvrier se présente pour faire un emprunt. Il est dans les conditions requises, a des économies, un emploi stable : c'est un ouvrier armurier, occupé à poste fixe dans une fabrique de Liége.

On lui demande s'il a en vue un terrain.

— Certainement, à Hermalle-sous-Argenteau.

— Cependant, votre ouvrage vous appelle à Liége tous les jours ?

— Oui, mais à Liége, ou dans la banlieue, les terrains sont chers, et je puis avoir à Hermalle trois fois plus de superficie pour la même somme, sans compter que la situation est plus salubre. Quant au trajet quotidien, c'est une demi-heure, et le coupon de semaine est si bon marché que *cela ne compte pas.*

Voilà bien le retour aux champs d'un ouvrier d'élite, confinant à la bourgeoisie, retour rendu possible par les abonnements.

§ 3. Double effet migratoire des abonnements.

Nous n'essayerons pas de déterminer dans quelle mesure ces six types d'abonnés ouvriers sont généraux ou exceptionnels. Nous n'avons voulu qu'indiquer des exemples qui, à notre avis, épuisent les combinaisons intéressantes au point de vue qui nous occupe.

Tous, ils montrent que l'abonnement, en même temps qu'il déplace l'ouvrier, le rattache ou l'attache, plus ou moins fortement, à l'endroit de sa résidence, ville ou campagne.

C'est cela qui nous fait dire qu'il est bien autre chose qu'un mode d'exode rural, et c'est cela qui nous fait le considérer comme *fixant* l'abonné, pour un certain temps au moins.

Il suffit de réfléchir un instant pour apercevoir la raison de ce double aspect du déplacement. On dit que la facilité des transports et des moyens de communication favorise l'émigration : en effet, « elle supprime ou atténue les obstacles résultant des distances ou de l'ignorance des occasions offertes » (1). Mais, une fois l'émigrant fixé à sa nouvelle résidence, il n'a plus besoin de moyen de transport. Il y a contradiction entre la multiplicité des voyages et l'émigration véritable. Quand un individu, une famille, a émigré, s'est implantée ou transplantée, ils n'ont plus de raison de voyager. Inversement, si l'on va et vient d'une localité à une autre, c'est qu'on n'a pas de raisons assez fortes pour émigrer réellement, c'est à dire s'établir dans une autre région.

S'il en est ainsi, une conclusion s'impose : les abonnements d'ouvriers, loin d'être des agents de déracinement, maintiennent les populations, surtout les populations rurales, dans leurs foyers (2).

C'est bien là notre conviction. Mais nous ajoutons immédiatement qu'ils ont un effet en sens inverse : ils apprennent le chemin de l'émigration. On commence par aller à la ville ou à l'usine en revenant tous les soirs ou tous les samedis chez soi ; puis, on s'habitue peu à peu au nouveau milieu, et l'on finit par s'y implanter.

Nous en avons un exemple frappant sous les yeux : un grand nombre de ménages d'ouvriers mineurs, originaires du Limbourg, habitent Vottem,

---

(1) V. Vandervelde. *Exode rural*, p. 49.

(2) Faisons remarquer que nous ne parlons ici que de l'*établissement* des individus et des familles. Il est trop clair que tout en demeurant à la campagne, l'abonné peut être perdu pour l'agriculture ; sans être un véritable émigrant, il peut être un transfuge.

Rocour, Glain, Ans, aux environs de Liége. Au début, les pères et les maris sont venus, comme tant d'autres viennent encore, avec le vague espoir peut-être d'un retour à la terre et au pays natal. Puis, la lassitude des trajets répétés, les trains rares et les mauvais horaires, les connaissances faites au pays charbonnier, les nouvelles habitudes, ont réussi à détacher définitivement le Campinois. Il y a des séries de maisons, des rues entières peuplées ainsi, dans ces communes, de ménages d'émigrés où l'on entend plus parler flamand que wallon. Y seraient-ils *tous* venus si le coupon de semaine n'avait commencé à leur faciliter le chemin de l'exil ?

Voici donc le double effet migratoire des abonnements : d'une part, fixer momentanément l'ouvrier, et d'autre part, lui faire mieux connaître les occasions de quitter son pays.

L'on conçoit, dès lors, pourquoi des conservateurs ont des conceptions opposées des abonnements : les uns y voient un agent redouté de la concentration des populations industrielles, les autres, un moyen précieux de conserver les familles rurales à la campagne. L'une et l'autre sont partiellement vraies. Mais ce qu'il importe de répéter, c'est que, tant que l'ouvrier est abonné, il n'est pas perdu pour son village, ou sa ville. Il se trouve dans un état de transition, entre l'émigrant et le sédentaire. Peut-être finira-t-il par se déraciner, mais cela n'est pas sûr.

En effet, l'abonné ouvrier ne voyage pas pour son plaisir ; si peu que ce soit, l'abonnement coûte quelque chose, et suppose une fatigue supplémentaire. Dans tous les récits des raisons de voyager que nous avons recueillis, nous avons remarqué qu'il y avait, au début, un véritable drame. Sans doute l'imitation joue un grand rôle chez beaucoup, — peut-être aussi le goût du nouveau ou de l'indépendance — mais les liens d'attache au pays, de vie sédentaire sont bien plus puissants.

Ecoutez-les raconter leur histoire : F. V..., à Grammont, (24 ans, célibataire, ouvrier mineur à Péronne) nous affirme que s'il n'avait pas été violemment exproprié de son travail par une crise industrielle, il serait encore aujourd'hui emballeur dans une fabrique de cigares. Mais, il y a sept ans, il fut congédié « parce qu'il n'y avait plus d'ouvrage ». Il resta cinq semaines à chômer, patientant, attendant la reprise. Puis, comme elle ne venait pas, il essaya de trouver de la besogne aux champs ; ce n'était plus la faim, mais c'était toujours la misère. C'est alors qu'il est parti pour le pays noir.

Nous nous rappellerons toujours l'accent avec lequel la mère d'A. S..., à Marlinne, dont nous avons parlé plus haut, nous contait sa vie. Elle se reportait il y a dix-huit ans : des pertes successives et des raisons personnelles l'avaient contrainte, elle et son fils aîné, à se louer comme ouvriers agricoles. Un matin, le travail manque : on ne veut plus d'eux.

Les fermiers, suppliés à des lieues à la ronde, sont sourds à leurs prières. Elle est obligée de mendier. « Un jour, Hubert (c'est le nom de l'aîné) est parti pour Liége, et au bout de la semaine, il rapportait cinq francs ! » Elle nous disait cela avec, dans les yeux, dans la voix, dans la figure rayonnante, un reste de la joie stupéfaite qui avait dû la saisir jadis en voyant la pièce blanche dans la main de son garçon.

Ces deux exemples — que nous pourrions multiplier — nous engagent à ne pas perdre de vue ce qu'il y a de grave, au point de vue individuel, dans tout déplacement répété de l'ouvrier. Sauf, naturellement, pour ceux que nous avons classés sous nos types IV et VI, l'abonnement est presque toujours l'indice d'une crise, tout au moins d'une gêne ; c'est en quelque mesure un arrachement. Mais, s'il suppose chez son titulaire des liens qu'on ne veut pas rompre, il permet de les relâcher, soit momentanément, soit pour toujours, précisément sans les briser.

§ 4. La concentration urbaine.

La conséquence qui se dégage de ce fait en ce qui concerne spécialement l'exode rural est que nos abonnements doivent avoir retardé ou ralenti chez nous la « congestion » des centres urbains et industriels.

Ce ne sont pas les abonnements, à coup sûr, qui ont provoqué le délaissement des campagnes. Tout le monde est d'accord à ce sujet : l'afflux des populations dans les villes a commencé bien avant que les abonnements d'ouvriers aient pris de l'extension (1), et se constate partout, même dans les pays qui n'ont pas de transport intensif d'ouvriers.

Il serait, à notre sens, tout à fait erroné de croire que nos abonnements ont accéléré le mouvement de concentration. La démonstration rigoureuse de ce point nous paraît malheureusement impossible.

Il faudrait pouvoir observer deux régions soumises aux mêmes conditions de développement social, l'une pratiquant les abonnements, et l'autre pas. Dans l'intérieur du territoire, il n'y en a point : grâce à l'extension du réseau de l'Etat et des vicinaux, on chercherait en vain une région assez étendue échappant entièrement à l'action des abonnements. En trouverait-on une, en Campine, en Luxembourg, en Flandre, que les conditions sociales — influences du milieu physique et ethnique — ne seraient pas semblables à

(1) M. Jacquart, dans son *Mouvement de l'état-civil et de la population*, p. 11, place vers 1860 le début du mouvement d'agglomération de la population dans les grandes villes.

celles des centres où l'action des abonnements est intense, Brabant, Hainaut ou Liége.

Sortirons-nous du pays pour chercher des régions comparables à certaines des nôtres et où le transport à prix réduit de la main-d'œuvre n'a pas l'importance qu'il a chez nous ? Irons-nous observer la rapidité de la concentration urbaine dans la Prusse-Rhénane, dans le Nord de la France, dans le Nord de l'Angleterre? Immédiatement, une objection péremptoire se présente : par le fait seul que ces régions appartiennent à de grands Etats, au sein desquelles les conditions économiques et celles du transport sont différentes, — sans compter toutes les autres circonstances — la comparaison n'est plus admissible.

Prendrons-nous ces Etats dans leur ensemble ? Les contrastes ne feront que s'accuser davantage. La France, avec sa population stationnaire, ses productions indigènes spéciales (le vin, la soie), son réseau de voies ferrées moins serré, ne peut être rapprochée de notre petit pays, tout couvert de chemins de fer, à population dense et relativement encore fort prolifique. L'Allemagne a bien une natalité très forte, supérieure à la nôtre ; elle est bien devenue aussi un pays industriel, mais la présence de vastes territoires, au Nord, à l'Est, au Sud, tout différents du nôtre, vicie encore la comparaison. En Angleterre, c'est la situation insulaire, la régime de la propriété foncière, le voisinage d'un foyer d'émigration extraordinaire, l'Irlande.

D'autre part, les éléments de la recherche statistique nous font défaut (1). Nous ne connaissons pas, dans la statistique belge, les « agglomérations » mais les *communes*. Bruxelles n'y compte toujours pas 200.000 habitants, et si nous y ajoutons les dix ou onze communes environnantes, pour constituer ce qu'on a coutume d'appeler « l'agglomération bruxelloise », nous y incorporons des parties de territoires où la population n'est pas encore agglomérée. Il en est de même des autres grandes villes. Inversement,

(1) L'étude statistique de la population urbaine et rurale, et de la population agglomérée ou éparse est des plus difficile. Voir entre autres Adna F. Weber, *The growth of cities in the nineteenth Century*. New-York, Mac Millan, 1895, Paul Meuriot, *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*, Paris. Belin. 1898, G. von Mayr, *Statistik und Gesellschaftslehre* t. II. *Bevölkerungsstatistik*. Freiburg. Mohr. 1897. pp. 52 sqq., avec une riche bibliographie, J. Bertillon, *Cours élémentaire de statistique*. Paris 1895. pp. 150 sqq. Il y a un grand nombre de monographies pour divers pays, et il semble que pour traiter la question à fond, il faut non seulement recourir aux documents statistiques originaux, pour les définitions et la portée des totaux, mais qu'on s'expose à bien des méprises si l'on ne connaît pas les pays eux-mêmes. Voir A. L. Bowley, *An elementary manual of statistics*. London. McDonald. 1910. pp. 87 sqq. Une des dernières études les plus intéressantes est celle de Max Broesike : *Die Binnenwanderungen im preussischen Staate. (Zeitschrift des königlich preussischen statistischen Landesamts*, 1907, pp. 1-62).

les vastes communes de la Campine (Gheel, 10.853 hectares, Lommel, 10.589 hectares) ou des Ardennes (Lierneux, 6.324 hectares) comprennent, en réalité, de multiples agglomérations.

On sait que la statistique française, au contraire, distingue la population agglomérée, qu'elle définit : « celle des maisons contiguës ou réunies entre elles par des parcs, jardins, vergers, chantiers, ateliers ou autres *enclos* de ce genre » (1). La population agglomérée d'une commune est celle « qui se groupe immédiatement autour du clocher ». Et l'on peut ainsi plus justement appeler population urbaine la population agglomérée d'une commune qui dépasse 2000 habitants. La statistique italienne distingue aussi les « centres de population », et la « population éparse » (2). Il en est de même de la statistique espagnole.

Mais la plupart des autres statistiques ne connaissent que la commune, division administrative due au hasard du développement historique, des circonstances religieuses et politiques qui, au cours des siècles sont venues s'ajouter aux premiers établissements de population (3), et qui ne correspond pas avec les faits tangibles et actuels que la statistique veut atteindre.

C'est pourquoi il faut renoncer à élucider complètement et rigoureusement la question qui nous occupe.

A défaut de démonstration, cependant, nous ne devons pas négliger les données dont nous disposons : elles peuvent au moins nous fournir des éléments de présomption.

Le tome IV du Recensement général de la population française en 1901 (4) avait admis comme comparables, c'est à dire ayant une constitution uniforme et analogue aux communes françaises, celles de Belgique, des Pays-Bas, de Suisse, d'Italie et de Serbie.

Cette comparaison peut être résumée de la manière suivante :

---

(1) Voir *Statistique de la France*, Paris 1894. *Résultats statistiques du dénombrement de* 1891, t. II, p. 19.

(2) *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*. Vol. V. *Relazione sul metodo di esecuzione*, pp. 175 sqq. et 185 sqq. — « In termini generali s'intende per centro un' aggregazione di case, separate da strade, ove sogliono concorrere gli abitanti dei luoghi vicini per ragioni d'affari di culto e simili ». (p. XXVII.)

(3) Qu'on se rappelle les grandes différences dues à l'établissement des populations primitives de l'Europe. Voir l'ouvrage fondamental de Aug. Meitzen. *Siedelung und Agrarwesen der Deutschen und Skandinaven, der Kelten, Römer, Finnen und Slawen*. Berlin 1895, 2 vol.

(4) *Résultats statistiques du recensement général de la population effectué le 24 mars 1901*, t. IV. *Population présente. Résultats généraux*, Paris 1906, pp. 339 sqq.

Répartition proportionnelle de la population entre les diverses catégories de communes vers 1900.

COMMUNES DE	FRANCE (1901)	PAYS-BAS (1899)	BELGIQUE (1900)	SUISSE	ITALIE (1901)	SERBIE
plus de 100.000 habit.	13,73	22,28	11,57	7,84	9,42	0
de 20 à 100.000	10,31	13,10	15,30	10,07	16,40	3,79
de 10 à 20.000	5,13	12,18	11,33	4,06	13,66	11,28
de 5 à 10.000	6,17	17,10	14,08	8,39	19,43	
de 2 à 5.000	15.73	22,15	22,77	21,61	28,58	79,64
moins de 2.000	49,93	12,49	24,95	48,03	12,51	5,35

On en tirait cette conclusion que c'est en France que la dispersion de la population est la plus grande.

Mais il faut faire observer immédiatement que si la « constitution » administrative des communes dans ces pays est comparable, leur grandeur territoriale est très différente.

En Belgique, une commune a, en moyenne, 1.120 hectares, en France, 1.482, en Suisse 1.306, mais aux Pays-Bas, 3.000, en Italie, 3.470 et en Serbie, 6.068 hectares ! On aperçoit aussitôt les raisons de la faible population relative des communes de moins de 2.000 habitants dans ces derniers pays. En Allemagne, au contraire, une commune (Gemeinde) a, en moyenne 703 hectares seulement. Ce serait une raison pour que la dispersion relative (par commune) soit plus grande. D'après le recensement de 1900 (1), cependant, les communes de plus de 100.000 habitants comprenaient 16,18 pour cent de la population ; celles de 20 à 100.000, 12,62 pour cent ; celles de 5 à 20.000, 13.46 pour cent ; celles de 2 à 5.000, 12,09 pour cent ; et celles de moins de 2.000, 45,65 pour cent. Ce dernier chiffre est, on le voit, encore inférieur au chiffre correspondant de la France, mais de beaucoup supérieur à ceux de la Belgique, et des autres pays comparés.

Dans le but de saisir isolément le degré « d'urbanisation » de la population, le même document français s'attache à relever la population relative des communes de 20.000 habitants et plus, opposées à toutes les autres. Le tableau qu'il dresse à cet effet (2) comprend 18 pays différents,

(1) *Statistik der deutschen Reichs*, Bd 150.
(2) Op. cit. p. 341.

y compris l'Angleterre avec le pays de Galles, l'Ecosse et l'Irlande, où cependant il est bien difficile de retrouver nos « communes » dans les « urban districts » (1). Il résulte de ce tableau que l'ensemble des villes de plus de 20.000 habitants comprenaient : en Angleterre, 58 pour cent de la population, en Ecosse, 48 pour cent ; aux Pays-Bas, 36 pour cent ; en Allemagne, 28 pour cent, aux Etats-Unis, 27,5 pour cent ; en Belgique, 27 pour cent ; en Italie, 26 pour cent ; en France, 24 pour cent. Tous les autres pays n'avaient que des proportions inférieures. La Belgique est donc comparativement, parmi les pays où la population des véritables villes est fort « urbanisée ».

Mais ce qui nous frappe, c'est la forte proportion de la population vivant, chez nous, dans les agglomérations moyennes de 5 à 20.000 habitants. En effet, si nous laissons de côté les Pays-Bas et l'Italie, où la grandeur plus que double des communes vicie la comparaison, nous constatons qu'en Belgique il y avait en 1900, 25,38 pour cent de la population vivant dans des communes de 5 à 20.000 habitants, tandis qu'en France, il n'y en avait que 11,30 pour cent, et en Allemagne, 13,46 pour cent.

La statistique confirme ainsi une impression qu'on ne manque pas d'avoir quand on voyage à travers nos pays voisins : nous sommes un pays de gros bourgs, plutôt que de grandes villes, et, étant donnée l'industrialisation intense de notre économie et la fécondité encore forte de nos populations, on peut conclure qu'il y a des causes spéciales qui retiennent les habitants loin des *grandes* villes, ou du moins les empêchent d'y affluer aussi rapidement qu'ailleurs. Ainsi, la part proportionnelle des villes de 20.000 habitants et plus a passé en Allemagne de 20,70 pour cent en 1890, à 27,66 pour cent en 1900, et à 31,87 pour cent en 1905 (2), tandis que chez nous, les chiffres correspondants sont 25,08, 26,87 et 29,76 pour cent (en 1907, population calculée). En France, la population est d'une manière générale, stationnaire, et les proportions sont : en 1900, 24,04 pour cent, et en 1906, 24,78 pour cent, mais toutes les autres catégories accusent une *diminution* (3). Aux Pays-Bas, la rapidité de l'augmentation est très peu inférieure à la nôtre : 35,38 pour cent en 1900, 37,46 pour cent en 1907 (population calculée) (4). Si nous avions, pour l'Angleterre, des chiffres comparables, nous ne doutons pas qu'ils accuseraient le même phénomène.

---

(1) Voir un exemple dans Bowley. *Manual*, pp. 89 et 90.

(2) Voir les documents cités plus haut et *Vierteljahrshefte zur Statistik der deutschen Reichs*. 1907 IV.

(3) *Résultats statistiques du recensement général de la population effectué le 4 mars 1906*. t. I. Paris 1908. page 39.

(4) *Bijdragen tot de statistiek van Nederland. Nieuwe Volgreeks*, CIX., s Gravenhage Belinfante. 1908 pp. 52 et 53.

M. Jacquart, dans sa remarquable étude sur le *Mouvement de l'état civil et de la population en Belgique, pendant les années 1876 à 1900* (1), a fait voir, pour cette période, les variations des nombres proportionnels dont nous nous occupons. Nous reproduisons ci-dessous les données essentielles de l'un de ses tableaux. On voit la diminution constante de la part des petites communes et l'augmentation de toutes celles qui dépassent 5.000 habitants. C'est là le phénomène général de la concentration urbaine.

Répartition proportionnelle de la population entre les communes classées d'après le nombre de leurs habitants.

ANNÉES ET PÉRIODES	Communes de moins de 2.000 habit.	Communes de 2.000 à moins de 5.000 habit.	Communes de 5.000 à moins de 10.000 hab.	Communes de 10.000 à moins de 25.000 hab.	Communes de 25.000 à moins de 100.000 hab.	Communes de 100.000 hab. et plus.
	Proportion p. c. de la population totale.	Proportion p. c. de la population totale.	Proportion p. c. de la population totale.	Proportion p. c. de la population totale.	Proportion p. c. de la population totale.	Proportion p. c. de la population totale.
1876	32,24	26,16	12,83	10,44	7,91	10,41
1880	31,62	25,42	12,53	11,09	8,73	10,61
1890	28,60	25,15	11,69	11,60	11,46	11,47
1900	24,94	22,76	14,08	13,66	13,00	11,57
Augmentation ou diminution proportionnelle de la population de ces catégories de communes depuis 1876.						
1876 à 1880	+ 1,43	+ 0,58	+ 0,92	+ 9,32	+ 14,09	+ 5,33
1880 à 1890	— 0,51	+ 8,78	+ 2,76	+ 15,01	+ 44,42	+ 18,82
1890 à 1900	— 3,81	— 0,17	+ 32,69	+ 29,86	+ 24,85	+ 11,18

Mais suivez les chiffres proportionnels de l'augmentation ou de la diminution d'une période à l'autre. Vous constaterez d'abord un *recul*, pour la dernière période, de l'augmentation des *grandes* villes : de 18,82, elle passe de 11,18 pour cent. Cela se voit également dans d'autres pays, et cela s'explique : les grandes villes ne maintiennent plus leur force d'attraction, et c'est, autour d'elles, les communes limitrophes qui ont généralement les plus fortes augmentations (2). Quand il se forme une « cité » au sens anglais du mot, au sein d'une agglomération urbaine — et ce sera bientôt le cas pour

(1) *Bulletin de la Commission centrale de Statistique*, t. XIX.

(2) Voir MEURIOT. *Rapport présenté au Congrès international d'hygiène et de démographie* de Bruxelles (1903) sur la XIe question : *Migrations intérieures*, etc. : *du développement des banlieues dans les métroples européennes*.

Bruxelles et pour Anvers sinon pour Liége, — on en voit la population s'accroître très peu ou même diminuer (1).

Même *recul*, et plus accentué encore, pour la dernière période, de l'augmentation des villes de 25 à 100.000 habitants : de 1880 à 1890, elles avaient crû de 44,42 pour cent, pour 1890 à 1900, de 24,85 seulement.

Au contraire, ce sont les villes moyennes, celles de 10 à 25.000 et celles de 5 à 10.000 habitants qui accusent, dans la dernière période, la plus forte augmentation, si bien que la différence s'accentue, entre les parts proportionnelles de ces petites villes et des grandes. Il y avait en 1900, 14,08 pour cent de la population dans les petites villes, et seulement 11,57 dans les grandes, soit une différence de 2,51 pour cent, tandis qu'en 1890, il n'y avait qu'une différence de 0,22 pour cent.

Ainsi chez nous, c'est surtout au profit des *petites* villes que se fait pour le moment la concentration. L'accroissement inévitable et naturel, provenant des naissances et des immigrations ne se porte donc pas relativement (2) autant aux grands centres qu'aux agglomérations moyennes.

Or, nous ne pouvons nous empêcher de faire ce rapprochement que de 1880 à 1890 — époque de l'accroissement maximum (jusqu'à présent) des villes de plus de 25.000 habitants — les abonnements d'ouvriers n'étaient guère aussi nombreux que pendant la période suivante. C'est précisément à partir de 1896 qu'ils prennent l'essor inouï que nous avons constaté. Nous sommes donc en droit de nous demander s'ils n'ont pas contribué à l'arrêt relatif de l'augmentation des grandes villes.

Si nous nous aventurons à conjecturer ce qui serait arrivé si les abonnements n'avaient pas existé, n'est-il pas légitime de croire qu'ici comme en Allemagne, nous aurions vu les cohortes de paysans en quête d'ouvrage et fuyant la terre inclémente s'établir, se fixer à demeure dans nos villes et nos centres industriels et les « congestionner » davantage (3).

---

(1) La loi de Levasseur que « la force d'attraction des groupes humains est, en général, proportionnelle à la masse », (*Population française*, t. II, p. 355) semble être contredite par notre observation. Mais elle doit s'entendre comme s'appliquant à des « groupes humains » un peu étendus, aux agglomérations y compris les faubourgs et petites villes avoisinantes. En outre, il ne faut pas oublier que c'est le *taux* de l'accroissement de nos grandes villes qui ne s'est pas maintenu. Il y a eu, malgré cela, une augmentation absolue de la population, qui est, de 1890 à 1900, de 17 pour cent pour Anvers, 7 pour cent pour Gand, 6 pour cent pour Liége, et seulement 4 pour cent pour Bruxelles. La loi de Levasseur se vérifie donc ici, sauf pour Bruxelles, et précisément, croyons-nous, parce qu'il s'agit d'une « cité » au cœur d'une agglomération.

(2) Naturellement, il ne s'agit pas de l'augmentation *absolue*.

(3) M. Liebaert, alors ministre des chemins de fer, disait à la Chambre, le 28 mars 1905 : « S'il n'y avait pas eu d'abonnements ouvriers, que se serait-il passé? Les ouvriers auraient été obligés de se séparer de leur famille et de s'installer chez les logeurs dans les conditions déplorables que l'on sait ou de se transporter ici

On voudrait pouvoir suivre, région par région, à la fois les migrations, les échanges et les déplacements de population. Il faut y renoncer. Mais à défaut de données rigoureuses, nous pouvons cependant invoquer encore quelques chiffres de M. Jacquart. Dans l'étude que nous avons citée, il présente, pour les divers arrondissements administratifs, un tableau donnant l'excédent des émigrations ou des immigrations par 1.000 habitants de 1891 à 1900 : c'est à dire le résultat final, en 1900, du mouvement migratoire depuis 1891. Il compare « l'augmentation réelle de la population entre deux recensements avec l'augmentation qui serait résultée exclusivement de l'excédent des naissances sur les décès pendant cette période ». Nous reportons ces chiffres sur le cartogramme n° 7.

Constatons d'abord que la moyenne générale pour le Royaume est une perte de 4 habitants pour 1.000. Nos émigrations sont, dans cette période légèrement supérieures à notre croît naturel, plus nos immigrations, — chiffre brutalement éloquent, puisqu'il nous dit que la Belgique ne suffit pas à ses *trop* nombreux habitants.

Quant aux arrondissements, les seuls qui présentent un excédent sont : Bruxelles (76 pour mille), Anvers (55), Ostende (51), Charleroy (36), Thuin (35), Arlon (35), Liége (31) et Courtrai (9).

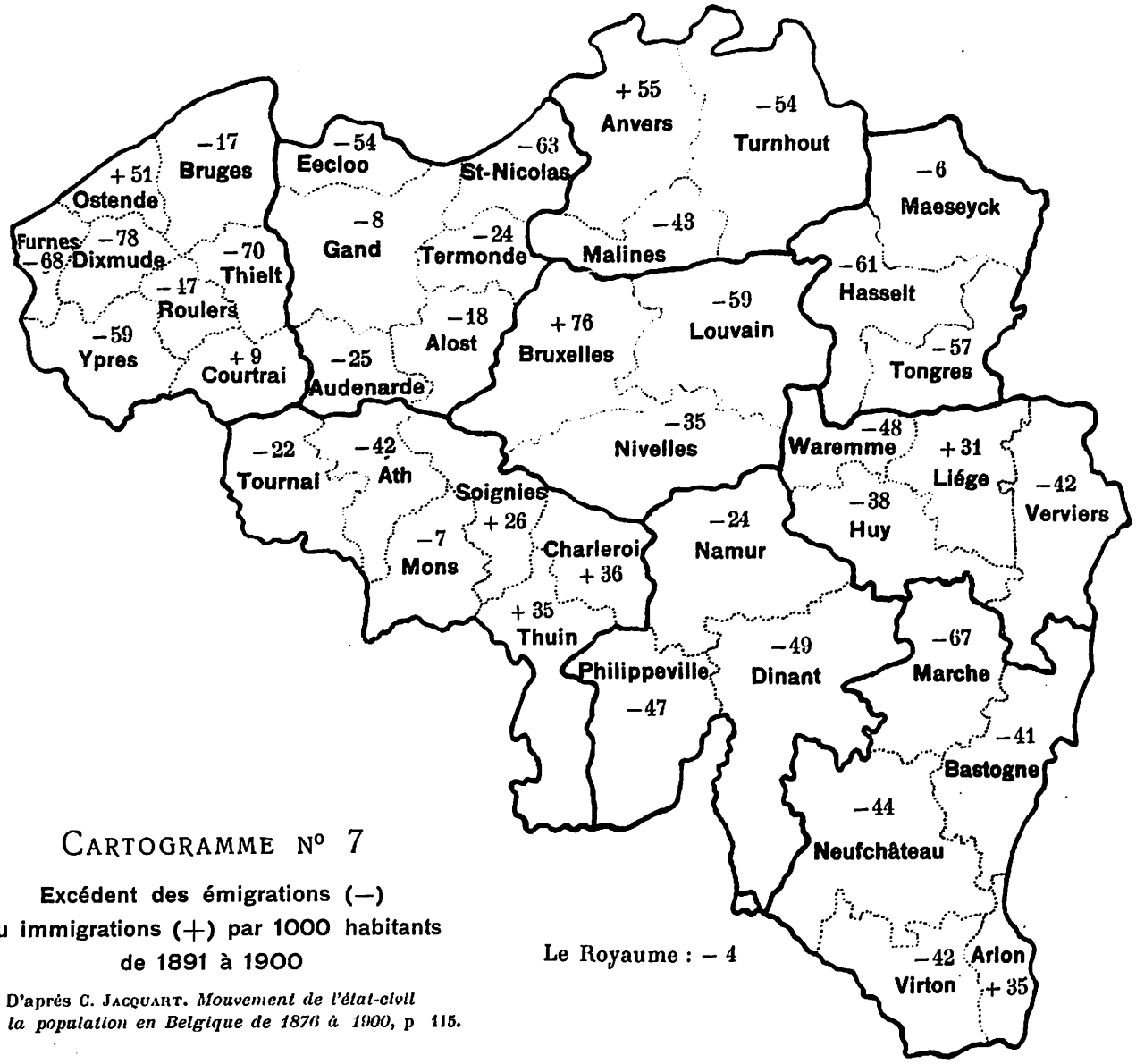
L'unité choisie de l'arrondissement rend malheureusement impossible l'assimilation avec nos centres d'attraction, qui sont des stations isolées; ainsi dans l'arrondissement de Bruxelles, qui est ici en tête, il y a un grand nombre de communes qui envoient des contingents d'ouvriers journellement à Bruxelles même. Cela n'empêche pas, naturellement, l'implantation de beaucoup d'immigrants, qui peuvent être venus d'ailleurs.

Nous sommes frappé, par contre, des chiffres énormes de pertes accusés par les arrondissements où les abonnements ne sont pas nombreux : ainsi Dixmude (78), Thielt (70), Furnes (68), Ypres (59), mais tous ces arrondissements subissent l'attraction de la France. Il est à noter que le déficit y est d'autant plus significatif qu'ils ont une forte natalité. Nivelles, Namur, Alost, Audenaerde, Termonde, tous arrondissements où les abonnements sont très nombreux n'ont que des déficits moyens.

Par contre, Louvain et Malines, qui devraient être dans le même cas, présentent le phénomène inverse.

(à Bruxelles) avec leur famille pour s'y entasser dans une promiscuité aussi déplorable au point de vue physique qu'au point de vue moral.

» Dans l'émigration de la campagne sur la ville, ce n'est pas l'abonnement de semaine qui agit comme cause, la cause en est dans l'activité économique ; l'abonnement de semaine n'intervient que pour limiter à la durée d'un jour une émigration qui aurait été définitive; c'est un correctif. » (*Annales, Chambre.* Session de 1905-1906, p. 49.)



Cartogramme n° 7

Excédent des émigrations (−) ou immigrations (+) par 1000 habitants de 1891 à 1900

Le Royaume : − 4

D'après C. Jacquart. *Mouvement de l'état-civil et de la population en Belgique de 1876 à 1900*, p 115.

Dans l'ensemble, il serait difficile d'affirmer une corrélation entre le grand nombre d'abonnements et la faiblesse des émigrations définitives. Peut être est-ce uniquement parce que nous ne sommes pas à même de mesurer numériquement les phénomènes décisifs à observer.

En résumé, nous avons la conviction que les coupons de semaine ont plus fait pour ralentir la dépopulation des campagnes que pour l'accélérer. En ce sens, ils nous évitent des maux certains, des dangers réels résultant d'agglomérations hâtivement surpeuplées.

D'autre part, il est hors de doute qu'en multipliant les voyages et la connaissance des occasions offertes de mieux gagner sa vie, ils secouent pour ainsi dire, ils agitent les populations endormies et sédentaires, mais sans les arracher violemment à leur sol.

C'est pourquoi, à tout prendre, ils ont surtout pour effet de prolonger des états de transition, d'éviter les heurts et les chocs brusques que représente, au point de vue social proprement dit, toute émigration et spécialement l'émigration des campagnes sur les villes.

CHAPITRE II

Le marché du travail

§ 1er. La mobilité de la main-d'œuvre en général et le marché du travail.

Nous avons étudié dans le chapitre précédent une action générale des abonnements d'ouvriers, celle qu'ils exercent sur l'établissement et les migrations de la population.

Mais les abonnés sont des *ouvriers* et il y a nécessairement une action spécifique des abonnements sur le marché du travail — c'est-à-dire sur les relations sociales que comporte le salariat moderne. Action — est-il besoin de le dire? — de première importance puisqu'elle intéresse le prix de la plus universelle des marchandises, celle qui entre dans le coût de toutes les autres.

Pour nous en faire une idée, imaginons ce que serait le marché du travail dans une société où le déplacement des ouvriers serait sinon impossible, du moins très malaisé.

Il est clair que la localisation des ateliers et usines serait déterminée par celle de la main-d'œuvre, plus que par aucun autre élément. Des richesses naturelles pourraient rester en friche; tous les produits qui ne pourraient supporter les frais de transport qui leur seraient nécessaires dans les différentes étapes de la production, ne seraient plus fabriqués.

D'autre part, il y aurait des inégalités singulières entre les établissements industriels, selon l'abondance et la rareté locales de la main-d'œuvre: ici, elle serait à vil prix, les ouvriers trop nombreux se faisant une concurrence acharnée, là, elle serait hors prix, la rareté allant jusqu'au monopole.

Supposez, au contraire, un pays où le transport de la main-d'œuvre ne coûte rien, ni argent, ni fatigue, ni temps: dès lors, les monopoles locaux

deviennent impossibles ainsi que les grandes inégalités dans le prix de la main-d'œuvre; un nivellement absolu s'opère dans les salaires des ouvriers de même rendement; le recrutement de la main-d'œuvre n'a plus d'autre obstacle que la difficulté de faire connaître les besoins de la demande, et il n'y a plus de chômeurs que dans la mesure où, mathématiquement, il y a trop de bras pour le travail nécessaire à l'ensemble. On peut résumer tout cela en disant que la concurrence entre employeurs et employés étant parfaite, le pays ne forme plus qu'un seul marché de travail.

C'est vers cet état que le système des abonnements d'ouvriers tend à amener la Belgique.

Il vaut la peine d'examiner les faces principales de la question. C'est pourquoi nous les distinguerons. Nous prendrons d'abord le point de vue de l'employeur en étudiant particulièrement le recrutement de la main-d'œuvre. Nous nous placerons ensuite au point de vue du salarié : l'emploi et le chômage, puis le taux du salaire. Enfin, nous verrons ce que le consommateur et la collectivité doivent en retirer.

§ 2. Le recrutement de la main-d'œuvre.

I. — La Grande Industrie.

Les abonnements ont singulièrement facilité à la grande industrie le recrutement de la main-d'œuvre qui lui était nécessaire : il n'y pas de vérité plus certaine.

Des socialistes ont prétendu que les abonnements n'avaient eu pour but que de permettre aux capitalistes de mieux exploiter les ouvriers (1); des employeurs, et non des moindres, ont reconnu qu'ils étaient chez nous, dans une situation privilégiée sous ce rapport, en comparaison avec les pays étrangers (2).

Cela est surtout vrai pour une certaine espèce de main-d'œuvre : celle qu'on tire des campagnes, la main-d'œuvre non-qualifiée.

Il est bien naturel que ce soit par là que le nivellement commence : l'ouvrier qualifié, qui a un métier rémunérateur, ne se déplacera qu'en cas de stricte nécessité; il ne s'imposera la dépense et la fatigue des voyages répétés que s'il ne peut aucunement y échapper. Puis, il est relativement protégé contre la concurrence des autres par la valeur même de son travail. Au contraire, l'ouvrier non-qualifié est, par définition, exposé à une concurrence intense, puisque son métier est ouvert à tous; il est, en général, plus près de

(1) Voir M. Pouille, à la Chambre, 21 mai 1901. *Annales* p. 1145.
(2) Voir M. Hardenpont, au Sénat, 26 juillet 1899. *Annales* p. 524.

la misère et par conséquent disposé à considérer les fatigues des déplacements comme négligeables en comparaison d'un salaire supérieur.

Aussi, c'est dans les industries qui emploient en grande quantité cette main-d'œuvre que les abonnements ont le plus d'effet.

Tels sont notamment les travaux publics et l'industrie du bâtiment.

Il n'y a pas de grands travaux, de grande entreprise de bâtisse en Belgique qui rencontre des difficultés sérieuses de recrutement de ses ouvriers : quand ceux qu'on trouve sur place ne conviennent pas, ou sont insuffisants, on en fait venir d'ailleurs, et grâce aux abonnements, ce peut être d'un bout du pays à l'autre.

Nous avons déjà signalé le cas de ces grands entrepreneurs de travaux publics, qui étaient suivis, d'un bout à l'autre du pays, par les escortes d'ouvriers dont ils ont besoin.

Nous avons eu, sous nos yeux, un exemple qui tendrait à faire croire que l'industrie du bâtiment redevient, avec des procédés modernes, un métier ambulant comme elle l'était au Moyen-Age, pour certaines catégories de maçons du moins. Il y avait une villa à construire dans les environs de Liége, où, à coup sûr, la main-d'œuvre ne manque pas. L'adjudication est enlevée par un entrepreneur des environs de Nivelles. Celui-ci n'a employé *que* des ouvriers du Brabant : ils arrivaient, les uns tous les matins, les autres tous les lundis. Mais il n'y a pas une parcelle du gros œuvre qui ait été exécutée par des ouvriers liégeois.

Mais ce n'est pas seulement l'industrie de la construction qui emploie de la main-d'œuvre non-qualifiée, et ce n'est pas seulement cette main-d'œuvre là qui est demandée aux abonnements par l'industrie.

On peut affirmer qu'il n'y a pas, en Belgique, d'établissement de la très grande industrie qui ne tire sa main-d'œuvre de localités éloignées, grâce aux abonnements.

Lors de nos premières recherches, en 1906, le Directeur général d'une grande usine sidérurgique du Hainaut nous avait fait voir que 43 pour cent de son personnel seulement habitaient les localités environnantes du siège du travail.

La Société Cockerill avait fait faire, le 1er juillet 1906, un relevé de tout son personnel d'après sa résidence. Sur 9.132 personnes occupées exclusivement aux établissements de Seraing, il n'y en avait que 5.103, soit 58 pour cent habitant cette localité. Un quart certainement devait se servir d'abonnements de chemins de fer, mais on ne les avait pas dénombrés spécialement.

Sur notre demande, M. le Directeur général Greiner a bien voulu faire exécuter un nouveau recensement, des plus complets. Il a porté sur tous les ouvriers, employés et fonctionnaires, et il indique leur résidence en semaine et le dimanche. Les abonnés ont désigné les stations de départ de leur

abonnement, et la catégorie de coupons utilisés (à un, à six ou sept déplacements par semaine).

En totalisant les renseignements relatifs à la résidence habituelle des ouvriers, nous délimitons ce qu'on pourrait appeler l'aire d'attraction des établissements de Seraing.

Sur un total de 8.189 ouvriers proprement dits, ne comprenant ni les employés ni les fonctionnaires de la Direction, 4.489, ou 54,8 pour cent habitent Seraing. Le reste est répandu dans 270 autres communes, dont 268 en Belgique, une en France (Chooz, près Givet) et une en Hollande (Maestricht).

Nous avons essayé de classer approximativement cette population ouvrière d'après l'éloignement de Seraing. Dans ce but, nous avons tracé, sur la carte n° 24, des cercles concentriques à des distances de 10 en 10 kilomètres, puis nous avons rangé dans chaque couronne ainsi délimitée les communes dont l'*agglomération* s'y trouvait comprise. Nous avons reculé devant le calcul des distances réelles. Il eût, d'ailleurs, comporté aussi un degré d'approximation qui n'eût été peut-être pas plus élevé que le nôtre. On tiendra compte seulement de ce fait que nos distances à vol d'oiseau doivent être nécessairement inférieures à la réalité.

Le tableau suivant nous montre que 85 pour cent des ouvriers habitent dans un rayon de 10 kilomètres, 9 pour cent de 10 à moins de 20, et le reste, 6 pour cent, au delà de 20 kilomètres. Les 15 pour cent d'ouvriers habitant au delà de 10 kilomètres, — c'est à dire ceux qui doivent nécessairement employer des moyens de communication représentent 1.233 personnes.

Communes de résidence des ouvriers de la Société Cockerill classées d'après leur distance approximative de Seraing.

DISTANCE	Nombre de communes	Nombre d'ouvriers qui y résident	POUR CENT
Moins de 10 kilomètres	42	6.956	84,95
de 10 à moins de 20 kilomètres . .	74	708	8,65
de 20 à moins de 30 kilomètres . .	76	291	3,55
de 30 à moins de 40 kilomètres . .	36	110	1,34
de 40 à moins de 50 kilomètres .	23	79	0,96
de 50 à moins de 75 kilomètres . .	11	27	0,33
75 kilomètres et plus	9	18	0,22
TOTAUX . .	271	8.189	100,00

Nombre et stations de départ des ouvriers de la Société Cockerill abonnés au chemin de fer.

STATIONS	ABONNÉS			STATIONS	ABONNÉS		
	un déplacement par semaine	six ou sept déplacements par semaine	TOTAL		un déplacement par semaine	six ou sept déplacements par semaine	TOTAL
Abée-Scry	—	6	6	Froidthier	1	—	1
Aineffe	4	—	4	Fumal	6	1	7
Alken	3	—	3	Geet-Betz	18	—	18
Amay	13	66	79	Gellick	1	—	1
Ampsin	14	47	61	Genck	1	—	1
Andenne	2	—	2	Gingelom	13	1	14
Angleur	—	14	14	Givet	1	—	1
Angleur-Kinkempois	—	14	14	Glain	—	1	1
Ans	—	11	11	Glons	6	—	6
Ans (vicinal)	—	2	2	Grâce-Berleur	—	3	3
Anvers	1	—	1	Haelen	1	—	1
Argenteau	—	2	2	Hamoir	5	3	8
Avennes	1	—	1	Haneffe	—	1	1
Avernas	13	—	13	Hannut	12	—	12
Aywaille	2	—	2	Hasselt	1	—	1
Barchon	1	—	1	Heers	6	—	6
Barvaux-sur-Ourthe	1	—	1	Heppen	1	—	1
Bas-Oha	—	3	3	Hermalle-sous-Huy	2	40	42
Bergilers	1	—	4	Herstal	1	—	1
Beverst	1	—	1	Hollogne-aux-Pierres	1	47	48
Bierset	3	6	9	Horion	4	103	107
Bilsen	2	—	2	Hougaerde	3	—	3
Bomal	9	—	9	Houppertingen	—	10	10
Braives	12	3	15	Huccorgne	6	1	7
Budingen	4	—	4	Huy (Nord)	—	18	18
Burdinne	1	—	1	Jauche	2	—	2
Chapon-Seraing	2	—	2	Java	—	4	4
Chênée	—	1	1	Jesseren	16	—	16
Chokier	—	10	10	Kermpt	1	—	1
Ciney	2	—	2	Kerniel	6	—	6
Clavier	2	—	2	Lanaeken	1	—	1
Corswarem	7	—	7	Léau	6	—	6
Cortenbosch	2	—	2	Les Avins	—	1	1
Dhuy	1	—	1	Liége-Guillemins	—	1	1
Diest	11	—	11	Liége-Fragnée (vic.)	—	14	14
Ehein (vicinal)	—	1	1	Liége-Longdoz	1	51	52
Engis	3	85	88	Liége-St-Gilles (vic.)	—	2	2
Esemael	8	—	8	Lincent	3	—	3
Esneux	1	2	3	Looz	3	—	3
Esschen	1	—	1	Louvain	1	—	1
Eygenbilsen	1	—	1	Loxbergen	1	—	1
Fallais	13	9	22	Maestricht	—	1	1
Fexhe-le-Haut-Clocher	3	1	4	Marêt	1	—	1
Flémalle-Grande	—	6	6	Melreux	2	—	2
Flémalle-Haute	—	142	142	Modave	1	—	1
Fléron	—	1	1	Moha	2	1	3
Fooz	1	—	1	Momalle	4	10	14
Freeren (vicinal)	1	—	1	Mons	—	22	22

STATIONS	ABONNÉS			STATIONS	ABONNÉS		
	un déplacement par semaine	six ou sept déplacements par semaine	TOTAL		un déplacement par semaine	six ou sept déplacements par semaine	TOTAL
Montaigu	2	—	2	Terwagne	—	1	1
Montegnée	—	9	9	Thys	2	—	2
Munsterbilsen	3	—	3	Tilleur	—	15	15
Nandrin	9	5	14	Tirlemont	1	—	1
Nederheim	3	—	3	Tongres	19	—	19
Neerlinter	4	—	4	Val Saint-Lambert	—	4	4
Neerwinden	5	—	5	Verlaine	2	37	39
Neuville-en-Condroz	13	27	40	Verviers	2	—	2
Odeur	1	—	1	Villers-l'Evêque	3	9	12
Ordange	8	—	8	Villers-Saint-Siméon	1	—	1
Oreye	5	—	5	Vinalmont	—	1	1
Ostende	1	—	1	Voroux	—	4	4
Othée	7	3	10	Wamont	—	1	1
Ougrée	—	7	7	Wandre	—	1	1
Ougrée-Sclessin	—	2	2	Waremme	7	2	9
Pirange	28	—	28	Warêt-l'Evêque	1	—	1
Racour	1	—	1	Warnant	2	—	2
Remicourt	4	2	6	Wihogne	—	1	1
Rosoux	3	1	4	Xhendremael	—	3	3
Saint-Georges	4	35	39	Yernée-Fraineux	2	5	7
Saint-Séverin	1	25	26	Zelck	2	—	2
Saint-Trond	32	—	32	Zonhoven	1	—	1
Schaffen	1	—	1				
Schuelen	5	—	5	TOTAUX	498	1.049	1.547
Seraing-le-Château	1	6	7				
Seraing B. C. (vicinal)	7	56	63	NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS		8.189	
Sichem	2	—	2				
Soheit-Tinlot	2	6	8				
Statte (Huy)	13	13	26	POUR CENT	6.08	12.80	18.88

Les abonnés au chemin de fer, qui font l'objet du tableau précédent, sont 1.547 au total, dont 498 à un déplacement et 1.049 à six ou sept déplacements. Ces nombres représentent respectivement 18,88, 6,08, et 12,80 pour cent de l'ensemble. Nous ferons observer d'une part que ces abonnements ne sont pas tous du chemin de fer de l'Etat, et d'autre part que nous avons rencontré 48 abonnements annuels et mensuels. Nous y avons assimilé 8 carnets de trente coupons délivrés par certaines lignes vicinales. Tous ces abonnements ont été portés dans la catégorie des abonnements à six ou sept déplacements.

La carte n° 24 montre la répartition géographique du personnel. Nous avons pu y représenter :

1° La résidence habituelle des ouvriers ;

2° Le nombre d'abonnés de chaque commune, distingués d'après le nombre de leurs déplacements par semaine, avec la station où ils prennent

Carte n° 24

Société Anonyme John Cockerill

Établissements de Seraing

Résidence et abonnements au Chemin de fer du personnel ouvrier en Janvier-Février 1910

(Sur 8.189 ouvriers, 1.547 abonnés, ou 19 °/o.)

Chiffres noirs non soulignés (2, 7, etc.) : nombre d'ouvriers résidant habituellement dans la commune.

Chiffres noirs soulignés (2, 7, etc.), abonnés à six ou sept déplacements.

Chiffres noirs entourés (2), (7) etc., abonnés à un déplacement.

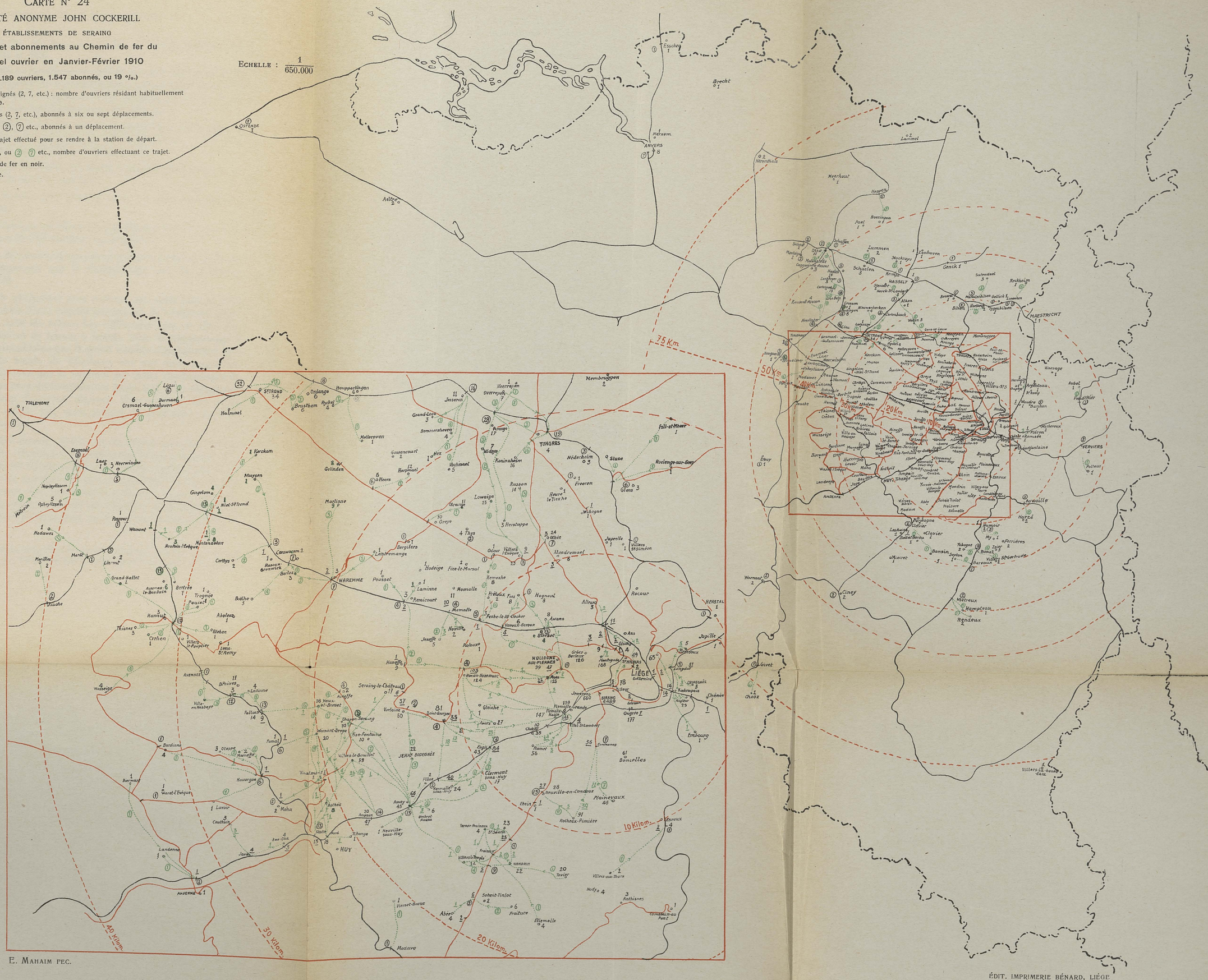
..... trajet effectué pour se rendre à la station de départ.

Chiffres verts 2 7 etc., ou (2) (7) etc., nombre d'ouvriers effectuant ce trajet.

Les lignes de chemin de fer en noir.

Les Vicinaux en rouge.

Echelle : $\frac{1}{650.000}$



E. Mahaim pec.

Édit. Imprimerie Bénard, Liége

le train. Nous indiquons aussi les trajets qu'ils ont à faire autrement qu'en chemin de fer, la plupart du temps à pied.

Un coup d'œil d'ensemble sur la carte fait voir que l'aire d'attraction forme un éventail ouvert vers l'Ouest, s'allongeant le long des grandes lignes de chemin de fer, notamment la ligne du Nord-Belge, et la ligne de Liége-Bruxelles. Vers l'Est, au contraire, on ne trouve que des nombres isolés.

La grande masse des ouvriers qui n'habitent pas Seraing, vient de la Hesbaye, et de la région comprise entre Tongres et Hasselt jusque Diest. On voit aisément comme les vicinaux intercalés entre les grandes lignes aident au drainage de toute une région.

Quelques localités se font remarquer par leur éloignement : il y a un ouvrier habitant Ostende, un autre, Esschen, au nord de la province d'Anvers, un autre, Chooz, en France, qui ont un abonnement hebdomadaire.

Par contre, beaucoup de ceux qui se sont déclarés comme résidant habituellement dans des communes très distantes n'ont pas d'abonnement. Il en est ainsi de deux ouvriers d'Aeltre (Flandre Orientale) qui sont, l'un un ouvrier mineur, l'autre un ouvrier des hauts-fourneaux ; d'autres de Brecht (hauts-fourneaux), de Merxem (transports), de Lommel (transports), de Villers-la-Bonne-Eau dans le Luxembourg (aciéries) ; de sept ouvriers d'Anvers. Tous ces ouvriers, sans s'établir à demeure à Seraing, conservent leur résidence au loin, mais n'y retournent pas toutes les semaines, et par conséquent ne prennent pas d'abonnement.

On peut suivre sur la carte les trajets faits à pied ou à bicyclette : 598 abonnés sur 1.547 viennent ainsi prendre le train à une station qui n'est pas sur le territoire de leur commune. A Amay, par exemple, il vient 1 abonné de Chapon-Seraing, 2 abonnés de Clermont-sous-Huy, 3 de Fize-Fontaine, 1 de Flône, 18 de Jehay-Bedognée, 1 de Neuville-sous-Huy, 5 d'Ombret-Rausa, 1 de Vaux-et-Borset, 1 de Villers-le-Bouillet, 2 de Villers-le-Temple.

Des abonnés appartenant au même village ne vont pas tous à la même station : on en trouve de Villers-le-Bouillet abonnés à Amay, d'autres à Statte — ce qui montre que la situation de la *maison* de l'abonné a une influence sur le choix de la station et qu'on aurait tort de s'en tenir aux dénominations des communes pour mesurer les distances.

Nous pouvons enfin nous rendre compte du logement en semaine des mi-déracinés. Nous en trouvons 896, sur 8.189, soit 10,95 pour cent, qui viennent, du lundi au samedi, se loger à Seraing ou dans les environs : 874 à Seraing, 14 à Jemeppe-sur-Meuse, 4 à Ougrée, 1 à Tilleur, 1 à Saint-Nicolas, 1 à Montegnée, 1 à Flémalle.

Le total, on le remarquera, dépasse de beaucoup le nombre d'abonnés à un déplacement. On y retrouve surtout les noms des communes distantes. Ainsi des deux ouvriers d'Aeltre, l'un est logé à Seraing, l'autre à Flémalle, celui de Meerhout à Tilleur, etc.

Ceux-ci forment la transition entre les émigrants quotidiens et les immigrés, devenus sédentaires — ceux qui ont fait tripler la population de Seraing en un demi-siècle.

A tout prendre, il est étonnant que le grand établissement métallurgique presque séculaire n'ait pas, autour de lui, toute la population ouvrière dont il a besoin. Plus une entreprise est ancienne, en effet, et anciennement prospère, plus elle groupe et concentre son armée de réserve. S'il n'en est pas ainsi pour Cockerill, c'est uniquement à cause des abonnements, et si l'on pouvait reconstituer l'histoire complète de son développement, on trouverait peut-être deux périodes dans l'étendue de son aire d'attraction. Au début, elle était forcément limitée à une faible distance, faute de moyens de transport. Mais voici qu'avec le perfectionnement de ceux-ci, l'aire d'attraction s'étend, en même temps que le personnel augmente, à des régions qu'elle ne pouvait atteindre jadis.

Quoi qu'il en soit, il résulte clairement de nos relevés qu'une forte proportion du personnel ouvrier de nos établissements de grande industrie doit venir de loin et se servir d'abonnements de chemin de fer.

Mais il ne faudrait pas croire, d'ailleurs, qu'au point de vue capitaliste pur, la grande mobilité et la *dissémination* des ouvriers soient des avantages. Au contraire. Nous avons entendu un administrateur de grand établissement métallurgique du pays de Charleroy s'en plaindre amèrement. « On n'est jamais absolument sûr, disait-il, de cette main-d'œuvre amenée par les trains ouvriers. On ne sait pas si des concurrents ne vont pas vous la prendre, — ou bien si une lubie, un caprice ne passera pas par la tête des abonnés, et ne les portera ailleurs, parfois dans d'autres métiers ». Il enviait ces usines qui ont autour d'elles, dans des maisons leur appartenant, un personnel non seulement stable, mais attaché, enchaîné, qui ne peut bouger — et qui doit subir la loi du plus fort.

II. — Les Charbonnages.

Nous n'avons pas voulu nous contenter d'un exemple isolé, et nous avons voulu embrasser une grande industrie dans son ensemble.

C'est dans ce but que nous nous sommes adressé aux directeurs gérants des principaux charbonnages. Nous les avons priés de réunir les mêmes renseignements que nous venons d'indiquer pour la Société Cockerill, et nous nous plaisons à reconnaître que notre demande a été généralement bien accueillie.

Voici tout d'abord les résultats d'ensemble de notre enquête (voir le tableau des pages 164 et 165).

Sur les 113 exploitations houillères en activité en août-septembre 1909, nous avons l'état du personnel de 35 exploitations, qui comptent parmi les plus importantes, puisqu'elles occupaient 71.857 ouvriers, soit 48 pour cent des ouvriers occupés par tous les charbonnages du pays (1).

C'est le bassin de Liége qui est le mieux représenté dans notre enquête, — en ce sens que si nous n'y comptons que 15 exploitations sur 41, elles occupaient 26.747 ouvriers sur 36.194, soit 73 pour cent.

Du bassin du Centre, nous relevons quatre exploitations sur huit, avec 15.259 ouvriers sur 21.593, soit 70 pour cent.

Dans le bassin de Namur, notre enquête porte sur deux exploitations, occupant 1.751 sur 5.032.

Dans le bassin du Couchant de Mons, nous groupons onze charbonnages sur vingt, et ils occupaient 21.710 ouvriers sur 40.070.

C'est dans le bassin de Charleroy que nous avons rencontré le moins de faveur : nous n'y connaissons que 3 charbonnages sur 33, occupant 6.390 ouvriers sur 47.170.

Il serait téméraire de généraliser sans réserves nos observations. Nous ne savons pas si les résultats d'une enquête portant sur la totalité des charbonnages coïncideraient avec les nôtres. Les différences sont, en effet, très considérables non seulement de bassin à bassin, mais de charbonnage à charbonnage. S'il est vraisemblable que le grand nombre d'exploitations qui nous manquent dans le bassin de Charleroy ont une forte proportion d'abonnés, il est probable aussi que la majorité des petits charbonnages de tous les bassins, ainsi que ceux du Couchant de Mons, qui nous échappent, ne comptent pas beaucoup d'ouvriers abonnés. Quoi qu'il en soit, notre enquête, toute partielle qu'elle est, nous permet de nous faire une idée approximative de l'ensemble.

Sur les 71.857 ouvriers recensés, 6.935 ont été trouvés porteurs d'abonnements de chemins de fer. Observons d'abord qu'ici nous ne sommes plus limités aux abonnements du Chemin de fer de l'Etat, comme dans notre carte n° 22. Il y a, parmi ces ouvriers mineurs, des abonnés des Chemins de fer du Nord et des Vicinaux. En outre, certains abonnés ne sont pas des abonnés à la semaine : quelques-uns sont des abonnés « ordinaires », c'est à dire porteurs d'abonnements trimestriels, semestriels ou même annuels.

---

(1) Pour calculer l'ensemble des ouvriers occupés de chaque bassin, nous avons adopté les chiffres publiés par l'Administration des Mines pour 1908 (*Annales des Mines*, 1909, pp. 843-881).

Ouvriers mineurs abonnés au Chemin de fer.

CHARBONNAGES	FOND			SURFACE			ENSEMBLE				
								Abonnés au chemin de fer			
	Ouvriers recensés	Abonnés au chemin de fer	Pour cent	Ouvriers recensés	Abonnés au chemin de fer	Pour cent	Ouvriers recensés	à un déplacement	à six ou sept déplacements	Total	Pour cent
Bassin de Liége											
Hasard	966	91	9,4	364	37	10,2	1.330	25	103	128	9,6
Wérister	471	16	3,4	195	—	—	666	2	14	16	2,4
Est-de-Liége	401	1	0,2	154	5	3,2	555	—	6	6	1,1
Marihaye	1.999	237	11,8	885	108	12,2	2.884	32	313	345	11,9
Cockerill	1.008	44	4,4	279	26	9,3	1.287	34	36	70	5,4
Abhooz et Bonne-Foi-Hareng	904	113	12,5	295	32	10,8	1.199	41	104	145	12,1
Bonne-Espérance, Batterie et Violette	2.102	73	3,5	942	200	21,2	3.044	121	152	273	9,0
Bonne-Fin	1.370	247	18,0	439	61	13,9	1.809	37	271	308	17,0
Bois-d'Avroy	1.302	151	11,6	545	71	13,0	1.847	65	157	222	12,0
La Haye	1.742	146	8,4	712	38	5,3	2.454	106	78	184	7,5
Patience et Beaujonc	1.671	412	24,7	549	141	25,6	2.220	114	439	553	24,9
Ans et Rocour (1)	694	146	21,1	—	—	—	694	5	141	146	21,1
Espérance et Bonne-Fortune	1.757	297	16,9	528	74	14,0	2.285	144	227	371	16,1
Horloz	1.708	324	19,0	516	108	20,9	2.224	275	157	432	19,4
Gosson-Lagasse	1.703	219	12,8	546	69	12,6	2.249	215	73	288	12,8
TOTAL	19.798	2.517	12,7	6.919	970	14,0	26.747	1.216	2.271	3.487	13,0
Bassin de Namur											
Falisolle	660	98	14,8	218	37	17,0	878	2	133	135	15,3
Tamines (1)	873	269	30,8	—	—	—	873	11	258	269	30,8
TOTAL	1.533	367	23,9	218	37	17,0	1.751	13	391	404	23,1

Bassin de Charleroy											
Roton-Farciennes et Oignies-Aiseau.	1.449	284	19,6	419	67	16,0	1.868	24	327	351	18,8
Poirier	827	51	6,2	353	22	6,2	1.180	60	13	73	6,2
Houill.-Unies du Bassin de Charleroy	2.463	217	8,8	879	137	15,6	3.342	93	261	354	10,6
TOTAL . . .	4.739	552	11,6	1.651	226	13,7	6.390	177	601	778	12,2
Bassin du Centre											
Ressaix, Leval, Péronne et Sainte-Aldegonde.	3.117	672	21,6	1.125	82	7,3	4.242	11	743	754	17,8
Mariemont et Bascoup.	4.797	55	1,1	1.009	10	1,0	5.806	23	42	65	1,1
Haine-St-Pierre, Houssu et La Hestre.	1.144	119	10,4	277	29	10,5	1.421	4	144	148	10,4
Bois du Luc.	2.643	654	24,7	1.147	202	17,6	3.790	34	822	856	22,6
TOTAL . . .	11.701	1.500	12,8	3.558	323	9,1	15.259	72	1.751	1.823	11,9
Bassin du Couchant de Mons											
Produits (2).	—	59	—	—	49	—	3.447	—	108	108	3,1
Rieu du Cœur et Boule	1.250	4	0,3	378	41	10,8	1.628	—	45	45	2,8
Nord du Flénu	601	58	9,7	250	—	—	851	1	57	58	6,8
Nord du Rieu du Cœur (2)	—	3	—	—	5	—	820	—	8	—	1,0
Hornu et Wasmes	2.470	5	0,2	733	49	6,7	3.203	—	54	54	1,7
Charbonnages du Hainaut	38	20	52,6	47	13	27,7	85	—	33	33	38,8
Nord de Genly	290	11	3,8	76	2	2,6	366	—	13	13	3,6
Charbonnages belges	4.480	—	—	1.720	27	1,6	6.200	—	27	27	0,4
Chevalières de Dour	406	1	0,2	151	6	4,0	557	—	7	7	1,3
Grande Machine à feu de Dour (2) .	—	3	—	—	11	—	528	—	14	14	2,7
Ouest de Mons.	2.876	24	0,8	1.149	52	4,5	4.025	—	76	76	1,9
TOTAL . . .	—	188	—	—	255	—	21.710	1	442	443	2,0
TOTAL GÉNÉRAL . . .	—	—	—	—	—	—	71.857	1.479	5.456	6.935	9,65

(1) Le dénombrement n'a porté que sur les ouvriers du fond.

(2) Le détail du personnel occupé n'a pas été fourni. Nous avons adopté, comme total, la moyenne du personnel occupé en 1908, indiquée par l'Administration des Mines (*Annales des Mines*, 1909).

La proportion d'abonnés est donc de 9,5 pour cent, pour l'ensemble des charbonnages qui figurent à notre relevé.

Mais les différences de bassin à bassin sont énormes.

Le bassin du Couchant de Mons donne la plus faible proportion : ses 443 abonnés ne représentent que 2,2 pour cent des ouvriers dénombrés. Cependant, ce bassin est rapproché d'un foyer de dispersion actif : le midi de la Flandre Orientale, qui envoie des ouvriers beaucoup plus loin, notamment dans le bassin de Charleroy. On nous a donné de ce fait plusieurs raisons. La principale est que les houillères du Borinage ont, autour d'elles, une population indigène accoutumée au travail de la mine depuis des siècles et suffisamment nombreuse. En outre, les salaires du Borinage sont inférieurs à ceux du Centre et de Charleroy. Le campagnard qui vient chercher du pain au charbonnage se portera naturellement là où il pourra gagner davantage. On ajoute, enfin, une raison psychologique : le Borain aurait mauvaise réputation. On lui prête des dispositions peu accueillantes, notamment pour le Flamand. Nous avons entendu dire par des ouvriers de Grammont qu'ils préféraient travailler dans le Centre et à Charleroy plutôt qu'au Borinage. Dans quelle mesure cette opinion est-elle générale? C'est ce qu'il nous est difficile de dire.

Quoi qu'il en soit, il semble que la proportion d'abonnés reste minime dans *tous* les charbonnages du Couchant de Mons. C'est cette faible proportion qui fait tomber notre moyenne générale en dessous de 10 pour cent. Si l'on fait abstraction du Couchant du Mons, en effet, nous arrivons à 12.94 pour cent pour l'ensemble des autres bassins.

Dans le Centre, nous comptons 1.823 abonnés sur 15.259 ouvriers, soit 11,9 pour cent. Mais il y a de grandes différences entre les diverses exploitations. Tandis que les charbonnages de Mariemont et Bascoup n'ont qu'un pour cent d'abonnés, les trois autres charbonnages observés en ont 10,4, 17,8, et 22,6.

L'écart nous a paru tellement considérable que nous avons demandé aux charbonnages de Mariemont et de Bascoup une vérification supplémentaire. On y a confirmé les premiers chiffres en les expliquant : l'exploitation, qui est établie depuis plus d'un siècle, a vu se grouper autour de ses sièges une population ouvrière stable. De là le petit nombre d'ouvriers nomades. Les charbonnages voisins étant plus récents ont dû faire appel, dans une large proportion, à des ouvriers du dehors avant d'avoir concentré, entre autres dans leurs nombreuses maisons ouvrières, un noyau de travailleurs permanents et sédentaires.

Le bassin de Charleroy, qui n'est pas suffisamment représenté dans notre enquête, accuse 12,2 pour cent d'abonnés ; un charbonnage en compte 6,2, l'autre 10,6, le troisième 18,8.

Les deux exploitations du bassin de Namur ont ensemble 23,1 pour cent d'abonnés, l'un 15,3 et l'autre 30,8 pour cent. Mais pour ce dernier, le relevé n'a porté que sur les ouvriers du fond.

Dans le bassin de Liége, nous pouvons baser nos calculs sur une plus large portion des charbonnages, puisque nous y embrassons les trois quarts de la population ouvrière. Ici, ces 3 487 abonnés représentent 13 pour cent des ouvriers recensés. Mais il y a encore de grandes différences entre les exploitations. Tandis que celles de la rive droite de la Meuse, entre autres du pays de Herve, ne comptent que peu d'abonnés, d'autres, notamment celles du Nord de Liége, en ont jusque 24,9 pour cent.

Le tableau des pages 164 et 165 permet de voir quelles catégories d'abonnements sont utilisées par les ouvriers. Dans le Borinage, il n'y a pour ainsi dire que des abonnés à six ou sept déplacements par semaine. Cela revient à dire qu'ils habitent à de faibles distances. La proportion est encore dans le même sens dans le Centre et dans le bassin de Namur : 96,0 et 96,7 pour cent d'abonnés à six ou sept déplacements. A Charleroy, la proportion est de 77,2 pour cent. A Liége, elle tombe à 68 pour cent, ce qui signifie que 32 pour cent viennent d'assez loin pour préférer loger pendant la semaine auprès des charbonnages.

Voyons maintenant d'où viennent ces abonnés.

C'est ce que font voir les cartes nos 25, 26, 27 et 28.

Le Borinage se contente d'appeler surtout des ouvriers du Hainaut, et ne demande que quelques unités en Flandre.

Le Centre fait appel en une plus large proportion aux Flamands ; il va en chercher jusqu'en Flandre Occidentale (Dixmude), puis en Flandre Orientale, où les chiffres grossissent considérablement du côté de Grammont, et jusque dans la province d'Anvers ; mais il en emprunte aussi pas mal au Brabant méridional.

Dans le bassin de Charleroy, nous voyons encore des ouvriers venir de très loin dans la Flandre, du pays d'Anvers, et d'Aerschot ; mais le centre de gravité de l'aire d'attraction se porte plus vers le Nord Est, c'est à dire dans le Brabant et la Hesbaye.

Le drainage de nos deux charbonnages du bassin de Namur s'opère presque exclusivement vers le Nord, jusque Turnhout.

Quant au bassin de Liége, c'est toute la Campine et la Hesbaye qu'il draine ; quelques unités sont enlevées, à très longue distance, en Flandre et même en Luxembourg. Mais ce sont des exceptions ; la masse vient de ces deux réservoirs de main-d'œuvre non qualifiée qui se trouvent au Nord-Ouest de la province de Liége, et dans tout le Limbourg, De ceux-ci, l'un est wallon, l'autre flamand ; tous deux sont des régions essentiellement agricoles.

En ce qui concerne la Campine limbourgeoise, l'intérêt de notre carte saute aux yeux : elle montre que les charbonnages du pays de Liége ont déjà commencé l'éducation professionnelle de la population. Quand les puits du nouveau bassin s'ouvriront, ils trouveront autour d'eux sinon *toute* la main-d'œuvre dont ils ont besoin, du moins une partie considérable. Les haveurs probablement feront défaut, mais n'est-ce rien d'avoir déjà, toute formée, une population de manœuvres, et d'ouvriers de nuit?

D'autre part, on ne peut s'empêcher de penser que, le jour où la Campine aura à employer ses enfants dans ses propres charbonnages, le recrutement de la main-d'œuvre du bassin de Liége deviendra plus malaisé. Par qui remplacera-t-on ces Campinois qui nous viennent aujourd'hui par trains entiers? C'est le secret de l'avenir. La transformation ne se fera, il est vrai, que lentement; mais elle n'en sera pas moins profonde, et elle pourra avoir des conséquences capitales pour les charbonnages liégeois. Faut-il répéter une fois de plus que l'on ne devrait pas laisser échapper l'occasion de faire à ce sujet des observations statistiques et sociologiques sur tous les changements qui vont s'opérer incessamment.

Nous avons distingué, dans notre tableau des pages 164 et 165 et sur nos cartes, les ouvriers du fond et les ouvriers de la surface.

Si l'on veut considérer d'abord les nombres absolus, on examinera les cartes. Celle du bassin de Liége est celle qui indique le plus grand nombre d'ouvriers de la surface, notamment ayant des abonnements à un déplacement. Mais il est visible aussi que la teinte rouge est dominante parmi les abonnés du bassin du Couchant de Mons. Dans le Centre, au contraire, il paraît y en avoir moins, comme dans le bassin de Namur — où notre enquête est d'ailleurs imcomplète à cet égard (1).

Mais il convient d'envisager les chiffres proportionnels, contenus au tableau même. Dans le bassin de Liége et dans celui de Charleroy, on demande relativement un peu plus d'ouvriers de surface aux abonnements que d'ouvriers du fond. La différence n'est, cependant, pas grande. Dans le Centre, au contraire, la proportion est renversée : il y a plus d'ouvriers du fond abonnés et ce sont surtout des ouvriers du fond qui viennent de loin — tandis qu'à Charleroy parmi les « Flamands » abonnés, il y a aussi des ouvriers de la surface. Nous ne parlerons pas des bassins de Namur ou du Borinage, parce que nos chiffres sont, sous ce rapport, incomplets.

Quelques-uns des relevés qui nous ont été fournis sont assez complets pour que nous puissions distinguer les abonnés d'après leur spécialité. Nous trouvons ainsi dans deux charbonnages du bassin de Liége et un du Centre, les nombres suivants :

---

(1) Tous les charbonnages ne nous ayant pas fourni des renseignements relatifs aux ouvriers de la surface.

Ouvriers abonnés distingués d'après leur spécialité.

	SPÉCIALITÉS	Espérance et Bonne-Fortune	Marihaye	Bois du Luc
Fond	Surveillants	1	15	4
	Abatage	4	34	95
	Chargement, transport et extraction . . .	168	82	261
	Ouverture et entretien des galeries et divers	124	106	294
Surface	Ouvriers de métiers	5	54	91
	Manutention, manœuvres et travaux divers	69	54	111
	TOTAUX . . .	371	345	856

Il est vraisemblable que la grande majorité des ouvriers mineurs abonnés est constituée par des ouvriers non qualifiés : manœuvres du fond et de la surface, ouvriers de nuit employés à l'ouverture et à l'entretien des galeries. L'ouvrier à veine, l'abatteur notamment, est probablement plus sédentaire, de même qu'il est le mieux payé. Cependant, il ne faudrait pas généraliser d'une manière absolue. On trouvera facilement, dans le Hainaut par exemple, des abatteurs abonnés voyageant à courte distance. De même, parmi les abonnés hesbignons, il y a d'excellents ouvriers de métiers de la surface. Mais nous avons souvent entendu dire que les abonnés campinois des charbonnages de Liége et les Grammontois des houillères du Hainaut sont surtout des boiseurs, des bosseyeurs et des coupeurs de murs de l'équipe de nuit.

Nous bornerons là nos observations sur notre enquête, qui est susceptible de donner encore bien des renseignements intéressants au point de vue technique. Il en résulte à l'évidence que le recrutement des ouvriers de notre grande industrie houillère s'étend sur une vaste portion du territoire et dépend dans une large mesure des abonnements aux chemins de fer.

Ce recrutement s'effectue d'ailleurs parfois d'une manière directe dans des régions éloignées des charbonnages.

Un jour que nous nous trouvions à la station de Louvain, on y délivrait coup sur coup un grand nombre de coupons de semaine à des ouvriers mineurs. On nous expliqua qu'un porion d'un charbonnage du bassin de Charleroy se trouvait dans le pays et venait d'embaucher des ouvriers.

Voilà un exemple de la main mise — consciente et voulue — de l'industrie sur la main-d'œuvre éloignée, peut-être sur la main-d'œuvre agricole.

On serait, au premier abord, tenté d'accuser les abonnements d'ouvriers de ce rapt. Mais nous pensons, au contraire, qu'ils nous évitent d'autres pratiques, en vigueur dans d'autres pays industriels, et qui sont singulièrement plus violentes. Si nous sommes bien informé, les charbonnages de la Ruhr et de la Westphalie ont constamment en Pologne des agents recruteurs. C'est par trains entiers que les émigrants arrivent, d'un bout de la Prusse à l'autre — et doivent être logés, entassés, autour des charbonnages. Comparez ces pratiques à celles de chez nous : après avoir tâté du charbonnage, en rentrant tous les jours ou tous les samedis chez soi, l'ouvrier de Louvain qui n'a quitté ni sa résidence ni sa famille, aura toute facilité pour abandonner, s'il le veut, sa nouvelle occupation — ou changer de siège de travail.

III. — L'Agriculture.

Le moment est venu de nous demander dans quelle mesure les abonnements d'ouvriers détournent, au profit de l'industrie, une main-d'œuvre que l'agriculture trouve déjà trop rare.

C'est un fait incontestable que, parmi les abonnés, il y a un grand nombre de ruraux, qui viennent demander aux usines de la grande industrie et aux charbonnages, un pain que leur refuse ou leur fait acheter trop durement la culture de la terre. Paysans des Flandres, de Brabant, de Hesbaye, de Campine, ils étaient nés pour le travail des champs, et voici que le train ouvrier les transporte au loin, pour blêmir au fond des fosses, rôtir au feu des fours de la métallurgie, arroser de leur sueur les pavés, les terrassements, les bâtiments des grandes villes. Pendant ce temps, le fermier aura peine à trouver les bras nécessaires pour creuser ses sillons, soigner son bétail, faire sa moisson.

On conçoit que l'agriculteur en nourrisse du ressentiment.

S'il croit, comme M. Henry Delvaux, que les chemins de fer de l'Etat transportent les ouvriers abonnés « à perte » il dira : « l'une des causes qui a amené la crise agricole dont nous souffrons, c'est précisément ce fait que M. Vandenpeereboom a créé des trains d'ouvriers, transportant, à perte, les ouvriers des centres agricoles dans les milieux industriels, bouleversant au préjudice du trésor toutes les conditions économiques du marché. Il a rompu l'équilibre entre l'industrie agricole et les autres au moyen de tarifs de faveur pour le transport des ouvriers. Je comprends que ceux qui représentent l'industrie, que ceux qui habitent les grandes villes, cherchent à avoir chez eux beaucoup d'ouvriers de la campagne, afin d'avoir une ample offre de bras, mais ce que je ne puis comprendre, c'est qu'un congrès d'agriculteurs qui place en tête de son ordre du jour cette importante question de l'exode rural, qui doit savoir que cet exode est dû en grande partie aux

faveurs injustifiées accordées pour transporter les ouvriers, approuve ces mesures (1) ».

Cette véhémente indignation prouve à quel point le recrutement des ouvriers industriels se fait au détriment de l'agriculture.

Mais ne contient-elle pas aussi un aveu bien important ? Si des facilités de transport suffisent pour enlever la main-d'œuvre agricole, c'est qu'elle ne se maintient que grâce au défaut de concurrence, et l'on a, dès lors, le droit de se demander s'il convient, de propos délibéré, de soustraire une partie de l'offre de travail à la demande. Nous croyons, au contraire, que dans le cas présent, la libre concurrence est, au point de vue social, comme au point de vue économique proprement dit, commandée par la justice. L'idéal n'est-il pas que l'ouvrier trouve, au mieux, l'emploi de ses bras, et que l'employeur fasse, au mieux, les recrues dont il a besoin ?

Si l'agriculteur n'est pas en situation de payer la main-d'œuvre au taux de l'industrie, c'est qu'il ne la paie pas *ce qu'elle vaut* et s'il redoute que la concurrence s'établisse sur le marché de la main-d'œuvre, c'est lui qui veut fausser le marché.

On ne conçoit pas comment le transport, même gratuit, — du moment que cette faveur est égale pour toutes les choses transportées (2), — fausse les conditions d'un marché. La distance, l'éloignement, qu'il s'agisse d'hommes ou de produits, sont des obstacles à la formation du prix *normal*. Ce qui les atténue ou les supprime ne peut que rapprocher le marché du marché idéal.

Nous ne pouvons donc nous résoudre à porter au compte des abonnements à prix réduit une situation qui résulte, en réalité, d'autres causes, et en première ligne de la différence entre les salaires agricoles et les salaires industriels.

Quoi qu'il en soit, l'industrie belge, en fait, enlève des bras à l'agriculture, grâce aux abonnements. Mais, grâce aux abonnements aussi, elle ne les lui arrache pas tous définitivement. C'est ce qu'on a répondu, très justement, à M. Delvaux, au Congrès dont nous venons de parler (3). Les abonnés ouvriers agricoles peuvent, du moins, retourner à la terre, quand celle-ci leur donne de quoi vivre, — et ce n'est qu'en théorie qu'on peut faire abstraction du coût du coupon, de la fatigue des voyages, de l'ennui des déplacements répétés. Il y a toujours, si faible soit-elle, une différence en faveur de l'emploi local.

---

(1) *Congrès agricole de Namur*. Séance plénière du mardi 9 juillet 1901, p. 161.

(2) Cette condition est indispensable, car grâce à des « discriminations » entre les clients des chemins de fer, on peut créer des avantages énormes à certains d'entre eux, et fausser le marché. De même, certaine politique des tarifs de chemins de fer corrige, modifie, en fait, les tarifs de douanes et les traités de commerce. Mais, dans le cas qui nous occupe, il n'y a rien de semblable : les abonnements d'ouvriers sont tout aussi accessibles aux ouvriers agricoles qu'aux ouvriers industriels.

(3) Voir discours de M. Melot, p. 164.

Supposez que les abonnements n'existent pas ou soient supprimés. L'appel fait par l'industrie n'en existerait pas moins. Il serait même plus fort, par cette raison que les salaires industriels seraient vraisemblablement plus élevés et les salaires agricoles plus bas. Cet appel arracherait évidemment un certain nombre de ruraux à leur travail — et pour toujours. De multiples différences locales entre les salaires se traduiraient par des raréfactions et des pléthores de main-d'œuvre. Cela vaudrait-il mieux que le nivellement — relatif — actuel ?

Nous trouvons cette vue confirmée dans une étude que l'Académie a récemment couronnée, *La population agricole de la Hesbaye au XIXe siècle,* par MM. Em. Vliebergh et Robert Ulens (1). Ils constatent que, déjà en 1861, on se plaignait du manque de bras en Hesbaye. Mais ils affirment que « la Hesbaye seule ne peut pas nourrir ses enfants. Si cette facilité des transports n'existait pas, les ouvriers auraient faim, ou ils iraient habiter les centres industriels (2) ». « Souvent, d'ailleurs, les ouvriers migrateurs gardent quelque attache avec la terre ; ils sont fils d'ouvriers agricoles, ils ont un jardin ou un petit champ, parfois ils ne vont pas travailler dans l'industrie sans espoir de retour à la terre : ils reviendront après qu'ils auront amassé un petit pécule, ou après qu'ils auront goûté de cette vie d'ouvriers industriels (3) ». Et à la question : l'agriculture hesbignonne trouve-t-elle encore actuellement de la main-d'œuvre? ils n'hésitent pas à répondre affirmativement, si l'on fait abstraction des parties de la Hesbaye situées près des villes et des centres industriels (3). « L'agriculture trouve sans trop de peine de la main-dœuvre ; même on la trouve plus facilement de nos jours qu'il y a dix ou quinze ans. A cette époque, il y avait plus d'enthousiasme chez les campagnards pour le travail industriel et ses plus grands salaires, mais, depuis lors, il en est un certain nombre qui sont revenus à la terre. « Celui qui paie bien est bien servi » nous dit un grand cultivateur. Il faut en outre bien traiter les ouvriers et faire en sorte que si leur salaire en argent est inférieur au salaire des ouvriers industriels, ils aient des suppléments de salaire, notamment dans les labours et les charriages faits pour eux par le fermier, dans les terres qu'ils cultivent, dans leurs animaux, etc. » (page 140).

Résumons nos observations sur le recrutement des ouvriers en disant que les abonnements tendent à faire de la Belgique entière un vaste et unique marché du travail. Rappelons la carte de nos foyers d'attraction, où l'on voit de tous les points du territoire des ouvriers accourir à la capitale. Rappelons nos cartes des abonnements délivrés aux ouvriers mineurs et de l'aire d'attraction des charbonnages. Ce ne sont que des exemples, qu'on peut

(1) Mémoires in-8° de l'Académie, 2e série, t. V, août 1909.
(2) Page 139.
(3) Page 56.

généraliser à un grand nombre d'industries et de centres. Si bien que, si ce mouvement continue, un jour viendra où l'on pourra affirmer qu'en Belgique un établissement industriel quelconque pourra s'établir n'importe où, il sera assuré de trouver la main-d'œuvre dont il a besoin.

C'est exprimer la même idée, de dire que l'emplacement d'une usine devient (au point de vue de la main-d'œuvre) *presque* indifférent. Aussi, le nombre des usines qui viennent s'établir dans les campagnes en vue d'y profiter d'une main-d'œuvre bon marché est relativement très restreint en Belgique. Sans doute, il y en a des exemples. Mais, examinez-les de près : il y a d'autres raisons que le recrutement du personnel, dans les raisons de ce retour aux champs : cherté du terrain en ville, facilités d'extension, population plus douce, plus docile à conduire, etc.

§ 3. L'emploi des ouvriers et le chômage.

Nous avons pris, dans les pages qui précèdent, le point de vue de l'employeur.

Plaçons-nous au point de vue de l'ouvrier.

Que représente pour lui l'abonnement au chemin de fer ?

La possibilité de trouver de l'ouvrage, pour celui qui en manque totalement, — ou de chercher un ouvrage mieux rémunéré ou plus convenable, pour celui qui n'est pas satisfait de son sort.

Nous avons déjà signalé le drame intime et individuel dont l'abonnement était presque toujours l'indice. C'est la faim qui frappe à la porte, c'est la perspective effrayante du chômage qui se dresse devant le mari, le père, le fils; et le départ, journalier ou hebdomadaire, se décide au milieu de l'angoisse. Qui dira combien d'existences ont été ainsi améliorées, ou même sauvées ?

Sans doute, l'émigration est toujours possible sans le coupon de semaine. Mais n'est-ce pas souvent tout gagner que de gagner du temps ? L'*occasion* offerte ne se retrouve pas toujours, et c'est, à proprement parler, l'office du billet d'abonnement de multiplier les occasions de gagner sa vie.

Aussi, nous sommes persuadé qu'il joue un très grand rôle dans la question du chômage individuel.

En premier lieu, les abonnements sont délivrés à tout ouvrier « pour chercher de l'ouvrage » jusqu'à 35 kilomètres. Nous avons vu qu'on ne se fait pas faute d'user de cette faculté. Pour ceux qui se trouvent à une distance de sept lieues d'un marché de travail considérable, comme Bruxelles ou les régions industrielles, c'est les mettre à même d'élargir à ce rayon-là leur cercle d'emploi.

Notez qu'au point de vue de la solution de la question du chômage, c'est une mesure excellente, parce qu'elle favorise le choix *individuel* du chômeur. Tous ceux qui ont l'expérience des Bourses de Travail connaissent la défiance,

la répugnance de tant de chômeurs, même de bonne foi, à suivre les conseils qu'un bourgeois ou un comité leur donne pour trouver un emploi. Combien de fois ne refusent-ils pas de se présenter aux adresses recommandées ? C'est que cela vient d'autrui. Ils ne les ont pas trouvées eux-mêmes. L'abonné qui va « chercher de l'ouvrage » peut certainement ne pas être bien renseigné, mais il se présente lui-même et de lui-même. Il y a plus de chance que dans n'importe quelle autre combinaison, de le voir réussir.

En second lieu, la mobilité même de la main-d'œuvre est une condition générale pour diminuer autant que possible le chômage. Qu'il s'agisse d'abonnements à un déplacement ou six ou sept, c'est le moyen de se porter, ne fût-ce que temporairement, là où il y a de la besogne. Nous avons vu que des ouvriers terrassiers et du bâtiment se transportent sans difficulté d'un chantier à l'autre, d'une grande entreprise à une autre; que de chômeurs d'hiver en Flandre viennent s'occuper aux charbonnages et aux usines.

Mais il y a plus. Etant donné qu'un certain nombre d'abonnés sont semi-agricoles, semi-industriels, et qu'un grand nombre habitent la campagne, il se passe chez nous, en temps de crise, un phénomène inconnu ailleurs : l'ouvrier industriel en chômage retourne aux champs.

Nous avons déjà constaté qu'en 1901 et 1902, le nombre des abonnements d'ouvriers avait diminué. Qu'est ce que cela signifie, sinon que des ouvriers sont *restés chez eux*, c'est à dire disséminés sur tout le territoire.

Dans les pays où l'agglomération des ouvriers autour des usines, des chantiers ou des villes est plus accentuée que chez nous, les crises frappent à la fois de larges portions de la population *au même endroit*. De là, en Angleterre, par exemple, en Amérique, à Berlin, ces mouvements en masses des chômeurs, ces processions interminables de meurt-de-faim, rassemblés et menaçants.

Chez nous, le mal peut être tout aussi grand, mais il sera moins aigu, moins directement dangereux, parce que les chômeurs resteront *chez eux*.

Ce n'est pas tout : chez eux, c'est, pour beaucoup, la campagne, la petite ville à proximité des champs, et si l'usine s'est fermée, on va tourner les regards vers la terre jadis nourricière, qui sera peut-être clémente.

Nous nous en voudrions de ne pas citer, à l'appui de nos observations, ce passage du discours de M. A. Mélot, au Congrès agricole de Namur de 1901 :

« Les travailleurs ne sont d'ailleurs pas seuls intéressés au maintien de ces abonnements ; ce qui se passe aujourd'hui le démontre. Vous vous rappelez que l'année dernière a été, pour l'industrie nationale, une année de prospérité exceptionnelle ; les ouvriers des campagnes ont été attirés en grand nombre, par des salaires toujours plus élevés, dans les grands centres. Aujourd'hui, un certain resserrement se produit dans les affaires, les salaires industriels s'abaissent et nous voyons revenir au village l'ouvrier agricole un

instant éloigné. Le nombre des abonnements diminue, les travailleurs des champs retournent naturellement aux travaux de la campagne. Si les coupons à prix réduit n'avaient pas existé, ces ouvriers, pendant la période prospère, auraient été s'établir à demeure dans les centres industriels ; la crise naissante en aurait formé une grande armée de sans-travail ; ils auraient été jetés sans ressources sur le pavé des villes. C'est ainsi que les abonnements ouvriers sont devenus, dans notre pays, le régulateur de l'offre et de la demande de bras et qu'ils nous feront peut-être l'économie d'une révolution (1) ».

Cette conclusion est peut-être un peu optimiste, mais l'observation est parfaitement juste (2) : le marché du travail — grâce à la concurrence mieux et plus généralement établie, notamment entre l'agriculture et l'industrie — est régularisé par les abonnements, non seulement dans l'espace, d'une localité à une autre, mais dans le temps, d'une période de prospérité à une période de crise.

Voit-on, par cet exemple, quelle importance prend, au point de vue social, l'établissement de la résidence de l'ouvrier à la campagne? C'est parce qu'il reste — même temporairement, même fictivement, si l'on veut, — fixé au village, qu'il peut ainsi y trouver éventuellement un emploi en temps de crise industrielle. Il est difficile de croire que, s'il avait été déraciné définitivement, il serait retourné aux champs.

Ainsi, nous pouvons considérer comme acquis que les abonnements d'ouvriers tendent à diminuer le chômage et à atténuer les répercussions des crises industrielles sur l'emploi des ouvriers.

§ 4. Les Salaires.

R. S., 31 ans, bosseyeur au charbonnage de l'Espérance, habite Terreycken, un hameau de Houppertingen, dans le Limbourg. Voici sa feuille de paie des quatre dernières quinzaines :

Frs	62,65	pour	12	jours
»	26,30	»	5	»
»	54,35	»	10	»
»	60,25	»	12	»
Total frs	203,55	»	39	»

ou frs 5,22 par jour de travail.

(1) Compte-rendu du Congrès agricole de Namur 1901. Séance du 9 juillet, p. 164.

(2) Elle nous a été confirmée par un directeur de charbonnage des environs de Liége, qui a pu constater *plusieurs fois* les deux phases du phénomène : quand les salaires étaient bas à la campagne, afflux d'ouvriers campinois ; quand ils se relevaient, pénurie d'ouvriers au charbonnage.

Il a encore quatre frères au pays. Ceux-ci gagnent fr. 1,50 par jour, sauf pendant le mois de la betterave, où ils gagnent jusque 4 francs « à marché ».

L. L., son voisin, 28 ans, est boiseur au même charbonnage et a un abonnement à un déplacement par semaine. Il a gagné :

Frs	43,55	pour	9	jours
»	53,65	»	11	»
»	48,60	»	10	»
»	48,70	»	12	»
Total frs	194,50	»	42	»

ou frs 4,63 par jour.

J. D. est « coupeur de mur » à Ressaix. Il habite rue Sainte-Anne à Grammont, et a un abonnement à six déplacements. Il est ouvrier mineur depuis une quinzaine d'années et gagne 5 francs par jour, Auparavant, il était ouvrier agricole et ne gagnait pas 2 francs par jour. Aujourd'hui, un ouvrier de la même catégorie aurait frs 2,50.

Ces exemples, qu'on pourrait multiplier à l'infini, montrent, à n'en pas douter, que les salaires gagnés par les abonnés sont toujours supérieurs à ceux qu'ils gagneraient s'ils restaient chez eux. C'est bien, d'ailleurs, la raison d'être du déplacement.

Dès lors, il est incontestable que l'abonnement a un double effet : hausse du prix de la main-d'œuvre là où il est bas, et baisse, là où il est haut. En d'autres termes, il nivelle les prix.

Que la main-d'œuvre agricole ait — relativement — haussé, à cause des abonnements, c'est ce qui ne peut être mis en doute. Les récriminations des agrariens contre les abonnements sont déjà là pour l'attester. MM. Vliebergh et Ulens, dans l'ouvrage que nous avons cité plus haut, répètent que « la possibilité pour l'ouvrier agricole de travailler ailleurs a fait augmenter les salaires agricoles (1) ». Dans le pays d'Alost, M. P. Daens nous affirme que le départ journalier ou hebdomadaire de milliers d'hommes a eu pour effet de relever les salaires dans une proportion qui n'aurait certainement jamais été atteinte sans cela.

De sorte que l'amélioration du sort des ouvriers de la terre provient en partie de la raréfaction relative des concurrents que les abonnements ont opérée.

En regard de cette action, il faut en mettre une qu'on néglige très souvent : il est, à notre avis, tout aussi certain que la main-d'œuvre industrielle subit, par l'afflux des ouvriers de toute part, et notamment de la campagne, une baisse relative. Du moins, peut-on affirmer qu'elle aurait eu une hausse supérieure si les abonnements n'avaient pas existé.

---

(1) Op. cit. p. 139.

Il est malheureusement difficile de mesurer avec précision cet effet, parce qu'on ne trouverait pas, nous l'avons déjà constaté, une ville ou une région, un métier ou une industrie, échappant à l'action directe ou indirecte des abonnements.

L'augmentation du salaire nominal est un fait certain et général, mais elle ne prouve rien contre ce que nous soutenons puisque nul ne saurait dire quel taux le salaire industriel aurait atteint si les masses d'ouvriers agricoles, aujourd'hui plus ou moins tranformés, mais employés par l'usine, n'étaient venues peser sur le marché du travail des centres industriels et des villes.

Nous en trouvons une présomption dans la différence entre les salaires belges et les salaires des pays industriels voisins. C'est un fait tout aussi généralement incontesté que notre main-d'œuvre est à bas prix. En Allemagne, en France, le protectionnisme a sérieusement renchéri le coût de la vie, et affecté, sans nul doute, le coût de la main-d'œuvre. Mais l'Angleterre libre échangiste nous montre la même différence, accentuée peut-être.

Il y a des auteurs qui sont tentés de ne voir, dans notre cas, qu'un exemple d'exploitation capitaliste extrême et d'infériorité sociale (1). On assimile nos bas salaires à ceux des Chinois, occasionnés par le niveau de vie grossier et primitif (2).

Loin de nous la pensée qu'il n'y ait pas un grand nombre de causes en jeu dans la détermination du taux du salaire. Nous aussi, nous y ferons intervenir la législation protectrice du travail, le coût des subsistances, et de multiples causes psychologiques et sociales.

Mais nous tenons pour assuré que nos abonnements d'ouvriers y sont pour beaucoup. Nous avons élargi, égalisé, notre marché de travail tout entier, nous avons agrandi notre armée de travailleurs industriels d'une bonne part de l'armée des paysans. Comment admettre que cela ne soit pour rien dans cette baisse des salaires qui étonne tous ceux qui étudient de près notre organisation sociale?

La pression des abonnés sur le marché est notamment très bien sentie chez les ouvriers des villes qui ont conscience de leurs intérêts professionnels. Un charpentier de Liége nous disait un jour amèrement qu'il ne fallait pas songer à demander aux patrons liégeois une augmentation de 50 centimes par jour : « n'ont-ils pas toute la Hesbaye pour nous remplacer si nous regimbions? »

Il y a, en effet, des métiers dans lesquels les grèves seraient, sinon impossibles, du moins fort difficiles, à cause précisément des abonnements.

---

(1) Voir Mrs Sidney Webb. *The case for the Factory acts.* London. 1900. 18 sqq.

(2) Voir Bastable. *Commerce of nations.* Methuen. 1899. p. 150 (allégation de protectionnistes américains).

Autre raison : ceux-ci forment, jusqu'à un certain point, un obstacle à la création de syndicats puissants, actifs, ayant de l'influence sur les salaires, Nous nous sommes souvent demandé pourquoi le syndicalisme n'avait pas mieux réussi en Belgique, terre née des associations. Nous ne doutons plus que les abonnements en ont, en une certaine mesure, enrayé la marche.

Le syndicat qui a une politique de salaire efficace est animé de « l'égoïsme corporatif » et tend au monopole; pour y arriver, il doit compter au moins la majorité des ouvriers du même métier, et cela ne peut guère se faire tout d'abord que localement. Comment voulez-vous arriver à former un syndicat solide, quand le métier est ouvert, pratiquement, presque à tout le pays ?

L'ouvrier voyageur habite au loin, court à son train aussitôt sa journée finie, n'a pas ses soirées pour assister aux réunions. C'est un étranger. On n'a pas prise sur lui comme sur les régnicoles.

Dans une annonce récente de grève des ouvriers mineurs, dans le bassin de Liége, on considérait comme une victoire que *les Flamands eux-mêmes* avaient promis de se joindre au mouvement. Encore moins peut-on espérer leur voir payer régulièrement des cotisations syndicales.

Nous remarquons précisément que les syndicats d'ouvriers mineurs, qui sont d'ailleurs en progrès maintenant, n'ont jamais eu de force de résistance bien redoutable. Aussi, le métier est exposé à recevoir un grand nombre d'ouvriers abonnés de la campagne.

Même situation dans les industries de la construction.

Au contraire, où sont les syndicats qui ont une politique de salaire efficace? Les typographes, les bronziers, les gantiers bruxellois, les diamantaires d'Anvers, les verriers du Hainaut, sont protégés par la qualité de leur main-d'œuvre contre l'invasion des abonnés.

Dans les grandes industries, on ne peut guère citer comme influents que les syndicats des textiles : du coton à Gand, — la ville où il arrive le moins d'ouvriers d'abonnés — de la laine à Verviers, où l'immigration des ouvriers voyageurs est aussi relativement faible.

Cependant, il ne faut pas s'y tromper, cette situation peut n'avoir qu'un temps. Si le nombre des abonnés d'une même région est considérable et si les mêmes individus font constamment le même trajet en chemin de fer, la propagande syndicale peut, dans les trains quotidiens, nouer des liens tout aussi forts que la propagande politique. C'est ainsi qu'est né, à Grammont, à 50 kilomètres de tout charbonnage, un syndicat socialiste d'ouvriers mineurs, création inattendue des abonnements,

Au point de vue exclusivement syndical, on peut même dire que les abonnements faciliteront un jour la création de fédérations nationales de métiers. Ce sont, en effet, des moyens de diffusion. Supposez que le sens corporatif se dévelope avec force dans un métier ou un groupe de métiers

similaires, les propagandistes voyageurs sont tout trouvés : ils vont faire tache d'huile sur des régions entières, et ainsi, ce qui est un arrêt momentané du mouvement peut, au contraire, indiquer pour plus tard, une avance plus aisée et plus générale.

§ 5. Le prix des produits.

Nous ne voudrions pas quitter ce sujet sans prendre le point de vue du consommateur, qui se résume dans la question suivante : quel est l'effet des abonnements d'ouvriers sur le prix des produits? C'est demander, en d'autres termes, l'influence du nivellement relatif des salaires sur le prix des marchandises.

D'une manière générale, on peut répondre que les produits de l'industrie, et particulièrement de la grande industrie, sont rendus meilleur marché. Il est clair que si nos grands établissements industriels et nos charbonnages peuvent obtenir, grâce aux abonnements, leur main-d'œuvre à meilleur compte *qu'ils ne l'obtiendraient sans cela*, ils doivent nous livrer leurs produits moins cher — à la condition, bien entendu, que la concurrence continue à régner en eux. C'est notamment vrai pour les produits dans lesquels la main-d'œuvre entre pour une grande part dans le prix de revient, par exemple pour le charbon. On conçoit immédiatement la grande influence que cela doit avoir sur l'ensemble de la consommation générale : l'économie nationale tout entière est à coup sûr affectée par le prix du charbon.

Les industries de la construction doivent encore être parmi celles qui bénéficient le plus de cette situation. Aussi, il est notoire que l'on construit, en Belgique, à beaucoup meilleur compte qu'en France, qu'en Allemagne, qu'en Angleterre. Les matériaux et les transports y sont, sans doute, pour quelque chose, mais le prix de la main-d'œuvre aussi (1).

Inversement, dans la mesure où les salaires agricoles sont augmentés par la raréfaction de la main-d'œuvre à la campagne, les produits de l'agriculture doivent être, à leur tour, rendus plus chers. Mais ici intervient la concurrence internationale. Payons-nous, en réalité, notre pain sensiblement plus cher parce que des paysans belges sont devenus des ouvriers industriels? Ce serait vrai, si nous ne tirions pas une grande partie de notre consommation de céréales de l'étranger. Supposez ces ruraux aux champs, travaillant à des taux de salaires inférieurs. Il n'est pas du tout certain que le prix des céréales serait fortement diminué : le fermier et le propriétaire du sol pourraient percevoir des profits et une rente supérieurs, et il arriverait simplement

(1) Nous recevons, au moment où nous corrigeons les épreuves de ces lignes, le beau livre de M. B. Seebohm Rowntree, *Land and Labour, lessons from Belgium*, où l'on trouvera, pp. 360 sqq., des comparaisons de prix qui confirment notre assertion.

alors que nous cultiverions des terres de moindre rendement, et que nous achèterions une plus grande portion de céréales à nos nationaux plutôt qu'à des cultivateurs étrangers.

Nous sommes ici en pleine hypothèse, mais rien n'est plus vraisemblable, et il n'est nullement certain, à notre avis, que la suppression des abonnements ou la cessation du drainage des ruraux vers les usines, auraient pour effet une sérieuse diminution du prix des produits agricoles.

Il y a un autre effet des abonnements qui est tout à l'avantage du consommateur : c'est celui qui résulte des abonnements d'ouvriers envoyés par leurs patrons pour exécuter des travaux au loin. C'est le cas de ces ouvriers de métiers, de la grande industrie (monteurs, ajusteurs) ou de la moyenne industrie des villes (peintres, plombiers, etc.), qui rayonnent dans le pays. Nous avons entendu soutenir que dans ce cas, les abonnements ne profitent qu'aux patrons, qui étendent ainsi le cercle de leurs affaires. Quelle erreur ! Ils profitent aussi, à coup sûr, au consommateur, de deux façons, par le bon marché ou par la meilleure qualité du produit.

Nous avons déjà fait allusion à cet effet des abonnements. Voici une maison d'ameublement et de décoration de Liége ou de Bruxelles qui est chargée de la décoration d'une maison de campagne au fond du Luxembourg. Elle y envoie *ses* ouvriers, des ouvriers de ville, qui y exécuteront le même travail qu'ils feraient en ville. N'est-ce pas un avantage pour le client d'avoir à sa disposition la même main-d'œuvre que s'il se trouvait dans un centre urbain ?

En outre, l'abonnement ouvrier permet, entre patrons, une concurrence plus généralisée, qui doit nécessairement se répercuter sur le prix des produits, encore une fois à l'avantage du consommateur. Nous avons signalé le cas des entrepreneurs ayant des adjudications très éloignées du siège de leurs établissements et y employant, grâce aux abonnements, leur propre main-d'œuvre. S'ils enlèvent le bénéfice du monopole à des entrepreneurs et des ouvriers indigènes, c'est encore une fois à l'avantage du consommateur.

Il ne peut pas en être autrement, d'ailleurs, le nivellement du prix de la main-d'œuvre, devant se traduire à la longue par un nivellement relatif du prix des produits. En ce sens, les abonnements agissent ici encore comme un perfectionnement des moyens de transport, c'est à dire vers la supression des monopoles locaux et vers la généralisation de la libre concurrence.

CHAPITRE III

La santé de l'ouvrier

Les abonnements apportent plus de bien-être, un supplément de ressources au ménage de l'ouvrier, — mais c'est au prix de fatigues supplémentaires.

Il n'y a pas de doute que certains abonnés se soumettent à des épreuves telles qu'elles doivent aboutir à l'épuisement physique.

Voici, à Houppertingen, H. E., boiseur au puits Saint-Nicolas (Montegnée). C'est un homme d'une quarantaine d'années. Il habite à un quart d'heure de la station, et part tous les jours — il est de l'équipe de nuit — à 13 heures 52 pour rentrer le lendemain à 7 heures et demie. Parfois, « il fait le quart », c'est à dire un quart de journée supplémentaire, et il ne rentre alors qu'à 9 heures et demie. Il faut admettre que, ces jours-là, il ne repart plus l'après-midi. Mais, en temps ordinaire, cet homme n'a que six heures à passer chez lui — donc tout au plus cinq heures de repos, — sur vingt-quatre heures, où il y a cinq heures de train, et une forte journée de travail.

Quand nous nous présentons chez lui, c'est la femme qui nous reçoit dans la pièce de devant, tandis que le mari dort, la porte ouverte, dans une des pièces de derrière (1). Nous causons très haut; la voix de la femme est forte et élevée. Un enfant de trois à quatre ans, petit forcené aux cheveux roux, joue près du poële avec une vieille cuiller en métal, qu'il frappe violemment sur le sol pour effrayer un chat. Cependant, l'homme dort, profondément, assommé.

---

(1) Nous donnons plus loin, p. 189, le plan de cette maison. La première pièce est celle indiquée *a*, la chambre à coucher, *c*.

Comme nous faisons remarquer que le va-et-vient du chemin de fer doit fatiguer beaucoup son mari, la femme nous répond qu'ils ont essayé de s'établir à Montegnée. Ils y sont restés dix mois, mais la femme n'a pu s'acclimater.

Cependant, il y a des périodes où l'homme est *par trop fatigué*. Alors, il prend « logis » à Saint-Nicolas. La lessive de ses vêtements, tous les jours, et le café lui coûtent 20 francs par quinzaine. Il emporte de quoi manger (de grands pains et des pommes de terre) et ne *fait pas de dîner*. Comme il est alors « fort mal soigné », il en a vite assez de cette vie, et reprend un abonnement journalier.

Nous considérons le teint terreux, les yeux enfoncés dans leurs orbites, les joues maigres, les cheveux grisonnants qui se font rares, du malheureux qui dort, et nous emportons cette impression que l'homme s'use et s'épuise à cette vie, — en héros, — mais fatalement.

A Grammont, H. S., ouvrier mineur, part à 15 heures 28 pour être à Maurage à 18 heures 15. Il en repart le matin à 5 heures 10 et est à Grammont à 7 heures. Comme il a vingt minutes à faire à pied, son trajet lui prend chaque jour 5 heures 17, dont 4 heures 37 en chemin de fer. Rien d'étonnant à ce qu'il donne l'impression d'un homme maladif et faible.

C'est à Grammont encore que nous avons trouvé J. D., ouvrier mineur, qui fait aussi cinq heures de trajet par jour, et qui nous a donné des détails sur son régime alimentaire. Il part généralement avec un pain et sa gourde pleine de café. Quand il est de l'équipe de nuit, il « dîne » en rentrant le matin, à 7 heures et demie ou 8 heures. Son repas se compose surtout de pommes de terre, de légumes bouillis et d'un peu de viande — souvent du lard. Tous les autres repas se composent exclusivement de pain et de café.

A Alost, nous avons trouvé des exemples effrayants de longs trajets à faire à pied. On nous cite un ouvrier mineur, de l'équipe de nuit, allant chaque jour à Courcelles-Motte, c'est à dire ayant près de cinq heures de train à faire, et habitant à Nieuwerkerken, à une heure de la station d'Alost. Il a donc, outre sa journée de travail, près de sept heures de trajet !

On nous signale encore des terrassiers, dont le voyage est moins long puisqu'ils vont à Bruxelles, mais qui habitent à une heure de distance de la gare. Comme ils doivent être très tôt à leur ouvrage, ils doivent se lever à 3 heures du matin. Ils rentrent à 8 heures et demie du soir (1).

---

(1) Nous ne citons que des faits que nous avons constatés nous-même. On en a souvent rapporté de plus extraordinaires. M. Anseele, à la Chambre, le 28 novembre 1905, a parlé d'ouvriers de Schoonaerde se levant à 2 heures 3/4 du matin et rentrant « dans la nuit ». Voir aussi Aug. Dewinne, *A travers les Flandres*, pp. 80 à 82 (Courtrai). — Il faut se garder des exagérations, auxquelles les intéressés eux-mêmes sont portés. Nous avons peine à croire, par exemple, ce qui a été conté à M L. De Brouckère : « Il y a des habitants

Plus pitoyable encore est le sort des enfants, de quatorze et même de douze ans parfois, qui sont abonnés. Nous avons eu l'occasion d'en rencontrer dans un compartiment entre Waremme et Liége. C'étaient de pauvres petits aides-maçons, aux figures tirées, aux yeux cernés, qui s'affalaient sur le banc, et se mettaient à dormir à peine assis. Il était visible que ces organismes, en pleine croissance, au milieu des fatigues du métier, étaient à bout de ressources.

Pour apprécier l'effet des trajets répétés en chemin de fer, il faut certainement tenir compte de l'accoutumance. Ce qui paraît exténuant au début finit par devenir supportable. Le corps s'accommode à son milieu. Des ouvriers nous ont dit que deux et trois heures passées chaque jour en chemin de fer leur paraissaient plutôt un délassement. La position assise est, pour beaucoup, un repos. Puis, il y en a qui savent y dormir d'un vrai sommeil.

Nous doutons fort, cependant, que le parcours en train doive être en soi considéré comme reposant. Il y a toujours un élément nerveux, agitation, mouvement, trépidation, qui ne peut pas être négligé. De plus, l'atmosphère des voitures est loin d'être hygiénique. Les abonnés sont généralement très nombreux dans leurs compartiments. Ils y arrivent avec des vêtements tout couverts des traces de leur travail, avec des outils, des souliers chargés de boue ou de poussière. Le wagon a beau avoir été bien propre au début du voyage, il ne tarde pas à être sale et à répandre toutes les odeurs imaginables : celles qui viennent du travail et de ses produits variés, celles aussi qui viennent de la transpiration et de la respiration. Ajoutez-y la fumée des pipes, les crachats jaunâtres des chiqueurs de tabac. On se fait difficilement une idée de la qualité de l'air qu'on respire dans les voitures d'abonnés. Aussi, il n'est pas possible de considérer le temps passé dans le train dans ces conditions comme favorable à la santé.

Fatigue du train, fatigue de la marche pour aller et venir à la station, repos insuffisant, mauvaise alimentation, cela ne suffit pas encore pour détruire la santé de certains abonnés : l'alcoolisme les guette comme une inéluctable fatalité. Comment, en effet, ne pas entrer au cabaret, si le train arrive trop tôt avant l'entrée à l'usine ou au charbonnage, ou bien s'il ne part que beaucoup après la fermeture de l'atelier, ou si les correspondances ne coïncident pas, — sans compter les retards, hélas, fréquents ?

---

de la banlieue-ouest de Bruxelles qui travaillent le long de la ligne du Luxembourg. Il en est qui habitent à une lieue et demie de leur station. Plusieurs déclaraient récemment à un de mes amis, que pour avoir le minimum indispensable de repos, il a *fallu qu'ils apprennent à dormir en marchant !* L'un d'eux veille à tour de rôle. Quand une voiture passe, il réveille les autres qui se garent. Puis l'on continue la route et l'on se rendort ». (C. Huysmans, L. De Brouckère et L. Bertrand : *75 années de domination bourgeoise*, Gand, 1905, p. 200.)

Plus d'une fois, on nous a dit que l'ouvrier qui se mettait à voyager finissait par devenir un alcoolique.

MM. Vliebergh et Ulens, dans leur étude sur la Hesbaye, ont recueilli la même observation, mais ils en ajoutent une autre que nous n'avons pas eu l'occasion de contrôler : « les ouvriers qui reviennent chez eux le dimanche, privés qu'ils sont pendant la semaine de leur ménage, rapportent parfois chez eux les pires maladies. On nous a cité telle commune où la syphilis précédemment était inconnue et où actuellement, même des femmes en sont atteintes (1) ». Il n'y a évidemment à cela rien d'impossible.

Il résulte de tout ce qui précède que, pour certains abonnés, le déplacement fréquent et à longue distance implique une déperdition de force physique qui doit avoir sa répercussion fâcheuse sur leur santé et leur vie. Il est regrettable que nous n'ayions pas d'étude démographique assez générale et assez précise pour pouvoir mesurer l'effet de cette situation, sur la longévité, sur la moralité, la morbidité, la natalité. Mais, puisque nous n'avons même pas de bonne démographie professionnelle normale, nous n'aurions pas de point de repère pour nos comparaisons.

En regard de ces inconvénients, dont la gravité n'échappe à personne, il convient cependant de faire observer :

1° Que les abonnements procurent un supplément de salaire, qui se traduit la plupart du temps en une meilleure nourriture — nous voulons dire meilleure qu'elle n'eût été sans les abonnements. En effet, il est probable que les abonnés, gagnant les salaires industriels, se nourrissent mieux.

2° Que les exemples effrayants qu'on nous cite sont relativement exceptionnels. Ce sont ceux-là qui frappent, qu'on signale et répète à chaque instant. Mais, il ne faut pas oublier que les longs trajets en train sont rares ; plus de 60 pour cent des abonnés ne restent certainement pas plus d'une heure à une heure et demie en chemin de fer. Pour les longs trajets à pied, nous n'avons pas de mesure de leur fréquence, mais l'on peut croire qu'ils diminuent à raison de la multiplication des chemins de fer vicinaux, du grand nombre de nos stations sur le réseau de l'Etat, de l'emploi plus général de la bicyclette. Nous avons rencontré à Marlinne des ouvriers mineurs qui, chaque jour, vont à bicyclette prendre le train à Waremme, à 5 kilomètres de leur demeure. La bicyclette commence à être tellement répandue dans la classe ouvrière par le pays tout entier, qu'on peut la considérer aujourd'hui comme un moyen de transport démocratique et très général. Elle étendra, cela n'est pas douteux, l'aire de drainage des stations, mais en allégeant d'autant la fatigue de l'abonné.

(1) Op. cit. p. 57.

3° Enfin, on ne doit pas compter pour rien, même au point de vue de la santé, l'avantage de vivre, si peu que ce soit, à la campagne. Ou bien les recommandations des hygiénistes n'ont pas de sens, ou il faut admettre que l'ouvrier qui est soustrait, tous les soirs ou du samedi au lundi, à l'influence pernicieuse des agglomérations urbaines, doit en retirer quelque bénéfice au point de vue sanitaire.

En résumé, les abonnements d'ouvriers, du moins les abonnements quotidiens, occasionnent des fatigues dont il faut tenir compte aussi bien au point de vue général qu'au point de vue individuel. La santé de l'ouvrier est un bien, non seulement pour lui, mais pour l'employeur et pour le pays tout entier. Il est hors de doute que, dans une certaine mesure, l'effet utile de l'ouvrier est diminué par des trajets répétés en chemin de fer, et que l'*usure* du capital humain se fait plus vite.

D'autre part, on ne peut s'empêcher d'admirer l'héroïsme de ces maris et de ces pères, qui s'imposent ces efforts supplémentaires au profit de leurs femmes et de leurs enfants, c'est à dire afin de les laisser au foyer familial, dans un milieu plus salubre.

CHAPITRE IV

La vie de famille

Est-il besoin de rechercher des exemples vécus pour montrer que les abonnements dissocient parfois la vie de famille?

Ce sont des pères qui ne voient littéralement leurs enfants que le dimanche : tel ce terrassier d'Alost, qui part à trois heures du matin et qui rentre à huit heures et demie du soir.

Ce sont des maris qui ne retrouvent leur compagne que très tard dans la soirée, lui imposent le soin de laver immédiatement leurs vêtements de travail, de préparer le repas du soir, pour les faire lever au milieu de la nuit, et apprêter leur déjeûner.

Ce sont des fils qui quittent — très jeunes parfois — le foyer paternel, tous les jours, ou toute la semaine, échappant aux influences du milieu familial, et subissant celles du milieu du travail et des compagnons de voyage.

« L'esprit d'indépendance, écrivent MM. Vliebergh et Ulens dans leur étude souvent citée de la Hesbaye, joue un très grand rôle dans l'exode rural de la Hesbaye ; ceux qui vont travailler dans l'industrie — et on commence quand on est jeune — se soustraient par là au regard continuel des parents ; ceux-ci ne savent pas exactement ce qu'on gagne dans l'industrie, s'il n'y a pas de jours de chômage, et, dès lors, une bonne partie du salaire peut ne pas leur être remis ; dans l'industrie on travaille moins longtemps que ne le font les ouvriers agricoles, on est libre tous les dimanches, parfois le lundi, tandis que les domestiques de fermes sont toujours tenus ; il y a un long voyage à faire par chemin de fer jusqu'à Liége ; on rencontrera des compagnons et en cours de route et sur le lieu du travail, on s'amusera (1) ».

---

(1) Op. cit. p. 56.

Il y a des femmes parmi les abonnés. Nous avons eu l'occasion de voir revenir de Tubize à Hal des trains bondés d'ouvrières — de très jeunes ouvrières — d'une fabrique de soie artificielle. Nous avons acquis la conviction que beaucoup de ces jeunes filles étaient mal préparées à devenir des mères de famille. On nous a assuré qu'il ne fallait pas en accuser le trajet en chemin de fer, mais la nature de leur travail. Admettons-le, et admettons encore que bon nombre de ces filles seraient allées à Tubize (5 kilomètres) même sans coupon de semaine. Il n'empêche que le déplacement continu en chemin de fer peut offrir des dangers pour les femmes, au point de vue de la vie de famille.

Nous sommes les derniers à considérer ces inconvénients comme négligeables. Mais il ne faut pas en faire abus dans le raisonnement. Au fond, l'abonnement ne contribue à désorganiser les familles que dans la mesure où il allonge l'absence de l'ouvrier, et où il l'attire vers l'industrie. Mais, le grand coupable, en cette matière, c'est en définitive le régime du travail, les longues journées et le travail de nuit.

Nous en avons vu de près, des foyers désorganisés, sans l'intervention des abonnements : c'était à Verviers, chez les femmes travaillant la nuit dans les filatures (1) ; c'était à Liége et à Gand, chez les femmes mariées ouvrières de fabrique. Et il y a bien des ouvriers qui doivent quitter leur maison avant que les petits enfants soient éveillés et qui n'y rentrent que quand les enfants sont endormis. Là aussi il y a quelque chose à faire si l'on veut garder intacte la vie de famille.

Chose curieuse, les reproches qu'on peut adresser aux abonnements au sujet qui nous occupe, proviennent précisément de ce qu'on pourrait appeler « l'esprit de famille », qui se garde dans nos populations à un degré très fort.

L'abonnement, en effet, suppose qu'on aime à rentrer au foyer. Imaginez chez nos fils de paysans ce goût de l'aventure et cet amour de l'indépendance qu'on nous dépeint chez le jeune Américain et vous le verrez préférer quitter définitivement ses parents plutôt que de se fatiguer à revenir auprès d'eux chaque soir ou chaque samedi.

L'abonnement, en ce sens, est le trait caractéristique d'une nation où l'esprit de famille est singulièrement vivace.

---

(1) Voir notre rapport au Comité belge pour le progrès de la législation du travail. Il est inséré dans le volume publié par l'Office International du Travail : *Le travail de nuit des femmes dans l'industrie*. Iena G. Fischer, 1903, pp. 172-179.

CHAPITRE V

Le logement

§ 1er. La propriété du foyer.

On connaît l'effort inouï qui a été fait dans notre pays depuis vingt ans pour la solution du problème du logement des classes ouvrières et nécessiteuses.

La solution à laquelle nous nous sommes appliqués est, on peut le dire, partie d'une idée un peu naïve, dont personne, au début, ne pouvait prévoir les développements. Rendre l'ouvrier propriétaire de sa maison, en lui offrant des capitaux à bon marché, tel est essentiellement le but de cette loi du 9 août 1889 dont on n'a pas encore mesuré tous les bienfaits.

On sait comme on a réussi dans cette voie, non pas au moyen des sociétés coopératives, comme on l'espérait, mais au moyen de sociétés anonymes de garantie, intermédiaires entre la Caisse d'épargne et l'ouvrier. On sait aussi que le succès est dû en grande partie à l'ingénieuse combinaison de l'assurance sur la vie, garantissant le risque de non remboursement de la somme prêtée.

Au total, nous avons vu surgir depuis 1890, plus de 75.000 maisons ouvrières, bâties par les ouvriers qui les occupent, sur le terrain qu'ils ont choisi, d'après le plan qui leur convenait, et dont ils sont propriétaires — un peu fictivement, puisque l'hypothèque grève une forte portion de la valeur de leur immeuble.

On s'aperçoit bien aujourd'hui que la question est beaucoup plus vaste et plus complexe, et que notre solution, la solution belge comme on l'appelle dans les Congrès, dont nous avons le droit d'être très fiers, n'est cependant pas une solution intégrale (1). Sans rappeler tout ce qu'elle laisse de côté, constatons seulement qu'on reconnaît aujourd'hui qu'elle est en défaut en deux points :

---

(1) Voir le très intéressant *Discours* de M. Henry Delvaux de Fenffe, Gouverneur de la province de Liége, au Conseil provincial, le 6 juillet 1909. Liége, Thone, 1 vol., 287 pp. Il n'y a pas d'ouvrage contenant un exposé plus complet de la question.

1° Il y a des ouvriers qui ne pourront jamais devenir propriétaires. Aussi les faveurs légales se limitent à une élite de la classe ouvrière, celle qui avait le moins besoin d'être aidée, peut-être.

2° Il y a des ouvriers qui ne *doivent* pas devenir propriétaires. Ce sont ceux qui doivent nécessairement conserver leur mobilité, leur facilité de se transporter d'un lieu dans un autre, pour chercher de l'ouvrage et suivre les occasions du marché.

En effet, la maison est, pour l'ouvrier propriétaire, un boulet, qui le rive au sol. Plus moyen de poursuivre les occasions d'améliorer son sort, en changeant d'établissement et d'endroit : on prendra patience, on attendra *chez soi*, on se contentera d'un salaire réduit. On est sédentaire pour toujours, — à moins de se résigner à louer la maison, ou à la vendre, ce qui coûtera encore au moins des regrets.

Or, les abonnements au chemin de fer corrigent cet inconvénient, en rendant, dans une certaine mesure, sa mobilité à l'ouvrier, même propriétaire. Il ne dépendra plus des conditions locales du marché s'il peut, sans abandonner le home qu'il s'est bâti, aller trouver de l'ouvrage au loin.

Voilà ce qui nous fait considérer les abonnements comme un très heureux complément de notre système d'œuvres de maisons ouvrières.

Chose singulière, ils ont été envisagés tout à fait autrement par M. Hardenpont, un grand industriel qui s'intéressait aux habitations ouvrières. Il trouvait, (au Sénat, séance du 26 juillet 1899), que « la facilité pour l'ouvrier de se transporter à bas prix à de très grandes distances était une entrave considérable au développement du nombre des sociétés de construction. Au point de vue des liens de famille, ajoutait-il, je n'hésite pas à dire que cette situation est profondément regrettable ». Et, précisant sa pensée à la séance suivante, il disait : « l'éloignement *outré* du home ouvrier du siège de son travail, favorisé par le bas prix attrayant du déplacement, l'engage à ne pas changer de place son foyer. La faculté pour le chef d'industrie de trouver des bras au loin sans trop surcharger le salaire, l'engage d'un autre côté à ne pas chercher dans la construction de maisons ouvrières le rapprochement des ouvriers de ses usines... Nous avons d'un côté le patron qui, trouvant au loin de la main-d'œuvre ne sent pas le besoin de la rapprocher de lui ; nous avons d'un autre côté l'ouvrier, qui n'envisageant que le présent, ne songe pas qu'il use ses forces dans un labeur exagéré et tient à conserver ses pénates. Ces deux considérations viennent entraver, à mon avis, le développement des sociétés de constructions ouvrières et restreindre dans les proportions les plus grandes le bénéfice moral et matériel qu'elles pourraient procurer ».

Il est étrange de voir méconnaître ainsi par un membre éminent de Comité de patronage l'esprit même de notre législation et de la réforme originale du logement qui est le nôtre. Si nous avons pu multiplier les ouvriers propriétaires, c'est précisément parce que nous avons trouvé le moyen de leur

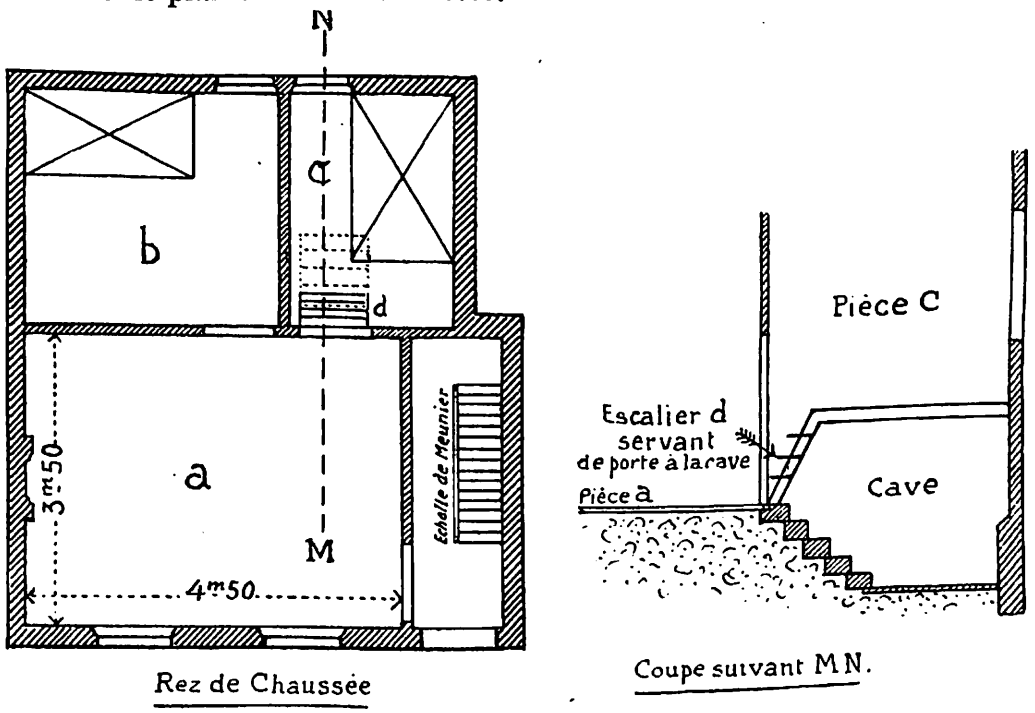
laisser toute liberté — et toute responsabilité — dans la construction. Et le résultat a été que nos 75.000 maisons sont éparpillées là où il a plu à leurs occupants de les planter. Nous avons évité ainsi les navrantes « cités ouvrières » formant agglomérations autour des usines. C'est pourquoi les abonnements, qui favorisent cette dissémination, sont bien dans l'esprit de l'œuvre, et c'est pourquoi il n'est nullement souhaitable — en général — que des sociétés de construction ou des patrons bienveillants viennent se substituer aux ouvriers eux-mêmes.

Sans doute, ce système n'est pas conforme aux préoccupations du pur capitalisme, qui veut « l'armée de réserve » sous la main, — mais ce serait faire injure à M. Hardenpont que de croire que de telles préoccupations étaient les siennes.

Il n'est pas possible, malheureusement, de mesurer avec précision l'action des abonnements en ce sens. D'une part, les régions où les maisons ouvrières récentes se sont multipliées ne coïncident pas avec celles des grands nombres d'abonnés — les causes qui agissent sur les unes et sur les autres sont trop diverses. D'autre part, nous ne pouvons faire le relevé des abonnés qui sont propriétaires de leurs maisons.

Nous en avons trouvé pourtant. H. E., à Houppertingen, dont nous avons parlé plus haut, est un de ceux-là. Il a emprunté de l'argent au Boerenbond, et a acheté 250 francs une verge de terrain sur laquelle il a construit une maison, dont la bâtisse a coûté 1.500 francs. C'est dire qu'elle n'est pas luxueuse.

Voici le plan du rez-de-chaussée.



Rez de Chaussée

Coupe suivant MN.

Echelle de $\frac{1}{100}$

La maison se compose de trois pièces et d'un corridor au rez-de-chaussée. La pièce de devant est grande : 4 m. 50 sur 3 m. 50, bien éclairée, le plafond haut (3 m. 25). La pièce *b*, de derrière, est une chambre à coucher : il y a un grand lit, sous lequel il y avait des pommes de terre lors de notre visite. La pièce *c* est surélevée de quatre marches, lesquelles se trouvent sur la porte d'entrée de la cave, qui sert ainsi d'escalier ou d'escabeau. Il n'y a évidemment qu'une cave et elle n'est pas profonde. Le revêtement du sol des trois pièces du rez-de-chaussée nous a paru très mauvais. On monte à l'étage, où il n'y a apparemment qu'un grenier, par une échelle de meunier, dans le corridor. En annexe, une porcherie, au dessus de laquelle il y a un poulailler. Un mouton tient compagnie au porc.

Au point de vue de la construction, cette maison, qui abrite le père et la mère et trois enfants, n'est pas à approuver, mais elle vaut infiniment mieux que les maisons voisines, basses, sans lumière, sans air, humides et tristes.

A Terreycken, hameau du même village, nous avons trouvé un autre ménage qui est propriétaire dans les mêmes conditions.

M. Lepersonne, directeur d'une fabrique de ciment à Haeren-Nord, a bien voulu rechercher, dans son personnel, le nombre d'abonnés propriétaires de leur maison. Sur un total de 102 ouvriers, où il y avait 38 abonnés, 12 de ceux-ci étaient propriétaires de leurs maisons.

Parmi les 57 abonnés du personnel de la maison Peltzer et Fils, à Verviers, il y avait huit propriétaires, dont deux femmes, et parmi les 16 abonnés de la maison Peltzer et Cie, il y avait encore deux propriétaires, dont une femme.

Le cas le plus intéressant peut-être est celui de cet ouvrier de Liége, qui va construire sa maison, pour une raison d'hygiène, à Hermalle-sous-Argenteau, — comme un bourgeois qui fuit la ville et porte son home à la campagne.

Ajoutez à cela le maintien, à la campagne, de la propriété de la maison d'habitation, chez tant d'abonnés, paysans d'origine, ouvriers d'occasion, ou fils de paysans à demeure, et vous conclurez que nos coupons de semaine ont certainement contribué à maintenir la petite propriété paysanne ou la propriété du foyer.

§ 2. Le loyer.

Ce n'est pas tout. En écartant des villes et des centres industriels nombre d'ouvriers qui, bon gré, mal gré, auraient dû s'y établir, les abonnements ont dû fatalement avoir une influence sur le loyer.

Le taux très bas des loyers de logements d'ouvriers en Belgique est un sujet d'étonnement pour tous les étrangers qui s'occupent de la question. Les

Anglais et les Allemands, notamment, qui viennent faire des enquêtes chez nous ont toute la peine du monde à admettre nos chiffres.

On peut louer, dans les environs de Liége, une très jolie petite maison de quatre pièces, plus une cave et un grenier, pour 20 et même 18 francs par mois. Il s'agit d'une construction moderne, et tout à fait confortable. Pour ce prix, dans les villes allemandes, dans les villes anglaises, on n'a que des taudis.

D'où cela provient-il? D'une quantité de causes : bas prix du terrain, bas prix relatif des matériaux et de la main-d'œuvre, règlements bénins sur les bâtisses, impôts modérés, — tous éléments réduisant le coût de la construction; l'absence de spéculation immobilière *organisée;* crédit à bon marché, grâce à la loi de 1889; faveurs fiscales, etc. Tout cela a de l'influence.

Mais nous mentionnerons à part deux causes qui dépendent directement des abonnements: absence de *grandes* agglomérations urbaines et industrielles, et réduction relative de la demande de logements par le maintien d'un grand nombre d'ouvriers ruraux à la campagne.

Les *grandes* agglomérations sont, nous l'avons vu, relativement peu nombreuses en Belgique. En outre, elles croissent à un taux modéré. Or, ce sont les villes et spécialement les villes récentes, à développement soudain, qui voient les loyers augmenter le plus. Nous ne connaissons pas, en Belgique, ces ceintures de villes, où s'élèvent, comme en Allemagne, de grandes « casernes » à l'usage presque exclusif des immigrants ouvriers, et qui sont le symptôme : 1° de la cherté du logement; 2° de l'augmentation brusque de la population ouvrière.

Quant à la réduction de la demande de logements en ville, elle est certaine, bien que nous ne puissions en déterminer l'étendue. Il suffit d'interroger les abonnés pour se convaincre que, parmi les motifs qui les retiennent à leur résidence, le bas prix du loyer est un des principaux.

En ceci comme en d'autres matières, la facilité des transports doit nécessairement avoir eu pour effet de faire baisser la *rente*, en diminuant ou supprimant les avantages particuliers dûs à la situation favorable des terrains.

Mais il résulte des mêmes considérations que le prix des terrains et des loyers doit s'être maintenu, à la campagne, à un niveau où il ne serait pas resté s'il n'y avait pas eu d'abonnements d'ouvriers.

C'est, à notre sens, incontestable. Malheureusement, comment savoir, dans un village déterminé, quel taux les loyers auraient atteint si tels et tels ménages avaient émigré? Une baisse même des loyers ne prouve rien contre notre thèse, puisqu'on ne sait si cette baisse n'eût pas été *plus considérable* dans le cas contraire.

D'autre part, il faut bien dire que la hausse des loyers en ville, par suite de l'afflux de nouveaux habitants est toujours plus sensible. Il s'y mêle, à n'en pas douter, des éléments psychologiques de première importance.

L'imitation, les motifs d'intérêt purement économique agissent beaucoup plus sur les propriétaires de maisons en ville que sur les propriétaires de maisons à la campagne. Ici, l'usage et la tradition règnent encore en maîtres. On hésite à relever un loyer payé, de père en fils, par des générations de locataires.

Cette action de nivellement des prix, que nous avons déjà signalée à propos des salaires, prend, en ce qui concerne les loyers de maisons d'ouvriers, une importance sociale de premier ordre. Elle arrête, dans la congestion des centres, ce qui en est la conséquence la plus désastreuse, au point de vue des immigrants : la spéculation féroce en immeubles. Comme les tramways et les chemins de fer vicinaux, elle empêche la formation, autour des *cités* urbaines, de faubourgs surpeuplés. Elle a son contre coup sur le prix de la main-d'œuvre elle même, et sur le prix de la vie en général.

Aussi, elle entre pour quelque chose dans la proportion, généralement favorable dans notre pays, entre le prix du loyer et le revenu. Alors que dans les villes allemandes, on constate fréquemment que l'ouvrier doit consacrer 20 pour cent de son revenu à son loyer, chez nous, la quotité moyenne est de beaucoup inférieure : elle n'atteint que 9,27 pour cent à Herstal en 1904-1907 (1), 11,80 pour cent dans quatre communes suburbaines de Liége (2). A Liége même, en 1896, dans une enquête où nous avions surtout affaire à des ménages plus pauvres que la moyenne, nous n'arrivions encore qu'à 14 pour cent (3). Cela n'exclut pas, à coup sûr, des cas extrêmes toujours douloureux à constater, mais ils sont chez nous beaucoup plus rares qu'ailleurs.

Nous sommes persuadé que les abonnements d'ouvriers, en retenant les ouvriers loin des centres urbains, y sont pour beaucoup.

§ 3. Le confort et l'hygiène.

Ce n'est pas seulement l'avantage en argent d'un loyer plus bas que l'abonné apprécie.

Une série d'avantages en nature augmentent pour lui la valeur du logement : le jardinet, où il sait récolter les légumes nécessaires au ménage; la petite étable où un cochon, un mouton, une chèvre, peut-être une vache, sont nourris sans grands frais; le poulailler, parfois la basse-cour complète, qui fournit des œufs et une nourriture précieuse pour les enfants. Bref, toutes choses qu'en ville on paie des prix élevés, qui ne sont guère réservées qu'aux bourgeois.

---

(1) Voir *Enquête sur la situation hygiénique des habitations ouvrières à Herstal. Rapport au Comité de patronage* par E. Mahaim. Liége, Imp. Liégoise, 1910, 1 vol. 8°, p. 105.

(2) *Enquête sur les habitations ouvrières d'Angleur, Grivegnée, Bressoux et Jupille. Rapport au Comité de patronage* par E. Mahaim. Liége. Thiriart, 1904, 1 vol. 8°, p. 404.

(3) *Enquête sur la situation hygiénique des habitations ouvrières de la ville de Liége et des communes limitrophes. Rapport au Comité de patronage* par E. Mahaim. Liége, Miot, 1897, 1 vol. 8°, p. 57.

Nous avons rencontré à Terreycken, en Campine, à Grammont, dans les Flandres, dans le Hainaut, au pays de Liége, des maisons d'abonnés pourvues de tous ces avantages, et partout on nous les a énumérés avec complaisance comme une raison péremptoire pour ne pas quitter le village.

Nous ajoutons que, si misérable que soit une maison à la campagne, elle jouit, au point de vue de l'hygiène, de ce privilège d'être dans un milieu où l'air se renouvelle plus souvent, où la lumière et l'espace font moins défaut qu'en ville. Cela suffit peut-être pour expliquer la mortalité moindre dans les endroits moins agglomérés, — ou inversement, la nocuité supérieure des agglomérations.

De ces avantages, les abonnés jouissent moins eux-mêmes que leur femme et leurs enfants. Ceux qui ne se déplacent qu'une fois par semaine n'en profitent guère. Parmi les autres, il n'y a que ceux qui voyagent à courte distance qui doivent en ressentir les bons effets. Et cependant, nous avons rencontré en Ardenne un abonné qui préférait s'imposer trois heures de train par jour plutôt que de loger à Liége, uniquement pour pouvoir respirer, le soir, l'air pur du plateau élevé où il habitait.

Mais combien en avons-nous connus qui faisaient bon marché de leur propre santé, en considération de celle de leurs proches. Et sous ce rapport, le gain *social* doit être considérable. Au lieu de voir grouiller les enfants dans l'impasse urbaine, les joues pâles et portant les signes évidents de l'anémie, nous les trouvons, roses et les chairs dures, vivant au grand air, jouant et courant le long des routes, comme de vigoureux produits de la saine campagne. Et la femme? Sa vie est-elle plus dure parce qu'au lieu d'être confinée dans un petit logement de ville, avec des étages peut-être à monter vingt fois par jour, elle a, par surcroît, quelques travaux de ferme ou de jardin? Au contraire, ces soins sont ceux d'une vie normale, dont le bénéfice doit se retrouver finalement dans sa santé.

Ainsi, si l'on voulait considérer au point de vue de l'hygiène sociale en général le doit et l'avoir des abonnés, il ne faudrait pas manquer de porter en regard des fatigues personnelles de l'ouvrier, et de l'épuisement qui doit s'en suivre dans certains cas, les meilleures conditions sanitaires des personnes du ménage de l'abonné qui peuvent continuer à vivre loin des agglomérations.

§ 4. Les maisons de logement.

Par contre, les abonnements favorisent certainement un mode de logement qui est souvent détestable au point de vue hygiénique et moral : les maisons de logement.

Les abonnés qui ne se déplacent qu'une fois par semaine doivent se loger, du lundi au samedi, dans les environs de leur travail.

D'après notre expérience, l'immense majorité vient habiter chez des compagnons de travail, où on leur loue, à la semaine, au mois, une chambre ou un lit, avec la pension. Nous ne connaissons guère les hôtelleries pour ouvriers — sauf celles des « aumoniers du travail » qui sont des œuvres de bienfaisance en même temps que des œuvres de propagande politique et religieuse, et qui sont bien tenues au point de vue hygiénique.

Il y a beaucoup de « logeurs » — c'est ainsi, du moins au pays de Liége, qu'on appelle les « logés » — qui ne sont pas dans des conditions plus mauvaises que les membres du ménage qui les héberge. Ils font partie de la famille, vivent « au même pot », sont bien traités.

Mais il arrive que, pour tenir des « logeurs » on se resserre à l'excès, dans des chambres déjà exiguës pour leurs habitants. Il arrive aussi qu'on en prenne plusieurs, et alors la maison constitue une véritable exploitation commerciale, qui devient scandaleuse quand elle se combine avec le cabaret.

Nous connaissons, en pleine ville de Liége, une « maison de logement » où l'on reçoit jusque douze et quinze « logeurs »; les lits sont déplorables, la promiscuité effrayante, le cube d'air réduit à moins de deux mètres cubes par personne, la malpropreté révoltante, et pour comble, les hôtes sont tous endettés envers le « patron » qui tient un assomoir auquel pas un n'échappe.

D'après un relevé que nous avons fait au mois de juin 1906, il n'y avait pas moins de 4.000 ouvriers venant ainsi chaque lundi à Liége et qui devaient trouver à se loger en ville ou dans la banlieue.

Il y a là, au point de vue des habitations ouvrières, un problème dont on ne s'est pas suffisamment occupé jusqu'à présent chez nous et qui doit attirer l'attention.

CHAPITRE VI

Les influences intellectuelles et morales

Un phénomène social pénétrant aussi profondément dans l'économie nationale que les abonnements d'ouvriers ne peut manquer de se faire sentir dans la mentalité des individus. L'homme, en même temps que des appétits, a des idées et des sentiments. En se déplaçant, il change de milieu, et par conséquent il change lui-même. Sédentaire, il n'est susceptible que d'un certain nombre de « réactions » sociales, limitées en nombre, limitées en direction. Voyageur, il est soumis à des excitations, des suggestions différentes qui appellent nécessairement d'autres « réactions ».

Dans quel sens, de quelle manière, agissent les coupons de semaine sur l'intellect de nos ouvrier?

Quand on se pose cette question, on ne songe souvent qu'aux ruraux émigrants quotidiens vers les villes. A coup sûr, c'est à propos de cette catégorie d'abonnés que le problème psychologique est le plus intéressant. Mais nous aimons à répéter qu'ils ne sont pas seuls en jeu.

L'ouvrier des villes et des centres industriels, envoyé par son patron « en mission » au dehors, a bien droit à être mentionné ici aussi. L'abonnement est pour lui une occasion de voir du pays, des gens, des choses qu'il ne connaîtrait peut-être pas sans cela. C'est souvent un bon ouvrier, un ouvrier d'élite, sur lequel le patron peut se reposer, qui peut travailler sans surveillance. S'il sait observer et s'instruire par lui-même, il apprendra, par ses déplacements seuls, mille choses qui lui seraient toujours restées étrangères. Pour cette catégorie d'ouvriers abonnés, les voyages répétés sont au point de vue mental, des leçons perpétuelles et fructueuses, qui ne peuvent avoir que de bons effets.

En est-il de même des campagnards employés dans la grande industrie?

M. le comte Goblet d'Alviella se demandait un jour au Sénat si leur vie était meilleure que celle des ruraux restés aux champs. Il n'hésitait pas à

invoquer le portrait fameux du paysan décrit par La Bruyère à la fin du XVII[e] siècle et il s'écriait : « Cependant, que dirait La Bruyère si, reparaissant aujourd'hui parmi nous, il voyait les abonnés d'un train ouvrier s'arracher de leur couche à quatre heures du matin pour rejoindre d'un pas automatique, souvent à de nombreux kilomètres de distance, à travers l'obscurité et les intempéries, la gare où ils iront s'entasser dans des wagons, pour gagner, après un nouveau trajet, la mine ou l'usine qui va les garder jusqu'au soir, refaire ensuite le même parcours en sens inverse, rentrer chez eux à une heure avancée de la soirée, dévorer un souper hâtif, enfin s'effondrer sur leur lit, en gardant sur le corps leurs vêtements de travail, pour recommencer quelques heures plus tard, sans autre distraction, sans autre échappée que l'alcoolisme dominical au cabaret? (1) » L'honorable sénateur avait certainement devant les yeux les masses d'ouvriers du Brabant qui peuplent les usines et les chantiers de Bruxelles et du Hainaut.

Si tel était le sort de la majorité des abonnés, on pourrait dire que le coupon de semaine ne fait qu'augmenter, qu'aggraver l'abrutissement causé par l'excès de travail : il n'ajouterait qu'un surcroît de fatigue à l'organisme déjà surmené, il lui ravirait le temps nécessaire pour tout perfectionnement intellectuel.

Qu'il y ait beaucoup d'abonnés dans cette situation, c'est ce qui est incontestable. Mais, à notre avis, cette situation n'est pas générale. Rappelons, encore une fois, que les voyageurs d'*occasion* sont plus nombreux que les émigrants quotidiens ; rappelons aussi que les longs trajets en chemin de fer ne sont pas les plus fréquents ; rappelons enfin le grand nombre de mi-déracinés, qui séjournent toute une semaine loin de chez eux.

Les voyages répétés sont, pour le rural, une occasion d'élargir son horizon intellectuel. Si peu que ce soit, la pratique même du chemin de fer, les difficultés, les « chinoiseries » des règlements, puis les inventions de la technique des transports, machines, signaux, wagons, tout cela doit éveiller, exciter son esprit d'observation. Si peu que ce soit aussi, il voit la ville, ou l'usine moderne, ou des procédés de travail, ou des produits qu'il ignorerait toujours sans cela. Puis, il y a les compagnons de voyage, les connaissances faites de gens venus d'ailleurs, avec d'autres idées, d'autres goûts, d'autres manières. Il faut être une brute grossière pour que toute cette diversité, cette infinie variété d'excitations n'aiguise pas quelque peu l'intelligence, le bon sens, le jugement.

Il y a plus. Le voyage répété entretient le peu d'instruction que l'ouvrier a reçu. Il est constamment sollicité à la lecture : ce sont des avis, des noms de gares, des affiches, l'exemple aussi de ceux qui lisent des journaux. Non

(1) Sénat. Séance du 22 janvier 1903. *Annales*, p. 130.

seulement il faut être intelligent pour savoir voyager, pour se retrouver dans les gares et les trains, mais il faut savoir lire. Dans un pays où l'instruction primaire n'est pas obligatoire et où elle est fort insuffisante, notamment à la campagne, les occasions de lire sont comme un prolongement de l'école, et sous ce rapport, sont socialement précieuses.

Mettez en regard de ceci la vie monotone du paysan, toujours tournant dans le petit cercle de ses occupations, dans le paysage tout restreint de son village. C'est là que l'esprit s'endort, que l'intelligence se rouille, que la pauvre petite instruction de l'école s'oublie. Oui, certes, il a plus de temps. Mais qu'en fait-il? S'en sert-il pour augmenter son capital de connaissances, pour lire, pour assouplir et affiner son intelligence? A quoi bon? Tout se fait de soi-même; l'habitude et la routine sont maîtresses; la vie et l'intelligence sont systématisées.

Nous l'avons vu un jour, le paysan de La Bruyère, l'homme au langage rudimentaire, primitif, sans culture, tout proche de la brute animale (1). Mais ce n'était pas un abonné au chemin de fer, c'était au contraire un Ardennais qui n'avait jamais quitté son village, attaché, rivé à la glèbe, hirsute, fruste, et ignorant comme son frère du XVII[e] siècle. L'immobilité physique occasionne et entretient l'immobilité mentale.

Par contre, de combien de pauvres paysans, à l'intellect endormi, les abonnements n'ont-ils pas fait des ouvriers à l'esprit ouvert, éveillé, désireux de connaissances, ardents à l'action, des ouvriers en un mot capables de remplir, dans l'usine moderne, la fonction qu'ils ont à remplir. Nous pensons à certains métallurgistes hesbignons, aimant toujours leur pays, où ils retournent tous les jours, mais qui sont, dans les ateliers liégeois, des ouvriers recherchés et bien payés. Ceux-là, c'est l'abonnement au chemin de fer qui les a arrachés à la destinée de l'homme des champs, et certes il n'y a pas à s'en plaindre au point de vue social.

Nous avons parlé, jusqu'à présent, de l'intelligence proprement dite. Que faut-il penser des sentiments et de la moralité?

L'abonnement est souvent l'indice d'un esprit d'indépendance qui ne fait que se développer par la pratique des voyages répétés. Jeune homme, l'ouvrier échappe aux parents; ouvrier, au patron local.

---

(1) « L'on voit certains animaux farouches, des mâles et des femelles, répandus par la campagne, noirs, livides et tout brûlés du soleil, attachés à la terre, qu'ils fouillent et qu'ils remuent avec une opiniâtreté invincible; ils ont comme une voix articulée, et quand ils se lévent sur leurs pieds, ils montrent une face humaine, et en effet ils sont des hommes. Ils se retirent la nuit dans des tanières, où ils vivent de pain noir, d'eau et de racines; ils épargnent aux autres hommes la peine de semer, de labourer et de recueillir pour vivre et méritent ainsi de ne pas manquer de ce pain qu'ils ont semé. » LA BRUYÈRE. *Caractères*. Ch. XII. De l'Homme, *in fine* (édit. de 1793, p. 321).

Nous avons un jour entendu, dans la bouche d'un conservateur forcené, à Grammont, caractériser de la manière suivante l'action des abonnements : « Le coupon de semaine, Monsieur, c'est la peste. Aujourd'hui, l'ouvrier n'a plus aucun sentiment d'obéissance ni de discipline. Il n'y a plus moyen de le tenir. Quand on lui fait une observation, il vous dit tranquillement : c'est bon, je vais prendre un abonnement et travailler dans le Hainaut ». Nous avons vu plus haut que MM. Ulens et Vliebergh avaient fait la même observation dans la Hesbaye.

Elle nous a encore été confirmée par des militants socialistes dans les Flandres. C'est parmi les abonnés qu'ils trouvent les distributeurs de brochures et de journaux, et cela se conçoit : ces hommes ne dépendent plus de l'entourage immédiat ; ils craignent moins les petites surveillances locales.

Pour les jeunes gens surtout, l'abonnement a de l'attrait. Ce n'est pas seulement l'indépendance qu'il procure, mais c'est aussi la variété de la vie, c'est même du plaisir. On nous l'a dit plus d'une fois. Ce n'est pas seulement pour gagner mieux sa vie qu'on voyage, — mais c'est parce que « c'est plus amusant ». Nous sommes tout disposés, nous autres bourgeois, à plaindre le manuel qui est astreint à des fatigues physiques. Mais il ne faut pas oublier qu'il en est pour qui ces fatigues, notamment les heures supplémentaires en chemin de fer, ont des compensations. Pour certains, c'est un plaisir de voir du nouveau, des compagnons, des choses et des endroits différents. Il y a des abonnés très gais, pour qui la vie un peu nomade n'est pas du tout à charge. Il y a des compartiments d'ouvriers où l'on chante ; il y en a où l'on joue aux cartes, tout comme dans les wagons-restaurants où les industriels reviennent de la Bourse de Bruxelles le mercredi.

Mais le contact avec la ville n'est-il pas parfois pernicieux ? A coup sûr. Au point de vue de la moralité, l'abonné qui doit séjourner toute la semaine en ville notamment, peut prendre des vices qu'il n'aurait pas pris au village. Les plaisirs qu'il aime à goûter ne sont ni les plus relevés ni les plus moraux. S'il est vrai, comme nous l'ont rapporté MM. Ulens et Vliebergh, que les maladies vénériennes sont transportées par les abonnés des villes aux campagnes, tout le monde sera d'accord pour déplorer non seulement cette contamination physique, mais cet indice de dégradation morale. La promiscuité des maisons de logement est aussi un mal certain, auquel il faut à tout prix chercher remède.

N'oublions pas non plus l'alcoolisme, qui va souvent de pair avec toutes les autres plaies sociales, et que l'abonnement tend probablement à répandre.

Il est vraisemblable encore que la fréquentation de la ville prépare la perte des convictions religieuses. De là, chez certains conservateurs, une insurmontable hostilité contre les abonnements d'ouvriers. Au contact des citadins, la foi s'émousse et disparaît. Pas toujours pourtant, car parmi les abonnés du pays d'Alost, de Grammont, des Flandres et du Limbourg, on

compte bon nombre de chrétiens inébranlables, de même que la campagne de France des *Franschmans* n'entame pas leur attachement à l'Eglise.

Nous signalerons enfin l'influence indéniable des abonnements sur la diffusion des idées socialistes. M. Vandervelde a un jour salué en M. Vandenpeereboom le premier propagandiste socialiste, et rien n'est plus vrai. Les voitures d'ouvriers abonnés forment tout naturellement des *meetings* quotidiens où la propagande est très efficace. Il suffit d'avoir voyagé une fois ou deux avec des abonnés pour voir comment s'opère ce travail de suggestion. Après une conversation plus ou moins banale, en même temps que s'allument les pipes, une discussion s'ébauche à propos d'un incident parlementaire ou d'un article de journal. Les réparties se croisent, puis les quolibets commencent, on se moque de l'adversaire, timide, mal habile à la réplique, ou bien, paternellement, on lui donne les explications nécessaires et l'on finit par lui faire lire le journal du parti. Comme l'effort se reproduit tous les jours ou à peu près, augmenté, renouvelé par des changements dans les « militants », on conçoit qu'il doit aboutir. Aussi, on peut le dire, dans toutes les régions, même primitivement et foncièrement agricoles, où les abonnements sont répandus, les idées socialistes s'infiltrent et gagnent du terrain. De là la formation de syndicats socialistes là où on s'y attendait le moins, comme le syndicat des ouvriers mineurs à Grammont; de là l'élection de députés socialistes dans des arrondissements jadis inféodés aux conservateurs, et qu'on considère, à tort, comme étant encore agricoles, alors que leur population est en réalité devenue industrielle.

Que l'on approuve ou que l'on redoute cette influence, elle n'est que la diffusion de la démocratie qui accompagne le développement de l'industrie capitaliste.

CHAPITRE VII

Conclusion

Nous avons essayé de décrire les formes et l'action des abonnements d'ouvriers au sein de notre économie nationale.

Il nous reste à en dégager les traits essentiels et à en formuler une appréciation générale.

Nous ne reviendrons pas sur les données statistiques, que nous avons résumées, pour les abonnements du chemin de fer de l'Etat, au dernier paragraphe du chapitre II de la première partie. Il nous suffit de rappeler que, grâce aux coupons de semaine, une forte partie de la population ouvrière belge est continuellement en mouvement, pour se rendre, soit tous les jours, soit toutes les semaines, au siège de son travail.

Dans aucun pays du monde, croyons-nous, ce phénomène n'est aussi général ni aussi intense. (1) Il y a donc là un caractère propre à la constitution sociale de la Belgique.

Au point de vue des migrations de la population, on aurait tort de n'y voir qu'un moment de l'exode rural. Nous avons distingué six types différents d'ouvriers abonnés : le rural, abonné d'occasion, — l'ouvrier industriel habitant la campagne, émigrant quotidien, — l'ouvrier semi-agricole, semi-industriel, — l'ouvrier de métier détaché en mission, — le mi-déraciné, — l'ouvrier urbain qui fait retour aux champs. Pour la plupart, l'abonnement a un double effet migratoire : il fixe momentanément l'ouvrier à sa résidence, mais lui montre le chemin de l'émigration définitive. Au total, sans pouvoir le démontrer rigoureusement, nous croyons que l'abonnement ralentit plutôt la concentration urbaine.

Sur le marché du travail, il facilite singulièrement à l'industrie, particulièrement à la grande industrie, le recrutement de la main-d'œuvre. La

(1) Voir l'annexe n° VI.

prospérité de tous nos grands établissements industriels en dépend. Il prive à coup sûr l'agriculture d'une partie des bras dont elle a besoin, mais sans les lui enlever tous définitivement. Aussi, au point de vue du chômage et des crises d'emploi des ouvriers, nous avons constaté l'existence d'un appareil régulateur de la plus haute importance. Il s'opère, dans les taux des salaires, un nivellement relatif, qui profite surtout à cette partie des ouvriers agricoles qui s'emploient dans la grande industrie. En résumé, les abonnements tendent à faire de la Belgique entière un seul marché du travail, où les monopoles locaux s'effacent, au profit en définitive du consommateur.

Ce n'est pas, cependant, sans avoir, en une certaine mesure, des effets pernicieux sur la santé des ouvriers et leur effet utile, ni sur la vie de famille, qui parfois est vraiment désorganisée.

L'un des grands avantages des abonnements est l'amélioration relative des conditions de logement : il forme un complément très heureux de la solution belge des habitations ouvrières, puisqu'il diminue les inconvénients, au point de vue de la mobilité de l'ouvrier, de la propriété de sa maison. D'autre part, il empêche la surenchère des loyers et maintient à la campagne, c'est à dire dans un milieu hygiénique, nombre de familles ouvrières.

Au point de vue intellectuel, il faut plutôt considérer le coupon de semaine comme ayant de bons effets, atténués dans une certaine mesure par des désavantages au point de vue moral.

A prendre l'institution dans son ensemble, elle n'est, qu'une face du progrès des moyens de communication. Nivellement des prix, suppression des monopoles locaux, diminution de la rente, c'est l'action généralisée de la concurrence, grâce à la suppression des distances.

Elle est due, chez nous, à n'en pas douter, au fait que depuis l'origine la plus grande partie de notre réseau des chemins de fer est exploitée par l'Etat, qui, fatalement, vise moins au bénéfice financier qu'à l'avantage social.

Sans doute, cela s'est fait petit à petit, sans qu'on se rendît compte de l'action profonde des mesures successives d'abaissement du tarif et de multiplication des lignes et des trains. Mais nous en sommes arrivés au point qu'aujourd'hui, le transport des ouvriers à prix réduit fait partie intégrante de tout notre système économique. Il serait impossible de revenir en arrière, de supprimer ou même de diminuer notablement ce trafic, — qui donne à des milliers d'ouvriers du pain ou un bien-être supplémentaire, à des centaines d'établissements la main d'œuvre dont ils ont besoin.

A tout prendre, les coupons de semaine sont favorables au productivisme. L'industrie de nos jours procède à un grand travail de sélection de la main-d'œuvre. L'usine moderne a l'emploi de toutes les capacités manuelles et

intellectuelles, depuis celles de l'ouvrier supérieur, actif, inventif, susceptible d'une tension nerveuse considérable, jusqu'à la brute, l'imbécile aux mouvements automatiques et routiniers, en passant par toute la gamme des aptitudes intermédiaires. En élargissant le marché de la main-d'œuvre en général, en y incorporant, entre autres, des couches profondes de campagnards, les abonnements multiplient précisément les possibilités, les conditions favorables de la sélection qui doit se faire à l'atelier.

Jusqu'à présent, ils ont agi surtout dans le sens de la plus large utilisation de la main-d'œuvre non-qualifiée. On a remarqué que l'industrie belge triomphe surtout dans les produits qui demandent de la main-d'œuvre grossière. On lui a même fait un reproche de faire mieux les rails et les poutrelles que les ressorts de montre et les cordes de piano. Nous n'hésitons pas à dire que les abonnements sont pour quelque chose dans cette situation. Mais on a tort de faire un grief à un pays de fabriquer supérieurement quoi que ce soit — fût-ce même des rails et des poutrelles. Ce qui est juste, c'est qu'il faut profiter de ces ressources offertes par l'élargissement de l'offre des bras, pour y faire, avec méthode, la sélection qui est la condition de succès de l'industrie moderne. On réussit à faire aujourd'hui de simples ruraux d'excellents ouvriers industriels, maniant des machines perfectionnées. Le tout est de savoir discerner leurs aptitudes et leurs chances de développement. C'est un procédé d'adaptation des individus aux tâches et aux fins sociales qui doit conduire au maximum de rendement social, c'est à dire à l'idéal productiviste.

A un point de vue plus général encore, on peut suivre en ceci l'effet du perfectionnement des moyens de transport. Les abonnements ont contribué à faire de la Belgique un milieu social plus homogène. Ils y ont augmenté ce que Gabriel Tarde eut appelé la densité sociale. Ce n'est pas en vain que ces milliers de ruraux viennent dans les usines des villes, que ces ouvriers de métiers rayonnent de la ville aux campagnes. Ce n'est pas en vain que ces milliers de Flamands accourent dans les régions wallonnes. Ce n'est pas en vain que, de tous les points du territoire, ces provinciaux affluent dans la capitale. Il s'opère ainsi un travail de mélange des populations, une meilleure connaissance des uns et des autres, une union des aptitudes et des besoins qui a pour effet dernier de cimenter davantage la nationalité tout entière. C'est, à proprement parler, l'intégration sociale.

Est-ce à dire que l'institution soit parfaite et ne comporte point de réformes et de retouches?

Loin de nous l'idée de n'y voir point d'inconvénients sérieux et pernicieux.

Il en est de cette institution comme de tant d'autres institutions sociales. Elle implique des devoirs moraux inéluctables.

Il faut s'inquiéter du déchet physique que provoque l'usure prématurée de l'ouvrier ; il faut se préoccuper de la désorganisation de la famille qu'entraîne parfois l'abonnement ; il faut combattre la diffusion de l'alcoolisme et de l'immoralité qu'il favorise.

A notre sens, ces inconvénients seraient facilement diminués par des mesures techniques et des mesures de protection légale du travail.

Des mesures techniques : une amélioration des horaires, une multiplication ou un judicieux agencement des trains, peuvent remédier directement et sérieusement à une série d'inconvénients ayant des conséquences lamentables : diminution du nombre d'heures passées dans les trains, diminution des pertes de temps imposées par les défauts de correspondances, et par conséquent diminution des attentes dans les cabarets.

Nous savons que l'Administration est déjà entrée dans cette voie et que les résultats ont été des plus heureux.

Mais les règlements, créés naturellement en vue de faciliter les opérations de l'Administration, devraient aussi être revus au point de vue du bien-être moral et matériel des abonnés.

Il y a à Remicourt, par exemple, un café qui a une clientèle énorme et obligée d'abonnés, tout simplement parce que la station ne délivre les coupons de semaine que le dimanche. Les abonnés des villages éloignés, pour ne pas revenir le dimanche, vont déposer leur billet chez le cabaretier, qui se charge, pour eux, d'en faire l'échange. En conséquence, les abonnés viennent tous boire au moins un verre le samedi, en laissant l'ancien coupon, et font de même le lundi matin en reprenant le nouveau. On a calculé que les sommes ainsi dépensées en alcool suffiraient pour rémunérer un employé supplémentaire à la station, qui délivrerait les abonnements le samedi soir et le lundi matin.

Des mesures de protection légale du travail amenant la réduction et l'uniformisation des heures de travail faciliteraient nécessairement les mesures techniques. Si la journée de travail était raisonnablement réduite dans les industries employant des abonnés, on ne verrait plus ces exemples effrayants de fatigue et de destruction de la vie de famille que nous avons signalés.

Telles sont, à notre sens, les indications que fournit l'étude de nos abonnements. Nous croyons que c'est dans cette direction qu'il faut faire des réformes, et non essayer de relever les tarifs des longues distances, ou limiter les facultés actuellement offertes.

Tout au plus pourrait-on songer à restreindre l'aire de drainage des stations, c'est à dire à diminuer les longs trajets que certains abonnés ont à faire à pied, après de grands parcours en chemin de fer. Encore faudrait-il prendre des précautions pour que ces restrictions n'atteignissent pas

maladroitement et inutilement ceux qui sont à même de faire ces trajets. Ainsi, on pourrait imposer une distance maximum, 5 kilomètres par exemple, entre l'*habitation* de l'abonné et la station dans les cas :

1° D'un abonnement *quotidien* comprenant un parcours en train de plus de 75 kilomètres, *s'il dépasse deux heures de train.*

2° D'absence de vicinal ou de tramways ou de tout autre mode de locomotion approprié.

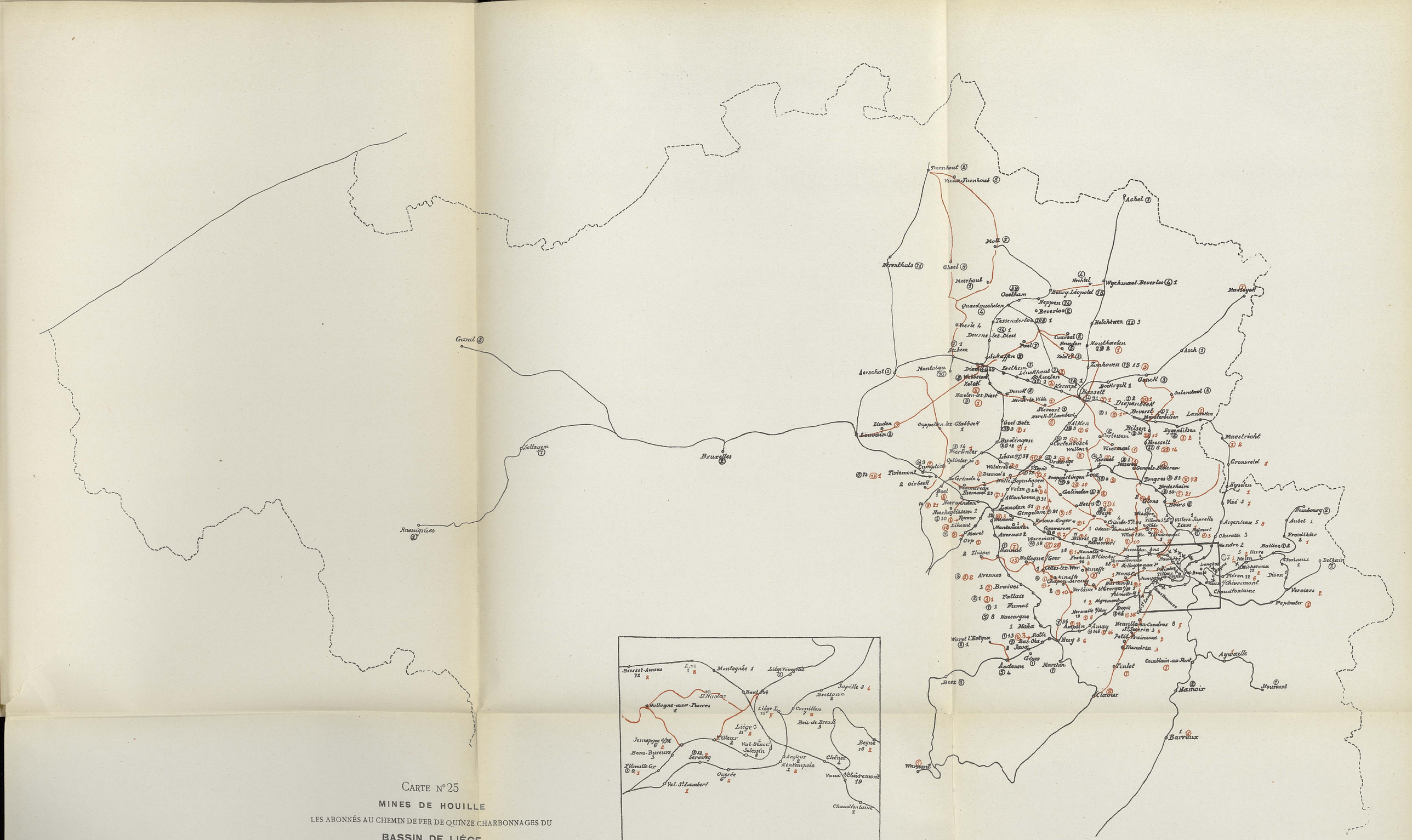
Mais toutes les mesures de ce genre devraient être mûrement étudiées et n'être appliquées qu'avec souplesse et discernement.

Il faut se garder de restreindre les facilités de la masse pour éviter des inconvénients qui ne se rencontrent que dans les cas extrêmes et rares.

On n'empêchera jamais des hommes particulièrement courageux de se comporter en héros. Il y a, actuellement, aux établissements Cockerill à Seraing, un jeune homme qui suit les cours de l'école industrielle, le soir, et rentre chaque jour à Horion-Hozémont *à pied.* Il part de Seraing à neuf heures du soir et ne peut certainement pas être chez lui avant onze heures. Le matin, il doit partir à cinq heures. Il se dit enchanté de ce régime et il compte bien le suivre jusqu'au bout de ses études, dans deux ans. Les abonnements ne sont pas en cause ici. Mais faut-il songer à interdire absolument des pratiques de ce genre, qui sont, en définitive, des leçons d'énergie, de ténacité, de volonté ?

De même, il y a des abonnés dont les fatigues seraient surhumaines si elles étaient destinées à durer, mais sont supportables parce que temporaires. Il serait excessif, à notre sens, de les voir interdire d'une manière générale, étant donné surtout le grand nombre de voyageurs occasionnels parmi les abonnés.

Aussi, ne cherchons pas à restreindre, à prohiber, à revenir en arrière ; cherchons à améliorer, à rendre commode, facile, sans contre-coup nuisible, un instrument de progrès qui s'est formé tout seul et qui fait partie intégrante de notre économie nationale.



Carte N° 25

MINES DE HOUILLE

LES ABONNÉS AU CHEMIN DE FER DE QUINZE CHARBONNAGES DU

BASSIN DE LIÉGE

occupant ensemble 26.747 ouvriers
(Août-Septembre 1909)

Nombre total d'abonnés : 3.487, ou 13,0 °/o

(1) Ouvriers du *fond*, abonnés à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.
(1) » de la *surface*, » à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.

N.-B. — Les chemins de fer vicinaux sont tracés à l'encre rouge.

L'emplacement des charbonnages est marqué d'une ×

E. Mahaim fec.

Echelle : $\frac{1}{500000}$.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE

CARTE N° 26

MINES DE HOUILLE

LES ABONNÉS AU CHEMIN DE FER DE DEUX CHARBONNAGES DU

BASSIN DE NAMUR

ET DE ONZE CHARBONNAGES DU

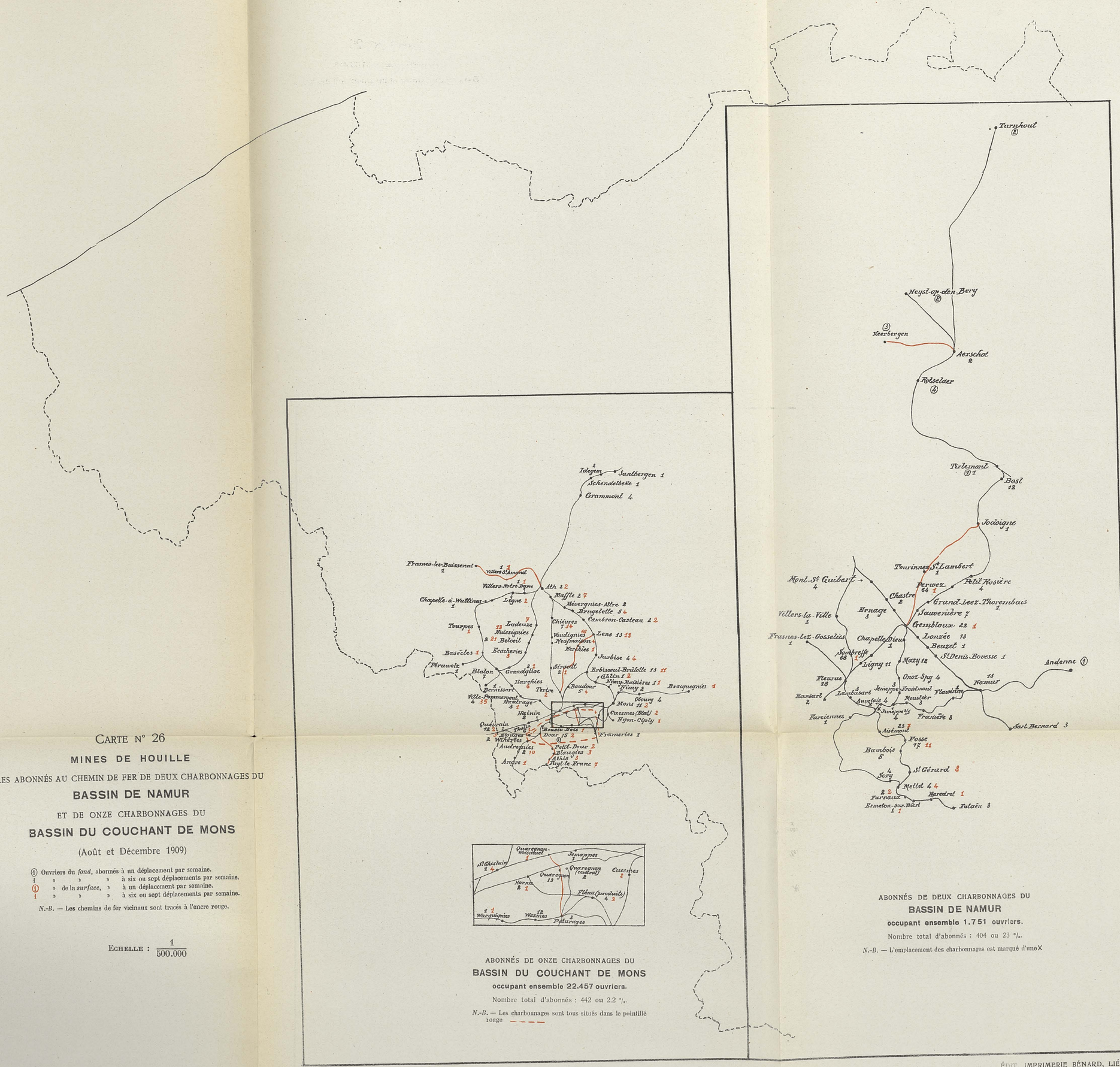
BASSIN DU COUCHANT DE MONS

(Août et Décembre 1909)

① Ouvriers du *fond*, abonnés à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.
① » de la *surface*, » à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.

N.-B. — Les chemins de fer vicinaux sont tracés à l'encre rouge.

ÉCHELLE : $\frac{1}{500.000}$



ABONNÉS DE ONZE CHARBONNAGES DU

BASSIN DU COUCHANT DE MONS

occupant ensemble 22.457 ouvriers.

Nombre total d'abonnés : 442 ou 2.2 °/₀.

N.-B. — Les charbonnages sont tous situés dans le pointillé rouge — — —

ABONNÉS DE DEUX CHARBONNAGES DU

BASSIN DE NAMUR

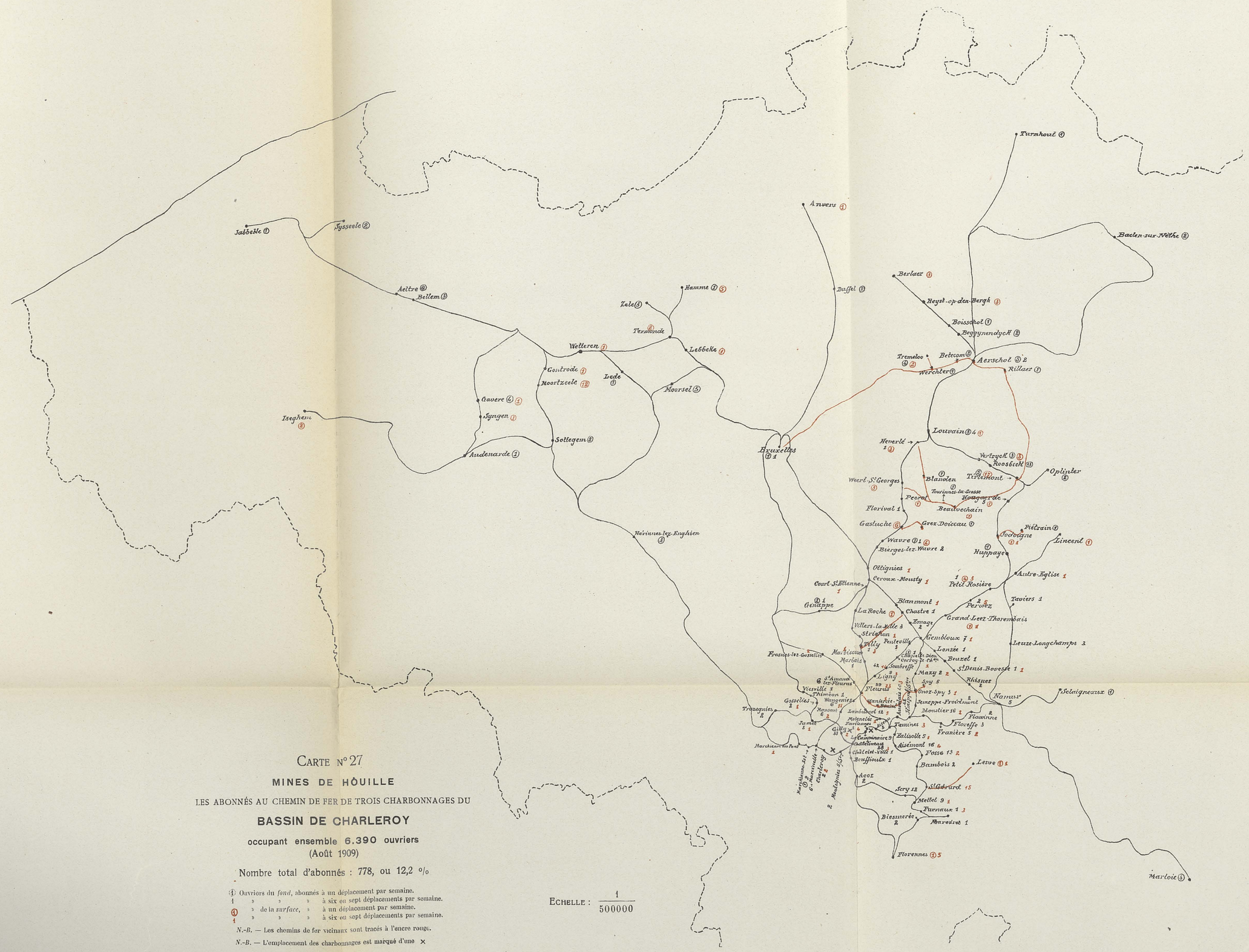
occupant ensemble 1.751 ouvriers.

Nombre total d'abonnés : 404 ou 23 °/₀.

N.-B. — L'emplacement des charbonnages est marqué d'une X

E. MAHAIM FEC.

ÉDIT. IMPRIMERIE BÉNARD, LIÉGE



Carte n° 27

MINES DE HOUILLE

LES ABONNÉS AU CHEMIN DE FER DE TROIS CHARBONNAGES DU

BASSIN DE CHARLEROY

occupant ensemble 6.390 ouvriers
(Août 1909)

Nombre total d'abonnés : 778, ou 12,2 °/o

(4) Ouvriers du *fond*, abonnés à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.
(4) » de la *surface*, » à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.

N.-B. — Les chemins de fer vicinaux sont tracés à l'encre rouge.

N.-B. — L'emplacement des charbonnages est marqué d'une ×

Echelle : $\frac{1}{500000}$

E. Mahaim fec.

Édit. imprimerie Bénard, Liége

Carte n° 28

MINES DE HOUILLE

LES ABONNÉS AU CHEMIN DE FER DE QUATRE CHARBONNAGES DU

BASSIN DU CENTRE

occupant ensemble 15.259 ouvriers

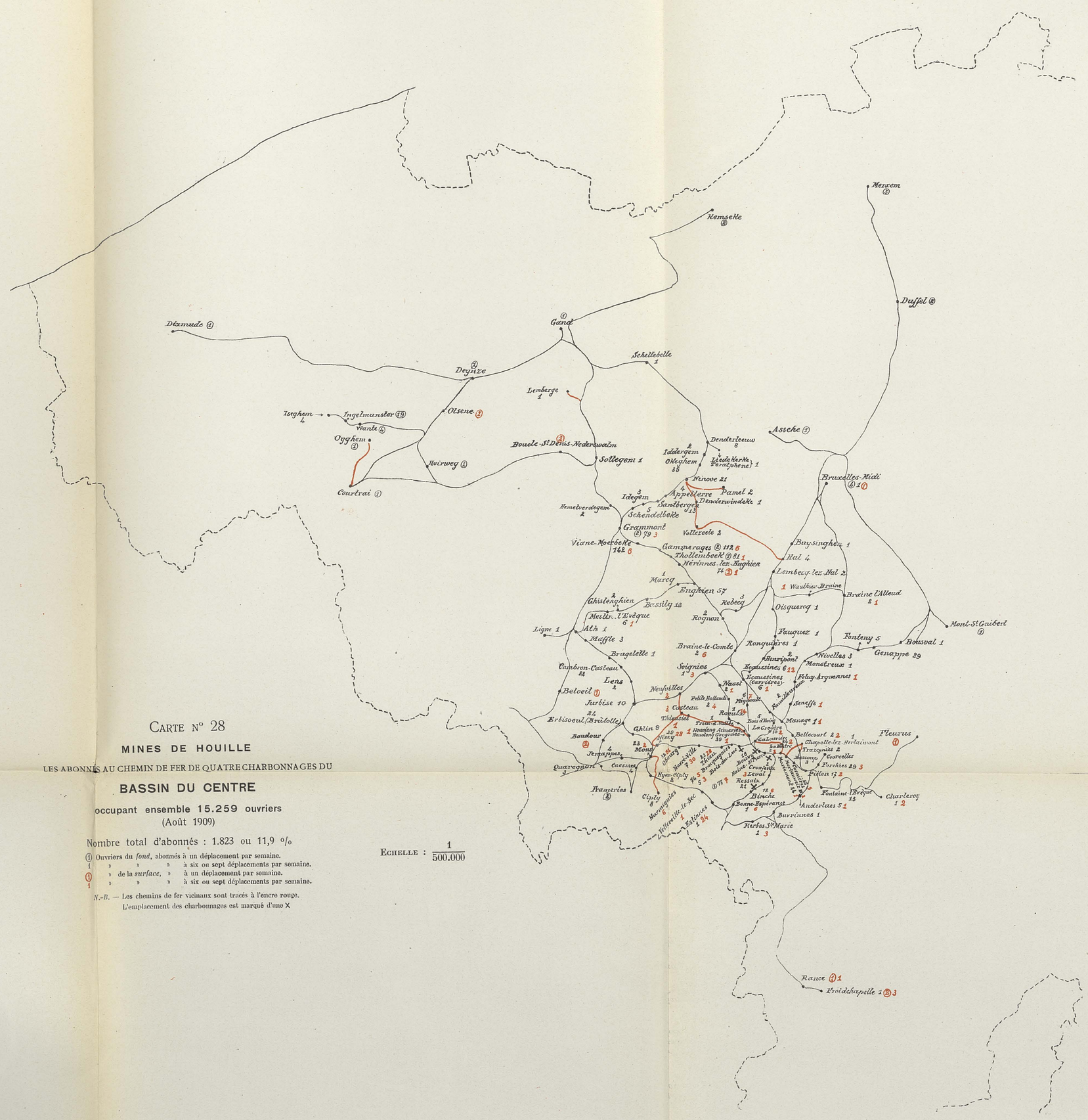
(Août 1909)

Nombre total d'abonnés : 1.823 ou 11,9 °/o

① Ouvriers du *fond*, abonnés à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.
① » de la *surface*, » à un déplacement par semaine.
1 » » » à six ou sept déplacements par semaine.

N.-B. — Les chemins de fer vicinaux sont tracés à l'encre rouge.
L'emplacement des charbonnages est marqué d'une X

Echelle : $\frac{1}{500.000}$



E. Mahaim fec.

Édit. Imprimerie Bénard, Liége

ANNEXES

ANNEXE I

Note sur l'application des règlements relatifs aux abonnements d'ouvriers

(Voir page 16)

Irrégularités en matière d'utilisation de billets d'abonnement hebdomadaire.

I. — Utilisation d'un billet d'abonnement soit dans un train où le titulaire ne peut prendre place, soit dans une voiture d'une classe supérieure, soit à un jour ou sur un parcours autres que ceux pour lesquels l'abonnement est contracté.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet (art. 63 des conditions réglementaires) ;

Paiement du prix de transport que l'intéressé aurait dû acquitter avant l'embarquement, prix majoré d'une taxe fixe et uniforme de 2 francs (art. 7 des conditions réglementaires) ;

Procès-verbal du chef d'infraction à l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895.

Le 24 janvier 1908, le tribunal de police d'Arlon a condamné à 21 fr. 20 ou 2 jours de prison, du chef d'infraction à l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895, un abonné à la semaine qui avait utilisé son billet le dimanche, jour pour lequel il n'était pas valable. En outre, l'intéressé a dû payer 2 fr. 20 et son billet a été retiré et annulé.

II. — Utilisation d'un billet d'abonnement dans une voiture ou dans un compartiment de 3e classe, où il est interdit au titulaire de prendre place.

Mesures répressives.

Eventuellement, retrait et annulation du billet (art. 63 des conditions réglementaires) ;

Procès-verbal du chef d'infraction à l'art. 4, § B, de l'arrêté royal du 4 avril 1895.

Le 10 mars 1904, le tribunal de police de Ninove a condamné à 21 fr. 20 un abonné à la semaine qui avait persisté à voyager dans une voiture dont l'accès lui était interdit. Le billet n'a pas été retiré.

Le 29 janvier 1904, le tribunal de police de Landen a condamné à 21 fr. 20 ou 2 jours de prison un abonné à la semaine qui avait persisté à voyager dans un compartiment dont l'accès lui était interdit. Le billet a été retiré et annulé.

III. — Billet d'abonnement trouvé en mains autres que celles du titulaire.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet (art. 63 des conditions réglementaires);

S'il est établi que le titulaire a cédé volontairement son billet, procès-verbal est, en outre, dressé à sa charge du chef d'infraction à l'art. 12 de l'arrêté royal du 4 avril 1895.

Le 20 février 1904, le tribunal de police d'Arlon a condamné à 21 fr. 20 ou 1 jour de prison, sur le pied de l'art. 12 de l'arrêté royal du 4 avril 1895, un abonné à la semaine qui avait cédé son billet à son frère. Celui-ci, de son côté, a été condamné à la même peine, du chef d'infraction à l'art. 3 du même arrêté royal, pour avoir voyagé sans être muni d'un billet régulier. Le billet a été retiré et annulé.

IV. — Titulaire se livrant soit au trafic de la messagerie, soit à son profit ou au profit de tiers, à une fraude ou à une tentative de fraude au détriment de l'Administration.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet (art. 63 des conditions réglementaires);

Le cas échéant, paiement du prix du voyage et paiement, en sus du prix de transport normal du colis, d'une taxe fixe et uniforme de 2 francs (art. 70 des conditions réglementaires);

Le cas échéant, procès-verbal du chef d'infraction aux art. 3 et 5, § G, de l'arrêté royal du 4 avril 1895.

Quand l'intéressé a introduit dans une voiture des colis qui lui appartiennent personnellement, mais que les règlements ne lui permettent pas de conserver gratuitement auprès de lui, on se borne à percevoir la taxe et la surtaxe réglementaires; ce n'est qu'en cas de récidive qu'il est décidé s'il y aura lieu de saisir le billet lors d'une nouvelle infraction (art. 527, fasc. I, 2e partie, R. G. E.).

Le 22 octobre 1904, le tribunal correctionnel de Hasselt, jugeant en degré d'appel, a condamné du chef d'infraction aux art. 3 et 5, § G, de l'arrêté royal du 4 avril 1895, à 2 fois 21 fr. 20 ou 2 fois 3 jours de prison, un abonné à la semaine qui transportait 2 sacs de levure. En outre, l'intéressé a dû payer pour le voyage 3 fr. 25 et pour le colis 4 fr. 40. Le billet n'a pas été retiré.

V. — Usage d'un billet d'abonnement périmé.

Mesures répressives.

Paiement pour chaque jour où le billet a pu être utilisé depuis la date de l'expiration de l'abonnement, d'une taxe fixe de 4 francs augmentée du double du prix d'un billet simple à la distance pour laquelle l'abonnement a été contracté, sans que la somme ainsi établie puisse être supérieure à 10 francs par jour.

Cependant, quand il s'agit d'un billet pour un voyage aller et retour par semaine ou pour un voyage simple par jour, la perception est réduite, par jour auquel l'abonnement a pu être utilisé, au montant du prix d'un seul billet simple, augmenté d'une taxe de 2 francs (art. 63 des conditions réglementaires);

Procès-verbal du chef d'infraction à l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895, et, en outre, à l'art. 190 du Code pénal, si l'intéressé a fait disparaître ou a modifié le numéro de semaine apposé sur son billet, dans le but de proroger le délai de validité de celui-ci.

La Cour d'appel de Liége a condamné, le 22 mars 1907, sur le pied de l'art. 190 du Code pénal, à 100 francs d'amende ou 20 jours de prison un abonné à la semaine qui avait substitué le chiffre 9 au chiffre 8 du numéro de la semaine n° 38 pendant laquelle le billet d'abonnement était valable. De plus, la somme de 16 fr. 20 a été réclamée à l'intéressé.

La contravention et le délit ont été considérés comme connexes.

VI. — Utilisation d'un billet d'abonnement auquel le titulaire n'a pas droit.

1er cas. L'intéressé s'est fait abusivement délivrer des billets d'abonnement sur production d'un certificat émanant de son patron et lui attribuant une fausse qualité.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet;

Paiement des sommes indiquées au n° V ci-dessus et calculées depuis le jour initial de l'abonnement (art. 63 des conditions réglementaires);

Procès-verbal à charge de l'abonné, du chef d'infraction aux art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 et 496 du Code pénal; à charge du patron, du chef d'infraction aux art. 12 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 et 66 du Code pénal.

Le 31 décembre 1892, le tribunal correctionnel de Malines a condamné du chef d'escroquerie, par application de l'art. 496 du Code pénal, à 26 francs d'amende ou à 8 jours de prison, un employé ayant utilisé un billet de semaine auquel il n'avait pas droit, billet qu'il s'était fait remettre sur production d'un certificat lui attribuant faussement la qualité d'apprenti ajusteur.

Le patron qui avait délivré le faux certificat a été condamné à la même peine du chef de complicité, par application de l'art. 66 du Code pénal; l'Administration des chemins de fer, qui s'était portée partie civile, a obtenu 20 fr. 90 à titre de dommages-intérêts.

Le billet de semaine a été retiré et annulé.

Le tribunal n'a pas retenu les infractions au règlement de police du chemin de fer.

2me cas. L'intéressé s'est fait abusivement délivrer des billets d'abonnement sur production d'un certificat qu'il a fabriqué lui-même sous le nom d'un particulier et dans lequel il s'attribue une fausse qualité.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet;

Paiement des sommes indiquées au n° V ci-dessus et calculées depuis le jour initial de l'abonnement (art. 63 des conditions réglementaires);

Procès-verbal du chef d'infraction aux art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895, 206, 207 et 496 du Code pénal.

La Cour d'appel de Gand a condamné, le 31 août 1900, à 2 fois un an de prison, à deux amendes de 100 francs ou à deux emprisonnements subsidiaires d'un mois et au paiement à l'Administration des chemins de fer d'une somme de 86 fr. 80, à titre de dommages-intérêts, un abonné à la semaine qui était prévenu d'infraction aux art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895, 206, 207 et 496 du Code pénal.

Le billet a été retiré et annulé.

3me *cas.* L'intéressé s'est fait abusivement délivrer des billets d'abonnement sur production d'un certificat émanant d'une personne qui n'est pas son patron et lui attribuant une fausse qualité.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet;

Paiement des sommes indiquées au no V ci-dessus et calculées depuis le jour initial de l'abonnement;

Procès-verbal à charge de l'abonné du chef d'infraction aux art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 et 207 ou 496 du Code pénal; à charge de l'auteur du faux certificat, du chef d'infraction aux art. 12 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 et 66 ou 206 du Code pénal.

Le 24 mai 1899, le tribunal correctionnel de Louvain a condamné à 50 francs d'amende ou 15 jours de prison, par application de l'art. 207 du Code pénal, un entrepreneur qui s'était fait remettre des billets de semaine sur production d'un certificat le qualifiant d'ouvrier maçon; l'auteur du certificat a été condamné à la même peine par application de l'art. 206 du dit Code.

Le coupable a payé à l'Administration 137 fr. 70 à titre de dommages-intérêts.

Le billet a été retiré et annulé.

Le tribunal n'a pas retenu les infractions au règlement de police des chemins de fer.

VII. — Utilisation d'un billet d'abonnement auquel le titulaire n'a plus droit.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet;

Paiement des sommes indiquées en regard du § V et calculées depuis le jour où le titulaire ne réunissait plus les conditions requises pour l'obtention de ce billet (art. 63 des conditions réglementaires);

Procès-verbal du chef d'infraction à l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895.

Le tribunal de police de Verviers a condamné le 10 avril 1907, sur le pied de l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895, à 26 fois 21 fr. 20 ou 26 fois 3 jours de prison un abonné à la semaine qui avait continué à faire renouveler un billet de semaine auquel il n'avait plus droit. De plus, l'intéressé a été astreint à payer à l'Administration la somme de 337 fr. 50 dont il était redevable du chef d'utilisation abusive d'un billet de semaine.

Le billet a été retiré et annulé.

VIII. — Utilisation d'un billet d'abonnement dont le titulaire a modifié la destination.

Mesures répressives.

Retrait et annulation du billet ;

Paiement du prix, majoré de la surtaxe de 2 francs, des parcours effectués au moyen du billet irrégulier ;

Procès-verbal du chef d'infraction à l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 et à l'art. 184 du Code pénal.

Le 27 décembre 1905, le tribunal correctionnel de Liége a condamné une abonnée à la semaine à 21 fr. 20 ou 3 jours de prison pour infraction à l'art. 3 de l'arrêté royal du 4 avril 1895 et à un mois de prison pour infraction à l'art. 184 du Code pénal.

En outre, l'intéressée a payé la somme de 6 fr. 95 dont elle était redevable à l'Administration.

Le billet de semaine a été retiré et annulé.

Dans les cas visés aux nos I à V, il peut, pendant une année, ne plus être fait une nouvelle application du tarif d'abonnement hebdomadaire en faveur des personnes en cause.

Le bénéfice du même tarif peut encore être retiré temporairement aux personnes qui ont refusé de payer les sommes dues à raison d'abonnements contractés par elles, comme à celles qui auraient commis des contraventions au règlement sur la police des chemins de fer ou des délits à l'occasion de leur transport par chemin de fer.

En matière de contravention à l'arrêté royal du 4 avril 1895, procès-verbal n'est dressé qu'ensuite d'une enquête administrative ayant établi que l'infraction a été commise avec la volonté et l'intelligence du fait.

ANNEXE II

Abonnements d'ouvriers délivrés par toutes les stations des Chemins de fer de l'Etat Belge

pendant les mois de janvier et juillet 1906 (dix semaines).

(Voir pages 63 et suivantes, cartes nos 1, 2 et 22, cartogrammes nos 1 à 6.)

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Achel	—	—	—	—	9	—	9	—	—	—	—	19	—	19
Acoz	—	10	—	—	—	—	10	96	664	24	32	72	24	912
Acren	—	—	—	—	31	—	31	—	8	—	—	60	27	95
Adegem	—	14	—	—	—	—	14	—	102	—	139	-	9	250
Adinkerke	—	—	31	—	24	—	55	—	—	—	—	—	—	—
Aelbeke	—	—	9	—	—	—	9	—	189	—	—	—	67	256
Aeltre	4	112	3	89	70	—	278	—	—	5	4	16	132	157
Aeltre-Ste-Marie	36	14	28	142	174	—	394	—	—	19	70	154	42	285
Aerschot	506	124	112	220	975	—	1937	—	406	208	102	954	592	2262
Aiseau	—	4	—	—	—	—	4	450	680	10	80	44	88	1352
Aisémont	—	25	—	9	—	—	34	320	627	5	37	24	172	1185
Alken	106	40	—	30	23	—	199	14	—	—	—	17	3	34
Alost (Nord)	71	—	38	28	18	—	155	17	1393	610	574	908	513	4015
Amougies	—	131	—	2	—	—	133	—	—	8	—	53	—	61
Anderlues	—	—	43	—	—	—	43	87	515	1383	79	—	25	2089
Angleur	—	—	—	20	4	—	24	36	186	28	8	157	81	496
Angre	—	—	—	5	—	—	5	—	40	6	—	65	35	146
Anhée	—	20	17	18	20	—	75	—	8	25	9	38	—	80
Ans	—	20	60	—	10	—	90	10	425	550	—	750	898	2633
Ans (Est)	—	—	—	10	—	—	10	—	—	—	—	—	14	14
Anseghem	—	60	10	30	200	—	300	—	—	170	—	40	5	215
Anseremme	5	—	5	8	25	—	43	6	—	35	11	—	—	52
Ansuelle	—	—	1	—	—	—	1	14	142	326	9	—	12	503
Antoing	—	12	12	124	26	—	174	—	19	62	71	32	—	184
Anvaing	—	—	21	7	—	—	28	—	10	12	10	2	—	34
Anvers-Dam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—	8	15	124
Anvers-Sud	—	12	8	—	—	—	20	—	172	163	46	101	1	483
Anvers (Gre cent.)	—	54	247	81	126	—	508	—	252	964	120	531	47	1896
Anvers-Waes	—	13	—	—	—	—	13	—	8	60	—	36	5	109
Appelterre	3	17	—	86	—	—	106	47	5	—	242	—	8	302
Ardoye-Coolscamp	—	—	58	26	2	—	86	—	—	5	—	—	32	37
Argenteau	—	—	—	—	—	—	—	9	15	12	21	496	5	558

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Arlon	—	10	52	—	57	—	119	148	522	50	491	47	15	1273
Assche	34	12	13	9	—	—	68	—	1599	1354	650	169	107	3879
Assebrouck	—	—	21	—	—	—	21	—	—	29	89	24	147	289
Assenede	—	6	—	106	—	—	112	—	417	—	44	—	996	1457
Assesse	—	—	191	50	—	—	241	—	—	190	103	—	92	385
Astene	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	6	—	6
Ath	72	51	59	85	139	—	406	168	255	371	270	442	513	2019
Athus	—	—	1	—	—	—	1	14	86	6	3	2	34	145
Attenhoven	12	—	—	—	—	—	12	497	—	—	—	—	36	533
Aubange	—	32	—	—	10	—	42	—	1	—	—	1	—	2
Aubel	—	—	12	—	24	—	36	70	8	44	4	248	50	424
Audegem	95	—	—	54	—	—	149	—	367	—	505	51	287	1210
Audenarde	102	95	3	48	110	—	358	250	140	15	6	205	20	636
Auderghem	—	—	—	—	11	—	11	—	—	62	132	83	25	302
Audregnies	—	—	—	—	—	—	—	52	21	16	32	61	25	207
Autelbas	—	—	—	—	—	—	—	—	96		24	16	90	226
Autre-Eglise	15	81	—	25	15	—	136	20	81	40	85	30	166	422
Auvelais	—	30	82	—	18	—	130	469	505	82	74	238	100	1468
Avecappelle	—	—	—	—	23	—	23	—	—	—	—	—	—	—
Avelghem	—	953	—	—	—	—	953	—	1485	—	—	60	—	1545
Avennes	15	252	19	290	85	—	661	10	65	2	126	18	4	225
Avernas	—	280	54	—	—	—	334	18	—	—	—	—	27	45
Aye	—	—	—	10	59	—	69	—	18	—	20	125	221	384
Aywaille	—	—	—	—	227	—	227	—	—	—	—	567	23	590
Baelegem (Sud)	—	274	—	29	—	—	303	—	4	—	4	46	80	134
Baelegem-Village	27	166	3	55	9	—	260	—	3	18	5	92	168	286
Baelen-sur-Nèthe	12	—	29	61	4	—	106	—	—	1	—	—	5	6
Baelen-Usines	—	12	—	—	—	—	12	—	21	—	—	—	—	21
Baelen-Wezel	—	—	—	—	—	—	—	—	96	—	—	—	3	99
Baerdeghem	3	—	—	—	—	—	3	—	—	97	459	145	—	701
Baesrode (Nord)	—	7	—	24	—	—	31	—	89	—	160	—	137	386
Baesrode (Sud)	—	—	—	23	—	—	23	—	19	8	17	23	224	291
Balgerhoeke	—	—	—	8	—	—	8	—	252	—	—	—	37	289
Bambois	—	6	—	—	17	—	23	288	222	31	24	39	35	639
Barnich	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	8	16	48
Barry-Maulde	—	—	—	213	—	—	213	—	—	—	197	80	57	334
Barse	—	—	—	—	62	—	62	—	46	10	160	102	—	318
Baranzy (Signeulx)	—	—	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—	—	72
Barvaux	60	70	60	190	90	—	470	20	10	60	150	30	320	590
Bascoup	—	3	1	4	8	—	16	182	323	55	30	20	69	679
Basècles	—	73	8	—	22	—	103	6	356	76	6	65	4	513
Basècles-Carrières	—	—	—	250	96	—	346	177	—	—	357	756	43	1333
Bassevelde	—	4	—	23	—	—	27	—	24	—	72	—	265	361
Bassily	—	85	—	—	—	—	85	329	24	—	—	107	32	492
Bastogne-Nord	—	—	—	24	—	—	24	—	—	4	20	—	—	24
Bastogne-Sud	—	42	14	24	26	—	106	—	2	—	3	—	—	5
Basse-Wavre	21	9	11	4	1	—	46	9	43	809	185	24	—	1070
Battice	—	—	20	—	8	—	28	210	200	150	50	64	47	721
Baudour	—	27	7	—	—	—	34	245	292	26	—	90	184	837
Baulers	—	—	—	—	2	—	2	2	74	60	4	40	8	188
Beaumont	—	5	4	—	63	—	72	—	83	32	72	62	32	281

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Beauraing	—	—	46	22	6	—	74	—	2	40	20	7	—	69
Beernem	72	61	49	173	38	—	393	—	—	12	165	20	174	371
Beggynendyck . .	—	—	—	—	—	—	—	4	15	10	30	355	27	441
Beignée	—	18	—	—	—	—	18	90	1104	30	10	10	3	1247
Beirvelde	—	—	3	10	—	—	13	—	19	10	—	20	36	85
Belcele (Nord) . .	—	—	—	4	—	—	4	—	—	—	—	7	—	7
Bellecourt.	—	—	—	—	—	—	—	135	207	27	16	14	17	416
Bellefontaine . . .	—	216	—	—	17	—	233	—	249	12	—	36	20	317
Bellem	54	37	—	—	—	—	91	—	—	31	—	6	50	87
Belœil.	—	28	10	202	27	—	267	51	32	265	655	178	226	1410
Benonchamps . .	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	2	—	2
Berchem-Anvers .	—	27	45	1	33	—	106	—	49	175	8	76	25	333
Berchem lez-Audde.	—	442	—	—	—	—	442	—	29	—	—	—	—	29
Berchem-Ste-Agathe	—	4	—	—	—	—	4	—	4	—	—	33	—	37
Berlaer	63	—	35	31	88	—	217	—	—	295	132	1301	49	1777
Bernimont	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8
Bernissart	—	14	—	4	9	—	27	38	298	30	8	29	18	421
Bernissem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3	3
Bertrix	—	—	—	—	6	—	6	184	—	—	3	16	—	203
Berzée.	—	—	8	—	—	—	8	—	350	38	—	—	53	441
Beuzet	—	—	—	5	15	—	20	20	159	65	45	29	139	457
Beveren-sur-Lys .	—	—	—	—	—	—	—	—	193	8	—	—	—	201
Beveren-Waes . .	—	—	20	15	4	—	39	—	-	400	1600	3275	157	5432
Beverst	68	19	—	21	—	—	108	38	32	—	9	25	51	155
Beyne	—	—	52	—	—	—	52	343	121	219	—	244	6	933
Bienne lez-Happart.	—	—	—	—	—	—	—	—	91	—	70	5	7	173
Bierghes	—	5	—	—	—	—	5	—	28	29	—	125	—	182
Bierges lez-Wavre	2	4	2	2	—	—	10	25	15	698	49	18	4	809
Bierset-Awans . .	—	10	—	—	—	—	10	541	352	90	104	176	406	1669
Biesme	—	49	—	—	3	—	52	—	650	50	40	86	45	871
Biesme-sous-Thuin	—	9	—	—	—	—	9	—	106	69	17	28	36	256
Biesmerée.	—	52	—	16	8	—	76	32	124	24	88	8	8	284
Bièvre.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	20	—	—	20
Bilsen.	126	90	75	430	33	—	754	320	110	60	85	18	88	681
Binche	—	12	—	—	6	—	18	175	1222	4	207	103	78	1789
Biron	—	—	40	—	—	—	40	10	30	110	—	130	10	290
Blandain	—	—	—	—	55	—	55	—	—	—	—	76	2	78
Blankenberghe. .	—	—	175	89	68	—	332	—	194	127	372	113	—	806
Blanmont.	39	33	50	43	53	—	218	79	714	253	189	77	422	1734
Blaton, ...	—	—	27	147	14	—	188	208	286	62	502	58	60	1176
Bleharies	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	13	—	13
Bleret	50	242	105	69	260	—	726	29	270	30	92	207	42	670
Bleyberg	—	—	—	—	12	—	12	74	384	—	290	140	45	933
Blockhouse. . . .	—	—	—	—	—	—	—	20	34	35	3	—	36	128
Bodeghem-St-Martin	—	—	—	—	—	—	—	—	104	140	5	48	64	361
Boesinghe.	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	14	33	47
Bois-de-Breux . .	—	—	—	—	5	—	5	32	47	41	—	—	—	123
Bois-de-Nivelles .	—	—	16	—	—	—	16	—	77	23	—	—	59	159
Bois-d'Haine . . .	—	—	—	—	—	—	—	10	87	8	—	24	70	199
Bois-du-Luc. . . .	—	17	—	—	—	—	17	94	318	4	—	42	24	482
Bois-Madame. . .	—	—	—	—	—	—	—	130	13	—	—	—	—	143
Bois-Noël	—	5	—	—	—	—	5	106	111	—	—	—	—	217

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Boisschot	64	48	69	203	198	—	582	10	161	26	23	613	131	964
Boitsfort	—	—	23	15	—	—	38	—	—	960	274	20	123	1377
Bomal	12	73	229	332	296	—	942	—	18	74	126	201	23	442
Bomerée	—	—	—	—	—	—	—	156	290	72	—	85	—	603
Bonne-Espérance	—	8	—	—	—	—	8	61	264	—	—	48	33	409
Boom	10	—	—	4	2	—	16	—	3155	824	411	115	262	4767
Boortmeerbeek	—	17	—	2	—	—	19	—	84	27	100	—	356	567
Bormenville	—	—	40	15	—	—	55	—	—	13	69	39	—	121
Bossuyt	—	334	—	3	—	—	337	—	578	—	9	—	—	587
Bost	44	—	3	15	14	—	76	48	10	36	60	119	—	273
Bouchout	—	—	—	—	—	—	—	—	152	304	—	1071	51	1578
Bouchaute	—	—	—	8	12	—	20	—	98	1	—	—	397	496
Boucle-St-Denis	—	24	—	—	15	—	39	—	—	—	—	32	—	32
Bouffioulx	—	—	6	—	5	—	11	24	717	24	44	37	48	894
Bourcy	—	10	9	—	7	—	26	—	—	—	4	—	4	8
Bourg-Léopold	184	—	—	48	13	—	245	1	—	9	2	2	—	14
Boussu	—	72	—	—	—	—	72	—	807	15	—	520	137	1479
Boussu-Bois	—	—	—	—	—	—	—	85	130	20	—	40	25	300
Boussu-Haine	—	8	—	—	—	—	8	5	33	7	—	—	9	54
Boussu-Route	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1	8	12
Bousval	8	40	4	20	4	—	76	8	348	41	79	235	40	751
Bouvy	—	15	—	—	5	—	20	105	162	-	19	37	2	325
Bouwel	—	27	—	45	—	—	72	—	85	72	64	1267	213	1701
Bovigny	1	—	—	—	8	—	9	—	—	—	3	25	29	57
Bracquegnies	—	60	2	—	1	—	63	1296	1174	—	16	108	41	2635
Brages-Bellinghen	—	—	10	—	—	—	10	—	580	405	20	157	90	1252
Braibant	—	—	—	—	—	—	—	4	9	15	78	119	27	252
Braine-l'Alleud	18	414	180	45	270	—	927	89	360	3712	387	3720	181	8449
Braine-le-Château	—	—	220	—	—		220	40	540	2540	950	90	60	4220
Braine-le-Comte	2	30	12	4	4	25	77	75	2210	225	152	297	536	3495
Braives	57	161	55	135	49	—	457	45	81	270	334	57	14	801
Bressoux	—	-	—	—	—	—	—	31	12	25	2	24	15	109
Brugelette	—	—	6	2	27	—	35	180	54	35	48	117	121	555
Bruges	28	573	433	475	195	—	1704	—	1163	1836	565	1852	298	5714
Bruges (Nord)	—	31	—	—	—	—	34	—	388	345	—	—	—	733
Bruxelles (Ch.Louv.)	3	9	8	—	—	—	20	—	12	27	—	24	152	215
Bruxelles (Midi)	320	150	260	120	240	—	1090	90	1280	1270	620	420	60	3740
Bruxelles (Nord)	—	278	192	—	54	—	524	—	194	104	143	134	52	627
Bruxelles (N.-O.)	—	2	8	—	—	—	10	—	2	8	—	—	—	10
Bruxelles (Ouest)	—	—	8	—	3	—	11	—	28	—	—	73	37	138
Bruxelles (Q. Léop.)	—	78	73	41	17	—	209	—	8	709	59	275	474	1525
Bruxelles (R. la Loi)	—	—	9	—	30	—	39	—	18	—	—	34	26	78
Bruxelles (R. Rogier)	—	—	20	—	15	—	35	—	—	92	—	60	170	322
Bruxell. (R. R.-S.-M.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	24	27
Budingen	342	231	—	68	316	—	957	185	22	—	—	12	6	225
Buggenhout	—	51	—	—	—	—	51	—	312	—	58	36	1013	1419
Burhaimont	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	2	19	—	26
Burst	—	—	—	222	—	—	222	—	—	—	829	4	64	897
Buvrinnes	—	—	—	—	—	—	—	6	86	130	—	145	41	408
Buysinghen	—	14	—	11	14	—	42	—	1040	2080	800	1359	159	5438
Buzenol	—	94	—	—	10	—	104	—	16	—	—	—	—	16

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Caeskerke	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	7	7
Callenelle	—	—	—	—	—	—	—	390	632	—	760	345	—	2127
Calmpthout	—	—	—	9	—	—	9	—	110	35	379	202	329	1055
Cambron-Casteau	—	—	36	—	—	—	36	364	230	43	10	30	116	793
Cappelle-au-Bois	—	25	7	5	5	—	42	—	846	40	153	23	1503	2565
Cappellen	—	—	82	—	4	—	86	—	80	860	—	5946	—	6886
Caprycke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	268	284
Carnières	—	29	7	—	5	—	41	1008	1611	26	—	191	90	2926
Cerfontaine	—	—	—	18	41	—	9	40	173	—	45	160	77	495
Celles-Escanaffles	—	—	—	—	38	—	38	—	—	—	—	74	4	78
Ceroux-Mousty	—	—	192	79	10	—	281	16	35	96	90	83	27	347
Chaineux	—	—	44	7	21	—	72	46	528	22	18	54	—	668
Chapelle-à-Wattine	—	—	14	23	20	—	57	12	69	28	40	77	74	300
Chapelle-Dieu	—	—	—	—	—	—	—	22	46	7	8	25	19	127
Charleroy (Ouest)	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	14
Charleroy (Sud)	—	159	—	—	15	—	174	135	1671	273	47	267	191	2584
Charleroy (V.-H.)	—	—	—	—	1	—	1	16	20	14	3	—	—	53
Chassart	1	3	7	1	2	—	14	16	51	20	27	23	8	145
Chastre	74	142	51	33	78	—	378	119	439	117	142	247	490	1554
Château-Cheratte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9
Châtelet (Ville)	—	—	—	—	6	—	6	36	137	52	—	44	14	283
Châtelineau-Châtelet	—	56	8	2	12	—	78	560	2524	432	370	730	147	4763
Chaudfontaine	—	21	—	—	7	—	28	—	398	4	16	113	29	560
Chaumont	8	16	—	2	3	—	29	42	80	—	19	6	5	152
Chanxhe	—	—	—	—	—	—	—	—	22	6	—	—	—	28
Chef-Lieu	—	—	—	—	—	—	—	4	6	—	—	20	4	34
Chênée	—	34	17	—	17	—	68	126	320	239	90	662	131	1568
Cheratte	—	—	—	—	9	—	9	—	6	4	4	1549	5	1568
Chercq	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
Cherscamp	—	—	—	25	6	—	31	—	—	—	300	64	211	575
Cheval-Blanc	—	—	—	—	4	—	4	19	—	—	8	—	—	27
Chièvres	—	—	11	15	8	—	34	278	388	177	186	170	125	1324
Chimay	—	22	—	—	46	—	68	—	—	—	—	2	—	2
Cierreux	—	—	—	30	13	—	43	—	—	—	10	2	—	12
Ciney	3	8	12	62	94	—	179	11	23	37	188	287	49	595
Clabecq	—	—	—	8	6	—	14	—	403	153	161	252	66	1035
Clavier	—	—	2	21	10	—	33	—	17	5	20	45	—	87
Cognelée	260	40	32	19	4	—	355	35	803	190	41	90	409	1568
Comblain-au-Pont	9	—	38	—	20	—	67	—	18	98	—	376	50	542
Comblain-la-Tour	—	9	23	—	29	—	61	8	—	20	—	697	38	763
Comines	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5
Commune	—	—	8	—	—	—	8	2	447	150	—	—	105	704
Contich-Casernes	5	—	—	—	—	—	5	—	98	77	56	152	321	704
Contich-Village	10	—	—	—	—	—	10	—	162	—	1161	1082	109	2514
Coo (Roanne)	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Corbeek-Loo	12	10	—	—	—	—	22	—	170	—	50	32	167	419
Cornesse	—	—	—	—	—	—	—	10	140	10	10	—	20	190
Corroy-le-Château	—	25	—	22	34	—	81	105	107	90	56	25	70	453
Corswarem	32	90	150	40	49	—	361	40	280	912	150	130	521	2033
Cortemarck	11	—	—	23	23	—	57	—	—	—	50	62	25	137
Cortenberg	4	—	—	184	—	—	188	—	810	640	220	338	359	2367
Cortenbosch	392	140	5	10	20	45	612	130	60	4	—	—	6	200

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Couillet	—	8	11	23	24	—	66	23	373	139	209	420	54	1218
Couillet-Centre	—	26	—	10	5	—	41	50	1700	—	10	20	30	18'0
Courcelles-Centre	—	—	42	—	—	—	42	582	653	70	24	122	137	1588
Courcelles-Motte	—	20	—	—	—	—	20	10	763	22	—	7	—	802
Cour-sur-Heure	—	5	—	9	4	—	18	—	26	—	—	17	15	58
Courrière	—	28	—	244	832	—	1104	—	—	—	510	408	498	1416
Courtrai	6	178	140	21	68	—	413	24	723	564	87	285	42	1725
Court-St-Etienne	5	40	16	12	5	—	78	—	853	40	20	52	46	1011
Couvin	5	4	7	3	—	—	19	—	11	12	16	2	—	41
Crachet-Picquery	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14
Croix-Rouge	—	4	8	—	—	—	12	—	—	—	—	9	—	9
Cronfestu	—	14	—	—	—	—	14	53	27	—	—	3	6	89
Cuesmes (Etat)	—	—	—	—	—	—	—	169	1331	—	—	44	117	1661
Cumptich	54	29	—	—	15	—	98	76	—	—	130	—	194	400
Cureghem	—	—	5	—	7	—	12	—	294	5	—	84	24	407
Dave (Etat)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Deerlyck	—	24	14	—	5	—	43	—	51	8	—	3	9	71
Denderleeuw	2	5	7	9	—	—	23	148	480	957	1114	206	982	3887
Denée-Maredsous	—	18	9	10	—	—	37	—	—	38	—	9	—	47
Dergneau	—	—	40	—	—	—	40	1	10	—	23	85	—	119
Desselghem	—	39	8	10	158	—	215	—	187	—	—	—	—	187
Destelbergen	—	—	—	—	7	—	7	—	46	—	12	16	33	107
Deurle	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	53	34	87
Deurne lez-Diest	145	—	—	364	173	—	682	4	—	—	7	11	—	22
Deynze	—	175	—	—	5	—	180	48	70	12	—	9	8	147
Dieghem	—	2	—	—	—	—	2	—	848	—	116	91	117	1172
Diepenbeek	32	—	—	141	68	—	241	—	—	—	25	22	140	187
Dilbeek	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	20	70
Diest	758	50	60	215	210	—	1293	404	70	100	80	—	18	672
Dinant	32	34	50	16	9	—	141	10	8	24	38	18	5	103
Dison	—	19	—	—	5	—	24	87	213	41	82	59	13	495
Dixmude	8	4	29	44	6	—	91	—	—	78	15	19	8	120
Docherie-Bierraux	—	30	—	—	—	—	30	24	255	16	8	—	8	311
Doische	—	—	4	—	—	—	4	—	—	7	—	4	13	24
Dolhain	—	55	2	—	9	—	66	—	2270	200	150	34	318	2972
Dolhain (Vicinal)	—	9	—	—	—	—	9	—	27	—	—	—	—	27
Donck	—	—	—	87	—	—	87	—	—	10	—	41	111	162
Dorinne-Durnal	8	—	—	—	9	—	17	—	—	4	4	13	9	30
Dottignies-St-Léger	—	30	3	2	5	—	40	—	810	31	25	45	—	911
Dour	—	—	—	—	—	—	—	8	365	—	—	—	9	382
Dudzeele	—	—	8	96	—	—	104	—	—	—	180	5	—	185
Duffel	—	6	2	15	—	—	23	80	180	20	1020	1000	562	2862
Ecacheries	—	12	43	106	6	—	167	31	16	144	137	413	67	808
Ecaussines	—	—	—	—	24	—	24	—	208	128	24	120	32	512
Ecaussines-Carrières	—	7	75	—	—	—	82	28	529	564	65	221	103	1510
Edeghem	—	—	—	—	—	—	—	—	66	51	28	177	65	387
Eecke-Nazareth	—	30	—	11	—	—	41	—	—	5	11	42	9	67
Eeckeren	—	—	4	—	—	—	4	—	67	622	162	1043	143	2037
Eecloo	—	2	9	60	21	—	92	—	289	158	76	69	225	817
Eede	6	—	—	23	—	—	29	—	300	200	1041	50	147	1738

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Eename	60	37	—	50	18	—	165	—	—	—	42	—	—	42
Eerneghem	—	32	95	67	172	—	366	—	50	510	404	342	14	1320
Eessen	—	—	—	11	32	—	43	—	—	—	—	19	8	27
Eghezée	30	25	250	75	45	—	425	50	140	350	100	85	190	915
Ellezelles	16	—	—	—	12	—	28	—	—	—	—	20	—	20
Elouges	—	—	—	—	2	—	2	126	1696	—	29	19	92	1962
Elseghem	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	20
Emptinne	—	—	35	—	40	—	75	—	20	—	170	—	12	202
Enghien	—	20	17	25	27	—	89	1034	1539	75	241	1046	573	4508
Ensival	—	19	—	39	20	—	78	—	210	20	198	277	125	830
Eppeghem	—	—	—	—	—	—	—	—	365	193	113	82	752	1505
Eprave	—	—	—	—	92	205	297	—	—	—	—	11	—	11
Erbiseul-Brûlotte	—	9	—	—	52	—	61	346	270	153	135	205	817	1926
Ere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5
Erembodegem	11	45	—	33	13	—	102	—	1505	—	124	143	305	2077
Ermeton-sur-Biert	—	4	—	24	20	—	48	54	115	14	184	56	60	483
Ernage	—	38	—	—	—	—	38	60	427	—	—	121	112	720
Erpe-Meire	—	90	—	278	104	—	472	—	38	—	816	338	122	1314
Erps-Querbs	—	—	—	—	—	—	—	—	80	20	—	14	3	117
Erquelines	—	19	—	—	9	—	28	—	153	—	—	—	—	153
Erwetegem	—	300	—	—	16	—	316	16	138	—	—	—	135	289
Esemael	67	440	—	994	—	—	1501	276	73	—	238	14	460	1061
Esneux	—	60	—	—	120	—	180	—	179	160	150	302	44	835
Espierres	—	—	—	—	226	—	226	—	—	—	—	490	—	490
Esschen	—	—	3	5	9	5	22	—	22	83	136	304	129	674
Esschene-Lombeek	—	—	—	5	—	—	5	—	171	333	340	228	127	1199
Estinnes	—	—	—	10	12	—	22	123	390	255	1215	437	98	2518
Ethe	—	825	—	—	4	—	829	—	520	—	—	10	37	567
Etichove	6	—	—	42	18	—	66	—	10	—	1	11	1	23
Etterbeek	2	—	7	—	2	—	11	2	9	135	—	70	75	310
Evergem	—	—	—	—	25	—	25	—	—	—	500	295	31	826
Evregnies	—	—	—	—	—	—	—	—	290	15	10	18	—	333
Evrehailles-Bauche	—	—	—	7	6	—	13	—	—	—	18	8	—	26
Exaerde	—	7	—	8	4	—	19	—	176	23	6	20	42	267
Exel	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—	—	41	5	46
Eychem	—	8	—	18	4	—	30	4	21	9	42	19	15	110
Eygentzichen	152	19	17	—	—	—	188	6	38	23	—	—	31	98
Eyne	16	12	—	23	11	—	62	14	—	—	—	44	—	58
Faisoul	—	—	—	—	—	—	—	—	47	—	—	—	13	60
Falaën	—	4	27	138	48	—	217	10	—	76	149	36	14	285
Falemprise	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20	20	—	60
Falisolle	—	—	—	—	—	—	—	60	169	8	—	134	29	400
Fallais	—	10	65	—	23	—	98	5	272	103	210	73	15	678
Famillereux	—	11	—	—	—	—	11	60	492	40	39	168	19	818
Farciennes	—	—	—	—	—	—	—	228	835	64	144	240	112	1623
Faurœulx	—	—	—	—	—	—	—	—	302	—	—	—	36	338
Fauquez	—	—	—	—	—	—	—	—	8	68	22	32	—	130
Faux	—	—	16	5	—	—	21	—	128	317	110	52	—	607
Feluy-Arquennes	9	—	15	—	172	—	196	39	1395	120	155	1087	132	2928
Fexhe-le-Ht-Clocher	—	32	92	—	47	—	171	110	754	208	—	240	51	1363
Flavinne	—	—	137	3	—	—	140	31	1599	—	—	416	177	2223

STATIONS	Un deplacement par semaine							Six ou sept déplacements per semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Flénu-Produits. .	—	18	—	—	—	—	18	98	182	—	—	24	156	460
Fléron.	17	23	—	—	21		61	112	20	9	11	7	19	178
Fleurus	—	90	—	—	—	—	90	1270	1400	384	456	224	110	3844
Flobecq	—	8	8	—	34	—	50	—	8	50	32	36	—	126
Flobecq-Bois . . .	—	22	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—
Flobecq-Blanche .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12
Florée.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	31	—	21	104
Floreffe	22	28	74	—	—	—	124	14	880	420	315	—	133	1762
Florennes-Est. . .	185	244	—	106	53	—	588	356	492	—	174	146	51	1219
Florennes-Sud . .	—	32	—	10	8	—	50	—	272	45	70	—	17	404
Florenville	—	12	—	25	46	—	83	—	52	—	18	14	22	106
Florival.	166	—	370	34	—	—	570	38	113	281	51	—		483
Fontaine-l'Evêque	—	9	—	17	—	—	26	540	882	135	90	61	46	1754
Fonteny.	—	9	—	—	9	—	18	152	462	182	101	276	172	1345
Forchies	—	4	7	—	—	—	11	469	402	81	58	42	52	1104
Forest-Midi. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	48	20	10	47	5	130
Forges-Thiry . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	25	2	2	—	—	31
Forrières	—	13	11	27	82	3	136	—	—	26	14	55	632	727
Fosses.	—	8	5	3	83	—	99	882	673	56	133	68	95	1907
Fouches	—	98	2	—	4	—	104	181	399	7	44	20	187	838
Fraipont	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	1	—	6
Fraire.	—	9	8	—	—	—	17	—	800	69	2	—	93	964
Frameries. . . .	—	—	—	—	1	—	1	9	115	—	—	33	2	159
Franchimont . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	217	45	66	75	91	494
Francorchamps .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	34	44	82
Franière	—	—	—	—	19	—	19	48	203	312	224	40	340	1167
Frasnes-lez-Buissenl	—	17	19	19	—	—	55	—	44	25	49	21	10	149
Frasnes-lez-Couvin.	—	—	7	—	2	—	9	—	56	2	—	67	—	125
Frasnes-lez-Gossel.	—	8	123	11	18	—	160	220	2204	413	70	496	437	3840
Frizet	—	—	—	—	3	—	3	—	68	—	8	9	39	124
Froid-Chapelle . .	—	—	—	19	55	—	74		—	—	141	66	63	270
Froidthier.	—	15	—	—	48	—	63	157	20	41	24	175	131	548
Froyennes	—	—	12	—	—	—	12	—	—	15	—	—	—	15
Fumal.	—	45	7	30	16	—	98	—	68	289	300	123	10	790
Furnaux		—	—	—	—	—	—	155	147	18	23	74	20	437
Furnes	—	—	43	12	11	—	66	—	—	10	8	—	13	31
Gammerages . . .	—	45	—	30	36	—	111	1589	100	—	68	505	119	2381
Gand Cal de Terneuz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	222	241
Gand Eecloo . . .	—	3	12	5	6	—	26	—	56	108	22	14	708	908
Gand-Rabot. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	477	490
Gand-St-Pierre . .	1	2	1	—	3	—	7	—	17	9	3	12	—	41
Gand-Sud	49	218	1097	213	516	—	2093	—	227	1271	259	654	328	2739
Gand-Waes	—	85	84	65	35	—	269	—	115	156	125	55	24	475
Ganshoren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	9	11
Gastuche-Etat . .	2331	85	391	45	108	—	2960	144	291	224	16	50	32	757
Gavere	73	25	—	91	20	—	209	—	—	5	—	29	13	47
Gedinne.	—	—	—	—	114	—	114	—	—	—	—	27	—	27
Geet-Betz	478	11	—	—	167	—	656	58	—	—	—	—	19	77
Gembloux.	22	114	17	14	65	—	232	495	1351	135	36	201	114	2332
Gemmenich. . . .	—	—	—	—	11	—	11	176	240	582	576	882	41	2497
Genappe	—	75	425	75	50	—	625	700	3350	640	185	942	391	6208

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Gendron-Celles	—	1	—	31	30	—	62	—	—	—	19	56	9	84
Gentbrugge (Nord)	—	—	—	5	—	—	5	—	—	—	3	—	89	92
Gentbrugge (Sud)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9
Genval	1	—	30	10	7	—	48	—	—	1500	700	147	16	2363
Gerpinnes	—	68	—	—	—	—	68	—	949	—	—	—	39	988
Gheel	—	—	—	259	—	—	259	—	2408	—	—	—	95	2503
Ghislenghien	—	10	—	9	—	—	19	65	—	—	12	39	14	130
Ghistelles	—	—	—	186	—	—	186	—	—	440	320	96	49	905
Ghlin	3	37	—	—	10	—	50	201	335	72	24	360	452	1444
Ghoy	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	9
Gilly-Sart-Allet	—	53	8	—	17	—	78	708	672	57	23	91	77	1628
Gilly-Sart-Culpart	—	—	—	—	—	—	—	395	449	56	—	48	—	948
Gimnée	—	—	—	—	7	—	7	—	13	19	—	—	—	32
Gingelom	—	331	200	340	20	—	891	841	642	—	101	30	242	1856
Glons	—	250	115	25	10	—	400	10	200	50	20	10	10	300
Godarville	—	29	—	—	10	—	39	—	938	—	—	77	383	1398
Golfontaine	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Gontrode	—	68	—	—	—	—	68	—	160	—	—	17	181	358
Gosselies	—	—	22	15	6	—	43	300	400	150	30	800	344	2024
Gougnies	—	—	8	—	6	—	14	11	62	109	39	24	16	261
Gourdinne	—	10	—	—	31	—	41	—	241	20	109	117	—	487
Goutroux	—	—	—	9	—	—	9	80	65	—	—	—	9	154
Gouvy	—	—	—	27	—	—	27	—	—	—	13	—	—	13
Gouy-lez-Piéton	—	—	4	—	10	—	14	—	831	20	—	319	353	1523
Graide	—	—	—	16	—	—	16	—	—	—	24	—	—	24
Grammont	90	339	22	84	107	—	642	1767	680	326	349	436	342	3900
Grand-Bigard	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128	36	164
Grandglise	—	—	—	—	—	—	—	9	17	—	56	—	9	91
Grand-Halleux	—	8	4	8	23	—	43	—	—	8	4	5	2	19
Grand-Leez-Torembais	201	225	109	172	8	—	715	106	308	267	273	8	8	970
Grandmetz	—	—	6	14	—	—	20	85	—	4	165	34	29	317
Grand-Reng	—	—	—	—	—	—	—	—	31	6	19	7	24	87
Grembergen	60	12	17	172	44	—	305	—	—	—	220	27	10	257
Grimde	120	15	9	10	—	—	154	140	30	23	10	—	57	260
Groenendael	—	8	21	—	—	—	29	—	46	1448	30	122	60	1706
Grupont	—	26	—	127	33	—	186	—	—	10	—	41	355	406
Gysegem	—	20	23	90	25	—	158	—	117	64	139	65	130	515
Haasdonck	—	—	—	—	4	—	4	—	—	30	70	1521	66	1687
Habay	27	212	—	30	45	—	314	16	339	12	183	115	204	869
Haecht	—	—	8	97	—	—	105	—	—	—	85	—	448	533
Haelen-lez-Diest	283	20	16	40	475	—	834	8	—	—	—	—	29	37
Haeltert	28	48	40	240	20	—	376	—	212	307	1090	20	301	1930
Haine-St-Pierre	—	78	—	—	14	—	92	1417	433	44	119	121	49	2183
Hainin	—	5	—	—	—	—	5	—	645	—	—	50	99	794
Hal	98	6	—	24	29	—	157	97	5235	314	940	3695	1073	11354
Halanzy	—	—	—	—	8	—	8	8	59	—	—	5	—	72
Halewyn	—	3	—	—	1	—	4	—	2	—	6	2	44	54
Hambosch	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	24	—	49	74
Hamendes	—	—	—	—	22	—	22	45	24	28	—	258	5	360
Hamipré	—	4	5	—	—	—	9	—	—	5	40	8	5	58
Hamoir	210	338	63	175	25	—	811	127	36	134	522	89	83	991

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Hamois-en-Condroz	—	—	—	86	—	—	86	—	—	—	661	—	—	661
Hamont	—	21	—	—	—	—	21	—	17	—	—	111	—	128
Ham-sur-Heure	8	752	360	30	150	—	1300	—	80	40	2	50	16	188
Handzaeme	—	—	20	9	1	—	30	—	—	7	6	1	12	26
Hannut	25	132	30	252	13	—	452	—	32	40	49	10	20	151
Hansbeke	4	8	—	—	—	—	12	—	—	—	—	37	67	104
Hanzinne	—	10	4	4	—	—	18	110	468	36	55	203	71	943
Harchies	—	4	—	30	18	—	52	35	19	33	583	143	104	917
Haren (Nord)	—	—	11	—	—	—	11	—	744	—	—	—	75	819
Haren (Sud)	—	4	—	—	—	—	4	—	138	41	—	108	55	342
Harlebeke	—	80	232	270	31	—	613	—	151	544	680	54	14	1443
Harmignies	—	10	—	3	—	—	13	20	23	14	120	67	70	314
Harnoncourt	—	—	—	—	—	—	—	20	77	23	—	—	—	120
Hasselt	490	62	111	—	90	—	753	862	83	216	—	106	59	1326
Hatrival	—	50	—	—	72	—	122	—	—	—	—	70	—	70
Hauchies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10
Haut-Pré	—	36	68	8	56	—	168	8	80	50	—	27	103	268
Hautrage (Etat)	—	39	—	—	—	—	39	28	96	75	—	14	64	277
Havelange	—	8	112	44	56	—	220	—	—	238	312	126	10	686
Haversin	30	—	1	66	114	—	211	—	286	8	43	12	44	393
Havinnes	—	—	26	—	—	—	26	—	21	80	—	30	82	213
Havinnes-Village	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15
Havré-Ville	—	—	—	—	—	—	—	500	580	80	440	20	165	1785
Hayettes	—	—	—	—	—	—	—	—	23	3	—	9	—	35
Hédenge	—	17	18	—	—	—	35	—	12	—	—	4	7	23
Heide	—	—	—	34	—	—	34	—	90	60	150	84	264	648
Heide-Loo	—	—	—	14	—	—	14	-	15	-	8	180	47	250
Heiken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	43
Heirweg	—	26	4	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—
Helchteren	112	38	—	9	—	—	159	—	—	—	4	—	—	4
Hemelverdegem	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	4	9	16
Hemixem	—	21	—	—	—	—	21	—	242	157	196	56	82	733
Hemptinne	—	18	—	7	—	—	25	—	264	—	44	18	12	338
Hendrikstraat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	13
Henne	—	—	4	—	—	—	4	—	415	68	158	236	25	902
Hennuyères	—	—	—	—	8	—	8	1	188	31	8	67	91	386
Henri-Chapelle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	17	44	137
Henripont	—	—	—	—	6	—	6	73	62	45	209	182	33	604
Heppen	120	—	20	288	20	—	448	4	—	—	9	—	—	13
Herbesthal	—	5	—	—	—	—	5	—	—	—	—	87	—	87
Herck-St-Lambert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	11
Herent	24	—	—	—	—	—	24	—	145	4	228	265	256	898
Herenthals	—	—	48	12	6	—	66	—	216	48	1614	40	240	2158
Hérinnes-lez-Enghien	40	17	9	141	17	—	224	1215	155	28	990	3	167	2558
Hérinnes-Warcoing	—	4	—	17	—	—	21	—	—	16	20	29	2	67
Herseaux	2	—	7	—	—	—	9	—	9	—	—	46	—	55
Herseaux (Place)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Herstal	—	8	—	—	7	—	15	—	194	—	—	35	21	250
Herve	—	2	10	6	20	—	38	240	50	85	97	629	71	1172
Herzele	120	15	—	170	52	—	357	30	120	—	587	220	22	979
Het Heike	—	—	—	—	—	—	—	—	64	—	86	13	662	825
Heultje	—	—	—	9	45	—	54	—	—	9	27	9	15	60

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Heurne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13
Hever	—	—	—	—	—	—	—	—	36	40	18	18	132	244
Héverlé	10	2	3	39	—	—	54	1	28	29	2	28	4	92
Heyst-sur-Mer	—	—	10	25	73	—	108	—	115	—	35	95	—	245
Heyst-op-den-Berg	125	—	—	75	85	25	310	—	120	—	175	1145	18	1458
Hillegem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9
Hoboken	—	—	—	—	—	—	—	—	160	—	—	—	32	192
Hoboken (r. Chap.)	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—	—	—	24	129
Hockai	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	24	—	24
Hoesselt	221	—	211	39	116	—	587	114	5	5	1	—	18	143
Hofstade	—	—	6	—	25	—	31	—	—	20	191	36	118	365
Hollain	—	19	—	—	17	—	36	—	58	13	78	40	—	189
Hombeek	—	4	—	—	10	—	14	—	32	—	26	19	439	516
Hombourg	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	4	—	4	23
Hony	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	9	—	27
Hornu	—	—	—	—	—	—	—	16	59	—	—	39	1	115
Houbois	—	—	—	—	—	—	—	—	39	—	—	12	—	51
Houdemont	—	48	—	—	—	—	48	—	152	12	15	10	29	218
Houdeng-Goegnies	—	19	8	7	22	—	56	427	860	86	50	427	49	1899
Houdrigny	—	125	—	—	—	—	125	—	160	—	—	—	4	164
Hougarde	—	278	—	464	51	—	793	—	53	23	60	44	76	256
Houppertingen	423	140	—	11	—	—	574	100	69	—	50	—	91	310
Hour-Havenne	—	—	15	27	37	—	79	—	—	29	16	24	—	69
Houthaelen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Houyet	6	17	52	153	124	—	352	2	—	31	563	201	38	835
Hove	—	—	—	—	4	—	4	—	128	175	—	249	140	692
Huccorgne	—	—	7	—	—	—	7	56	176	128	248	206	9	823
Huissignies	—	—	190	448	—	—	638	—	—	115	627	180	133	1055
Hulshout	—	—	—	1	121	—	122	—	—	—	—	—	—	—
Huppaye	47	52	61	103	113	—	376	40	44	52	88	96	52	372
Huy (Sud)	—	35	20	—	22	—	77	—	—	40	15	7	21	83
Huy-St-Hilaire	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	5	—	13
Hymiée	—	14	—	—	—	—	14	—	496	—	—	—	9	505
Hyon-Ciply	—	—	—	—	2	—	2	418	519	38	56	28	60	1119
Ichteghem	—	—	39	21	17	—	77	—	—	35	118	48	—	201
Iddergem	—	7	5	—	—	—	12	—	—	215	424	17	155	811
Idegem	21	16	3	52	—	—	92	71	64	47	267	48	39	536
Ingelmunster	—	—	17	—	7	—	24	—	—	—	—	—	—	—
Isières	—	—	—	91	—	—	91	24	9	—	—	93	71	197
Izel	—	12	—	15	—	—	27	—	85	—	76	—	—	161
Jalbeke	—	—	—	75	—	—	75	—	—	—	375	20	145	540
Jambes (Etat)	—	3	—	—	—	—	3	—	150	—	80	30	32	292
Jamioulx	—	—	—	—	—	—	—	270	1260	—	—	5	5	1540
Jamoigne	—	120	—	40	—	—	160	—	180	—	42	—	—	222
Jauche	45	230	128	120	88	—	611	22	80	320	144	32	64	662
Jemappes	—	53	3	—	13	—	69	270	927	277	100	433	358	2365
Jemelle	—	35	—	40	20	—	95	—	—	80	25	30	35	170
Jemeppe-Froidmont	—	—	1	—	1	—	2	30	58	33	6	9	7	143
Jemeppe-sur-Sambre	—	—	—	—	5	—	5	123	80	16	16	64	100	399
Jesseren	—	467	—	25	—	—	492	—	22	—	—	—	11	33

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Jette	—	4	—	4	—	—	8	—	35	54	9	72	70	240
Jodoigne	186	356	506	58	87	—	1193	43	86	117	32	40	81	399
Jumet-Brûlotte	—	630	24	—	3	—	657	64	1086	24	—	82	84	1340
Jupille	—	28	—	—	—	—	28	—	580	130	20	200	20	950
Jurbise	—	—	—	—	16	—	16	434	375	99	72	254	675	1909
Juslenville	—	18	—	—	—	—	18	—	1848	48	32	56	172	2156
Kain	—	—	4	—	—	—	4	—	12	—	31	9	—	52
Kemseke	—	—	—	116	—	—	116	—	—	—	60	—	—	60
Kermpt	24	—	—	—	—	—	24	—	8	—	—	10	4	22
Kermpt (village)	18	5	—	8	4	—	35	—	—	—	—	21	3	24
Kerniel	23	46	—	77	—	—	146	2	10	—	10	—	2	24
Kessel	8	—	52	30	—	—	90	—	—	920	934	—	156	2010
Kloosterheide	—	—	—	—	—	—	—	—	42	24	64	133	102	365
Koekelberg	—	—	9	—	5	—	14	—	57	26	8	173	88	352
Kolveren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	27
Kortekeer	—	—	—	17	10	—	27	—	—	—	—	3	17	20
La Brouck	—	—	—	—	—	—	—	—	157	11	—	—	—	168
La Chaussée	—	—	—	—	—	—	—	11	90	2	—	5	46	154
La Croyère	—	12	—	—	—	—	12	160	173	20	10	48	66	477
Lacuisine	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—
Ladeuze	48	16	8	96	6	—	174	86	36	31	348	16	33	550
Laeken	—	24	10	5	49	—	88	—	70	34	95	121	44	364
La Gleize	—	—	—	60	28	—	88	—	—	—	52	11	—	63
La Hulpe	—	—	—	—	87	—	87	—	85	—	2850	153	196	3284
La Louvière	—	48	14	—	12	6	80	98	336	168	14	140	30	786
Lambusart	—	—	—	—	—	—	—	558	600	18	51	375	56	1658
Lamorteau	—	85	—	—	—	—	85	—	6	—	—	30	—	36
Lanaeken	63	28	—	172	—	—	263	—	31	—	8	—	31	70
Landegem	—	—	—	117	9	—	126	—	18	—	28	9	85	140
Landen	54	94	6	37	27	—	218	348	129	27	110	132	861	1607
Landscauter	25	—	—	—	—	—	25	—	22	—	—	5	—	27
Laneffe	—	85	5	—	9	—	99	—	1389	15	5	—	9	1418
Langdorp	—	—	4	6	—	—	10	—	—	—	16	70	174	260
Langemarck	—	—	6	—	—	—	6	—	—	1	—	—	—	1
La Pinte	—	2	—	—	—	—	2	—	—	10	—	3	17	30
La Préalle	—	—	—	—	—	—	—	—	315	—	—	58	10	383
La Reid	—	—	—	41	—	—	41	—	5	—	—	93	53	151
La Roche (Brabant)	—	—	42	15	12	—	69	43	252	945	293	199	34	1766
Larum	—	7	—	—	—	—	7	—	181	—	—	—	—	181
La Sambre	—	4	—	—	—	—	4	—	111	11	—	5	9	136
Latour	—	—	—	—	10	—	10	8	184	16	30	40	9	287
Lauwe	10	28	6	4	293	—	341	—	221	28	14	12	—	275
Lavaux	—	18	—	—	4	—	22	—	32	—	—	—	9	41
Léau	251	179	—	—	109	—	539	230	186	14	13	19	12	474
Lebbeke	26	44	—	—	—	—	70	—	875	416	2212	—	370	3873
Lebbeke-Heizijde	—	—	—	10	21	—	31	—	420	208	1286	56	167	2137
Le Campinaire	—	—	—	—	10	—	10	122	423	58	77	54	66	800
Le Carosse	—	—	—	—	—	—	—	10	90	—	—	100	16	216
Lede	32	—	—	249	30	—	311	—	100	100	1000	168	431	1799
Ledeberg	—	—	—	34	—	—	34	—	—	44	—	—	20	64

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Leeuwergem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	25	29
Leers-Nord	—	—	—	—	14	—	14	—	—	—	—	22	—	22
Leignon	—	104	30	280	47	—	461	—	158	25	250	68	27	528
Lembeke-lez-Eecloo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	54	80
Lembecq-lez-Hal	13	5	3	5	2	—	28	10	842	90	105	450	115	1612
Lens	—	—	—	—	4	—	4	48	26	—	62	110	97	343
Les Avins (Condroz)	—	—	10	—	3	—	13	—	6	106	82	16	—	210
Les Haies	—	—	—	—	—	—	—	6	50	—	—	—	4	60
Lessines	7	14	8	26	374	—	429	—	51	—	4	240	27	322
Lesterny	—	43	—	16	6	—	65	—	—	4	—	66	245	315
Leupegem	6	13	20	20	34	—	93	20	28	27	30	32	—	137
Leuze	—	87	38	8	11	—	144	21	203	95	269	361	184	1133
Leuze-Lonchamps	78	—	18	5	10	—	111	27	369	280	240	147	320	1383
Leval	—	6	—	—	8	—	14	434	916	76	175	182	16	1799
Le Vieux Campinaire	—	—	—	—	—	—	—	24	32	—	16	54	34	160
Libramont	—	18	12	8	24	—	62	—	—	24	18	32	18	92
Lichtaert	—	—	—	—	14	—	14	—	—	—	—	17	18	35
Lichtervelde	—	—	13	10	9	—	32	—	49	30	12	15	21	127
Liedekerke	—	—	—	—	21	—	21	—	180	510	1095	36	88	1909
Liége-Guillemins	104	360	240	39	385	—	1128	68	289	260	70	357	200	1244
» Jonfosse	—	—	—	—	2	—	2	34	15	—	—	8	23	80
» Longdoz	—	—	—	—	—	—	—	13	89	87	8	11	13	221
» Palais	—	140	120	—	130	—	390	83	30	35	25	34	91	298
» Vivegnis	—	—	4	—	15	—	19	—	301	44	8	31	114	498
Liennes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	14
Lierde-Ste-Marie	230	150	84	217	67	—	748	125	35	14	50	36	43	303
Lierre	24	10	—	4	5	—	43	—	160	75	127	4863	469	5694
Liers	—	—	—	—	180	—	180	18	199	36	90	108	44	495
Ligne	—	15	72	42	16	—	145	30	245	290	275	118	104	1062
Ligny-Carrières	—	—	36	—	9	—	45	225	375	370	240	777	52	2039
Ligny (Sud)	9	—	—	—	47	—	56	703	230	50	146	80	145	1354
Lille-St-Hubert	—	8	—	—	11	—	19	—	—	9	—	—	—	9
Lillois	—	9	18	—	42	—	69	36	369	706	126	486	94	1817
Limal	12	8	—	24	30	—	74	—	396	1460	712	401	78	3047
Limerlé	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	6	21	27
Lincent	80	320	1400	650	70	—	2520	20	110	180	80	30	28	448
Linkebeek	—	—	8	—	—	—	8	—	640	2239	80	248	21	3228
Linth	—	—	—	—	—	—	—	—	16	44	20	351	297	728
Liotte	—	—	—	—	9	—	9	—	—	—	—	280	—	280
Lisseweghe	—	—	—	22	8	—	30	—	—	—	102	32	—	134
Lobbes	—	—	72	—	10	—	82	—	120	156	26	30	5	337
Lodelinsart	—	—	—	—	15	—	15	—	1	1	—	4	4	10
Lodelinsart-ouest	—	16	—	—	12	—	28	—	157	—	—	122	11	290
Lokeren	—	215	50	210	59	—	534	—	347	10	180	889	457	1883
Londerzeel-est	—	1	—	—	—	—	1	—	183	—	—	—	1052	1235
Londerzeel-ouest	4	9	—	4	6	—	23	—	270	60	35	84	1050	1499
Longlier	—	26	80	10	—	—	116	22	30	49	12	—	25	138
Lonzée	—	60	—	30	2	—	92	280	1120	—	750	60	189	2399
Loochristi	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	28	38
Looz	285	205	15	126	30	—	661	45	25	—	7	15	24	116
Loth	—	35	—	—	—	—	35	—	2175	2165	508	192	140	5180
Louise-Marie	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	4	3	—	7

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Louvain	665	47	23	141	133	—	1009	61	981	1260	1530	1413	433	5678
Lovenjoul	10	60	—	—	—	—	70	—	191	—	44	12	135	382
Lumay	8	16	—	40	458	—	522	—	—	—	—	174	72	246
Luttre	4	10	5	1	1	—	21	340	2800	150	64	50	451	3855
Maffle	—	—	—	—	93	—	93	32	30	—	—	703	47	812
Machelen	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	167	7	174
Malavée	—	—	—	—	—	—	—	—	533	—	—	16	—	549
Maldegem	16	25	37	110	38	—	226	—	522	56	45	108	352	1083
Malderen	—	—	10	—	14	—	24	—	383	123	5	167	756	1434
Malines	10	184	30	39	—	—	263	—	2880	1075	534	1617	1077	7183
Maltebrugge	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—	—	4	—	4
Manage	—	—	26	28	18	—	72	162	800	40	90	23	174	1289
Marbais	—	—	18	—	5	—	23	10	—	181	—	20	32	243
Marbehan	—	28	11	—	20	—	59	—	23	30	—	9	39	101
Marbisoux	—		78	—	19	—	97	—	—	1380	90	102	72	1644
Marche	—	12	8	20	62	—	102	—	42	48	482	153	213	938
Marche lez-Ecaussi[illegible]	—	10	—	—	85	—	95	65	710	180	210	—	213	1378
Marchienne-au-Po[illegible]	3	60	17	9	22	—	111	23	1248	12	22	187	176	1668
Marchienne-Est	—	—	—	—	22	—	22	8	218	—	—	52	28	306
Marchin	—	—	—	—	6	—	6	—	116	—	—	16	12	144
Marcinelle-Haies	—	—	—	—	—	—	—	—	47	1	4	—	4	56
Marcke lez-Courtrai	—	—	5	—	34	—	39	—	143	5	—	32	—	180
Marcq	—	26	—	—	—	—	26	26	92	—	190	72	154	534
Maredret	—	9	9	—	—	—	18	36	45	34	52	15	12	191
Marenne	—	—	8	10	—	—	18	—	16	64	96	28	109	313
Maret	—	96	354	80	—	—	530	—	—	41	5	—	9	55
Mariembourg	—	26	—	—	6	—	32	—	250	7	—	24	83	361
Mariemont	—	—	18	—	—	—	18	291	238	8	25	40	—	602
Marloie	—	49	17	142	—	—	208	—	1	16	140	—	316	473
Marteau (Spa)	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	10	15	—	31
Martinrive	—	—	—	—	29	—	29	—	—	—	—	15	—	15
Martouzin Pondrôme	—	—	—	9	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—
Masnuy-St-Pierre	—	—	—	—	—	—	—	—	16	48	48	238	325	675
Masses-Diarbois	—	—	—	—	27	—	27	11	—	21	—	475	10	517
Maubray	—	—	—	125	23	—	148	—	—	—	334	103	—	437
Mazy	—	—	5	—	41	—	46	400	600	30	70	51	62	1213
Meirelbeke	—	—	18	—	57	—	75	—	10	—	5	125	50	190
Meix-dev-Virton	—	327	—	—	—	—	327	—	184	—	16	.	51	251
Melcauwen	10	—	—	8	40	—	58	—	—	8	22	534	—	564
Melden	—	—	—	156	17	—	173	—	—	—	—	39	—	39
Melle	10	24	9	—	8	—	51	—	88	192	340	90	384	1094
Mellier	—	—	—	6	—	—	6	—	44	—	39	—	241	324
Melreux	—	23	5	59	24	12	123	—	2	—	22	6	9	39
Melsele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	80	165	14	309
Melveren	18	22	—	—	—	—	40	3	2	—	—	—	5	10
Merbes-Ste-Marie	—	—	—	—	7	—	7	24	45	—	175	66	45	355
Merchtem	2	—	—	—	—	—	2	—	64	38	66	17	11	196
Merkhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Merlemont	—	10	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10	10
Merlemont-village	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Méry	—	—	—	—	—	—	—	—	587	18	54	63	20	742

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Meslin-l'Evêque .	—	16	6	12	—	—	34	199	9	8	12	38	38	304
Messancy	—	—	—	—	—	—	—	324	946	34	29	41	92	1466
Mettet	6	18	—	—	2	—	26	480	225	23	23	88	86	925
Mevergnies Attre.	—	—	—	—	61	—	61	4	12	10	145	158	83	412
Michelbeke	7	17	10	14	—	—	48	1	—	21	13	14	—	49
Micheroux et Melen	—	—	23	—	—	—	23	583	155	87	47	263	21	1156
Mignault	—	—	—	—	5	—	5	300	300	—	100	107	107	914
Milleghem	—	9	—	—	—	—	9	—	715	—	-	—	—	715
Mille-Pommes . .	—	—	2	9	9	—	20	—	—	12	26	526	35	599
Milmort	—	10	—	—	51	—	61	—	707	—	—	—	8	715
Modave	—	—	—	—	14	—	14	—	60	32	16	162	4	274
Moen-Heestert . .	—	3	—	—	—	—	3	—	62	--	—	—	—	62
Moerbeke	58	10	—	107	—	—	175	—	141	—	—	—	41	182
Moere	—	—	12	20	10	—	42	—	2	165	223	44	23	457
Moha	—	9	6	—	—	—	15	32	178	306	74	39	18	647
Moignelée	—	—	—	—	—	—	—	22	10	—	—	76	16	124
Molhem	—	—	—	4	—	—	4	—	26	—	180	20	17	243
Moll	146	32	—	5	8	—	191	—	1833	—	22	10	38	1903
Momalle.	—	50	80	47	80	—	257	510	355	390	230	170	17	1672
Mons	—	75	—	—	15	—	90	552	730	827	489	592	845	4035
Monstreux	—	2	—	—	—	—	2	15	185	50	4	40	4	298
Monsville	—	24	—	—	—	—	24	—	82	—	—	9	103	194
Montaigu	386	591	—	753	1387	—	3117	80	1	—	—	—	—	81
Montegnée (Ans) .	—	—	—	—	—	—	—	—	15	10	—	12	54	91
Montignies-le-Tilleul	—	—	—	—	—	—	—	98	181	15	21	12	33	360
Montignies-s.-S. .	—	16	—	—	—	—	16	165	31	27	—	—	16	239
Mont-St-Guibert .	127	1620	252	117	324	360	2800	18	90	36	45	36	—	225
Montzen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5
Moorsel	18	—	—	—	101	25	144	—	206	124	640	195	55	1220
Moortzeele	366	—	—	62	—	—	428	—	277	—	—	39	269	585
Morhet	—	1	9	19	—	—	29	—	—	—	5	—	23	28
Moresnet	—	—	—	—	30	—	30	139	—	21	38	17	63	278
Morialmé	—	5	—	—	—	—	5	—	34	42	24	29	38	167
Morlanwelz. . . .	—	25	—	—	8	—	33	84	1256	36	--	104	17	1497
Mortsel	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	19	8	29
Mouscron	—	9	53	39	15	—	116	—	129	75	29	115	40	388
Moustier	—	21	5	4	3	—	33	318	743	34	45	15	261	1416
Munckswalm. . .	15	—	2	115	4	—	136	—	—	—	10	—	—	10
Munster-Bilsen .	61	4	37	—	10	—	112	92	—	11	—	18	—	121
Musson	—	—	—	—	8	—	8	8	44	—	—	—	10	62
Muysen (voyageurs)	—	—	—	—	—	—	—	—	88	14	5	49	76	232
Naast	—	—	—	—	12	—	12	5	11	—	—	1065	6	1087
Namur.	40	45	97	28	89	34	333	419	653	925	535	153	679	3364
Naninne.	—	4	—	—	60	—	64	—	38	—	14	318	89	459
Nasproué	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	101	—	122
Natoye.	12	—	—	—	11	—	23	43	122	—	32	127	72	396
Naze.	—	—	—	26	44	—	70	—	—	—	—	—	—	—
Néchin.	—	—	—	—	13	—	13	—	56	—	—	49	—	105
Neckerspoel. . . .	—	6	—	—	—	—	6	—	267	—	—	365	71	703
Nederbrakel . . .	18	90	9	38	30	—	185	6	5	18	149	35	5	217
Nederheim	48	200	500	400	48	—	1196	64	16	200	80	—	8	368

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Neerlinter	118	376	—	—	490	—	984	86	6	—	—	56	24	172
Neerlinter (Village)	—	336	—	—	585	—	921	—	—	—	—	35	25	60
Neerpelt	—	—	27	—	—	—	27	—	—	49	—	—	13	62
Neerwinden	165	8	4	9	2	—	188	449	47	5	15	6	321	843
Nessonvaux	—	2	—	—	—	—	2	1	19	12	5	3	3	43
Neufmaison	—	—	—	—	9	—	9	12	136	14	45	14	53	274
Neufvilles	—	—	—	—	30	—	30	36	32	16	264	331	67	746
Neuville	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	32	16	63
Neuvillers	—	18	9	—	16	—	43	—	—	17	—	9	27	53
Nidérand	—	16	20	—	—	—	36	12	36	—	500	90	81	719
Niel	6	—	—	—	—	—	6	—	1733	—	—	—	71	1804
Nieuwkerken (Waes)	—	3	—	—	—	—	3	—	462	15	10	594	69	1150
Nieuportville	—	—	17	41	9	—	67	—	—	7	—	19	—	26
Nimy	—	22	—	—	—	—	22	869	814	26	68	100	321	2198
Nimy-Maisières	—	—	—	—	—	—	—	8	64	16	40	14	309	451
Ninove	4	90	18	105	171	—	388	190	192	73	507	335	213	1510
Nismes	—	—	—	—	22	—	22	—	199	—	—	—	—	199
Nivelles (Est)	—	—	—	31	12	—	43	36	944	301	126	378	348	2133
Nivelles (Nord)	19	31	5	—	4	—	59	712	1300	500	150	300	7	2969
Noirhat	—	35	10	—	—	—	45	—	495	51	18	—	16	580
Nonceveux	—	—	—	—	—	—	—	48	45	—	—	16	29	138
Norderwyck-Morck	—	—	20	10	392	—	422	—	20	20	50	91	75	256
Nosseghen	—	—	—	—	—	—	—	—	59	574	37	56	4	730
Noucelles	—	10	15	10	—	—	35	34	130	715	692	47	9	1627
Novilles-Taviers	13	312	65	52	92	—	534	51	232	404	61	71	171	990
Nylen	—	—	—	108	30	—	138	—	—	—	660	2000	87	2747
Nyverseel	—	—	—	—	—	—	—	—	20	40	73	50	19	202
Obaix-Buzet	—	16	16	—	—	—	32	26	3040	80	60	—	250	3456
Obigies	—	—	—	5	—	—	5	—	—	—	9	29	6	44
Obourg	—	19	—	—	—	—	19	1302	1219	117	53	90	225	3006
Offagne	—	9	—	12	—	—	21	—	—	—	—	14	5	19
Ogy	—	15	—	—	—	—	15	—	8	10	—	10	—	28
Oisquercq	—	—	17	—	21	—	38	15	140	161	32	143	16	507
Okegem	—	75	6	25	8	—	114	424	25	250	913	53	532	2197
Ollignies	—	—	—	33	26	—	59	—	—	—	39	5	10	54
Olloy	—	—	—	—	14	—	14	—	400	—	258	—	—	658
Olmenhoek	10	—	—	—	—	—	10	—	177	73	—	102	46	398
Olsene	—	38	5	7	7	—	57	—	148	15	4	10	—	177
Onoz-Spy	—	—	—	9	44	—	53	245	918	84	30	253	132	1662
Oolen	—	15	—	—	63	—	78	—	276	—	—	1	71	348
Oostcamp	—	—	75	372	—	—	447	—	—	46	159	—	79	284
Oostham	476	152	—	178	—	—	806	—	—	30	—	—	10	40
Oostkerke	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	8	1	9
Oostroosebeke	—	16	—	4	33	4	57	—	2	—	—	—	—	2
Opbrakel	—	2	—	—	—	—	2	—	12	—	—	—	—	12
Oplinter	177	87	—	83	105	—	452	85	23	7	16	14	28	173
Oppuers	5	—	—	—	8	—	13	—	115	32	—	170	369	686
Opwyck	60	—	—	—	33	—	93	—	200	130	900	270	498	1998
Ordange	591	119	1	12	—	—	723	102	40	—	6	—	14	162
Oret	23	26	—	—	50	—	99	119	196	1	—	260	114	690
Orgeo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Ormeignies	—	—	96	—	63	—	159	—	—	567	40	18	6	631
Orp	—	178	631	28	18	—	855	—	113	129	12	17	20	291
Orroir	—	42	3	2	184	—	231	—	9	1	—	46	—	56
Ostende	—	40	80	50	50	—	220	—	5	30	—	15	10	60
Ottignies	65	43	50	27	60	—	245	72	63	819	64	565	432	2015
Oudenburg	—	—	5	51	—	—	56	—	—	68	290	—	219	577
Overboulaere	—	—	—	—	9	—	9	166	135	45	225	18	—	589
Overpelt	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	11	—	11
Paliseul	—	—	—	—	34	—	34	—	—	2	—	5	—	7
Papignies	—	—	—	—	588	—	588	—	—	—	—	449	3	452
Paturages	23	29	24	—	6	—	82	40	275	44	32	108	356	855
Pavillon	—	—	—	—	—	—	—	8	4	—	—	4	—	16
Pecq	—	—	—	—	21	—	21	—	—	—	—	57	—	57
Pecro	170	189	134	292	34	—	819	19	74	234	499	26	28	880
Peisegem	—	—	—	81	—	—	81	—	57	—	167	—	388	612
Peissant	—	2	—	—	—	—	2	—	495	—	20	38	119	672
Pepinster	3	52	20	27	20	—	122	10	3000	25	30	22	856	3943
Péronnes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	—	75
Péruwelz	—	—	14	6	59	—	79	313	401	40	121	230	66	1171
Pervyse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	18	1	22
Perwez	36	981	406	43	30	—	1496	1176	459	284	216	105	44	2284
Peteghem	8	11	—	—	68	—	87	1	17	—	—	93	—	111
Petit-Enghien	—	—	—	—	—	—	—	30	156	25	54	281	—	546
Petite-Hollande	—	—	—	—	—	—	—	16	357	—	—	40	112	525
Petit-Rosière	80	60	40	110	2	—	292	150	140	40	160	8	80	578
Petit-Simay	—	—	—	35	—	—	35	—	—	—	28	—	—	28
Petit-Wasmes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	27	45
Philippeville	—	16	—	—	6	—	22	—	20	—	45	14	16	95
Piéton	—	—	—	—	5	—	5	554	841	—	—	—	63	1458
Pin	—	110	—	32	—	—	142	—	145	—	54	—	—	199
Pipaix	—	—	40	101	30	—	171	—	—	60	280	180	12	532
Pirange	—	—	30	270	40	—	340	—	—	4	—	10	—	14
Pitthem	—	8	9	39	—	—	56	—	189	—	—	—	9	198
Poelcapelle	—	—	—	5	15	—	20	—	—	—	—	—	3	3
Poix	—	25	—	112	155	—	292	—	—	—	83	31	143	257
Pondrôme	—	—	—	86	1	—	87	—	—	—	26	7	18	51
Pont-à-Celles (Nord)	—	—	—	—	12	—	12	162	1788	18	63	333	463	2827
» » (Sud)	—	—	—	—	—	—	—	15	139	—	—	—	19	173
Pont d'Argenteau	—	—	—	—	—	—	—	63	134	104	60	545	—	906
Pottes	—	67	—	—	—	—	67	—	82	—	—	—	—	82
Poulseur	—	11	7	28	110	—	156	—	35	27	49	99	24	234
Profondsart	—	—	27	—	—	—	27	—	263	647	4	—	9	923
Pry	—	—	—	—	10	—	10	—	232	—	—	19	17	268
Puers	—	—	—	—	18	—	18	—	495	387	342	206	105	1535
Purnode	—	—	9	—	4	—	13	—	—	19	—	15	—	34
Quaedmechelen	10	—	—	4	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—
Quaregnon-Wasmuel	—	24	—	—	10	—	34	257	472	2	—	97	1004	1832
Quarreux	5	—	3	—	—	—	8	15	—	—	—	—	1	16
Quatrecht	—	—	—	45	—	—	45	—	95	36	20	48	82	281
Quenast	—	23	—	—	—	—	23	—	404	—	—	16	8	428

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Quevaucamps . .	—	8	12	258	9	—	287	31	37	15	387	8	287	765
» (place)	—	7	5	40	2	—	54	15	12	11	170	—	82	290
» (route)	—	—	2	12	—	—	14	8	12	16	36	4	—	76
Quiévrain	—	22	—	—	15	—	37	171	92	11	17	89	203	583
Racour	22	284	171	30	5	—	512	96	69	21	30	—	44	260
Ramillies	20	70	60	40	73	—	263	28	85	80	50	68	131	442
Ramscappelle . .	—	—	—	—	9	—	9	—	—	—	—	14	—	14
Ramsel	—	—	—	51	137	—	188	—	—	—	—	73	187	260
Rance	—	—	—	—	35	—	35	—	52	—	—	—	27	79
Ransart	41	—	6	—	—	—	47	179	405	113	106	37	26	866
Rebaix	—	—	—	25	—	—	25	—	—	—	475	—	48	523
Rebecq	—	—	—	—	37	—	37	8	392	48	28	316	77	869
Recogne	—	18	—	9	—	—	27	—	—	18	—	18	18	54
Reeth	—	4	—	—	—	—	4	—	—	72	54	222	91	439
Régissa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125	22	147
Remicourt	598	253	163	124	202	—	1340	351	215	260	285	386	49	1546
Remouchamps . .	—	—	—	—	53	—	53	—	—	—	—	216	33	249
Renaix	—	178	48	59	78	—	363	157	126	104	264	173	9	833
Ressaix	—	4	—	—	—	—	4	57	863	—	26	30	10	986
Retinne	—	16	—	—	—	—	16	56	120	—	—	16	—	192
Rêves	—	108	67	41	27	—	243	9	670	290	310	400	272	1951
Rhisnes	—	19	—	—	—	—	19	48	562	204	101	144	208	1267
Rhode-St-Genèse .	—	—	20	18	25	—	63	—	50	4305	1500	1500	108	7463
Ripain	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	11
Rivage	—	—	—	—	6	—	6	—	—	—	—	239	26	265
Rixensart	—	25	251	151	87	—	514	—	152	2513	1027	352	159	4203
Roanne-Coo . . .	—	—	—	—	11	—	11	—	—	—	—	1	—	1
Robechies	—	5	—	—	6	—	11	—	—	—	—	33	—	33
Rochefort	14	18	42	150	8	—	232	—	—	119	130	10	434	693
Rocour	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Roeulx	—	5	—	—	—	—	5	—	1056	—	—	—	82	1138
Rognon	—	4	4	—	6	—	14	180	40	23	80	120	108	551
Roisin-Autreppe .	—	5	—	—	—	—	5	—	3	—	—	7	1	11
Romedenne-Surice	—	—	5	—	12	—	17	4	—	—	98	25	22	149
Ronet	—	26	—	—	—	—	26	63	252	81	37	72	17	522
Ronquières	—	—	1	—	—	—	1	29	18	36	45	449	48	625
Rooborst	—	20	26	48	14	—	108	—	—	—	3	23	—	26
Roosbeek	211	57	—	26	58	—	352	7	4	—	21	9	155	196
Roosebeke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20
Rosoux-Goyer . .	105	159	145	152	25	—	586	148	272	187	123	45	206	981
Rotselaer	385	—	—	189	67	—	641	35	326	36	34	—	210	641
Roux	—	—	20	23	37	—	80	508	1528	37	100	688	226	3087
Ruette	2	—	—	—	—	—	2	216	283	—	20	—	—	519
Rullingen	19	4	—	2	—	—	25	2	—	—	1	—	—	3
Rumes	—	—	—	487	—	—	487	—	—	—	50	16	—	66
Russeignies . . .	—	10	48	11	16	—	85	—	10	20	16	25	—	71
Ruyen	—	887	—	—	—	—	887	—	66	—	—	—	—	66
Ruysbroeck . . .	—	—	3	15	19	—	37	—	2100	350	245	665	140	3500
St-Amand-Fleurus	—	—	—	—	—	—	—	1	6	8	8	—	4	27
St-Amand lez-Puers	—	—	—	192	6	—	198	—	343	8	23	411	207	992

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
St-Aubin (Florennes)	—	5	—	—	—	—	5	—	277	8	54	26	8	373
St-Denis-Bovesse.	10	16	450	216	26	—	718	30	112	590	456	90	160	1438
St-Denis-Westrem	—	—	—	—	47	—	47	—	—	16	2	32	18	68
Ste-Marie	—	259	10	8	21	—	298	—	79	21	—	2	5	107
Saintes	—	3	—	—	—	—	3	—	178	—	—	—	26	204
St-Genois-Helchin	133	459	27	4	—	—	623	—	822	9	5	—	—	836
St-Gérard	45	78	—	39	67	—	229	307	233	—	79	145	66	830
St-Ghislain	—	—	9	7	42	—	58	234	517	22	27	103	372	1275
St-Gilles-Termonde	—	17	—	—	—	—	17	—	—	76	401	—	54	531
St-Gilles-Waes . .	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
St-Jean-Geest . . .	22	3	—	3	536	—	564	—	—	—	8	33	14	55
St-Joseph	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—
St-Lambert	—	25	—	—	17	—	42	—	84	—	—	34	6	124
St-Médard.	8	14	—	—	3	—	25	—	1	—	—	13	—	14
St-Nicolas.	49	36	14	7	10	—	116	—	796	280	87	5037	406	6606
St-Remy.	—	—	—	—	—	—	—	—	83	—	—	—	—	83
St-Trond	205	612	42	719	71	—	1649	738	209	113	115	119	112	1406
Santbergen. . . .	56	276	—	40	4	—	376	301	121	10	34	25	53	544
Sart-Bernard . . .	—	27	—	45	36	—	108	18	62	—	76	41	141	338
Sart-les-Moines. .	—	—	—	—	—	—	—	22	52	—	—	11	—	85
Sart lez-Spa . . .	—	—	22	39	14	—	75	—	—	20	28	12	—	60
Sart-Moulin. . . .	—	—	20	16	—	—	36	32	80	350	380	380	4	1226
Sauheid.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5
Sauvegarde. . . .	—	—	—	2	—	—	2	—	479	51	—	491	199	1220
Sauvenière . . .	238	50	98	34	17	—	437	450	42	52	5	20	35	604
Saventhem	—	—	—	8	—	—	8	—	519	—	650	610	135	1914
Schaerbeek	—	17	14	5	7	—	43	-	172	141	59	68	29	469
Schaffen.	40	100	—	32	40	—	212	20	14	—	10	5	—	49
Scheldewindeke .	28	27	—	9	37	—	101	—	—	—	21	53	52	126
Schellebelle. . . .	7	9	—	78	68	—	162	—	107	—	161	231	340	839
Schendelbeke. . .	—	—	57	19	—	—	76	—	—	107	340	9	302	758
Schoonaerde . . .	12	3	2	54	3	—	74	—	2	—	61	—	21	84
Schravenhage . .	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—	—	—	18	18
Schuelen	31	—	—	5	17	—	53	—	—	—	4	23	9	36
Scry	—	39	—	—	16	—	55	302	584	8	48	121	97	1160
Selange	—	—	—	—	—	—	—	—	262	—	—	—	61	323
Selzaete.	-	177	4	60	—	—	241	—	—	2	2	—	—	4
Seneffe	—	14	48	—	—	—	62	24	1328	170	125	280	86	2013
Senzeille	—	4	5	4	8	—	21	—	23	12	—	75	3	113
Seveneeken . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	190	8	—	25	49	272
Sibret	—	5	5	—	3	—	13	—	—	—	—	—	—	—
Sichem	85	124	—	522	1131	—	1862	—	56	—	82	18	16	172
Silenrieux.	—	80	25	32	14	—	151	—	248	40	212	31	111	642
Signeulx	—	6	—	—	—	—	6	—	58	—	—	—	—	58
Silly.	35	—	—	—	31	—	66	65	—	—	—	3	5	73
Sirault	—	24	15	—	11	—	50	52	290	96	63	113	93	707
Sivry	—	24	—	73	16	—	113	—	—	—	35	23	10	68
Sleydinge.	—	—	—	2	—	—	2	—	1631	93	756	183	49	2712
Snaeskerke. . . .	—	5	—	8	12	—	25	—	—	66	147	20	—	233
Soignies.	—	3	—	—	30	—	33	11	999	29	18	431	84	1572
Solre-St-Géry . . .	—	9	—	—	9	—	18	—	134	—	—	53	32	219
Sombreffe.	—	170	—	20	—	—	190	1374	753	315	173	232	139	2986

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Sosoye	—	—	8	—	—	—	8	9	27	36	33	9	—	114
Sottegem	222	928	90	315	21	—	1576	201	631	139	226	12	289	1498
Souverain-Pré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	28
Souverain-Wandre	—	—	—	—	—	—	—	—	39	8	—	12	—	59
Sovet	—	—	4	—	—	—	4	—	24	8	40	64	9	145
Spa	—	40	65	90	13	—	208	—	30	97	463	792	301	1683
Spontin	—	—	11	—	7	—	18	—	—	10	12	5	6	33
Staceghem	—	—	19	—	4	—	23	—	—	23	—	8	—	31
Staden	—	15	—	—	2	—	17	—	10	—	6	—	4	20
Stambruges	—	4	2	112	29	—	147	39	42	38	168	164	—	451
Statte	—	1	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	5
Stave	—	157	—	72	—	—	229	77	243	—	142	—	32	464
Stavelot	—	—	32	71	—	—	103	—	—	8	101	—	3	112
Steenbrugge	—	—	—	37	—	—	37	—	—	—	183	—	74	257
Steenhuffel	—	—	—	20	4	—	24	—	164	80	46	46	478	814
Stekene	16	—	—	250	—	—	266	—	10	—	26	20	—	56
Sterhoek	—	—	—	—	16	—	16	—	—	—	—	13	—	13
Sterpenich	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	9	39	48
Stockem	20	44	—	—	—	22	86	—	368	—	412	136	764	1680
Stoumont	42	4	12	220	49	—	327	85	6	—	190	52	11	344
Straimont	—	4	—	4	—	—	8	—	23	—	6	—	—	29
Strée	—	25	—	—	7	—	32	—	110	—	100	439	49	698
Streupas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	22
Strichon	—	—	4	—	18	—	22	82	162	603	289	36	17	1189
Sweveghem	—	149	—	—	3	—	152	—	90	—	—	6	—	96
Sy	—	3	4	12	8	—	27	—	22	74	102	109	27	334
Syngem	51	—	—	—	46	—	97	—	10	—	—	56	12	78
Sysseele	—	12	19	137	21	—	189	—	26	63	18	36	87	230
Tamines	—	—	—	—	38	12	50	198	695	16	—	482	69	1460
Tavigny	—	10	—	9	10	—	29	—	—	—	—	—	14	14
Templeuve	—	15	—	8	17	—	40	—	—	23	—	35	—	58
Termonde	11	—	—	—	—	—	11	—	8	83	25	53	14	183
Ternath	—	—	—	76	—	—	76	—	648	420	300	1461	655	3484
Tertre	—	—	—	—	36	—	36	—	20	—	—	179	40	239
Tervueren	—	—	35	—	—	—	35	—	—	1751	956	64	65	2836
Tessenderloo	420	—	—	572	332	—	1324	6	46	—	28	—	6	86
Testelt	27	—	—	460	—	39	526	12	—	—	48	—	103	163
Tête de Flandre	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	8	8	16
Theux	16	—	—	—	15	—	31	—	474	72	108	135	175	964
Thielen	—	3	—	75	16	—	94	—	—	—	2	63	13	78
Thielt	—	—	16	6	1	—	23	—	6	10	—	—	4	20
Thieu	—	4	—	—	—	—	4	360	1086	—	—	—	3	1449
Thiméon	—	—	—	14	—	—	14	295	261	—	18	48	259	881
Thimister-Clermont	—	—	26	—	—	—	26	14	152	68	12	129	52	427
Thisselt (Ouest)	—	—	15	—	—	—	15	—	160	—	—	130	59	349
Thollembeek	—	25	—	—	10	—	35	1755	24	30	—	476	138	2423
Thourout	13	20	16	38	53	—	140	—	76	67	115	31	13	302
Thuillies	—	24	—	—	31	—	55	—	288	39	409	—	16	752
Thuin (Ouest)	—	16	—	—	13	—	29	—	152	15	12	37	17	233
Thulin	—	—	—	—	8	—	8	20	1602	10	—	15	230	1877
Thumaide	—	—	—	9	2	—	11	12	135	—	34	17	—	198

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Thy	4	16	10	20	20	—	70	138	467	198	215	245	—	1263
Thy-le-Château	—	11	—	14	6	—	31	—	802	—	31	29	—	862
Tiff	—	—	16	6	2	—	24	30	—	706	106	72	70	984
Tilly	—	225	36	—	8	—	269	54	171	558	270	25	25	1103
Tirlemont	505	683	135	286	96	—	1705	421	396	276	295	145	375	1908
Tongres	—	400	200	600	80	—	1280	640	480	240	560	90	40	2050
Tournai	—	29	87	12	162	—	290	—	56	168	50	1290	83	1647
Tourpes	—	—	—	53	7	—	60	26	—	16	10	68	3	123
Trazegnies	—	—	—	2	5	—	7	328	520	95	35	150	198	1326
Trazegnies (Nord)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	22	35
Treignes	—	—	—	—	16	—	16	—	19	14	4	7	11	55
Trianoy	—	—	—	—	14	—	14	—	—	—	—	12	—	12
Trieu-à-Vallée	—	—	—	—	—	—	—	127	242	26	21	158	—	574
Trois-Ponts	—	—	10	—	33	—	43	—	—	15	—	6	—	21
Tronchiennes	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	4	92	96
Trooz	—	—	25	—	17	—	42	—	1293	47	89	52	106	1587
Tubize	—	20	10	3	4	—	37	—	1676	263	215	240	104	2498
Turnhout	—	113	—	—	—	—	113	—	226	290	201	—	3	720
Turpange	—	—	—	—	—	—	—	76	886	62	—	32	40	1096
Uccle-Calevoet	—	4	8	—	—	—	12	—	196	1314	42	246	49	1847
Uccle-Stalle	—	—	—	—	9	—	9	—	35	—	—	45	5	85
Val-Benoît	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Varssenaere	—	—	1	9	—	—	10	—	—	2	64	—	125	191
Vaudignies	4	—	24	—	130	—	158	296	145	66	153	104	146	910
» Neufmaison	—	—	—	73	—	—	73	32	29	16	181	10	79	347
Vaulx	—	—	—	—	1	—	1	8	15	—	—	18	—	41
Vaux-s/Chèvremont	—	—	—	—	—	—	—	198	225	81	9	135	36	684
Vedrin	—	16	8	—	12	—	36	60	380	120	200	530	808	2098
Velm	90	90	—	8	6	—	194	70	70	—	2	2	20	164
Velthem	16	—	—	40	—	—	56	—	482	40	80	90	188	880
Verlaine	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	2	—	7	14
Vertryck	59	25	—	70	—	—	154	—	9	—	92	8	274	383
Verviers (Est)	—	8	—	—	19	—	27	—	14	26	182	340	49	611
Verviers (Ouest)	—	144	312	32	234	101	823	19	712	662	162	1202	115	2872
Viane-Moerbeke	—	—	—	267	39	—	306	2181	17	14	—	665	276	3153
Vichenet	—	—	—	—	5	—	5	50	70	2	2	6	5	135
Vichte	—	—	—	—	68	—	68	—	—	—	—	29	7	36
Vielsalm	—	—	—	—	159	—	159	—	70	—	—	38	15	123
Vierves	—	—	—	—	—	—	—	—	29	6	—	251	4	290
Viesville	—	1	—	—	—	—	1	163	367	—	20	50	440	1040
Vieux-Dieu	—	—	—	—	8	—	8	—	64	181	48	291	186	770
Vieux-Héverlé	65	6	—	21	9	—	101	10	183	16	104	19	187	519
Vignée	—	—	—	16	57	—	73	—	—	—	—	43	58	101
Ville-Pommerœul	—	—	—	—	48	—	48	715	44	14	—	19	37	829
Villerot	—	22	—	—	—	—	22	—	58	—	26	44	63	191
Villers-Juprelle	—	—	—	—	34	—	34	72	288	81	144	186	—	771
Villers-la-Ville	9	70	—	82	18	—	179	810	81	—	769	134	1	1795
Villers-le-Gambon	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—	—	46	10	56
Villers-Notre-Dame	—	8	11	6	—	—	25	—	33	80	50	—	57	220
Villers-Perwin	—	105	25	10	6	—	146	50	480	764	70	45	58	1467

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Villers-Poterie	—	—	—	—	—	—	—	16	38	17	5	16	1	93
Villers-sur-Lesse	—	—	6	46	23	—	75	—	—	16	80	18	80	194
Villers-sur-Semois	—	5	—	—	—	—	5	—	5	—	—	9	—	14
Virginal	—	16	64	—	10	—	90	8	276	800	260	324	26	1694
Vilvorde	26	—	—	—	25	—	51	—	2330	—	1930	101	488	4849
Virton	—	9	—	—	19	—	28	32	211	—	68	35	—	346
Virton-St-Mard	—	123	—	—	—	—	123	20	408	96	52	58	15	649
Visé	—	128	—	—	—	—	128	10	2021	60	15	—	35	2141
Vive-St-Eloi	—	—	3	—	43	—	46	—	—	—	—	—	—	—
Vogenée	—	—	—	—	2	—	2	—	122	—	—	15	7	144
Vonêche	—	—	—	—	33	—	33	—	—	—	—	20	—	20
Voroux-Goreux	—	30	—	—	—	—	30	436	276	44	22	48	110	936
Vyfhuizen	—	—	—	12	9	—	21	—	—	—	20	8	—	28
Wachtebeke	—	—	7	109	74	—	190	—	32	—	58	69	—	159
Waereghem	—	10	—	16	30	—	56	—	—	—	4	46	4	54
Waerschoot	—	—	—	—	14	—	14	—	296	—	25	108	56	485
Walcourt	—	1	—	—	16	—	17	—	683	—	—	55	87	825
Walfergem	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	9	17
Walzin	—	1	—	—	—	—	1	—	—	5	31	—	—	36
Wamont	170	50	125	60	30	—	435	645	30	100	150	70	231	1226
Wandre	—	6	4	—	—	—	10	16	998	76	—	206	9	1305
Wangenies	—	90	—	—	—	—	90	174	432	116	290	58	63	1133
Wanlin	2	—	3	51	31	—	87	—	13	—	79	39	28	159
Waremme	284	726	624	286	901	—	2821	298	1540	1369	758	1105	513	5583
Waret-la-Chaussée	—	9	20	—	—	—	39	20	402	40	20	20	164	666
Warnant	15	4	18	36	36	—	109	—	—	14	28	15	19	76
Warneton	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	—	—	—	15
Warquignies	10	—	—	—	—	—	10	40	50	20	—	28	51	189
Wasmes	21	—	—	—	11	—	32	120	142	69	—	184	150	665
Waterloo	20	35	74	70	280	—	479	150	320	2170	305	1900	160	5005
Watermael	—	—	—	16	26	—	42	—	116	114	48	94	82	454
Wauthier-Braine	—	15	90	—	—	—	105	20	83	1576	36	30	—	1745
Wavre	75	94	610	91	35	—	905	45	134	1462	345	48	151	2185
Wavre-Ste-Catherine	—	—	12	—	—	—	12	—	55	32	323	—	366	776
Webbecom	—	—	—	21	8	—	29	—	—	—	2	—	11	13
Weerde	—	—	—	2	—	—	2	—	115	54	235	48	609	1061
Weert-St-Georges	44	260	566	319	131	—	1320	6	309	129	175	80	192	891
Welkenraedt	—	—	—	—	7	—	7	18	450	48	44	80	—	640
Welle	—	4	20	24	3	—	51	—	224	160	618	27	150	1179
Wesemael	110	—	—	—	—	—	110	—	396	—	8	—	109	513
Wesembeek-Ophem	—	—	—	9	—	—	9	—	—	2000	242	—	103	2345
Wesembeek-Stockel	—	—	58	—	—	—	58	—	—	1337	—	225	19	1581
Wespelaer	48	12	—	10	—	—	70	—	10	7	20	8	360	405
Westmeerbeek	49	—	—	—	1253	—	1302	—	171	35	—	82	222	510
Westroosebeke	—	—	5	4	—	—	9	—	—	—	—	—	7	7
Wetteren	10	45	101	650	15	—	821	—	345	311	450	115	285	1506
Wichelen	—	—	—	82	69	—	151	—	9	14	149	95	346	613
Wideumont	—	20	—	12	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—
Wielsbeke	—	—	—	—	21	—	21	—	—	—	—	—	—	—
Wiesme	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	23	—	23
Wiheries	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	32	64

STATIONS	Un déplacement par semaine							Six ou sept déplacements par semaine						
	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL	Ouvriers mineurs	Ouvriers d'usines	Ouvriers du bâtiment	Terrassiers et manœuvres	Autres	De l'Administration	TOTAL
Wilbeauroux	—	1	—	—	—	—	1	125	354	—	—	—	26	505
Wilderen	171	—	—	—	14	—	185	68	—	—	—	3	—	71
Wildert	—	—	—	—	—	—	—	—	42	56	—	195	152	445
Willebroeck	—	12	4	—	—	—	16	—	1896	589	40	5	105	2635
Willemeau-Froidmont	—	130	382	40	104	—	656	—	—	—	—	56	—	56
Wilryck	—	—	15	—	—	—	15	—	—	80	31	38	30	179
Wilsele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	4	14
Woluwe	—	13	11	—	6	—	30	—	—	108	6	7	34	155
Wondelgem	—	7	—	—	—	—	7	—	—	—	—	2	—	2
Wychmael-Beverloo	144	—	9	2	22	—	177	11	1	6	167	—	—	185
Wygmael	—	—	—	—	—	—	—	—	26	10	—	—	10	46
Wynendaele	—	—	12	69	39	—	120	—	—	26	105	—	4	135
Ypres	—	8	32	28	22	—	90	—	—	10	—	—	—	10
Yves-Gomezée	—	4	9	42	3	—	58	8	190	14	—	54	64	330
Zandvoorde	—	—	—	4	12	—	16	—	—	5	75	61	123	264
Zarren	—	8	83	10	13	—	114	—	—	4	—	16	22	42
Zee-Brugge(Centre)	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	45	—	45
Zeelhem	155	11	2	3	—	—	171	4	—	1	—	—	16	21
Zelck	57	—	—	—	—	—	57	—	—	—	—	—	19	19
Zele	90	—	—	1020	21	—	1131	—	307	173	1372	51	19	1922
Zellick	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	10	14	34
Zone (Etat)	—	—	—	—	—	—	—	83	168	1	—	—	—	252
Zonhoven	698	55	—	37	94	4	888	85	—	—	—	247	—	332
Zulte	—	—	—	—	73	—	73	—	—	—	—	42	—	42
Zwyndrecht	—	—	—	—	13	—	13	—	—	—	—	792	152	944
TOTAUX	23 316	39 750	24 526	36 117	33 271	928	157 908	74 296	254 172	121 299	116 144	152 374	100 261	818 546

ANNEXE III

Bruxelles, foyer d'attraction

OBSERVATION

Si nous devions publier in extenso tous les relevés qui ont servi de base à nos cartes et à nos tableaux, il nous faudrait plusieurs volumes. Nous nous contentons de donner, à titre d'exemple, un relevé de foyer d'attraction et un de foyer de dispersion. Le suivant ne se rapporte qu'à l'*une* des stations de Bruxelles.

Abonnements délivrés pour Bruxelles-Nord

en janvier et août 1908

(V. carte nº 3.)

BUREAUX DE DÉPART	NOMBRE DE BILLETS				TOTAL
	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE — ALLER ET RETOUR			OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	six déplacements par semaine	sept déplacements par semaine	un déplacement par semaine		
Aeltre	—	—	76	—	76
Aeltre Ste-Marie	—	—	11	—	11
Aerschot	105	10	63	—	178
Alost	1896	207	27	311	2441
Anvers (gare centrale)	482	41	142	—	665
Ardoye (Coolscamp)	—	—	29	—	29
Arlon	—	—	9	—	9
Assche	2786	208	23	103	3120
Audegem	157	84	4	52	297
Audenarde	78	90	48	—	216
Baerdegem	211	12	—	—	223
Baesrode (Nord)	1	—	18	5	24
Basse Wavre	131	—	14	—	145
Beernem	—	—	19	—	19
Berchem-Anvers	40	—	24	—	64
Beveren (Flandre)	—	—	30	—	30
Blankenberghe	—	—	33	—	33
Bodeghem St-Martin	277	18	—	55	350
Boisschot	—	—	13	—	13
Boortmeerbeek	12	—	4	—	16
Bruges	89	—	398	—	487
Buggenhout	49	8	30	104	191

BUREAUX DE DÉPART	NOMBRE DE BILLETS				TOTAL
	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE — ALLER ET RETOUR			OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	six déplacements par semaine	sept déplacements par semaine	un déplacement par semaine		
Burst	223	6	52	17	298
Cappelle-au-Bois	49	30	—	22	101
Cappellen	—	—	30	—	30
Chênée	—	—	13	—	13
Cherscamp	58	—	6	14	78
Cortemarck	—	—	17	—	17
Cortenberg	1065	88	—	79	1232
Couillet	13	—	4	—	17
Courtrai	188	—	177	—	365
Court-St-Etienne	54	—	—	—	54
Deerlyck	2	—	12	—	14
Denderleeuw	1309	214	8	767	2298
Dieghem	739	53	—	56	848
Diest	72	48	61	—	181
Dilbeek	8	7	—	10	25
Dixmude	—	—	10	—	10
Donck	—	—	13	—	13
Droeshout	161	21	—	10	192
Duffel	26	—	—	—	26
Edeghem	1	—	—	—	1
Eecloo	—	—	12	—	12
Eede	1401	42	52	135	1630
Eerneghem	—	—	11	—	11
Eghezée	—	—	11	—	11
Eppeghem	189	1	—	301	491
Erembodegem	1342	207	15	193	1757
Erpe-Meire	620	25	63	68	776
Erps-Querbs	98	—	—	—	98
Erwetegem	4	—	10	5	19
Esemael	5	—	37	—	42
Esschene-Lombeek	849	107	—	97	1053
Exaerde	—	—	15	—	15
Feluy-Arquennes	79	—	15	—	94
Fexhe-le-Haut-Clocher	—	—	14	—	14
Florival	178	—	270	—	448
Furnes	—	—	36	—	36
Gand (Rabot)	10	—	—	—	10
Gand (St-Pierre)	64	—	22	—	86
Gand (Sud)	735	36	427	—	1198
Gastuche (Etat)	30	2	185	—	217
Gavere	—	—	32	—	32
Genval	16	—	—	—	16
Ghistelles	—	—	40	—	40
Glons	339	—	195	—	534
Grammont	132	12	60	8	212
Grand-Bigard	47	—	—	—	47
Grembergen	84	2	40	—	126

BUREAUX DE DÉPART	NOMBRE DE BILLETS				TOTAL
	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE — ALLER ET RETOUR			OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	six déplacements par semaine	sept déplacements par semaine	un déplacement par semaine		
Grimde	18	—	—	20	38
Groenendael	31	—	—	49	80
Gysegem	76	13	7	9	105
Haecht	—	—	—	15	15
Haeltert	1399	46	131	178	1754
Haren (Nord)	415	36	—	30	481
Haren (Sud)	98	15	—	13	126
Harlebeke	137	16	258	—	411
Hasselt	14	—	11	—	25
Hemixem	12	—	—	—	12
Henne	—	—	10	—	10
Herent	149	6	—	114	269
Herenthals	21	—	4	—	25
Herzele	167	—	70	5	242
Héverlé	157	5	209	34	405
Heyst	—	—	—	26	26
Hoboken	11	—	4	—	15
Hofstade	192	42	7	127	368
Hombeek	22	—	—	7	29
Hougaerde	7	—	32	—	39
Huppaye	8	—	18	—	26
Huy St-Hilaire	—	—	10	—	10
Iddergem	515	55	—	218	788
Idegem	15	—	5	1	21
Iseghem	—	—	24	—	24
Jauche	27	—	47	—	74
Jette	30	4	—	60	94
Jodoigne	90	—	446	—	536
Kemseke	—	—	20	—	20
Kessel	4	—	6	—	10
La Hulpe	56	—	—	—	56
Lanaeken	—	—	5	—	5
Landen	12	—	10	9	31
La Roche (Brabant)	8	—	—	—	8
Lebbeke	2580	83	19	186	2868
Lebbeke-Heizijde	1204	47	1	176	1428
Lede	312	33	36	80	461
Leupegem	4	—	30	—	34
Liedekerke-Teralphene	957	16	4	18	995
Liége-Guillemins	—	—	215	—	215
Liége-Palais	—	—	35	—	35
Lierde-Ste-Marie	—	—	20	—	20
Lierre	467	—	38	—	505
Liers	—	—	229	—	229
Ligny (Sud)	—	—	—	5	5
Limal	597	7	13	—	617
Lincent	23	—	114	—	137

BUREAUX DE DÉPART	NOMBRE DE BILLETS				TOTAL
	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE — ALLER ET RETOUR			OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	six déplacements par semaine	sept déplacements par semaine	un déplacement par semaine		
Lokeren	42	—	242	—	284
Londerzeel (Est)	25	—	—	18	43
Londerzeel (Ouest)	49	—	—	46	95
Louvain	2234	195	171	184	2784
Lumay	13	—	244	—	257
Maldegem	—	—	199	—	199
Malderen	96	—	—	51	147
Malines	2424	128	—	319	2871
Maltebrugghe	10	—	—	—	10
Marcke-lez-Courtrai	—	—	4	—	4
Maret	—	—	1	—	1
Meirelbeke	—	—	13	—	13
Melden	—	—	99	—	99
Melle	3	—	2	—	5
Menin	6	—	37	—	43
Merchtem	1138	111	—	99	1348
Michelbeke	2	—	—	—	2
Mille-Pommes	—	—	10	—	10
Milmort	—	—	46	—	46
Moerbeke	—	—	37	—	37
Molhem	130	13	—	—	143
Montaigu	—	—	86	—	86
Mont-St-Guibert	11	—	—	—	14
Moorsel	516	31	31	77	655
Moortzeele	—	—	65	—	65
Mouscron	—	—	4	—	4
Muysen	10	—	—	18	28
Namur	81	19	80	—	180
Neckerspoel	448	32	—	29	509
Nederbrakel	3	—	10	—	13
Nederheim	—	—	8	—	8
Nieuport (ville)	—	—	2	—	2
Ninove	304	3	43	127	477
Nosseghem	310	7	—	—	317
Nylen	9	—	24	—	33
Nyverseel	84	6	—	12	102
Okegem	753	62	33	353	1201
Olmenhoek	220	4	—	9	233
Olsene	—	—	39	—	39
Oostcamp	2	—	117	—	119
Oostham	2	—	8	—	10
Opwyck	623	78	—	115	816
Ordange	—	—	2	—	2
Orp	8	—	156	—	164
Ostende (station)	—	—	286	—	286
Ottignies	197	—	8	10	215
Pecrot	139	—	26	—	165
Peisegem	45	—	—	42	87

BUREAUX DE DÉPART	NOMBRE DE BILLETS				TOTAL
	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE			OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	ALLER ET RETOUR				
	six déplacements par semaine	sept déplacements par semaine	un déplacement par semaine		
Pepinster	—	—	44	—	44
Perwez	—	—	11	—	11
Pitthem	—	—	11	—	11
Poulseur	—	—	29	—	29
Quatrecht	14	—	5	—	19
Racour	—	—	12	—	12
Renaix	20	—	43	—	63
Rixensart	78	10	5	—	93
Rochefort	—	—	13	—	13
Roosbeek	—	—	8	—	8
Rotselaer	46	9	14	—	69
Roulers	—	—	206	—	206
Rumbeke	—	—	19	—	19
St-Gilles-lez-Termonde	281	13	2	9	305
St-Jean-Geest	52	—	257	—	309
St-Trond	48	—	74	—	122
Santbergen	31	—	44	15	90
Saventhem	1250	101	—	55	1406
Scheldewindeke	—	—	75	—	75
Schellebelle	42	—	—	12	54
Schendelbeke	16	—	12	23	51
Schoonaerde	62	11	130	—	203
Sichem	—	—	86	—	86
Sleydinge	—	—	1	—	1
Sombreffe	4	—	—	—	4
Sottegem	77	10	58	40	185
Spa	—	—	56	—	56
Statte	—	—	28	—	28
Steenhuffel	40	—	—	14	54
Stekene	—	—	142	—	142
Sweveghem	—	—	6	—	6
Syngem	—	—	24	—	24
Sysseele	—	—	19	—	19
Termonde	554	49	17	157	777
Ternath	2085	169	—	457	2711
Testelt	—	—	26	—	26
Thielt	—	—	43	—	43
Thomont	—	—	19	—	19
Tilly	—	—	—	4	4
Tirlemont	422	45	186	77	730
Tongres	—	—	17	—	17
Turnhout	—	—	13	—	13
Velthem	129	—	5	22	156
Vertryck	2	—	18	23	43
Verviers (Ouest)	—	—	416	—	416
Vieux-Dieu	5	—	15	—	20
Vieux-Héverlé	28	—	9	5	42

BUREAUX DE DÉPART	NOMBRE DE BILLETS				TOTAL
	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE — ALLER ET RETOUR			OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION	
	six déplacements par semaine	sept déplacements par semaine	un déplacement par semaine		
Villers-Juprelle	—	—	9	—	9
Vilvorde	2502	142	—	264	2908
Visé	—	—	46	—	46
Vlamertinghe	—	—	28	—	28
Vyfhuizen	59	—	—	—	59
Waereghem	9	—	66	—	75
Wamont	1	—	11	—	12
Wangenies	11	—	14	—	25
Waremme	11	—	43	—	54
Wavre	361	1	84	13	459
Wavre-Ste-Catherine	90	—	—	—	90
Weerde	99	40	—	135	274
Weert-St-Georges	169	—	415	—	584
Welle	652	191	—	146	989
Wesemael	40	—	12	—	52
Wesembeek-Opheim	220	6	—	11	237
Wesembeek-Stockel	60	—	—	—	60
Wespelaer	10	—	—	3	13
Westmeerbeek	—	—	27	—	27
Wetteren	132	—	99	—	231
Wichelen	23	—	10	11	44
Wilryck	12	—	—	—	12
Woluwe	4	—	—	—	4
Wynendael	—	—	15	—	15
Ypres	—	—	178	—	178
Zedelgheim	—	—	13	—	13
Zele	554	23	472	10	1059
Zellick	104	13	—	24	141
TOTAL	46.688	3.525	10.961	6.831	68.005

ANNEXE IV

NAMUR, foyer de dispersion

(Voir l'observation page 241 et la carte n° 16.)

Abonnements délivrés par la station de Namur

en Janvier et Juillet 1908.

DESTINATIONS	ABONNEMENTS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE					ABONNEMENTS des ouvriers de l'Administration
	à six déplacements	à sept déplacements	TOTAL	à un déplacement	TOTAL GÉNÉRAL	
Aiseau	51	3	54	—	54	1
Arlon	—	—	—	18	18	—
Athus	—	—	—	1	1	—
Auvelais	210	38	248	48	296	—
Bascoup	2	—	2	1	3	—
Bertrix	—	—	—	4	4	—
Beuzet	1	—	1	—	1	—
Bormenville	—	—	—	4	4	—
Bouffioulx	11	—	11	—	11	—
Bruges	—	—	—	8	8	—
Bruxelles (Quart. Léopold)	159	5	164	136	300	8
Bruxelles (Nord)	125	2	127	87	214	49
Cerfontaine	—	—	—	6	6	—
Charleroy (Sud)	243	12	255	42	297	63
Châtelet (Ville)	11	—	11	1	12	—
Chatelineau	66	3	69	—	69	19
Chaumont	2	—	2	—	2	—
Ciney	29	3	32	3	35	9
Clavier	—	—	—	5	5	—
Cognelée	7	—	7	—	7	—
Couillet (Centre)	26	8	34	14	48	3
Courrières	10	—	10	—	10	—
Dave (Etat)	11	—	11	—	11	—
Eghezée	10	—	10	—	10	—
Falisolle	54	—	54	—	54	—
Farciennes	34	—	34	—	34	—
Feluy-Arquennes	—	—	—	3	3	—
Flawinne	85	15	100	—	100	—
Floreffe	178	62	240	—	240	—

DESTINATIONS	ABONNEMENTS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE					ABONNEMENTS des ouvriers de l'Administration
	à six déplacements	à sept déplacements	TOTAL	à un déplacement	TOTAL GÉNÉRAL	
Florenne (Est)	—	—	—	15	15	—
Florenville	—	—	—	5	5	—
Forrières	2	—	2	—	2	—
Franière	179	83	262	—	262	—
Frizet	5	—	5	—	5	—
Gembloux	37	7	44	—	44	—
Genval	—	—	—	5	5	—
Gilly-Sart-Allet	15	—	15	—	15	—
Gosselies	6	—	6	—	6	—
Habay	—	—	—	9	9	—
Halanzy	—	—	—	10	10	—
Harmignies	—	—	—	5	5	—
Havelange	—	—	—	4	4	—
Haversin	—	—	—	1	1	—
Heyst	—	—	—	2	2	—
Jauche	3	—	3	—	3	—
Jemeppe-sur-Sambre	109	25	134	—	131	—
Jodoigne	2	—	2	1	3	—
Jumet-Brûlotte	—	—	—	12	12	—
La Croyère	—	—	—	1	1	—
Le Campinaire	39	—	39	—	39	—
Leuze-Longchamps	14	—	14	—	14	—
Libramont	—	—	—	5	5	—
Lierre	—	—	—	3	3	—
Limerlé	—	—	—	6	6	—
Longlier	3	—	3	—	3	—
Lonzée	9	—	9	—	9	—
Luttre	11	—	11	—	11	—
Malines	—	—	—	1	1	—
Manage	1	—	1	3	4	—
Marche	1	—	1	12	13	—
Marchienne (Est)	5	—	5	—	5	—
Marchienne-au-Pont	4	—	4	1	5	—
Maredret	2	—	2	—	2	—
Maret	4	—	4	—	4	—
Mazy	25	—	25	—	25	—
Melreux	—	—	—	3	3	—
Morlanwelz	—	—	—	3	3	—
Moustier	216	45	11	—	261	—
Naninne	48	—	48	—	48	—
Neuville (Sud)	—	—	—	6	6	—
Nivelles (Nord)	2	—	2	—	2	—
Oret	5	—	5	2	7	—
Orp	—	—	—	2	2	—
Ostende	—	—	—	5	5	—
Ottignies	4	—	4	—	4	—

DESTINATIONS	ABONNEMENTS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE					ABONNEMENTS des ouvriers de l'Administration
	à six déplacements	à sept déplacements	TOTAL	à un déplacement	TOTAL GÉNÉRAL	
Peruwelz	—	—	—	6	6	—
Perwez	—	—	—	10	10	—
Poix	—	—	—	5	5	—
Ramillies	23	—	23	—	23	—
Rhisnes	2	—	2	—	2	—
Ronet	—	—	—	—	—	366
Roux	—	—	—	22	22	—
St-Amand-lez-Puers	—	—	—	4	4	—
St-Denis-Bovesse	20		20	—	20	—
St-Médard	—	—	—	4	4	—
Seneffe	—	—	—	2	2	—
Silenrieux	—	—	—	7	7	—
Soignies	—	—	—	16	16	—
Sombreffe	4	—	4	—	4	—
Tamines	135	4	139	—	139	145
Tilly	—	—	—	2	2	—
Tubize	3	—	3	—	3	—
Vedrin	14	—	14	—	14	—
Walcourt	1	—	1	1	2	—
Warêt-la-Chaussée	7	—	7	—	7	—
Wavre	1	—	1	—	1	—
Yves-Gomezée	—	—	—	3	3	—

ANNEXE V

Les abonnés de Liége-Guillemins et de Waremme

I. Profession et destination des abonnés inscrits une seule fois au registre de la station de Liége-Guillemins en 1908.

II. Spécialité professionnelle et domicile des abonnés inscrits au registre de la Station de Liége-Guillemins en 1908.

III. Profession et destination des abonnés inscrits au registre de la station de Waremme comme autorisés à recevoir un abonnement en octobre 1909.

Profession et destination des abonnés inscrits une seule fois au registre de la station de Liége-Guillemins en 1908

DESTINATION	PROFESSIONS																																															
	AGRICOLES			INDUSTRIELLES																																DOMESTIQUES			COMMERCIALES DE LA MANUTENTION ET DU TRANSPORT			DE L'ÉTAT			NON CLASSÉES			TOTAUX		
				en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			textiles			du vêtement et des industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie			diverses																	
	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Aigremont																1		1																													1		1
Amay				1		1					3	3				4		4																													5	3	8
Andenne											1	1				1		1																													1	1	2
Anderlecht											1	1																																				1	1
Angleur				1		1																																									1		1
Ans				1		1				3		3				3		3																													7		7
Anvers					1	1					7	7					5	5					1	1														1	1					1	1		16	16
Arlon								1	1																																							1	1
Athus											1	1																																				1	1
Aubel		1	1																																													1	1
Aywaille				1		1	1		1							3		3																1	1	2											6	1	7
Bas-Oha																																								1		1					1		1
Bastogne																							1	1																								1	1
Battice				1		1																																									1		1
Bierset										13		13				6		6																													19		19
Bisseghem											3	3					6	6																														9	9
Blankenberghe																	2	2																														2	2
Bleret										1		1																																			1		1
Bomal				1		1										1		1																													2		2
Bourcy											1	1					5	5																														6	6
Bovigny					1	1											2	2																														3	3
Braine-le-Comte											1	1																																				1	1
Bruges											1	1											1	1																								2	2
Bruxelles-Nord					8	8				1	32	33		7	7		36	36				1	19	20					8	8		1	1					1	1					2	2	2	114	116
Buysingen				1		1																																									1		1
Carlsbourg																	2	2																														2	2
Charleroy											2	2					2	2										1	1	2														1	1	1	6	7
Châtelineau																	5	5																														5	5
Chaudfontaine										1		1				2		2																													3		3
Chênée										1		1				4		4													3		3										1		1	9		9
Cierreux-Vielsalm					1	1																																										1	1
Ciney																	1	1																														1	1
Comblain-au-Pont				1		1										10		10				2		2																							13		13
Comblain-la-Tour																1		1																													1		1
Courcelles																1	1	2																													1	1	2
Couvin																	1	1																														1	1
Diest											2	2																																				2	2
Dison										1		1																																			1		1
Dolhain																1		1																													1		1
Engis				1		1										7		7				2		2																							10		10
Ensival										12		12				1		1				1		1																							14		14
Erquelinnes											1	1					3	3																														4	4
Esneux				5	1	6				12		12				32		32				1		1										1		1											51	1	52
Etterbeek											3	3																																				3	3
Farcienne																										1	1																					1	1
Feluy-Arquenne																	2	2																														2	2
Fexhe				1		1				1		1				2		2										1		1																	5		5
Flémalle-Grande				1		1	3		3	5		5				7		7				2		2				1		1																	19		19
Flémalle-Haute				1		1										3		3																													4		4
Fléron							1		1																																						1		1
Florenne																	1	1																														1	1
Florenville																	1	1																														1	1
Forest											1	1					1	1																														2	2
Fosses					1	1																																										1	1
Francorchamps																	1	1																														1	1

Profession et destination des abonnés inscrits une seule fois au registre de la station de Liége-Guillemins en 1908 (Suite)

DESTINATION	PROFESSIONS																																													TOTAUX		
				INDUSTRIELLES																																												
	AGRICOLES			en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			textiles			du vêtement et des industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie			diverses			DOMESTIQUES			COMMERCIALES DE LA MANUTENTION ET DU TRANSPORT			DE L'ÉTAT			NON CLASSÉES					
	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Franières											1	1																																			1	1
Froyennes																	1	1																													1	1
Fumal																1		1																												1		1
Gand					1	1					1	1					1	1																													3	3
Genck					2	2																																									2	2
Habay																	1	1												2	2																3	3
Hamoir																2		2																												2		2
Hasselt																1		1																												1		1
Henne																1		1																												1		1
Hennuyères																	1	1																													1	1
Hérenthals											1	1																																			1	1
Herinnes											1	1																																			1	1
Hermalle-s/Huy				5	1	6				2		2				6	1	7																			1		1							14	2	16
Herstal										1		1				3		3																												4		4
Herve							3		3	1		1				3		3																												7		7
Hoboken					1	1					4	4																																			5	5
Hony	1		1																																											1		1
Hotton																	1	1																													1	1
Houdeng-Gœgnies																	1	1																													1	1
Huccorgne																	1	1																													1	1
Huy										6		6				6	5	11				1		1																						13	5	18
Ixelles																	1	1																									1		1	1	1	2
Jemappes											2	2																																			2	2
Jemeppe-s/Meuse				5		5	2		2	11		11				13		13				1		1																						32		32
Jodoigne																	2	2																													2	2
Knocke										1		1																																			1	1
La Brouck				1		1																																								1		1
La Hulpe					1	1																																									1	1
La Louvière					1	1											1	1																													2	2
Landen										1		1																																		1		1
Lede																	1	1																													1	1
Lembecq											1	1																																			1	1
Liers																1		1																												1		1
Lommel											2	2																																			2	2
Loth					1	1											2	2																													3	3
Louvain																1		1							1		1		1	1																2	1	3
Malmedy					2	2																																									2	2
Marche																	2	2				1		1										1		1										2	2	4
Marchienne-au-Pont											1	1					1	1														1	1														3	3
Marche lez-Courtray											2	2																																			2	2
Marloie											1	1					2	2																													3	3
Martinrive																1		1																												1		1
Meerbeke											1	1																																			1	1
Meix-devant-Virton											1	1																																			1	1
Melreux																1	4	5																												1	4	5
Mery	1		1	1	1	2										6		6				1		1																						9	1	10
Micheroux							31		31							2		2																												33		33
Milmort				1		1																																								1		1
Monceau																																1	1					1	1								2	2
Mons											1	1					4	4																													5	5
Montignies-s/Sambre											1	1					1	1																													2	2
Moustier											1	1																																			1	1

Profession et destination des abonnés inscrits une seule fois au registre de la station de Liége-Guillemins en 1908 (Suite et fin)

DESTINATION	PROFESSIONS																																													TOTAUX		
				INDUSTRIELLES																																												
	AGRICOLES			en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			textiles			du vêtement et des industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie			diverses			DOMESTIQUES			COMMERCIALES DE LA MANUTENTION ET DU TRANSPORT			DE L'ÉTAT			NON CLASSÉES					
	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Namur					1	1					1	1				1	5	6																												1	7	8
Neerpelt																	1	1											1	1																	2	2
Nessonvaux				1		1				33	1	34				16		16																1		1	1		1							52	1	53
Nivelles					1	1																																									1	1
Ottignies																	1	1																													1	1
Orp					2	2					3	3																																			5	5
Ostende					1	1					3	3					4	4					6	6														1	1								15	15
Pepinster										2		2				2		2																												4		4
Piéton					1	1											1	1																													2	2
Poix-Saint-Hubert																	1	1																													1	1
Poulseur							6		6	3		3				6		6																1		1										16		16
Remicourt		2	2							2	1	3				4	2	6				1		1																						7	5	12
Remouchamps		5	5													2		2																												2	4	6
Retinne							1		1							2		2																												3		3
Route de Montegnée										1		1																																		1		1
Saint-Médard											1	1																																			1	1
Saint-Trond											1	1				2		2																												2	1	3
Saventhem																	3	3																													3	3
Schaerbeek																	1	1																													1	1
Sclaigneaux										2		2																																		2		2
Selzaete											1	1																																			1	1
Spa				5	5	10	2		2	1	1	2				10	12	22					1	1	1		1											2	2				1		1	20	21	41
Sprimont											1	1																																			1	1
Statte																																															1	1
Stavelot																2	2	4					1	1																						2	3	5
Stoumont																1		2					1	1																						2		2
Tamines											1	1																																			1	1
Theux		1	1																																												1	1
Tilff				2		2				1		1				28	1	29					1	1										4		4							1		1	37	1	38
Tilleur										1		1				1		1																												2		2
Tirlemont										2	4	6																																		2	4	6
Tongres										1		1																																		1		1
Trois-Ponts																	1	1																													1	1
Trooz				3		3				12		12				4	1	5				43		43																						23	1	24
Turnhout																	1	1																													1	1
Vaux-s/Chèvremont							1		1							2		2																												3		3
Velm																7		7																												7		7
Verviers				2		2	1		1	8		8	3		3	7		27	4	2	6	9		9	2		2	2		2				1		1	2		2				1		1	62	2	64
Vielsalm																	3	3																													3	3
Vilvorde																	1	1																													1	1
Virton											1	1					1	1																													2	2
Virton-Saint-Mard																	2	2																													2	2
Wamont											1	1																																			1	1
Waremme													1		1	1	4	5																												4	4	8
Welkenraedt																1	1	2							1		1	1		1																1	3	4
Wyckmael				1		1											2	2					1	1														1	1							1	2	3
Yvoir																1		1																												1		1
TOTAUX	2	9	11	44	35	79	52	1	53	142	104	246	4	7	11	259	162	421	4	2	6	28	32	60	5	1	6	6	13	19	3	3	6	10	1	11	4	7	11	1		1	5	4	9	569	381	950

Spécialité professionnelle et domicile des abonnés inscrits au registre de la station de Liége-Guillemins. en 1908

PROFESSIONS		DOMICILE																						TOTAUX		
		LIÉGE			BRESSOUX			OUGRÉE			SERAING			ANGLEUR			HERSTAL			GRIVEGNÉE			AUTRES LOCALITÉS					
		six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
a) Agricoles.	bûcheron	—	—	—								1	1												—	1	1
	cueilleur de fruits	—	2	2																		5	5		—	7	7
	jardinier	2	—	2								1	1												2	1	3
		2	2	4	—						—	2	2									5	5	—	2	9	11
b) Industrielles.	chauffeur	—	—	—																							
	machiniste	1	3	4															1		1				1	—	1
	manœuvre	20	12	32	1		1	1		1	1	1	2	1	1	2		1	1		1	1				1	5	6
En général	mécanicien	8	8	16																		3	3	6	27	17	44
	outilleur	1	1	2																	1	3	1	4	11	9	20
	ouvrière de fabrique	1	—	1																					1	2	3
	ouvrier de fabrique	2	2	4																	1				1	—	1
		33	26	59	1	—	1	1	—	1	1	1	2	1	1	2	—	1	1	1	2	3	6	4	10	2	2	4
	carrier	5	—	5										1		1									44	35	79
Extractives	épinceur	6	—	6																					6	—	6
	houilleur	33	—	33				3		3														1	7	—	7
	tailleur de pierres	—	—	—		1	1							1		1								1	37	—	37
		44	—	44	—	1	1	3	—	3				2	—	2								3	2	1	3
Métallurgiques	affûteur	1	—	1																					52	1	53
	ajusteur	29	9	38					1	1				1		1				1	1	2	2	1	3	1	—	1
	armurier	1	—	1																				1	33	12	45
	chaudronnier	6	3	9					1	1					2	2								1	1	1	2
	cisailleur	1	—	1																				1	7	6	13
	décapeur	1	—	1																					1	—	1
	défileur	—	—	—		1	1																		1	—	1
	dresseur de rails	—	—	—																					—	1	1
	ferailleur	1	3	4																				1	1	—	1
	foreur	1	—	1																					1	3	4
	fondeur	—	—	—	3		3										3		3						4	—	4
	forgeron	6	1	7																					3	—	3
	fraiseur	—	—	—													1		1			1	1	2	8	2	10
	frappeur	—	—	—													1		1						2	—	2
	galvaniseur	1	—	1																		1		1	1	—	1
	limeur	1	1	2																					1	—	1
	meuleur	—	—	—					1	1															1	1	2
	modeleur	2	1	3											1	1									1	—	1
	monteur	35	44	79	2		2	4	1	5	5	6	11	1	4	5		3	3	1		1	7	4	11	2	2	4
	mouleur	3	3	6										1		1							1		55	62	117
	nickeleur	—	—	—																					5	3	8
	noyauteur	—	—	—													1		1						1	—	1
	polisseur	—	—	—														1	1						—	1	1
	raboteur	—	1	1																			1	1	—	1	1
	repousseur	—	—	—																					1	1	2
	toupilleur	1	—	1																	1	1			1	1	2
	tourneur	6	2	8		1	1																		—	1	1
	traceur	2	—	2								1	1				2		2				1	1	8	5	13
	tréfileur	—	1	1								1	1												2	1	3
		98	69	167	5	2	7	5	3	8	5	8	13	3	7	10	8	4	12	2	2	4	16	9	25	—	1	1
Du Livre	linotypiste	—	1	1																					142	104	246
	lithographe	1	—	1																					—	1	1
	typographe	2	4	6		2	2																1	—	1	—	1
		3	5	8	—	2	2																1	—	1	4	7	11

Spécialité professionnelle et domicile des abonnés inscrits au registre de la station de Liége-Guillemins.en 1908 (Suite)

PROFESSIONS		DOMICILE																								TOTAUX		
		LIÉGE			BRESSOUX			OUGRÉE			SERAING			ANGLEUR			HERSTAL			GRIVEGNÉE			AUTRES LOCALITÉS					
		six ou sept déplacement	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
Du Bâtiment, des Travaux publics et de l'Ameublement	ardoisier	13	1	14				1		1																14	1	15
	asphalteur	5	5	10		2	2																			5	7	12
	bétonneur	5	8	13																						5	8	13
	briquetier	—	—	—										1	—	1										1	—	1
	carreleur	2	2	4																						2	2	4
	charpentier	3	21	24		2	2																2	1	3	5	24	29
	cimentier	6	6	12	2	1	3											2	2							8	9	17
	cireur	1	1	2																			1		1	2	1	3
	concasseur	3	—	3																						3	—	3
	ébéniste	6	4	10																						6	4	10
	électricien	19	17	36		1	1		1	1		1	1					1	1				2	1	3	21	22	43
	gazier	3	—	3																						3	—	3
	maçon	7	2	9	1		1													1		1	1	1	2	10	3	13
	matelassière	1	—	1																						1	—	1
	menuisier	11	7	18										2		2					2	2	3	2	5	16	11	27
	mosaïste	2	—	2																						2	—	2
	parquetteur	2	4	6		1	1														1	1		1	1	2	7	9
	paveur	1	1	2																						1	1	2
	peintre	80	27	107	5	1	6								1	1										85	29	114
	plafonneur	4	1	5		1	1	1		1																5	2	7
	plombier	10	13	23	2		2	2		2														2	2	14	15	29
	poseur	2	3	5																						2	3	5
	rejointoyeur	6	3	9	1	1	2																			7	4	11
	scieur	1	—	1																						1	—	1
	serrurier	4	1	5		1	1																			4	2	6
	tapissier-garnisseur	11	2	13	1		1																1		1	13	2	15
	terrassier	9	2	11	1	1	2		1	1																10	4	14
	vitrier	3	—	3																			1		1	4	—	4
	zingueur	2	—	2							1		1								1	1	4		4	7	1	8
		222	131	353	13	12	25	4	2	6	1	1	2	3	1	4	—	3	3	1	4	5	15	8	23	259	162	421
Textiles	laveur	—	1	1																						—	1	1
	préparateuse	2	—	2																						2	—	2
	rattacheur	1	—	1														1	1							1	1	2
	trieuse	1	—	1																						1	—	1
		4	1	5														1	1						—	4	2	6
Du Vêtement et industries accessoires	blanchisseuse	4	1	5																						4	1	5
	brodeuse	—	2	2																						—	2	2
	chapelier	—	2	2																						—	2	2
	cordonnier	1	1	2																						1	1	2
	coupeur-tailleur	4	5	9				1		1																5	5	10
	couturière-tailleuse	1	9	10		1	1				1		1													2	10	12
	gantier	—	2	2																						—	2	2
	garnisseur	2	—	2																						2	—	2
	garnisseuse	—	2	2																						—	2	2
	lingère	—	1	1																						—	1	1
	modiste	4	2	6										1		1										5	2	7
	racleur	—	—	—																				1	1	—	1	1
	rentrayeuse	1	—	1																						1	—	1
	repasseuse	3	2	5																						3	2	5
	tanneur	3	—	3																						3	—	3
	teinturier	1	1	2																						1	1	2
	tricoteuse	—	—	—	1		1																			1	—	1
		24	30	54	1	1	2	1	—	1	1	—	1	1	—	1							—	1	1	28	32	60
De l'Alimentation	boulanger	—	—	—																1		1				1	—	1
	brasseur	1	—	1																						1	—	1
	cigarier	—	1	1																						—	1	1
	confiseur	1	—	1																						1	—	1
	meunier	1	—	1																						1	—	1
	pain d'épicier	1	—	1																						1	—	1
		4	1	5																1	—	1				5	1	6

Spécialité professionnelle et domicile des abonnés inscrits au registre de la station de Liége-Guillemins. en 1908 (Suite et fin)

PROFESSIONS	DOMICILE — LIÉGE			BRESSOUX			OUGRÉE			SERAING			ANGLEUR			HERSTAL			GRIVEGNÉE			AUTRES LOCALITÉS			TOTAUX		
	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL	six ou sept déplacements	un déplacement	TOTAL
De la Petite Industrie																											
bijoutier	—	1	1																						—	1	1
cavier	—	4	4																						—	4	4
coiffeur	1	2	3																						1	2	3
encadreur	—	2	2																						—	2	2
horloger	1	1	2				1	—	1																2	1	3
laveur de vitres	1	1	2																						1	1	2
lunettier	1	—	1																						1	—	1
photographe	—	1	1																						—	1	1
sellier	1	1	2																						1	1	2
	5	13	18				1	—	1																6	13	19
Diverses																											
cartouchier	—	1	1																						—	1	1
plastiqueur	—	1	1																						—	1	1
presseur	—	1	1																						—	1	1
verrier	3	—	3																						3	—	3
	3	3	6																					—	3	3	6
c) Domestiques																											
journalière	7	1	8																						7	1	8
journalier	2	—	2													1	—	1							3	—	3
	9	1	10													1	—	1						—	10	1	11
d) Transport et manutention commerciales.																											
batelier	1	—	1																						1	—	1
charretier	—	2	2																						—	2	2
emballeur	—	—	—		1	1																			—	1	1
magasinier	3	4	7																						3	4	7
	4	6	10	—	1	1																			4	7	11
e) Ouvriers de l'Etat.																											
aide-éclusier	1	—	1																						1	—	1
	1	—	1																						1	—	1
f) Non classées.																											
aide-opérateur	1	—	1																						1	—	1
chaîneur	1	—	1																						1	—	1
découpeuse	—	1	1																						—	1	1
laveur	—	1	1																						—	1	1
mateur de tuyaux	—	1	1																						—	1	1
nettoyeur	1	—	1																						1	—	1
préparateur	—	1	1																						—	1	1
releveur	1	—	1																						1	—	1
rinceur	—	—	—																				1	1	1	—	1
	4	4	8																				1	1	5	4	9
TOTAUX	460	292	752	20	19	39	15	5	20	8	12	20	10	9	19	9	9	18	5	8	13	42	27	69	569	381	950

Professions et destinations des abonnés inscrits aux registres de la station de Waremme comme autorisés à recevoir un abonnement en octobre 1909.

DESTINATION	PROFESSIONS																																	TOTAL		
	AGRICOLES			INDUSTRIELLES																								DOMESTIQUES			DU TRANSPORT ET DE LA MANUTENTION COMMERCIALE					
				en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			du vêtement et industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie (métiers)											
	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL
	1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7	
Amay																1		1																1		1
Angleur				7	5	12				2		2				6	5	11					2	2					1	1				15	13	28
Ans				7	28	35	5	8	13		6	6				10	57	67							1	1	2					2	2	23	102	125
Appelterre										1		1																						1		1
Aubel																2		2																2		2
Auderghem																1		1																1		1
Avennes																3		3																3		3
Bellefontaine				3		3																												3		3
Bierset				1	24	25	3	3	6		13	13				4	23	27					5	5		4	4					1	1	8	73	81
Bruxelles-Nord				1	5	6	1		1							7	4	11	6	5	11							1		1		1	1	16	15	31
Chaudfontaine																1		1																1		1
Chênée				4	1	5										7	8	15																11	9	20
Cortemberg																3	2	5																3	2	5
Courrière																1		1																1		1
Dison																1		1																1		1
Dolhain																4		4																4		4
Duffel																3		3																3		3
Engis					1	1																													1	1
Esneux					2	2																													2	2
Fexhe-le-Haut-Clocher		1	1	1	10	11	1	1	2							1	10	11		1	1		11	11		6	6					1	1	3	41	44
Flémalle-Grande				2		2										2	12	14																4	12	16
Gembloux																2	1	3																2	1	3
Gingelom					1	1											1	1																	2	2
Hamoir																1		1																1		1
Hannut																1		1																1		1
Hasselt																4		4																4		4
Helchteren																4		4																4		4
Herbesthal		1	1																																1	1
Herstal				1		1	1		1		1	1				2	2	4																4	3	7
Herve																			1		1													1		1
Houtain-l'Evêque																1		1																1		1
Huccorgne																1	1	2																1	1	2
Huy-Sud				1		1										7		7				1		1										9		9
Jemeppe-sur-Meuse				2	1	3											3	3																2	4	6
Lanaeken																1		1																1		1
Landen					5	5											5	5					1	1											11	11
Les Avins-en-Condroz																1		1																1		1
Liège Guillemins	3	5	8	184	83	267	24	11	35	17	39	56		3	3	271	229	500	3	40	43		2	2	5	6	11		1	1	9	7	16	516	426	942
Haut-Pré				9	33	42	2	20	22		4	4				10	52	62		1	1				1	1	2		1	1				22	112	134
Jonfosse								1	1		1	1																							2	2
Palais							2		2	1		1					1	1		1	1													3	2	5
Val-Benoît					1	1																													1	1
Vivegnis					1	1		1	1								1	1					1	1											4	4
TOTAL	3	5	8	193	118	311	28	33	61	18	44	62		3	3	281	283	564	3	42	45		3	3	6	7	13		2	2	9	7	16	541	547	1,088

Professions et destinations des abonnés inscrits aux registres de la station de Waremme comme autorisés à recevoir un abonnement en octobre 1909. (Suite et fin)

DESTINATION	PROFESSIONS																																	TOTAL		
	AGRICOLES			INDUSTRIELLES																								DOMESTIQUES			DU TRANSPORT ET DE LA MANUTENTION COMMERCIALE					
				en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			du vêtement et industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie (métiers)											
	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL	Nombre de déplacements par semaine		TOTAL
	1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7	
Liers																1	1	2																1	1	2
Lincent																	1	1																	1	1
Lonzée																1		1																1		1
Méry																1		1																1		1
Micheroux																1		1																1		1
Milmort				8		8										2		2																10		10
Modave																3		3																3		3
Momalle					3	3		3	3								2	2		1	1					3	3								12	12
Montegnée				2	6	8	4	6	10	1		1				3	2	5		1	1					1	1							10	16	26
Montignies-sur-Sambre				1		1										8		8																9		9
Namèche																2		2																2		2
Nederheim																2		2																2		2
Neerwinden				1	1	2										1	4	5																2	5	7
Nessonvaux																2		2																2		2
Pont-à-Celles (Nord)				1		1																												1		1
Poulseur																1		1																1		1
Racour																1	1	2																1	1	2
Remicourt		1	1		14	14		2	2	1	26	27					32	32					2	2		1	1							2	77	79
Retinne				21		21	9		9							2		2																32		32
Rhisnes																1		1																1		1
Rocour								1	1																										1	1
Rosoux-Goyer					1	1											1	1																	2	2
Saint-Trond																	3	3																	3	3
Sauvenière																	1	1																	1	1
Sclessin				1	1	2										1		1																2	1	3
Spa																8		8							1		1							9		9
Statte																															1		1	1		1
Stavelot																2		2																2		2
Tervueren																1		1																1		1
Tessenderloo																1		1																1		1
Tilleur				2	6	8					1	1					5	5								1	1							2	13	15
Tirlemont										1	1	2				1	2	3																2	3	5
Tongres																	2	2																	2	2
Trooz											1	1				1		1																1	1	2
Turnhout																4		4																4		4
Velm				1		1											1	1																1	1	2
Verviers				3	1	4										11	1	12																14	2	16
Vielsalm																1		1																1		1
Visé				2		2				2		2																						4		4
Voroux-Goreux					1	1											1	1																	2	2
Wamont																2		2																2		2
Wavre				1		1																1		1										2		2
Welkenraedt								1	1																										1	1
TOTAL	3	8	11	267	235	502	52	58	110	6	93	119		3	3	428	477	905	10	50	60	2	24	26	9	23	32	1	3	4	10	12	22	808	986	1.794

Profession, nombre de déplacements par semaine et domicile des abonnés inscrits aux registres de la station de Waremme comme autorisés à recevoir un abonnement en octobre 1909.

DOMICILE	PROFESSIONS																															DOMICILE
	AGRICOLES			INDUSTRIELLES																												
				en général			extractives			métallurgiques			du livre			du bâtiment des travaux publics et de l'ameublement			du vêtement et industries accessoires			de l'alimentation			de la petite industrie (métiers)			DOMESTIQUES			DU TRANSPORT ET DE LA MANUTENTION COMMERCIALE			TOTAL			
	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	déplacements par semaine		TOTAL	
	1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		1	6 ou 7		
1 Waremme		3	3	13	123	136	6	23	29	5	58	63		3	3	24	169	193	5	31	36	1	16	17		16	16	1	2	3	2	7	9	57	451	508	Waremme
2 Abolens				8		8	2		2							9		9															19		19	Abolens
3 Aineffe																3		3															3		3	Aineffe
4 Basheers				2		2										1		1															3		3	Basheers
5 Bergilers					1	1										34	10	44		1	1										1	1	2	35	13	48	Bergilers
6 Berloz				1	3	4					1	1				1		1					1	1									2	5	7	Berloz
7 Bettincourt		1	1	3	16	19		3	3	1	1	2				5	48	53					1	1								1	1	9	71	80	Bettincourt
8 Blehen	1		1																															1		1	Blehen
9 Bleret		1	1	2	1	3					1	1				1	11	12															3	14	17	Bleret
10 Borlez				19	1	20	1	2	3							27	1	28													1		1	48	4	52	Borlez
11 Bouckhout				2		2	1		1																								3		3	Bouckhout
12 Bovenistier																	1	1							1		1							1	1	Bovenistier
13 Braives																									1		1						1		1	Braives
14 Celles				16	11	27	8	11	19	1	2	3				56	32	88		2	2		1	1							1	1	2	83	60	143	Celles
15 Chapon-Seraing	1		1																				1	1									1		1	Chapon-Seraing
16 Corswarem																									1		1						1	1	2	Corswarem
17 Darion				4	1	5	2		2		2	2				7	2	9															14	5	19	Darion
18 Engelmanshoven				3		3		1	1	1		1																					4	1	5	Engelmanshoven
19 Fologne																1		1															1		1	Fologne
20 Geer				5	1	6		1	1							10	4	14															15	6	21	Geer
21 Gelinden				19	1	20	7		7	1		1				5	1	6													1	1	2	33	3	36	Gelinden
22 Grand-Axhe		1	1	2	18	20		6	6	2	6	8				4	16	20		2	2				1	2	3		1	1				9	52	61	Grand-Axhe
23 Grand-Jamine					1	1																											1	1	Grand-Jamine
24 Grand-Ville				1		1										27	4	31								2	2						28	6	34	Grand-Ville
25 Hartenge																	1	1															1	1	Hartenge
26 Heers				6	1	7	2	1	3	2		2				5	1	6													2		2	17	3	20	Heers
27 Hollogne-sur-Geer				6	3	9	1	3	3		3	3				25	15	40		1	1		1	1										32	25	57	Hollogne-sur-Geer
28 Lantremange				4	5	9		2	2	1	1	2				31	19	50		3	3													36	30	66	Lantremange
29 Latinne				1		1																											1		1	Latinne
30 Lens-Saint-Remy				1		1																											1		1	Lens-Saint-Remy
31 Lens-Saint-Servais				18	2	20	2		2							9	1	10															29	3	32	Lens-Saint-Servais
32 Lens-sur-Geer				1		1										1	1	2	1		1												3	1	4	Lens-sur-Geer
33 Ligney		1	1	9	1	10	2		2	1	2	3				21	3	24	1		1				1		1						35	7	42	Ligney
34 Marlinne				63	6	69	9		9	4		4				15	1	16	1		1				2		2				1		1	95	7	102	Marlinne
35 Mielen-sur-Aelst					1	1																												1	1	Mielen-sur-Aelst
36 Oleye		1	1	5	15	20	1	1	2	2	15	17				32	125	157		9	9					2	2						40	168	208	Oleye
37 Omal				14	4	18	1		1	2		2				10	2	12				1	1	2									28	7	35	Omal
38 Opheers	1		1	6	1	7	1	1	2							3		3															11	2	13	Opheers
39 Oreye				2		2										3	1	4		1	1												5	2	7	Oreye
40 Pousset																	1	1																1	1	Pousset
41 Remicourt																																		1	1	Remicourt
42 Roclenge-Looz				14	14	28	1	1	1							11	3	14					2	2									26	21	47	Roclenge-Looz
43 Thys											1	1							1		1												1		1	Thys
44 Tourinne-la-Chaussée				4	2	6				2		2				8		8															14	2	16	Tourinne-la-Chaussée
45 Vaux-Borset				1		1	1		1							2		2	1		1												5		5	Vaux-Borset
46 Verlaine																3		3															3		3	Verlaine
47 Viemme				2		2	1		1							5	2	7															6	2	8	Viemme
48 Vieux-Waleffes				1		1				1		1				1		1															4		4	Vieux-Waleffes
49 Villers-le-Bouillet				9	2	11	3	3	6							28	2	30							2	1	3				1		1	43	8	51	Villers-le-Bouillet
50 Waleffes																																				Waleffes
TOTAL	3	8	11	267	235	502	52	58	110	26	93	119		3	3	428	177	905	10	50	60	2	24	26	9	23	32	1	3	4	10	12	22	808	986	1.794	

ANNEXE VI

Les billets d'ouvriers à l'Etranger

Sans faire une étude du transport à prix réduit des ouvriers à l'Etranger, il n'est pas mauvais que nous donnions quelques chiffres de nature à justifier notre assertion que nulle part il n'est aussi intense ni relativement aussi important qu'en Belgique.

ANGLETERRE

C'est en Angleterre, probablement, que l'on a adopté pour la première fois des réductions de tarifs en faveur des ouvriers. L'annexe n° 1 du *Report from the Select Committee on Workmen 's trains*, du 30 juillet 1903 (London, Wyman, 1903), reproduit des clauses d'actes de concession de compagnies remontant jusqu'à 1861.

Pendant longtemps ces réductions de tarifs furent limitées à la banlieue de Londres.

La loi du 20 août 1883, *Cheap Trains Act*, a donné au Board of Trade le droit d'imposer à toutes les compagnies de chemins de fer l'obligation de créer des trains dits *trains ouvriers, workmen 's trains :*

1° à des tarifs n'excédant pas un penny par mille, soit 6 centimes et demi par kilomètre ;

2° roulant entre six heures du soir et huit heures du matin.

Le texte de l'article 3 de cette loi est donné par M. VANDERVELDE, *L'exode rural*, 2me édition, p. 146. Les articles 1 à 5 sont transcrits par M. CHARLES L'EVESQUE, *La mobilisation du travail et le transport des ouvriers par chemins de fer*. Paris, thèse de la Faculté de Droit, 1907, 1 vol. 8°, annexe n° VI, p. 137.

En exécution de cette loi, beaucoup de compagnies ont organisé des trains d'ouvriers dans les environs des grandes villes et dans les districts industriels. Certaines « en ont même étendu l'application au-delà de ce qui » leur était imposé, parce qu'elles ont vu que ces trains étaient productifs en » dépit de la faiblesse des taxes. » Ainsi s'exprime M. L'EVESQUE (p. 98), en citant à l'appui le traité d'ULRICH : *Tarifs de chemins de fer*, traduction française p. 158, et G. COHN : *Englische Eisenbahnpolitik*, t. II, p. 261.

Les documents que nous avons pu consulter, grâce à l'amabilité de M. Vandervelde, ne sont pas de date très récente :

A) Le *Report* de 1903, cité plus haut.

B) *Return showing : 1) The number of workmen 's trains running on all Railways within the Metropolitan Area : 2) the Distance run and the fares charged on each particular train (in continuation of parliamentary paper n° 189, 1900)*, 12 aug. 1903. London, Eyre et Spottiswoode, n° 347, 90 pp.

C) *Report from the select Committee on workmen 's trains, together with the proceedings of the Committee, minutes of evidence and appendix*. 3 aug. 1904. London, Wyman, 1904, 153 pp. (n° 305).

D) *Report from the select Committee on workmen 's trains*, 27 july 1905, London, Wyman, 58 pp. (n° 270).

M. Vandervelde et surtout M. L'Evesque en ont reproduit les données principales.

Il en résulte d'abord que les compagnies n'ont pas de système uniforme, ni en ce qui concerne les personnes autorisées à jouir des tarifs de faveur, ni en ce qui concerne les tarifs.

Il semble que, généralement, les trains ouvriers sont ouverts à tout le monde, avant 7 h. 30 ou 8 heures du matin. (Return B, page 3). Au point de vue statistique, les totaux des billets délivrés dans ces conditions ne peuvent être comparés avec les nôtres.

Il y a des billets mensuels, de quinzaine, de semaine, aller et retour journaliers.

Les conditions d'utilisation des coupons ne sont pas identiques : voitures spéciales, trains déterminés, limitation d'heures, etc.

Enfin, les tarifs sont variables : de 2 pence pour 10,74 milles aller et retour sur le Great Eastern, soit 0,607 centime par kilomètre, à 1,84 mille pour 2 pence sur le City and South London.

Nous n'avons pas de statistique d'ensemble des billets délivrés ou des voyages faits. M. L'Evesque cite un *Return* (Workmen 's trains) du 25 mai 1900, qui accusait, pour 1899, 700.637 coupons de semaine et 68.427,968 billets d'ouvriers aller et retour.

Le *Report* C donne un tableau du nombre de trains ouvriers, existant en 1903, et aboutissant à Londres. Il y en avait 1067 ; en mai 1904, on comptait, pour les mêmes compagnies, 867 trains ouvriers et 185 « cheap trains ». Ce tableau est reproduit en partie par M. Vandervelde, *op. cit.* p. 149.

Enfin, M. Vandervelde (p. 147) et M. L'Evesque (p. 103) ont donné, dour 14 compagnies dont le réseau aboutit à Londres, le nombre de billets aller et retour délivrés en 1882, 1889, 1893, 1896, 1899. M. L'Evesque y ajoute quelques chiffres pour 1902.

En 1899, le total se montait à 46.746.000 billets aller et retour.

Aucune de ces données n'est strictement comparable aux nôtres. Il y a, notamment, dans le trafic des trains aboutissant à *une seule* grande ville des éléments tout différents du trafic de nos trains d'ouvriers.

Si nous pouvions établir la proportion entre le nombre de billets et le nombre d'habitants, ou de kilomètres exploités, ou le nombre d'ouvriers, il n'y a pas de doute que les chiffres belges seraient notablement supérieurs.

D'ailleurs, l'existence d'une *National Association for the extension of the Workmen 's trains* démontre que les besoins sont loin d'être couverts.

ALLEMAGNE

La statistique générale des chemins de fer allemands (*Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschland, bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt*) ne renferme aucune donnée sur les coupons d'ouvriers. Il faudrait donc s'en référer aux comptes rendus des diverses administrations.

Un nouveau tarif, qui paraît être d'application générale, est entré en vigueur le 1er mai 1907.

C'est pour donner une idée des résultats de cette application que la *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen* du 12 janvier 1910 fournit, pour la première fois, croyons-nous, des détails sur les billets d'ouvriers des chemins de fer de l'Etat prussien.

Ils sont résumés dans la *Revue Générale des Chemins de fer* d'avril 1910, pp. 296-298.

Il y a trois catégories principales de billets :

1° des billets « de Sociétés » qui ne sont utilisés que par des ouvriers agricoles, probablement dans leurs migrations saisonnières ;

2° des cartes hebdomadaires d'ouvriers ;

3° des billets quotidiens aller et retour pour ouvriers.

Ces deux dernières catégories seules peuvent être assimilées aux nôtres.

La réduction du tarif pour la première catégorie est seulement de 25 %; celle pour les deux dernières est de 50 %.

La taxe moyenne kilométrique des billets varie de 1,10 centime à 1,25 centime. Pour les billets de sociétés, elle est de 1,875 centime. (Comparez : en Belgique, 0,682 centime.)

Tous ces billets ne sont valables qu'en quatrième classe.

Le trafic des seules cartes *hebdomadaires* d'ouvriers en 1907 a été distingué d'après la destination de la manière suivante :

	Nombre de cartes vendues	Nombre de parcours effectués	Voyageurs kilomètres	Recettes (francs)	Recette par voyageur (centimes)	Recette par voyageur kilomètres (centime)
Trafic général du réseau	12.689.784	148.549.158	1.277.649.108	13.998.896	9,42	1,10
Trafic urbain et banlieue de Berlin et de Hambourg-Altona .	5.962.464	71.549.568	635.471.685	5.812.245	8,11	0,91
Trafic général, abstraction faite de Berlin et Hambourg-Altona	6.727.383	76.999.590	642.177.423	8.186.651	10,62	1,26

Il résulte de ce tableau que le mouvement des voyageurs pour les deux grandes villes atteint presque la moitié du mouvement des voyageurs ouvriers et rapporte moins.

Voici, pour 1907 et 1908, les chiffres généraux du *mouvement* des billets d'ouvriers :

Mouvement du trafic des billets d'ouvriers

CATÉGORIES DE BILLETS	Exercices	Nombre de billets vendus	Nombre de parcours effectués	En °/₀ du total des voyageurs de la 4ᵉ cl.	Voyageurs kilomètres	En °/₀ du total des voyageurs de la 4ᵉ cl.	Parcours moyen par voyage kilomètres
Cartes hebdomadaires d'ouvriers							
a) à parcours simple	1907	621.501	3.729 006	0,87	22.842.906	0,23	6,13
	1908	599.134	3.594.804	0,82	22.050.308	0,22	6,13
b) à parcours aller et retour quotidien	1907	12.068.346	144.820.152	33,85	1.254.806.202	12,86	8,66
	1908	12.470.317	149.643.804	33,91	1.248.194.331	12,65	8,34
Billets d'ouvriers aller et retour	1907	5.689.186	11.378.372	2,66	324.270.285	3,32	28,50
	1908	5.665.216	11.330.432	2,57	293.537.380	2,98	25,91

Les chiffres correspondants pour la Belgique sont :

1907	6.693.036	69.071.491	—	1.296.471.886	—	18,77
1908	6.384.243	65.706.770	—	1.234.630.208	—	18,79

Notre total de billets délivrés est de plus d'un tiers, celui des voyageurs, près de la moitié, et le nombre de voyageurs kilomètres presque égal, ce qui s'explique par le parcours kilométrique moyen beaucoup plus élevé.

Quand on se rappelle que la population de la Prusse, au 1er décembre 1905, était de 37.293.324 habitants, soit cinq fois celle de notre pays, et la population ouvrière à proportion, on doit conclure que notre trafic ouvrier en chemin de fer est relativement bien plus considérable, et il l'est encore davantage en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer même.

La revue du bureau de statistique de Bavière *(Zeitschrift der k. bayerischen statistischen Landesamts,* directeur M. Friedrich Zahn) a publié, en avril 1909, un article très intéressant, donnant, pour la première fois, des détails sur les billets d'ouvriers dans la Bavière de la rive droite du Rhin. Il est intitulé : *Eisenbahnwanderungen zwischen Wohn- und Arbeitsort im rechtsrheinischen Bayern während des Jahres 1907,* pp. 305 à 329.

Nous y apprenons que les coupons d'ouvriers ont été introduits en Bavière en 1891. Un règlement de 1907, complété en 1909, admet aux faveurs du tarif réduit toutes les personnes assurées en vertu de la loi sur l'assurance-invalidité, plus quelques autres catégories, telles que : employés d'administrations publiques au traitement inférieur à 2000 marks, apprentis et ouvriers travaillant à domicile. Le taux du tarif réduit est de 1 pfennig par kilomètre.

On distingue les billets aller et retour *(Rückfahrkarten)*, qui sont nos abonnements à un déplacement, et les billets de semaine *(Wochenkarten)* qui sont nos abonnements à un voyage simple pour six jours, à six ou sept déplacements par semaine.

Les résultats d'ensemble pour 1907 sont les suivants :

Nombre de billets délivrés en 1907

ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER	Billets Aller et retour	COUPONS HEBDOMADAIRES		TOTAL
		Un voyage simple	Six ou sept déplacements	
a) Tous les chemins de fer Bavarois de la rive droite du Rhin.	717.883	65.507	392.709	1.176.099
b) Les Compagnies privées seules	40.983	3.295	65.070	109.348
Pour cent du total . . .	5,7	5,0	16,6	9,3

D'après un autre calcul, basé sur le dépouillement fait au bureau de statistique même, le total des billets délivrés par les chemins de fer de l'Etat Bavarois seuls se serait élevé, en 1907, à 1.209.668.

Il se décompose comme suit :

813.762 billets aller et retour.
63.502 » à un voyage simple par jour.
332,404 » à six ou sept déplacements.

Le nombre de parcours effectués se montait à 6.003.269 ; celui des voyageurs kilomètres à 84.567.253; le parcours moyen, qui décroit à mesure que le nombre de billets augmente, 14 k. 09.

L'étude en question répartit les parcours effectués d'après la distance et les range en dix zones, dont la dernière est de 151 kilomètres et plus. On trouve encore des parcours *quotidiens* dans la zone de 91 à 120 kilomètres, en petit nombre il est vrai.

La répartition géographique du trafic est étudiée en détail, province par province, et dans de nombreux tableaux.

FRANCE

M. Charles L'Evesque, dans l'ouvrage cité, pp. 61 à 89, a exposé l'historique et le régime actuel du transport des ouvriers en France par les chemins de fer des Grandes Compagnies et de l'Etat.

M. Vandervelde, *Exode rural*, p. 145, donne un tableau résumant les données de 1895 à 1906.

Il n'est pas nécessaire que nous entrions dans les détails. Nous retenons seulement que les tarifs sont partout supérieurs aux tarifs belges, les parcours maxima beaucoup moindres, et que le total des billets à prix réduit délivrés en 1905 ne se montait qu'à 2.980.154, soit moins de la moitié du total belge.

ITALIE

Les chemins de fer de l'Etat italien et quelques compagnies secondaires accordent des réductions de tarifs considérables à deux catégories d'*ouvriers* voyageant par groupes :

1° ceux qui émigrent, temporairement ou non, à l'intérieur du royaume et ceux qui n'émigrent que temporairement à l'extérieur, en Europe ou dans les pays riverains de la Méditerranée ;

2° ceux qui émigrent dans les pays d'outre-mer, notamment en Amérique.

Les ouvriers de la première catégorie doivent voyager par groupe de cinq au moins. Le prix du coupon varie selon la distance :

de 1 à 50 kilomètres	L. 0,0276	par kilomètre.
51 à 200 »	0,0221	»
201 à 400 »	0,0166	»
Plus de 400 »	0,0138	»

Le tarif le plus favorable est donc encore de beaucoup supérieur au tarif belge (0 fr. 0025).

Les ouvriers de la seconde catégorie doivent voyager au moins à dix. Le barème ne descend pas en dessous de L. 0,023 pour des parcours de plus de 400 kilomètres.

Il s'agit donc exclusivement du transport d'ouvriers *émigrants* et à des distances plutôt considérables.

M. L'Evesque, à qui nous empruntons ces détails, ne donne aucune statistique, et assure que le système des abonnements hebdomadaires « n'est pas très développé. »