

les premiers abonnements en belgique



circonstances et conséquences

Les premiers voyages en train entre Malines et Bruxelles connurent un succès foudroyant. Les billets étaient toujours vendus des heures à l'avance et pour pouvoir tout de même prendre place à bord des trains, certains voyageurs fortunés payaient des montants astronomiques au marché noir. Ces voyageurs choisissaient le chemin de fer pour le plaisir et l'excitation qu'il leur procurait. Dès la première année, plus de 800 000 personnes effectuèrent le trajet, ce qui, pour l'époque, était considérable.

Au fur et à mesure que le réseau s'étendait, la situation changeait du tout au tout. Les promoteurs du chemin de fer ne concevaient plus

leurs réalisations exclusivement en termes de trafic voyageurs.

Ils désiraient avant tout mettre le chemin de fer au service du progrès, c'est-à-dire de l'industrie.

Le chemin de fer devait pourvoir les industries primaires belges — charbon, acier, textile — en main-d'œuvre, de sorte qu'il en vint très vite à desservir les centres industriels et commerciaux.

Certaines lignes de chemin de fer furent exclusivement construites dans le but d'acheminer la main-d'œuvre.

Une brochure éditée en 1855 proposait la construction d'une ligne de chemin de fer entre Gand et Saint-Ghislain via Leuze, Renaix et Audenarde, afin de relier la campagne flamande fortement peuplée aux bassins houillers de l'ouest de Mons, ainsi qu'aux

carrières hennuyères.

Grâce au chemin de fer, on entendait offrir à la main-d'œuvre de ces régions la plus grande mobilité possible; mais celle-ci ne fut pleinement concrétisée qu'en 1869, par l'instauration de l'abonnement à la semaine, qui était en fait un abonnement ouvrier.

C'était une primeur en Belgique puisque nous étions le premier pays d'Europe à offrir des tarifs bon marché. Et ils étaient effectivement peu onéreux! En 1870, un abonnement à la semaine coûtait 2 F pour une distance maximale de 25 km. A la fin du XIX^{ème} siècle, on ne payait pour le même abonnement que 2,25 F pour une distance de 50 km; un parcours sur la même distance coûtait en revanche 3,5 F au voyageur ordinaire.

Une noble intention ou un intérêt égoïste ?

Nous pouvons nous interroger sur les motifs qui ont incité les parlementaires de l'époque à instaurer ces abonnements à la semaine. C'est ainsi qu'on peut citer les paroles de Kerwyn de Lettenhove, le père spirituel du projet : « *Un des moyens les plus efficaces pour améliorer le sort des classes laborieuses consiste à éviter dans la mesure du possible que ces dernières ne séjournent dans les grandes villes où elles s'entassent dans des habitations exiguës et où, démoralisées, elles prennent l'habitude du désordre* ».

Il proposa donc de créer à la périphérie des grandes villes des trains spéciaux qui, le matin, desserviraient les villages environnants et y retourneraient le soir. On devrait en outre offrir aux travailleurs des abonnements à prix très réduits.

Comme s'il avait attendu ce moment, le gouvernement approuva immédiatement cette proposition.

Mais était-on réellement si soucieux du sort des travailleurs ou les véritables raisons ne devaient-elles pas être cherchées ailleurs ? La plupart de nos dirigeants craignaient en effet l'extension et l'influence toujours grandissante des nouvelles idées socialistes qui, à l'origine, étaient surtout populaires dans les villes.

Une autre raison possible était la nécessité, pour l'industrie, d'engager une main-d'œuvre peu exigeante, susceptible de remplacer les travailleurs en grève originaires des villes.

La création de l'abonnement à la semaine et le recours à la main-d'œuvre composée de milliers de navetteurs a rendu en tout cas de grands services tant à l'industrie qu'aux travailleurs eux-mêmes.

Et les travailleurs dans tout cela ?

Jusqu'ici, nous avons considéré uniquement le point de vue des autorités. Mais pour quelles raisons les travailleurs habitant à la campagne faisaient-ils quotidiennement un usage aussi intensif du train ? Pourquoi

n'émigraient-ils pas une fois pour toutes en ville ?

Il ressort de divers documents d'époque que les travailleurs invoquaient toujours les trois mêmes motifs :

- L'habitat plus spacieux et meilleur marché de la campagne ;
- La culture des légumes en potager et le petit élevage constituaient un appoint de revenus ;
- La vie plus saine et plus paisible à la campagne.

Malgré ces avantages, les premiers navetteurs enduraient un sort particulièrement pénible. Ils devaient bien souvent quitter leur domicile très tôt le matin (4 h 30 n'était pas exceptionnel) pour y revenir tard le soir. On connaît même des cas de travailleurs qui, après une journée de labeur de 12 heures, devaient encore effectuer un trajet de quelque 2 h 30, de telle sorte qu'ils s'absentaient du domicile pendant 17 heures ! La longue période d'éloignement du domicile n'était pas le seul inconvénient lié au système de la navette.

En effet, l'utilisation des premiers abonnements était limitée : ils étaient valables pour 6 trajets par semaine, aller retour.

À l'origine, seuls les travailleurs et les apprentis qui prestaient un travail manuel auprès d'un employeur pouvaient obtenir un abonnement.

Ce n'est qu'après un certain temps que cet avantage fut également octroyé aux employés, à condition que leur rémunération ne dépasse pas un certain plafond.

De plus, on ne pouvait pas emprunter n'importe quel train mais uniquement ceux expressément mentionnés sur l'abonnement. Et ce n'était certainement pas les meilleurs trains. Les abonnés ne pouvaient prendre place dans les

trains ordinaires qu'après autorisation écrite du chef de gare. En outre, ils n'avaient accès qu'aux compartiments de 3^{ème} classe, renseignés « abonnés à la semaine ». À l'origine, les abonnements étaient valables pour 6 trajets aller retour et n'intéressaient donc que les navetteurs « quotidiens ». En 1896, le ministre Vandenspeereboom instaura alors l'abonnement à la semaine, valable pour un trajet aller retour par semaine, pour les ouvriers qui ne rentraient chez eux que les week-ends.

Conséquences

Quelles furent les conséquences de la création de ces abonnements ?

- Une première répercussion fut l'abaissement sensible des salaires dans l'industrie par suite de l'apport massif en ville de main-d'œuvre bien souvent illettrée.

- La création de l'abonnement ouvrier contribua également à l'aménagement du territoire de notre pays. Il permit aux travailleurs de l'industrie de continuer à habiter à la campagne.

L'abonnement, ainsi que les bonnes relations ferroviaires, ont sensiblement freiné l'expansion des quartiers ouvriers dans les villes et ont ralenti le dépeuplement des campagnes. Cette situation a encore été accentuée par la loi du 9 août 1889 qui abaissa de façon significative les taxes pour la construction d'habitations ouvrières.

- En effectuant un trajet quotidien en train, les travailleurs entrèrent en contact avec des hommes nouveaux, des idées nouvelles. Bien souvent le train constituait un lieu de rencontre où étaient exprimées des idées progressistes.

La situation des navetteurs devait s'améliorer tant sur le plan de la durée du travail que sur celui des conditions de travail.

L'administration des chemins de fer améliora également ses services : l'usage de l'abonnement fut étendu et le confort offert accru. En outre, la durée du trajet fut sensiblement raccourcie par la mise en service de trains électriques et à traction diesel, de sorte que la durée d'absence du domicile diminuait sans cesse.

K. Destoop

