

K 800 588

2 | 1977



aperçu de la navette ferroviaire

terminé depuis un bon bout de temps cet important travail mécanographique. Par la suite, on a dépouillé et interprété les résultats.

De la sorte, on a finalement dégagé une série de synthèses dont l'essentiel a récemment fait l'objet d'une brochure (1). Cette brochure constitue une description statistique aussi précise que possible de la navette ferroviaire, limitée aux cinq grandes agglomérations, c'est-à-dire : Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi. Afin de vérifier les résultats de l'enquête et de déterminer leur valeur relative, on les a également confrontés avec les données relatives aux travailleurs migrants en général, lesquelles proviennent du recensement de 1970 et sont publiées par l'Institut national de Statistique. Ainsi donc, il a été possible de préciser le phénomène de la navette ferroviaire dans la structure démographique et socio-économique du pays.

On en a également profité pour examiner plus attentivement ces structures qui commandent en grande partie la répartition géographique et l'exploitation de notre réseau ferroviaire.

D'où viennent ces travailleurs migrants ?

Cette question est sans doute déjà venue à l'esprit des personnes qui se trouvent entre 8 heures et 8 h 30 à la gare de Bruxelles Central et voient se diriger vers la sortie cette foule compacte.

Les résultats de l'enquête constituent une réponse détaillée à cette question. Pour chacune des cinq grandes agglomérations, on a pu délimiter très précisément l'arrière-pays desservi par le chemin de fer. On a également pu relever les gares de départ par lesquelles transitent les contingents les plus importants à destination d'une agglomération déterminée. La navette vers Bruxelles est deux fois plus importante que la navette vers l'ensemble des quatre autres agglomérations. Il s'ensuit que nous nous sommes tout particulièrement consacrés à la capitale. La carte reproduite ci-contre a donc également trait à la navette vers l'agglomération



travail de bénédictin

Peut-être avez-vous participé à la distribution et à la collecte de ces formulaires. Autre solution : vous êtes un travailleur migrant et vous avez collaboré à cette enquête.

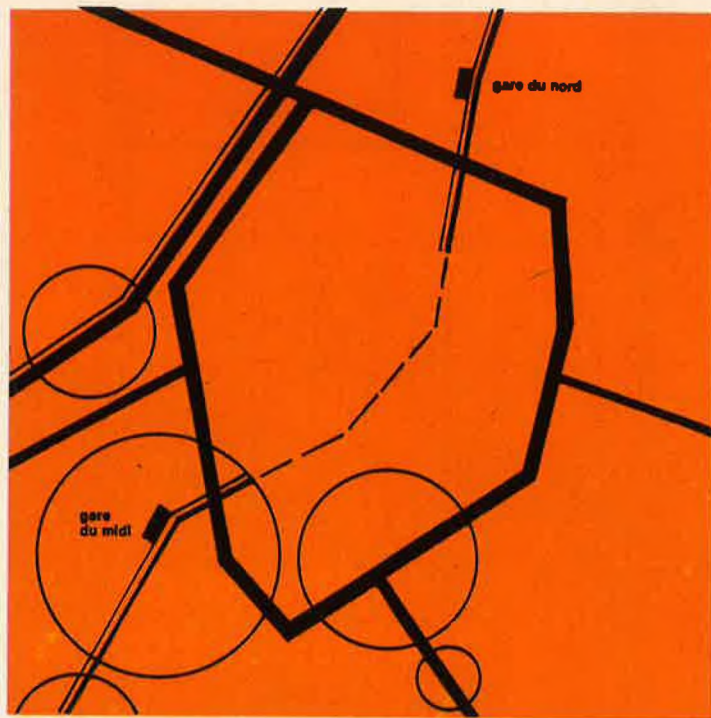
Dès lors, vous vous demandez tout naturellement ce qu'il en est advenu. Ce n'est pas une sinécure de classer 200 000 formulaires et de les préparer pour un traitement ultérieur. Tant s'en faut. Afin de pouvoir utiliser un

ordinateur pour le classement et l'exploitation de cette foule de données, il fut nécessaire d'adjoindre un chiffre-code aux adresses et noms des gares.

En fin de compte, on put ainsi obtenir une série de listes situant les travailleurs migrants selon des critères précis (domicile, gare de destination...).

Bien que notre expérience en la matière fût plus que réduite, nous avons

(1) Tant que les stocks ne seront pas épuisés, les personnes intéressées recevront un exemplaire de cette étude sur demande faite à la Direction Exploitation, bureau 12-01, rue de Louvain 21, 1000 Bruxelles.



bruxelloise. Les gares d'où s'embarquent les travailleurs migrants à destination de Bruxelles sont représentées par un cercle. La surface de ce cercle correspond au nombre de travailleurs migrants.

On obtient donc une image précise de l'ampleur et de la répartition géographique de ce phénomène. Pour l'exploitation ferroviaire, cette carte se révèle beaucoup plus utile que la description classique des migrations de travail qui, habituellement, ne se réfère qu'à des subdivisions administratives (communes, arrondissements, ...).

Dans notre cas, tous les éléments réunis se rapportent aux gares de départ.

Ce schéma ferroviaire de la navette diffère également de la carte classique de la navette. La zone centrale, large cercle de communes périphériques, y apparaît en bleu alors que pour la navette totale, cette région représente les courants les plus importants. En effet, le chemin de fer n'est pas des plus appropriés pour la navette à courte distance. Pour des distances de l'ordre de 40 à 50 km, le chemin de fer paraît l'emporter sur les autres moyens de transport. Des cartes semblables ont été dressées pour les autres agglomérations. L'ampleur du phénomène y est manifestement d'un autre ordre de grandeur.

Il est également intéressant de savoir quelles sont les gares qui présentent les plus forts contingents de travailleurs migrants.

Voici les champions :

Tirlemont	5 335
Landen	4 597
Malines	4 572
Namur	4 497
Louvain	4 134
Gand-Saint-Pierre	4 124
Alost	3 875
Denderleeuw	3 824
Zottegem	3 757
Bruges	3 274
Saint-Trond	3 184

où travaillent les migrants ?

Auparavant, les réponses à cette question ne pouvaient être que des hypothèses. Il est cependant essentiel de connaître très précisément les principales zones de destination des migrants ferroviaires, à l'intérieur des grandes agglomérations. Il faut, en effet, pouvoir harmoniser les relations entre les chemins de fer et les transports urbains.

La présente enquête vient à point nommé. Les transports urbains traversent une période de profonde mutation (construction de métros et de semi-métros). De même, on semble se diriger vers des tarifs uniformes pour les agglomérations. Seuls les résultats de l'enquête peuvent permettre une approche tant soit peu précise de toute cette matière.

L'agglomération bruxelloise qui se caractérise par une évidente concentration du secteur tertiaire, tant dans le centre même que dans les quartiers périphériques, offre les exemples les plus appropriés. Une carte nous montre la zone de répartition des travailleurs migrants qui utilisent

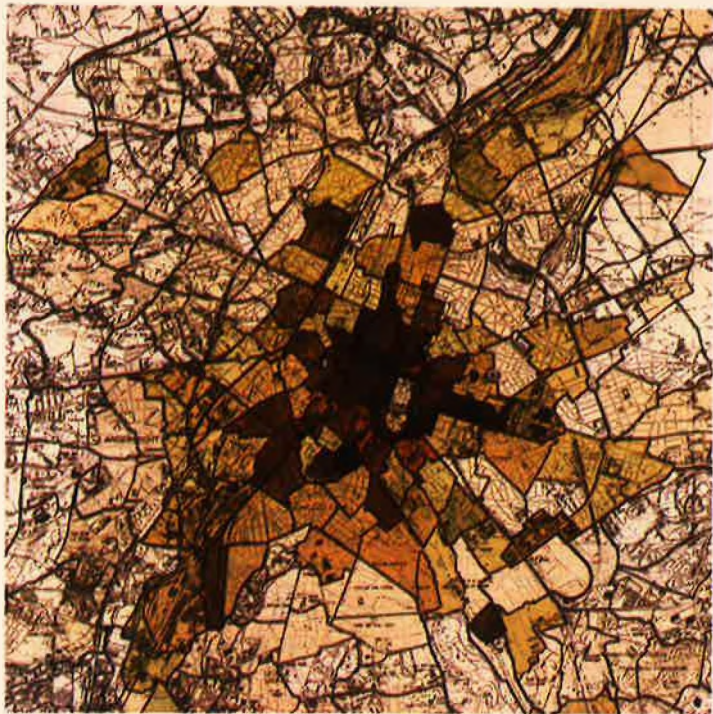
la gare de Bruxelles Midi. On remarque sans difficulté qu'à leur arrivée à Bruxelles Midi les travailleurs migrants empruntent en grand nombre les trams et les bus de la ville. La zone d'influence de Bruxelles Midi s'étend donc pratiquement à toute la partie sud-ouest de la capitale.

Une dernière carte offre une vue d'ensemble de la desserte de l'agglomération bruxelloise par chemin de fer. On peut y relever, par secteur urbain, la densité de travailleurs migrants utilisant le chemin de fer. La concentration aux environs de la liaison nord-sud saute aux yeux.

D'autre part, on remarque clairement que les zones de travail s'éloignent du centre et se déplacent de plus en plus vers l'est. Bien entendu, toutes ces cartes ne servent que d'auxiliaires lors de l'interprétation des résultats de l'enquête ; elles ne font que transmettre une impression ou une image. Aussi belles et précises qu'elles soient, elles ne permettent pas d'utiliser intégralement toutes les données numériques disponibles. La banque des données de l'enquête comprend également de précieuses informations relatives à la distribution temporelle et à la durée de l'heure de pointe.

pourquoi tout ce matériel numérique

Naturellement, il est utile, pour ne pas dire indispensable, de connaître parfaitement l'importance, la répartition géographique, ... en d'autres mots la situation du trafic par rail des travail-



leurs migrants. Mais il y a plus passionnant : à partir de cette situation, s'efforcer de dégager le comportement des travailleurs migrants. Certains travailleurs migrants passent par la gare de Bruxelles Central bien que leur lieu de travail se trouve à proximité immédiate de Bruxelles Congrès. Pourquoi agissent-ils ainsi ? Quel est le temps d'attente tenu pour normal par les travailleurs migrants qui, le soir, attendent leur train, ou en d'autres termes quelle est la fréquence des trains souhaitée sur une ligne déterminée ?

Dans quelles conditions se font les changements de trains ? Pourquoi la desserte ferroviaire d'une certaine région rencontre-t-elle plus de succès qu'une autre ? La vitesse des trains a-t-elle une importance capitale pour la qualité de la liaison ?

Par une étude statistique sérieuse, il est possible de dégager de l'observation de la situation existante la réponse à ces questions et à bien d'autres.

Les résultats de l'enquête nous fournissent le relevé précis, complet et circonscrit de la situation existante qui est nécessaire pour pareille étude. Cette enquête constitue la première tentative d'étude complète et précise du comment et du pourquoi du trafic ferroviaire moderne. Bien entendu pareille tentative comporte sa part d'imperfection.

J. DE GREEF

(1) Cette liste se limite aux gares où le nombre total des travailleurs migrants au départ est supérieur à 3 000. Elle ne tient pas compte de la destination.

(1) Mouvement des migrants alternants par train vers Bruxelles. Nombre de migrants alternant en provenance d'une gare.

(2) Zone d'attraction de la gare de Bruxelles-Midi. Les zones cerclées représentent les plus fortes concentrations.

(3) Densité de migrants alternants utilisant le train. Répartition géographique selon le lieu de travail. L'intensité de la couleur est proportionnelle au nombre de migrants par hectare.

facilités de circulation

chemins de fer italiens (FS)

Dorénavant, les FS accordent un billet gratuit par an à toutes les personnes (agents et veuves bénéficiaires d'une pension statutaire, épouses et enfants) qui ont droit à la carte internationale de réduction pour agent de chemin de fer.

veuves bénéficiaires d'une pension statutaire

L'attention est attirée sur le fait que les veuves d'agent qui réunissent les conditions pour obtenir les facilités de circulation suivantes à l'étranger, perdent, en cas de remariage, le bénéfice de ces facilités pour elles-mêmes et pour leurs enfants :

a) 1 permis gratuit par an valable sur :

— les chemins de fer britanniques (BR)

— les chemins de fer de la Coras Iompair Eireann (CIE) (République d'Irlande)

— les chemins de fer de la Northern Ireland Railways (NIR) (Irlande du Nord)

— les chemins de fer italiens (FS) (dont il est question au chiffre 1 ci-avant).

b) la carte internationale de réduction pour agent de chemin de fer.

épouses et veuves d'agents mariés après la mise à la retraite

A partir du 1^{er} janvier 1977, les épouses des agents mariés après la mise à la retraite et leurs enfants éventuels peuvent bénéficier, en service intérieur, de billets de voyage gratuits en propre au même titre que les épouses et enfants des agents mariés avant la mise à la retraite.

En outre, en cas de veuvage, les intéressées qui bénéficient d'une aide pécuniaire et leurs enfants éventuels conservent les billets de voyage gratuits en service intérieur.

En service international, les épouses, veuves et enfants précités sont entièrement assimilés respectivement aux épouses des agents mariés avant la mise à la retraite, aux veuves bénéficiaires d'une pension statutaire de survie et à leurs enfants éventuels.