

[656 .234 (.495) & 585. (04)]

MAHAIM (ERNEST). — *Les abonnements d'ouvriers* sur les lignes des chemins de fer belges et leurs effets sociaux (fascicule 11 des notes et mémoires des instituts Solvay). — 1 volume in-8° (27 × 18 centimètres) de xv + 259 pages avec de nombreux diagrammes, cartes et tableaux hors texte. — 1910, Bruxelles et Leipzig, Misch et Thron, éditeurs. — Prix, relié : 20 francs.

Nous avons sous les yeux le livre publié par M^r Mahaim, professeur à l'Université de Liège, dans la collection des notes et mémoires de l'Institut Solvay. Son intérêt est tel que nos lecteurs ne s'étonneront pas de nous le voir analyser avec quelque détail. Presque tout serait à citer dans ce beau travail, qui est basé sur une observation délicate et impartiale des faits et qui, s'élevant aux considérations économiques et sociales les plus intéressantes, fait tout de suite oublier la sécheresse ordinaire des travaux de statistique.

Dans aucun pays du monde, les abonnements d'ouvriers sur les chemins de fer ne sont aussi répandus qu'en Belgique, et le chemin de fer de l'État belge offre un théâtre unique pour l'étude complète des résultats sociaux qu'ils ont produits. Mais la statistique officielle est assez indigente, et ce n'est que grâce aux documents nombreux et inédits, mis à sa disposition par le ministre des chemins de fer, que M^r Mahaim a pu pénétrer jusqu'au cœur de la question.

L'ouvrage comporte deux grandes divisions. La première est purement statistique; la seconde est consacrée à l'étude des effets sociaux des abonnements d'ouvriers. Nous les passerons successivement en revue.

La création des abonnements d'ouvriers, que l'on attribue ordinairement à M^r Vandepereboom, remonte en réalité à 1869, et la première application, timide au début, en fut faite sous le ministère Jamar. C'est en 1896 seulement que des réformes, faites par M^r Vandepereboom, accrurent le nombre des abonnements dans des proportions considérables.

Actuellement ces abonnements comportent diverses catégories qui se distinguent l'une de l'autre par le nombre de déplacements, depuis

un voyage, aller et retour, par semaine, jusqu'à un voyage, aller et retour, pendant six et même sept jours par semaine. La jouissance de l'abonnement est attachée à la qualité d'*ouvrier*, c'est-à-dire de travailleur salarié par un patron, à l'exclusion de l'artisan travaillant directement pour le consommateur.

Nous ne pouvons entrer, ici, dans le détail des conditions réglementaires et des barèmes applicables à ces abonnements qui sont reproduits dans le livre de M^r Mahaim. Bornons-nous à noter que, pour 1 à 6 kilomètres, les abonnements à six déplacements par semaine coûtent déjà moins que cinq billets simples, et que pour 100 kilomètres, distance la plus grande pour laquelle ils sont délivrés, le barème descend à environ $\frac{1}{4}$ de centime par kilomètre (0.262 centime). Malgré ces tarifs extraordinairement réduits, les transports d'ouvriers ne semblent pas mettre l'administration en perte. Nous disons : « ne semblent pas », à raison de l'extrême difficulté que présente l'établissement du prix de revient d'un voyageur-kilomètre de chaque classe et de chaque catégorie.

Le *nombre total* des abonnements d'ouvriers est énorme : il atteint environ 6 millions en 1907 et en 1908 pour les ouvriers de l'industrie privée seulement, alors que toutes les catégories d'abonnements ordinaires réunies ne dépassent guère 500,000 pour 1907. A la vérité, le facteur *durée* des différentes espèces d'abonnements rend ces deux chiffres peu comparables, mais même en comptant les abonnements ordinaires et scolaires, c'est-à-dire les abonnements à longue durée pour 52 abonnements hebdomadaires, on n'arrive encore qu'à un total de 800,000 autres abonnements.

Le nombre total de voyages faits par les abonnés est impossible à fixer exactement, puisque tous les voyages possibles ne sont pas forcément effectués. Sous réserve de cette observation, l'auteur estime que ce nombre dépasse 69 millions en 1907 et 65 millions en 1908, c'est-à-dire à peu près 45 et 41 p. c. du nombre total des voyageurs transportés pendant les périodes correspondantes. Rapportés au trafic quotidien (en supposant le trafic réparti également sur tous les jours de l'année), ces chiffres signifient que, sur 440,000 personnes qui utilisent journalièrement les trains du chemin de fer de l'État, 200,000 sont des ouvriers abonnés à la semaine.

Il est intéressant de connaître le nombre d'ouvriers abonnés, qui, naturellement, n'est pas le même que celui du nombre d'abonnements délivrés : en d'autres termes, il importe de savoir si les abonnés ouvriers sont des voyageurs occasionnels ou permanents.

La statistique officielle est muette sur ce sujet, mais une analyse minutieuse portant sur vingt stations, prises en différents points du réseau, a permis à M^r Mahaim d'établir que l'ouvrier abonné n'a utilisé son abonnement, en 1908, que pendant seize semaines (ouvrier de l'industrie privée) et vingt-quatre semaines (ouvrier de l'État). Cette particularité résulte de ce qu'un nombre relativement faible d'ouvriers font une navette hebdomadaire tout le long de l'année et qu'un grand nombre d'entre eux sont des voyageurs occasionnels, soit parce que le travail qui les attire loin de chez eux est temporaire, soit parce qu'ils sont eux-mêmes instables. Si l'on admet le diviseur très modéré de vingt coupons d'abonnement par abonné, on peut en conclure avec assez de vraisemblance qu'en 1907 et en 1908 le nombre d'ouvriers abonnés était de 525,000 en chiffre rond, ce qui représente 20 p. c. de la population ouvrière totale. Le parcours moyen fait par un ouvrier ne dépasse guère 19 kilomètres; il est donc tout à fait erroné de supposer que la masse des ouvriers abonnés effectue de très longs trajets en chemins de

fer et se trouve ainsi astreinte à quitter le logis au point du jour pour n'y rentrer que fort tard dans la soirée.

La répartition des abonnements d'après l'époque de l'année ne présente rien de bien particulier.

Il en est autrement de leur répartition géographique, qui appelle des remarques intéressantes.

Les abonnements à un seul déplacement par semaine sont de beaucoup les moins nombreux.

Ce sont des abonnements à longue distance délivrés surtout par des stations qui drainent une région étendue dépourvue de chemins de fer. Une intéressante carte montre que le plus grand nombre de ces abonnements se délivrent en Campine, dans le nord de la Hesbaye et, en général, dans les régions agricoles. Il en est tout autrement pour les abonnements à six ou à sept déplacements par semaine, qui se groupent surtout dans les environs des grandes villes et des centres industriels.

La répartition par arrondissement administratif fait l'objet de deux cartes donnant le nombre absolu d'abonnements et leur nombre par 1,000 habitants.

Dans la première de ces cartes, on voit au centre de la Belgique une tache foncée qui montre que c'est l'arrondissement de Nivelles en tête, puis ceux de Bruxelles, Charleroi, Namur et Louvain qui fournissent le plus grand nombre d'abonnements : « C'est la ruche « bourdonnante où nos ouvriers, abeilles toujours en mouvement, vont et viennent, « arrivent et repartent, toujours en masses « serrées..., 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. »

On comprend maintenant pourquoi le parcours moyen est si faible.

Proportionnellement à la population, la répartition offre des différences très notables. Nivelles vient toujours en tête, mais Bruxelles, par exemple, qui la suit, en chiffre absolu, n'arrive plus qu'au vingt-deuxième rang, parce que la population énorme de la capitale est forcément plus sédentaire.

Pour se rendre un compte exact et complet de la nature du trafic des ouvriers-voyageurs, il était intéressant de grouper les abonnements par rapport aux stations (*foyers d'attraction*) vers lesquelles se dirigent les abonnés et par rapport à celles (*foyers de dispersion*) d'où ils partent. Faire ce travail pour la totalité des abonnements est matériellement impossible et l'auteur a dû limiter son examen pour les foyers d'attraction à cinquante-cinq stations judicieusement choisies et à des relevés spéciaux établis pour les mois de janvier et août 1908. Cet examen porte ainsi sur un total de billets qui représentent environ 48 p. c. de la totalité des billets délivrés pendant la période correspondante. Une série de douze cartes en montre les résultats. On y constate naturellement que le plus grand nombre d'abonnements est délivré par les stations voisines du centre d'attraction considéré, mais que pourtant l'aire de drainage de ce centre s'étend parfois à des distances considérables. C'est ainsi que Heyst, Arlon, Furnes, Verviers, etc. fournissent des travailleurs à la capitale. Quantité de remarques suggestives sont faites par l'auteur. Citons comme exemple le cas de Gand, qui exerce une faible attraction et marque ainsi l'autonomie relative des industries gantoises. On sait d'ailleurs que c'est Gand qui, de toutes les grandes villes belges, renferme la plus forte proportion d'ouvriers industriels.

Les *foyers de dispersion* ont été étudiés pour trente et une stations, différentes des premières, et pour les mois de janvier et juillet 1909. Cinq cartes en représentent les aires de dispersion. Si l'on rapproche celles de ces cartes qui figurent également dans les foyers d'attraction, on est frappé de l'échange réci-

proque des ouvriers et l'on se demande pourquoi cette dispersion 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 tire d'une région des travailleurs d'une spécialité qu'on ne possède pas et on lui en renvoie d'autres.

Les abonnés qui prennent leur coupon dans une localité déterminée n'habitent pas nécessairement celle-ci ; ils en sont souvent assez éloignés et l'aire de drainage des stations est très variable de forme et d'étendue. L'examen statistique de M^r Mahaim porte, à ce sujet, sur vingt stations, et deux cartes illustrent, d'une façon bien intéressante, la configuration de ces aires de drainage qui montrent qu'une station n'est qu'un point de ralliement et que son action s'étend à des distances parfois considérables.

Le groupement des abonnés par profession est une des parties intéressantes de l'étude statistique. Quatre cartogrammes nous montrent ce groupement par arrondissement administratif pour les ouvriers d'usines (qui sont les plus nombreux dans les environs de Charleroi), pour les ouvriers terrassiers et manœuvres (qui forment une vaste tache foncée comprenant les arrondissements de Bruxelles, Louvain, Nivelles et Alost), pour les ouvriers du bâtiment (qui sont en majorité dans la région de Nivelles) et pour les ouvriers mineurs dont le plus grand nombre se remarque aux environs de Namur et de Charleroi. Le dernier de ces cartogrammes, celui des ouvriers mineurs, mérite de fixer l'attention : alors que pour les autres on ne sait rien de la *direction* des voyages, ceux-ci sont évidemment tous à destination de la région houillère. On y voit d'un coup combien l'industrie du charbon occupe un grand nombre d'ouvriers éloignés du siège de leur travail. Cette partie de l'enquête semble si intéressante que l'auteur a cru devoir y consacrer une carte où figurent 547 stations avec le nombre

d'abonnements, distingués par catégories, délivrés par chacune d'elles.

La ligne d'enveloppe de ces stations nous reculerait presque jusqu'aux frontières du pays, sauf le Luxembourg méridional. On y constate que pas mal d'ouvriers font journellement un trajet qui atteint deux heures, deux heures et demie et parfois trois heures !

Exemple : Deux ouvriers d'Alost-Nord, qui travaillent dans un poste de nuit d'un charbonnage du Hainaut, font chaque jour un trajet qui, à l'aller, prend 2 heures 25 minutes et au retour 2 heures 25 minutes. C'est là un cas qui amène des réflexions plutôt attristantes, car on se demande ce qu'il peut rester pour la vie de famille à l'ouvrier qui, sur vingt-quatre heures, en emploie près de cinq à circuler en chemin de fer.

Une étude spéciale est consacrée aux abonnements de la station de Liège-Guillemins et à celle de Waremme. Nous ne pouvons malheureusement pas suivre l'auteur dans les nombreuses remarques que lui suggère cette étude. Signalons seulement un fait qui n'est évidemment pas particulier à Liège : c'est le grand nombre d'ouvriers de métier qui ont des abonnements à grande distance et que M^r Mahaim baptise très justement de conquérants ; ils personnifient, en effet, la conquête de la clientèle du pays entier par les industries spécialisées des villes. Les abonnements permettent l'envoi vers un point éloigné des spécialistes nécessaires à la décoration d'une villa ou à l'aménagement d'un parc.

Tout ce qui précède se rapporte aux abonnements sur les chemins de fer de l'État. Deux sections suivantes de l'étude statistique sont consacrées à des données générales relatives aux abonnements sur les lignes du Nord belge et sur les chemins de fer vicinaux.

Ici se termine l'étude statistique qui constitue la première partie de l'ouvrage de M^r Mahaim : elle renferme une documentation en grande partie inédite, précieuse pour tous ceux qui étudient l'exploitation des chemins de fer. Nous ne pouvons, dans les limites d'un

compte rendu, entrer dans plus de détails sur cette étude et nous devons nous borner à conseiller au lecteur de recourir au livre lui-même, de consulter les cartes et les tableaux qu'il contient ; nous sommes certain qu'il sera, comme nous-même, captivé par la quantité d'observations intéressantes qu'il y trouvera et frappé du soin, de l'impartialité et de la conscience scientifique avec lesquels le sujet a été approfondi.

Il nous reste maintenant à parler de la seconde partie de l'ouvrage, qui traite des effets sociaux des abonnements d'ouvriers.

Un premier chapitre est consacré au rôle que jouent ces abonnements d'ouvriers dans « l'exode rural », première question qui se pose quand on aborde l'étude des effets sociaux des abonnements. L'auteur estime que c'est à tort que l'on considérerait le transport intensif des ouvriers comme un simple mode de l'exode rural : le phénomène est bien plus complexe et demande à être analysé de plus près. M^r Mahaim, s'appuyant sur une enquête personnelle faite auprès des abonnés eux-mêmes, groupe ceux-ci en six catégories :

1) Le rural, ouvrier industriel d'occasion, qui, après avoir tâté des salaires industriels, revient au pays, s'y fixe et ne demande qu'à y rester. C'est la nécessité seule qui le forcera à émigrer de nouveau.

2) L'ouvrier industriel, émigrant quotidien. Il a ses habitudes à la campagne : il y vit plus économiquement et plus sainement ; il y est en famille et trouve que les avantages lui valent la peine et la fatigue d'un voyage quotidien.

3) L'ouvrier semi-agricole, semi-industriel, celui qui s'intitule cultivateurpropriétaire, qui n'a nulle envie d'abandonner sa culture et qui ne s'emploie qu'occasionnellement à des travaux industriels : carrières, usines, construction de chemins de fer. Cet abonné reste un agricole tout en travaillant périodiquement dans l'industrie.

4) L'ouvrier de métier détaché en mission.

5) Le demi-déraciné. C'est l'abonné à un déplacement hebdomadaire qui ne revient qu'une fois par semaine ou par quinzaine apporter son salaire à sa mère. Le lien qui l'attache au pays est faible et sera facilement brisé.

6) L'ouvrier urbain qui fait retour aux champs, parce qu'il y trouve pour moins d'argent une situation plus salubre.

Or, toutes ces catégories d'abonnés, les seules intéressantes au point de vue de l'exode rural, montrent que l'abonnement, en même temps qu'il déplace l'ouvrier, le rattache plus ou moins fortement à l'endroit de sa résidence. Les abonnements d'ouvriers sont donc bien autre chose qu'un mode d'exode rural : ils fixent l'abonné, au moins pour un certain temps, et, dans une large mesure, ils peuvent être considérés comme maintenant les populations rurales dans leurs foyers. Cependant, on ne peut méconnaître qu'ils apprennent à l'ouvrier le chemin de l'émigration. Ils ont donc un double effet et cette antinomie explique pourquoi les uns y voient un agent redouté de la concentration industrielle et d'autres un moyen précieux de conserver les familles rurales à la campagne.

Les exemples cités par l'auteur engagent à ne pas perdre de vue ce qu'a de grave, au point de vue individuel, le déplacement répété de l'ouvrier qui, presque toujours, est l'indice d'une crise ou d'une gêne.

La conséquence à tirer de ce qui précède, c'est que les abonnements ont plutôt ralenti la « congestion » des centres urbains et n'ont à coup sûr pas provoqué le délaissement des campagnes. Il est malheureusement impossible de le démontrer rigoureusement, car il faudrait pour cela comparer deux régions identiques, l'une pratiquant les abonnements et l'autre pas. Or, il n'y a aucun exemple de pareilles circonstances en Belgique, et la comparaison avec les pays étrangers se heurte à des différences telles qu'il est impossible

d'en tirer des conclusions un peu certaines.

C'est ce que l'auteur montre par une analyse très soignée qui l'amène à conclure qu'à tout prendre les abonnements ont pour effet de prolonger des états de transition et d'éviter les heurts que représente, au point de vue social, l'émigration des campagnes vers les villes.

Le deuxième chapitre est consacré au *marché du travail*. Il est évident que celui-ci s'étend au fur et à mesure que les déplacements deviennent plus faciles et que, dans un pays où le transport de la main-d'œuvre ne coûterait ni argent, ni fatigue, ni temps, la concurrence entre employeurs et employés serait parfaite et ce pays entier ne formerait plus qu'un seul marché du travail. Cette intéressante question est étudiée par M^r Mahaim, d'une part, au point de vue de l'employeur — notamment à celui du recrutement de la main-d'œuvre — et, d'autre part, au point de vue du salarié, emploi, chômage et taux du salaire.

Le recrutement de la main-d'œuvre est singulièrement facilité, pour la grande industrie, par les abonnements. C'est là un fait certain, vrai surtout pour la main-d'œuvre non qualifiée : l'ouvrier qualifié, en effet, mieux protégé contre la concurrence par la valeur de son travail se déplace naturellement moins facilement et c'est par l'ouvrier des campagnes que le nivellement commence. Il n'y a pas de grands travaux publics ou de grande entreprise de bâtiment qui rencontrent de difficulté sérieuse de recrutement, et certains exemples tendraient à faire croire que l'industrie du bâtiment redevient, avec des procédés modernes, un métier ambulancier, comme elle l'était au moyen âge. Mais ce n'est pas seulement de la main-d'œuvre non qualifiée que l'industrie demande aux abonnements, et il n'y a pas en Belgique de très grande industrie qui ne tire une partie de sa main-d'œuvre de localités plus ou moins éloignées. La Société Cockerill en offre un exemple que M^r Mahaim a été en

mesure d'analyser d'une manière complète : 55 p. c. seulement du personnel ouvrier de cet établissement habitent Seraing; le reste est disséminé dans 270 communes, dont quelques-unes très éloignées : 85 p. c. des ouvriers habitent dans un rayon de 10 kilomètres et 15 p. c. au delà. Ces 15 p. c., qui doivent évidemment employer des moyens de communication, représentent 1,255 personnes.

Une carte extrêmement intéressante illustre la répartition géographique de ce personnel.

On y a tracé des cercles concentriques de 10 en 10 kilomètres, ayant Seraing pour centre, et dans chaque anneau ainsi formé on a indiqué les agglomérations qui s'y trouvent.

La carte indique la résidence habituelle des ouvriers et le nombre d'abonnés par commune distingués d'après le nombre de déplacements; elle montre aussi les trajets effectués soit à pied, soit à bicyclette, pour atteindre la station de départ.

A tout prendre, il est assez étonnant qu'un établissement presque séculaire comme la Société Cockerill n'ait pas groupé autour de lui toute la population ouvrière dont il a besoin et ce fait est évidemment dû aux abonnements.

Il ne faudrait pas croire que cette grande mobilité des ouvriers soit toujours avantageuse au point de vue capitaliste; certains chefs d'industrie s'en plaignent amèrement.

Ils disent qu'on n'est jamais sûr de cette main-d'œuvre amenée par les trains et parfois ils envient le sort de ces usines privilégiées qui ont autour d'elles un personnel stable, logé, enchaîné en quelque sorte et... obligé de subir la loi du plus fort.

L'auteur ne s'est pas contenté du cas particulier de Seraing, et pour embrasser dans son ensemble une grande industrie belge, il s'est adressé aux charbonnages.

Bien que son enquête ait porté sur trente-cinq charbonnages, occupant 71,857 ouvriers, soit 48 p. c. des ouvriers occupés par tous les charbonnages du pays, il ne nous présente les résultats que sous réserve : les différences

d'un bassin à l'autre et même de charbonnage à charbonnage sont si grandes qu'il est difficile d'affirmer qu'une enquête portant sur la totalité des charbonnages coïnciderait avec les résultats présentés.

La proportion d'abonnés sur l'ensemble des charbonnages observés est d'à peu près 10 p. c. avec des écarts considérables entre les différents bassins: le Couchant de Mons ne dépasse pas 2.2 p. c., le Centre monte à 11.9 p. c.; mais dans cette région même, Mariement et Bascoup n'ont que 1 p. c. d'abonnés, tandis que la proportion pour les trois autres charbonnages observés s'élève à 10.4, 17.8 et 22.6 p. c. Dans le bassin de Liège, où l'enquête porte sur les trois quarts de la population ouvrière, il y a, en moyenne, 15 p. c. d'abonnés, mais également avec de notables variations de charbonnage à charbonnage.

Quatre cartes ont été dressées pour montrer d'où viennent les abonnés. Pour le bassin de Liège, c'est la Campine et la Hesbaye qui sont drainées; un petit nombre d'unités sont enlevées à grande distance, mais ce sont des exceptions et la masse vient des deux réservoirs de main-d'œuvre non qualifiée qui sont au nord-ouest de la province de Liège et dans le Limbourg, régions essentiellement agricoles; la carte du bassin de Liège met en évidence un fait bien intéressant: elle fait voir que les charbonnages de Liège ont commencé l'éducation professionnelle de la Campine, qui trouvera sur place, quand s'ouvriront les nouveaux bassins, une partie considérable de la main-d'œuvre qui lui sera nécessaire. Mais ce jour-là le bassin de Liège perdra cette main-d'œuvre qui lui arrive actuellement par trains entiers et l'on peut se demander quelles seront les conséquences de cette transformation pour les charbonnages liégeois.

Au point de vue de l'agriculture, on ne peut contester que les abonnements détournent au profit de l'industrie une main-d'œuvre déjà trop rare, et qu'un grand nombre de ruraux viennent dans les charbonnages ou les usines

chercher un pain que leur fait acheter trop durement la culture de la terre. Aussi l'agriculteur en conçoit-il du ressentiment et on l'entend reprocher au gouvernement de transporter à perte des ouvriers agricoles vers les centres industriels en faussant ainsi les conditions normales du marché de la main-d'œuvre. A cela, M^r Mahaim répond, très judicieusement selon nous, que si les facilités de transport suffisent pour enlever la main-d'œuvre à l'agriculture, c'est que les bas salaires ne se maintiennent dans les campagnes que grâce au défaut de concurrence.

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? Et si l'agriculteur ne peut payer la main-d'œuvre au taux de l'industrie, c'est qu'il ne la paie pas *ce qu'elle vaut* : s'il redoute que la concurrence s'établisse, c'est lui qui veut fausser le marché. La distance est un grave obstacle à la formation du prix normal, et tout ce qui la diminue ou la rend inopérante ne peut que rapprocher du marché idéal.

Après le point de vue de l'employeur, que nous venons d'analyser, l'auteur aborde le point de vue de l'ouvrier.

L'abonnement représente évidemment la possibilité de trouver de l'ouvrage ou de chercher un ouvrage mieux rémunéré, et il exerce donc sur le chômage individuel une influence très salutaire.

En second lieu, la mobilité de la main-d'œuvre est une condition générale pour diminuer le chômage autant que possible. Mais il y a plus. Étant donné qu'un grand nombre d'abonnés habitent la campagne, en temps de crise, l'ouvrier industriel en chômage retourne aux champs; c'est là un phénomène inconnu ailleurs que chez nous, car dans les pays où l'agglomération des ouvriers autour des usines est plus accentuée, la crise frappe plus de monde au même endroit, d'où les bandes de chômeurs, rassemblés et menaçants, que l'on voit en Angleterre, en Amérique, à Berlin. En somme, on peut considérer que les abon-

nements tendent à diminuer le chômage ou à en atténuer les conséquences.

Il est incontestable que les *salaires* gagnés par les abonnés sont supérieurs à ceux qu'ils gagneraient s'ils restaient chez eux. Dès lors, il est évident que l'abonnement a un double effet : il hausse les salaires là où ils sont bas et les abaisse là où ils sont élevés : en d'autres termes, il nivelle les prix. Et il est bien certain que les abonnements ont fait monter les salaires dans une notable proportion, dont l'ouvrier rural a profité. Les récriminations des agrariens sont d'ailleurs là pour confirmer ce fait!

D'autre part, la mobilité de la main-d'œuvre provoque une baisse relative de la main-d'œuvre industrielle. Il est bien difficile de la mesurer à raison des facteurs multiples qui interviennent dans la détermination du taux des salaires, mais l'auteur tient pour assuré que nos abonnements d'ouvriers y sont pour beaucoup. La Belgique a élargi, égalisé le marché des salaires par les abonnements d'ouvriers. Comment admettre que cela ne soit pour rien dans une baisse de salaires qui étonne tous ceux qui étudient de près notre organisation sociale?

L'auteur remarque que les grèves de certains métiers deviennent presque impossibles avec les abonnements. Il émet aussi l'avis que ceux-ci forment, jusqu'à un certain point, un obstacle à la création de syndicats puissants ayant une politique de salaire efficace, et cela, parce que le métier est ouvert à tout le pays et que l'ouvrier-voyageur est un étranger sur lequel on n'a que peu de prise. Il fait observer que les syndicats, qui ont une politique de salaire vraiment efficace, sont ceux, comme les typographes et les gantiers bruxellois, par exemple, que la qualité de leur main d'œuvre garantit contre l'invasion des abonnés. Dans la grande industrie, les syndicats du coton et de la laine, à Gand et à Verviers, sont peut-être les seules exceptions, et ce sont précisément les localités où l'immigration des ouvriers est faible.

Si une étude positive, comme celle dont nous poursuivons l'examen, comportait autre chose que la constatation impartiale et le groupement scientifique des faits, on pourrait peut-être regretter que cette influence des abonnements — à supposer qu'elle fût définitive — eût l'effet fâcheux de contrarier la formation et l'action des organismes qui semblent appelés à jouer un rôle considérable dans l'amélioration de notre état social.

Examinant enfin la question au point de vue du consommateur, c'est-à-dire du prix des produits, l'auteur constate que le nivellement relatif des salaires a pour effet l'abaissement du prix des produits. Cela est vrai, surtout pour les produits dans lesquels le prix de la main-d'œuvre a une influence prépondérante. C'est le cas du charbon, dont le prix affecte l'industrie nationale tout entière. C'est aussi le cas, en partie du moins, pour les industries de construction, dont les produits sont à plus bas prix chez nous que dans les pays voisins.

C'est l'inverse pour les produits de l'agriculture, qui doivent être vendus plus chers. Mais ici intervient la concurrence internationale, et rien ne dit que si les ruraux, actuellement abonnés, travaillaient aux champs nous payerions le pain moins cher. Nous sommes ici en pleine hypothèse, mais il est assez vraisemblable que cela se traduirait par une augmentation de profit pour le fermier et le propriétaire.

Le chapitre suivant, consacré à *la santé de l'ouvrier*, est assez attristant, car si l'abonnement apporte un supplément de bien-être au ménage, c'est au prix de fatigues souvent excessives. L'auteur cite plusieurs faits observés par lui, d'ouvriers effectuant des trajets de cinq et même parfois de sept heures, partie à pied, partie en chemin de fer, dans des conditions hygiéniques souvent déplorable. Il paraît hors de doute que, dans une certaine mesure, l'effet utile de l'ouvrier est diminué par ces trajets répétés en chemin de fer et que l'usure du capital humain se fait plus vite. Ces inconvénients sont graves et il serait bien

désirable que dans la mesure du possible l'administration des chemins de fer y remédiât en améliorant les horaires, en augmentant le confort des voitures, etc. Toutefois il faut remarquer que les exemples effrayants de parcours exagérés sont relativement rares. Nous avons vu, en effet, que plus de 60 p. c. des abonnés ne restent qu'une heure à une heure et demie dans le train et que les longs trajets à pied sont diminués par l'abondance des vicinaux et l'usage de plus en plus répandu de la bicyclette.

« Mais, dit M^r Mahaim, on ne peut s'em-
« pêcher d'admirer l'héroïsme de ces maris et
« de ces pères qui s'imposent ces efforts sup-
« plémentaires au profit de leurs femmes et
« de leurs enfants, c'est-à-dire afin de les lais-
« ser au foyer familial dans un milieu plus
« salubre. »

Le chapitre IV, relatif à *la vie de famille*, n'est guère plus consolant que le précédent. Il est hors de doute que l'absence prolongée de l'ouvrier, son retour souvent fort tard dans la soirée, désorganise la vie de famille. Combien de pères ne voient ainsi leurs enfants que le dimanche!

Mais, comme le fait justement remarquer l'auteur, l'abonnement est-il le seul responsable de cette désorganisation de la famille? Et, en définitive, le grand coupable, en cette matière, n'est-il pas le régime du travail, les longues journées et le travail de nuit?

Nous en avons vu, ajoute-t-il, à Verviers, à Liège, à Gand, de ces foyers désorganisés « sans l'intervention des abonnements ». Combien d'ouvriers de fabrique y quittent leur maison avant que les enfants soient éveillés et n'y rentrent que quand ils sont endormis! C'est là surtout qu'il y a quelque chose à faire pour conserver intacte la vie de famille.

Le *logement* fait l'objet du chapitre V; on y voit que, sous l'empire de la loi du 9 août 1889, plus de 75,000 maisons ouvrières ont été bâties par les ouvriers qui les occupent sur le terrain choisi par eux. On a objecté à la maison bâtie

par l'ouvrier que cette maison est un boulet qui le rive au sol et l'empêche d'améliorer son sort en changeant de résidence. Or, il est évident que les abonnements corrigent en partie cet inconvénient et peuvent donc être considérés comme un heureux complément de notre œuvre des habitations ouvrières. Les 75,000 habitations ouvrières, éparpillées là où il a plu à leur propriétaire de les planter, ont évité les navrantes « cités ouvrières » agglomérées autour des usines. Il est vrai que ce système n'est pas conforme, et pour cause, aux préoccupations du pur capitalisme, qui préfère avoir son « armée de réserve » sous la main.

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. Cela tient à des causes multiples : bas prix du terrain, bas prix de la main-d'œuvre et des matériaux, absence de spéculation immobilière organisée, mais particulièrement absence de grandes agglomérations urbaines et industrielles et réduction relative de la demande de logements par le maintien d'un grand nombre de ruraux à la campagne. Ici comme en d'autres matières, la facilité du transport doit avoir pour effet de faire baisser la rente en supprimant les avantages spéciaux dus à la situation des terrains. Mais, d'autre part, les mêmes raisons ont pour effet d'arrêter l'abaissement du loyer à la campagne. Cette action de nivellement, déjà constatée pour les salaires, prend, en ce qui concerne les loyers, une importance de premier ordre. Elle arrête la spéculation effrénée en immeubles et a son contre-coup sur le prix de la main-d'œuvre et de la vie en général.

Tout cela entre pour quelque chose dans la proportion, beaucoup plus favorable chez nous que dans les pays voisins, entre le prix du loyer et le revenu. L'auteur pense que les abonnements ouvriers ne sont pas étrangers à ce résultat. Le confort et les conditions d'hygiène que l'on peut réaliser dans les habitations ouvrières, telles qu'elles ont été créées

en Belgique, laissent loin derrière eux les conditions antihygiéniques de la plupart des habitations urbaines.

M^r Mahaim termine son intéressante étude par une rapide esquisse des influences intellectuelles et morales produites par l'extension des abonnements de semaine. Il nous fait voir l'ouvrier des villes envoyé en mission par son patron et ayant ainsi l'occasion de voir du pays, des choses, des gens qui lui seraient restés étrangers.

Pour le rural, les voyages répétés sont une occasion d'élargir son horizon intellectuel si peu que ce soit : il voit la ville, l'usine moderne, des procédés de travail qu'il ignorait, et il faudrait qu'il fût une brute grossière pour que toute cette diversité ne laissât aucune trace dans son intelligence. Au point de vue moral, la fréquentation de la ville est-elle bonne ou mauvaise ? Sur ce point comme sur tant d'autres, il y a beaucoup de pour et de contre : et si le contact de la ville est souvent salutaire, on ne peut méconnaître qu'il est parfois pernicieux. L'auteur termine le dernier chapitre par un charmant tableau de l'influence indéniable des abonnements sur la diffusion des idées socialistes, influence déjà signalée naguère par Émile Vandervelde.

Nous aurions voulu reproduire intégralement les conclusions générales par lesquelles M^r Mahaim termine son livre, mais le développement déjà pris par cette analyse nous oblige à limiter nos citations aux extraits suivants :

« 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'État, 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 rendit 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. »

« 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 eût 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. »

« 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. »

« 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. »

« 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. »

Signalons enfin une série d'annexes, parmi lesquelles une notice sommaire sur les abonnements d'*ouvriers* à l'étranger.

Nous avons lu cet ouvrage de *statistique*, dont les « dimensions » nous avaient un peu effarouché à première vue, avec un si réel intérêt qu'il ne nous a pas paru long. Nous

avons été captivé non seulement par la clarté de l'exposition, par la logique des déductions, par l'intérêt des observations personnelles qui abondent tout le long de l'ouvrage, mais aussi et surtout par l'impartialité et la probité scientifique avec lesquelles l'auteur traite son délicat sujet. A ceux qui nous ont suivi dans ce résumé, même s'ils ne sont pas spécialistes dans la question, nous ne pouvons que conseiller la lecture du livre de M^r Mahaim, et nous sommes convaincu qu'ils trouveront que la statistique, ainsi comprise et ainsi présentée, devient attrayante.

A. H