

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1934-1935	N° 152	Zittingsjaar 1934-1935
N° 41X: BUDGET.		BEGROOTING N° 41X.

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'exercice 1935.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. de PIERPONT.

MADAME, MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Travaux publics soumis à vos délibérations pour l'exercice 1935 s'élève à :

Dépenses ordinaires	fr. 217,816,209
Dépenses exceptionnelles	761,700

Total ... fr. 218,577,909

Le budget précédent s'élevait :

Dépenses ordinaires	fr. 239,278,250
Dépenses exceptionnelles	310,000

Total ... fr. 239,588,250

soit pour l'exercice 1935, une diminution de 21,010,341 fr.

La Commission a constaté avec surprise la réduction de nos postes du budget relatifs aux crédits affectés à l'entretien de nos routes, c'est-à-dire une réduction de 7,250,000 francs pour l'entretien et la réparation des routes de l'Etat et une réduction de 2,851,875 francs pour l'entretien et la réparation de la voirie communale.

Il y a lieu, toutefois, de tenir compte qu'au Budget des

(1) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

1° Des membres de la Commission des Travaux publics et des Routes: MM. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille;

2° Des membres désignés par les sections de décembre : MM.

Le présent rapport n° 152 a été distribué le 21 mai 1935. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1935.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de PIERPONT.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1935 bedraagt :

Voor de gewone uitgaven	fr. 217,816,209
Voor de uitzonderlijke uitgaven	761,700

Samen ... fr. 218,577,909

De vorige begroting bedroeg :

Gewone uitgaven	fr. 239,278,250
Uitzonderlijke uitgaven	310,000

Totaal ... fr. 239,588,250

hetzij voor het dienstjaar 1935, een vermindering met 21,010,341 frank.

Uw Commissie heeft met verbazing gezien dat twee posten van de Begroting betreffende de kredieten uitgetrokken voor het onderhoud onzer wegen, besnoeid werden en wel met 7,250,000 frank voor het onderhoud en de herstelling der Rijkswegen en met 2,851,875 frank voor het onderhoud en de herstelling der gemeentewegen.

Men mag, evenwel, niet uit het oog verliezen dat, op de

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken en Wegen: de HH. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille;

2° De leden aangeduid door de afdelingen van December

Dit verslag n° 152 werd rondgedeeld op 21 Mei 1935. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrotingen.)

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1934-1935	N° 152	Zittingsjaar 1934-1935
N° 41X: BUDGET.		BEGROOTING N° 41X.

BUDGET
du Ministère des Travaux publics
pour l'exercice 1935.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. de PIERPONT.

MADAME, MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Travaux publics soumis à vos délibérations pour l'exercice 1935 s'élève à :

Dépenses ordinaires fr.	217,816,209
Dépenses exceptionnelles	761,700
Total ... fr.	218,577,909

Le budget précédent s'élevait :

Dépenses ordinaires... .. fr.	239,278,250
Dépenses exceptionnelles	310,000
Total ... fr.	239,588,250

soit pour l'exercice 1935, une diminution de 21,010,341 fr.

La Commission a constaté avec surprise la réduction de nos postes du budget relatifs aux crédits affectés à l'entretien de nos routes, c'est-à-dire une réduction de 7,250,000 francs pour l'entretien et la réparation des routes de l'Etat et une réduction de 2,851,875 francs pour l'entretien et la réparation de la voirie communale.

Il y a lieu, toutefois, de tenir compte qu'au Budget des

(1) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

1° Des membres de la Commission des Travaux publics et des Routes : MM. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille ;

2° Des membres désignés par les sections de décembre : M. Huysmans, Amelot, Drion, Desmedt, Gendebien, Jacques.

BEGROOTING
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1935.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER de PIERPONT.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1935 bedraagt :

Voor de gewone uitgaven fr.	217,816,209
Voor de uitzonderlijke uitgaven... ..	761,700
Samen fr.	218,577,909

De vorige begroting bedroeg :

Gewone uitgaven... .. fr.	239,278,250
Uitzonderlijke uitgaven... ..	310,000

Totaal fr. 239,588,250

hetzij voor het dienstjaar 1935, een vermindering met 21,010,341 frank.

Uw Commissie heeft met verbazing gezien dat twee posten van de Begroting betreffende de kredieten uitgetrokken voor het onderhoud onzer wegen, besnoeid werden en wel met 7,250,000 frank voor het onderhoud en de herstelling der Rijkswegen en met 2,851,875 frank voor het onderhoud en de herstelling der gemeentewegen.

Men mag, evenwel, niet uit het oog verliezen dat, op de

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

1° De leden van de Commissie voor de Openbare Werken en Wegen : de HH. Brusselmans, Coelst, De Man, de Pierpont, Materne, Merget, Reynaert, Van Caenegem, Van Hecke. — Bouilly, Brunfaut, Delor, Fischer, Jamar, Schevenels, Van Acker (Achille), Van Hoeylandt. — Boedt, Foucart, Marien. — De Lille ;

2° De leden aangeduid door de afdeelingen van December : de HH. Huysmans, Amelot, Drion, Desmedt, Gendebien, Jacques.

Recettes et des Dépenses extraordinaires les crédits destinés à semblables objets ont été considérablement augmentés.

Votre Commission se fait l'écho de plaintes nombreuses concernant l'état de plus en plus défectueux de la voirie communale; de très nombreuses routes, dites chemin de grande voirie intercommunale, sont devenues impraticables et la situation financière des communes ne laisse aucun espoir de réfection de ces routes. Leur utilité, au point de vue national, est cependant incontestable et leur réfection serait un appoint de premier ordre en vue de l'embauvement des chômeurs.

La lutte contre le chômage réclame toute l'attention du Gouvernement et il n'y a pas lieu de lésiner à organiser le travail partout où la chose est possible; les anciennes méthodes et les règlements de répartition de subsides doivent s'incliner devant la dureté des temps et les circonstances exceptionnelles où se trouve la main-d'œuvre.

Il y a aussi insuffisance de mesures pour la protection des matériaux du pays; le gravier du Rhin, par exemple, ne devrait pas être admis dans les travaux publics.

On demande aussi l'application de la semaine de 40 heures afin de permettre à un plus grand nombre d'ouvriers d'être occupés.

Votre Commission exprime le vœu qu'un reclassement des routes ait lieu sans plus de retard; parmi les chemins de grande voirie intercommunale, certains ont pris une importance telle qu'ils ne peuvent continuer à être traités comme des chemins d'intérêt local. Leur signalisation est aussi particulièrement défectueuse. L'Office de la circulation routière est tout désigné pour proposer des mesures à ces fins.

La vie de notre réseau routier a évolué et ce serait faire marche en arrière que d'arrêter ou de retarder les moyens qui lui permettront de rendre à la collectivité tous les services que l'on peut en attendre.

**

Nous croyons de notre devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur la situation du personnel administratif et surveillant de l'Administration des Ponts et Chaussées et de le faire avec toute l'ampleur que nécessite la question; depuis longtemps, en effet, ces modestes fonctionnaires sont lésés et nous ignorons pourquoi justice ne leur est pas rendue.

Les surveillants des Ponts et Chaussées, entrés en service avant 1923, avaient la perspective de terminer leur carrière avec le grade de fonctionnaire, puisque le règlement organique prévoyait en leur faveur le grade de surveillant principal octroyé par arrêté royal. Ils pouvaient même, d'abord à tout âge ensuite avant l'âge de 30 ans, participer aux examens organisés pour le recrutement de conducteurs des Ponts et Chaussées, faculté qui leur fut supprimée en 1923.

Le barème des traitements de 1924, sur avis de la Commission permanente des traitements, supprima le grade de surveillant principal et la péréquation de 1927 ne fit qu'accentuer l'importance du préjudice. Le traitement

Begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven, de kredieten welke met hetzelfde doel uitgetrokken worden, aanmerkelijk verhoogd werden.

Uw Commissie geeft uiting aan de talrijke klachten over den toenemenden slechten staat der gemeentewegen; talrijke wegen, groote intercommunale verkeerswegen genaamd, zijn onbruikbaar geworden en de financiële toestand der gemeenten wettigt niet de minste hoop dat deze wegen zullen hersteld worden. In nationaal opzicht nochtans is hun nut onbetwistbaar en hun herstelling zou werk verschaffen aan talrijke werklozen.

De bestrijding van de werkloosheid eischt gansch de aandacht op van de Regeering en er mag geen oogenblik geaarzeld worden om werkgelegenheid te scheppen overal waar zulks mogelijk is; de vroegere methodes en de wijze van verdeling van de toelagen moeten wijken voor de eischen van deze zware tijden en voor de ongewone omstandigheden waarin de arbeiders verkeerden.

De maatregelen tot bescherming van de inheemsche materialen volstaan niet meer; Rijngrint zou niet meer mogen gebezigd worden bij openbare werken.

Men vraagt ook de toepassing van de veertigurenweek ten einde aan een grooter aantal arbeiders werk te kunnen verschaffen.

Uw Commissie wenscht dat, zonder verwijl, een nieuwe indeeling der wegen zou geschieden; sommige intercommunale wegen van groot verkeer zijn zoo belangrijk geworden dat zij niet langer mogen behandeld worden als wegen van plaatselijk belang. Vooral hun verkeersseinen zijn gebrekkig. De Dienst voor het wegverkeer is gansch aangewezen om voorstellen in dezen zin uit te werken.

Het verkeer op ons wegennet is grondig gewijzigd en het ware een achteruitgang, indien men de middelen mocht inhouden of uitstellen, waardoor het aan de gemeenschap al de diensten kan bewijzen, welke men er van verwachten mag.

**

Wij achten het onzen plicht, de aandacht van de Kamer te vestigen op den toestand van het administratief- en toezichtspersoneel van het Bestuur van Bruggen en Wegen en wij doen zulks uitvoerig, omdat deze bescheiden bedienden, inderdaad, sedert lang benadeeld worden en omdat hun, wij weten niet waarom, geen voldoening geschonken wordt.

De opzichters van Bruggen en Wegen die vóór 1923 in dienst getreden zijn, hadden het vooruitzicht hun loopbaan te kunnen besluiten met den graad van ambtenaar, vermits het organiek reglement, te hunnen opzichte, den graad van Hoofdopzichter voorzag, welke bij Koninklijk besluit verleend wordt. Zij konden zelfs, eerst op elken leeftijd, vervolgens vóór den leeftijd van dertig jaar, deelnemen aan de examens uitgeschreven voor de aanwerving van conducteurs van Bruggen en Wegen, wat in 1923 afgeschaft werd.

Op advies van de Permanente Commissie voor de Wedden, werd in de loonschaal van 1924 de graad van Hoofdopzichter afgeschaft en de perequatie van 1927 deed het nadeel nog scherper uitkomen. De maximawedde van Hoofdopzicht-

maximum de surveillant principal, qui était de 5,400 francs en 1914, aurait dû être porté, en effet, à 37,800 francs par application du coefficient 7; il ne le fût qu'à 31,000 francs, c'est-à-dire péréquaté au coefficient 5.74.

En vue de réparer quelque peu ces préjudices, le Département des Travaux publics proposa, au début de 1931, après suggestion de la Commission permanente des Traitements, d'allouer aux plus anciens surveillants, 2 augmentations triennales supplémentaires de 2,000 francs.

Le Comité du Trésor différa sa décision jusqu'à fin 1931, et, à cette date, M. le Ministre des Finances, après avoir d'abord accueilli complètement les propositions introduites par M. le Ministre des Travaux publics en faveur de ces agents, refusait bientôt en bloc d'y donner une suite favorable, tout en déclarant cependant « qu'il n'avait pas d'objections de principe à formuler au sujet de l'octroi d'une première augmentation triennale supplémentaire à certains surveillants ».

Notre Commission estime que la situation des surveillants des Ponts et Chaussées mérite d'être réexaminée avec bienveillance, pour qu'enfin une solution équitable intervienne.

En ce qui concerne le personnel administratif des Services extérieurs de l'Administration des Ponts et Chaussées, notre Commission vous rappelle que, déjà lors de la discussion des projets de budgets pour les exercices 1929 et 1931, elle avait mis en lumière l'avancement anormalement lent du dit personnel.

Les mesures prises, en vue d'y remédier, ne semblent pas avoir produit d'effets appréciables sur la carrière de la généralité de ce personnel.

Un arrêté royal du 1^{er} août 1932 dit expressément, en effet, « qu'il est opportun d'atténuer transitoirement, sous certaines conditions, le préjudice réel que la compression des cadres a causé ou causera aux commis rédacteurs. »

Que prévoit-il comme compensation ?

Il augmente de 4,000 francs le traitement maximum des commis rédacteurs de 1^{re} classe, au moyen de 4 augmentations triennales de 1,000 francs, dont la première n'est accordée qu'après un arrêt de 3 ans dans l'avancement, c'est-à-dire à des agents qui comptent plus de 25 années de service.

En n'allouant que 4,000 francs d'augmentations pour 12 années de service à des agents reconnus aptes à remplir les fonctions de premier rédacteur, alors que le barème des traitements prévoit pour les premiers rédacteurs 8,000 francs d'augmentation pour 10 années de service, l'arrêté royal du 1^{er} août 1932 n'atténue que faiblement, il faut le reconnaître, le préjudice avoué, causé aux rédacteurs.

Cet arrêté royal, constituant une mesure transitoire, suppose l'existence de situations exceptionnelles et passagères.

Si, au contraire, ces situations revêtent un caractère de permanence, des dispositions toutes spéciales s'imposent.

Tel est le cas du personnel administratif des services ex-

ter welke 5,400 frank bedroeg, in 1914, had, inderdaad, op 37,800 frank moeten gebracht worden, bij toepassing van den coëfficiënt 7; zij werd slechts op 31,000 frank gesteld, 't is te zeggen, volgens den coëfficiënt 5.74.

Ten einde dit nadeel eenigermate te herstellen, deed het Ministerie van Openbare Werken, in het begin van 1931, na advies van de Permanente Weddecommissie, het voorstel van, aan de oudste opzichters, twee driejaarlijksche bijkomende verhoogingen van 2,000 frank toe te kennen.

Het Schatkistcomité stelde zijn beslissing uit tot einde 1931. Op dezen datum, weigerde de Minister van Financiën, in bloc, na eerst al de voorstellen bijgetreden te zijn, welke door den Minister van Openbare Werken gedaan werden, een gunstig gevolg er aan te geven, ofschoon hij zeide « geen beginselbezwaren te hebben tegen de toekenning van een eerste driejaarlijksche bijkomende verhooging aan sommige opzichters ».

Uw Commissie is de meening toegedaan, dat de toestand van de opzichters van Bruggen en Wegen opnieuw aan een welwillend onderzoek zou moeten onderworpen worden, opdat eindelijk een billijke oplossing zou kunnen gevonden worden.

Wat het administratief personeel van de buitendiensten van het Bestuur van Bruggen en Wegen betreft, herinnert uw Commissie er aan dat zij, reeds bij de behandeling van de begrotingen voor de dienstjaren 1929 en 1931, gewezen had op de abnormaal trage bevordering van hoogerbedoeld personeel.

De maatregelen welke genomen werden om zulks te verhelpen hebben, blijkbaar, geen noemenswaardige uitwerking gehad op de loopbaan van vrijwel gansch dit personeel.

In een Koninklijk besluit van 1 Augustus 1932, wordt inderdaad gezegd « dat het noodig is, bij overgangsmaatregel, en onder zekere voorwaarden, het werkelijk nadeel te verzachten, hetwelk aan de klerk-opstellers veroorzaakt werd of zal worden... ».

Wat wordt er als vergelding voorzien ?

De maximum-wedde der klerk-opstellers 1^{re} klasse wordt met 4,000 frank verhoogd, door middel van 4 driejaarlijksche verhoogingen van 1,000 frank, waarvan de eerste slechts wordt verleend na een onderbreking in de bevorderingen van 3 jaar, dit is aan de beambten met meer dan 25 jaar dienst.

Door slechts 4,000 frank verhooging te verleen voor 12 jaren dienst, aan beambten die geschikt werden bevonden voor het ambt van eerste-opsteller, dan wanneer de wedderooster voor de eerste-opstellers 8,000 frank verhooging voorziet na 10 jaren dienst, moet men bekennen, dat, door het Koninklijk besluit van 1 Augustus 1932, het erkend nadeel, berokkend aan de opstellers, slechts in geringe mate wordt verzacht.

Gezien dit Koninklijk besluit slechts een overgangsmaatregel uitmaakt, houdt het rekening met het bestaan van uitzonderlijke en van voorbijgaanden aard zijnde toestanden.

Zoo, daarentegen, die toestanden een blijvend verschijnsel vormen, dienen heel bijzondere maatregelen getroffen.

Dit is het geval voor het bestuurspersoneel van de

térieurs de l'Administration des Ponts et Chaussées, où nous constatons que :

1° De nombreux sous-chefs de bureau (actuellement premiers rédacteurs) ayant 55 ans d'âge et comptant 35 années de service, attendent toujours leur promotion au grade de chef de bureau; avant la guerre, l'âge moyen de l'accession à ce grade était 43 ans;

2° 24 commis rédacteurs de 1^{re} classe, ayant satisfait en 1920 et 1921 — c'est-à-dire depuis 14 et 15 ans — aux épreuves réglementaires pour l'accession au grade de sous-chef de bureau (actuellement premier rédacteur), attendent encore leur promotion à ce grade;

3° 80 commis rédacteurs de 1^{re} classe, entrés en service avant la guerre, ayant en moyenne 45 ans d'âge et comptant 22 à 25 années de service, n'ont pas même encore eu l'occasion de se présenter à un examen pour le grade de premier rédacteur, alors que, normalement, ce grade est conféré, d'après le barème des traitements, après 19 années de service.

Signalons que ces 80 agents ont satisfait, en décembre 1932, à l'épreuve prescrite par l'arrêté royal du 1^{er} août 1932 prérapplé.

D'après les termes mêmes de l'arrêté susdit, cette épreuve a été organisée, nous le répétons, « sur la base des connaissances nécessaires à l'exercice des fonctions de premiers rédacteur ».

Toutefois, une circulaire ministérielle du 15 novembre 1932 stipule : « Il est expressément entendu que la réussite de l'épreuve de sélection, dont il est question ci-dessus, ne donnera pas droit à l'accès, sans examen ultérieur, au grade de premier rédacteur ou de chef de bureau. »

Cette interprétation restrictive de l'arrêté royal peut s'expliquer en ce qui concerne l'accès au grade de chef de bureau, mais ne se comprend pas en ce qui concerne l'accès au grade de premier rédacteur;

4° Eu égard à ce qui précède, les 160 commis rédacteurs, entrés en service après la guerre et dont beaucoup sont anciens combattants, verront leur carrière, si non brisée, se poursuivre avec une lenteur désespérante et plus qu'anormale, si des dispositions spéciales ne sont pas prises.

Considérant les situations exceptionnelles qui mettent la totalité des commis rédacteurs, c'est-à-dire 264 agents, dans l'impossibilité absolue de gravir régulièrement les échelons de leur carrière administrative et rendent même illusoire et quasi impossible l'accès au grade de premier rédacteur, nous estimons que le Gouvernement se doit de mettre fin à ce déplorable état de choses.

Nous émettons l'avis que les commis rédacteurs du Département des Travaux publics, seul Département à services extérieurs importants où il n'existe ni débouchés latéraux, ni avantages en nature, devraient pouvoir poursuivre leur carrière, sans arrêt, jusqu'au maximum de premier rédacteur, solution qui nécessiterait — c'est notre conclusion — la création d'un cadre unique de rédacteurs.

Cette nouvelle disposition porterait le traitement ma-

buitendiensten van het Bestuur van Bruggen en Wegen, waar wij vaststellen :

1° dat talrijke onderbureelhoofden (thans eerste-opstellers), die 55 jaar oud zijn en 35 jaren dienst tellen, nog steeds hunne bevordering tot den graad van bureelhoofd afwachten; vóór den oorlog, was de gemiddelde ouderdom, bij de benoeming tot dien graad, 43 jaar;

2° 24 klerk-opstellers 1^e klasse, die in 1920 en 1921 — dit is sedert 14 tot 15 jaar — de reglementaire proeven hebben doorstaan voor de toekenning van den graad van onderbureelhoofd (thans eerste-opsteller), wachten nog steeds naar hunne bevordering tot dien graad;

3° 80 klerk-opstellers 1^e klasse, vóór den oorlog in dienst getreden, thans gemiddeld 45 jaar oud en met een dienstouderdom van 22 tot 25 jaar, hebben zelfs nog de gelegenheid niet gehad zich op een examen voor den graad van eerste-opsteller aan te bieden, dan wanneer, in normale omstandigheden, die graad, volgens de wedderooster, wordt verleend na 19 jaren dienst.

Laat er ons bijvoegen, dat die 80 beambten, in December 1932, voldaan hebben aan de proef voorgeschreven door het voormeld Koninklijk besluit van 1 Augustus 1932.

Luidens dit besluit, werd, zooals wij reeds zegden, die proef ingericht « op de basis van de noodige kennis voor de uitoefening van het ambt van eerste-opsteller ».

Nochtans, wordt in een ministerieel rondschrijven van 15 November 1932 bepaald : « Het zij wel verstaan dat het » welslagen in de schiftingsproef, waarvan hooger sprake, » geen aanspraak zal verleen tot het bekomen, zonder » later examen, van den graad van eerste-opsteller of van » bureelhoofd. »

Die beperkende toelichting van het Koninklijk besluit zou kunnen aanvaard worden wat betreft de bevordering tot den graad van bureelhoofd, maar is niet gerechtvaardigd wat betreft den overgang naar den graad van eerste-opsteller;

4° Gezien voormelde toestanden, zullen 160 klerk-opstellers, aangeworven na den oorlog, en onder dewelke verschillende oudstrijders, hunne loopbaan wellicht niet gebroken zien, maar ze met eene ontmoedigende en ongewone vertraging moeten vervolgen, indien geene bijzondere maatregelen getroffen worden.

Gezien die uitzonderlijke toestanden waardoor alle klerk-opstellers, te weten 264 beambten, zich in de volstreekte onmogelijkheid bevinden regelmatig de verschillende trappen hunner administratieve loopbaan te doorloopen, en waardoor de bevordering tot den graad van eerste-opsteller zelfs denkbeeldig en nagenoeg onmogelijk wordt, zijn wij van oordeel dat de Regeering aan dien laakbaren toestand een einde dient te maken.

Wij zijn de meening toegedaan, dat de klerk-opstellers van het Departement van Openbare Werken, eenig departement met belangrijke buitendiensten waar geene zijbanen noch voordeelen in natura bestaan, hunne loopbaan, zonder onderbreking, zouden moeten kunnen vervolgen tot aan de maximumwedde van eerste-opsteller, oplossing waarvoor de oprichting zou noodig zijn — dit is onze gevolgtrekking — van een éenig kader van opstellers.

Door die nieuwe regeling, zou de maximumwedde der

ximum des commis rédacteurs de 30,000 à 34,000 francs. Ce taux nominal de 34,000 francs ne correspond, en réalité, qu'à un traitement net de 27,200 francs, et ce, après plus de 30 années de service.

La dépense qui résulterait de l'application de cette nouvelle disposition serait, au maximum, de l'ordre de 50,000 francs, à répartir entre 125 agents, pour chacun des exercices 1935 et 1936.

**

On ne se rend généralement pas un compte exact du rôle joué par l'industrie batelière dans l'économie nationale.

D'après le dernier recensement effectué (1931), la flottille de bateaux d'intérieur belges se composait de 8,175 unités jaugeant 2,485,000 tonnes, dont 1,807 bateaux automoteurs. Le chiffre de 8,175 unités doit être augmenté de mille unités au moins, afin de tenir compte des bateaux belges qui, pendant la période du recensement, exerçaient leur activité dans les pays voisins.

Le tonnage annuel transporté au moyen de bateaux d'intérieur est d'environ 35,000,000 de tonnes sur une distance moyenne de 70 kilomètres, soit un trafic d'environ deux milliards et demi de tonnes kilométriques, ou un tiers du transport par charges complètes des chemins de fer belges.

C'est surtout dans le trafic international que la batellerie belge remplit un rôle prépondérant. La navigation rhénane, à destination ou au départ des ports belges, s'élève à une moyenne annuelle de 10,000,000 de tonnes.

La batellerie participe au trafic total par wagons et par bateaux intérieurs du port d'Anvers, pour 55 p. c. contre 45 p. c. pour les chemins de fer.

La navigation intérieure a puissamment aidé notre industrie dans la dure crise économique qu'elle traverse depuis plusieurs années. Au début de cette crise, les prix des frets fluviaux se sont adaptés à la situation nouvelle, beaucoup plus rapidement que les tarifs ferroviaires. Il en est résulté un recours plus intensif de nos industriels à la voie d'eau. Le chemin de fer a vivement réagi par l'instauration d'une série croissante de tarifs spéciaux de concurrence à la voie navigable. La Société Nationale des Chemins de fer belges a ainsi non seulement récupéré le trafic perdu, mais a également enlevé à la voie d'eau des transports que celle-ci effectuait depuis toujours.

La batellerie étrangère, privée d'une partie de son aliment normal, s'est également appliquée à s'implanter dans une plus forte proportion que précédemment dans le réseau navigable belge.

Cette double concurrence, chaque jour plus âpre, a déterminé un effondrement général des frets qui sont actuellement notablement inférieurs en valeur-or aux prix d'avant-guerre, alors que les frets d'exploitation se sont sensiblement accrus depuis cette période.

klerk-opstellers van 30,000 tot 34,000 frank worden opgevoerd. Dit nominaal bedrag van 34,000 frank stemt, in werkelijkheid, slechts overeen met eene zuivere wedde van 27,200 frank, dit na meer dan 30 jaren dienst.

De uitgave welke uit de toepassing van dien nieuwen maatregel zou voorspruiten, zou hoogstens 50,000 frank bereiken, te verdeelen onder 125 beambten, voor elk der dienstjaren 1935 en 1936.

**

Men geeft zich over 't algemeen geen juiste rekenschap van de rol die de binnenscheepvaart in 's lands economie vervult.

Volgens de jongste optelling (1931), bestond de Belgische binnenvaart-vloot uit 8,175 eenheden met een tonnemaat van 2,485,000 ton, waaronder 1,807 motorschepen.

Het cijfer van 8,175 eenheden moet ten minste met duizend eenheden verhoogd worden, ten einde rekening te houden met de Belgische schepen die, binst de periode van optelling, in de naburige landen werkzaam waren.

De door middel van binnenschepen jaarlijks vervoerde tonnemaat, bedraagt ongeveer 35 miljoen ton, over een gemiddelden afstand van 70 kilometer, hetzij een verkeer van ongeveer twee milliard en half kilometer-ton, of een derde van het vervoer bij volle ladingen der Belgische spoorwegen.

Vooral in het internationaal verkeer, vervult de Belgische binnenscheepvaart een hoofdrol. De Rijnvaart, met bestemming naar of vertrek van de Belgische havens, bereikt jaarlijks gemiddeld 10 miljoen ton.

De binnenscheepvaart neemt in het totaal verkeer, per wagon en binnenschepen van de haven van Antwerpen, deel voor 55 t. h., tegenover 45 t. h. voor de spoorwegen.

De binnenscheepvaart heeft onze nijverheid machtig geholpen in de harde economische crisis welke zij sedert verscheidene jaren doormaakt. In het begin van deze crisis, hebben de prijzen der rivierschepsvrachten zich veel sneller aangepast aan den nieuwen toestand dan de spoorwegtarieven. Het resultaat was een veel drukker beroep vanwege onze industrieelen op den waterweg. De spoorweg heeft krachtig gereageerd door het invoeren van een toenemende reeks bijzondere tarieven, tot mededinging met den waterweg. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft aldus niet alleen het verloren verkeer teruggewonnen, doch heeft den waterweg insgelijks vervoer afgenomen, dat deze altijd gedaan had.

De buitenlandsche binnenscheepvaart die een gedeelte van haar normaal afzetgebied verloren heeft, heeft insgelijks getracht zich verder dan voorheen in te planten in het Belgisch vaarwater.

Deze dubbele en met den dag sterker wordende mededinging, heeft een algemeene inzinking veroorzaakt der vrachtprijzen die thans, in goudwaarde, ver beneden de vooroorlogsche prijzen staan, terwijl de bedrijfskosten sedertdien gevoelig gestegen zijn.

L'attente au chargement se prolonge pendant de longues semaines, parfois pendant des mois.

Les pays voisins ont eu recours à divers expédients pour réserver à leur pavillon la plus grande part du trafic fluvial intérieur. Il en est de même en trafic international, où des mesures protectionnistes de tout genre tendent à éliminer de plus en plus le bateau étranger.

Il est difficile pour la Belgique, qui se trouve liée par ses engagements vis-à-vis des pays voisins, de s'associer sans plus à semblable politique d'exclusion du pavillon étranger.

Mais cela ne signifie nullement qu'il ne faille pas chercher à procurer du travail à notre flotte nationale par d'autres moyens. Rien ne nous interdit de profiter de l'occasion que nous offre la conclusion de certaines conventions spéciales, comme celles relatives au contingentement du charbon, pour faire accorder des avantages aux chargeurs qui donnent la préférence au matériel belge pour leurs transports.

D'autre part, les chargeurs belges, et plus spécialement les industries protégées par des mesures de contingentement ou autres, ont l'obligation morale d'imposer à leurs affréteurs, dans les circonstances difficiles du moment, l'affrètement de bateaux belges, de préférence à tous autres bateaux de nationalité étrangère. Ceux qui invoquent pour eux-mêmes la solidarité nationale, sous forme de mesures de protection qui, dans bien des cas, exigent des sacrifices considérables de la part de la communauté, ont également des devoirs à remplir vis-à-vis de cette communauté, et spécialement vis-à-vis des branches de l'activité nationale qui souffrent directement des conséquences des mesures de protection.

Le Gouvernement devrait se préoccuper davantage de cette question et intervenir énergiquement en vue de rappeler les industries susvisées à une équitable compréhension de leurs obligations vis-à-vis de l'économie belge.

Il ne faut pas perdre de vue que la batellerie ne participe pas au fonds de crise et que le chômage est complètement à charge du patron-batelier. En vue d'alléger les misères les plus profondes, on a constitué, il y a quelques années, au moyen de subides de l'Etat, un fonds spécial pour distribuer des secours en nature aux familles des bateliers les plus éprouvés.

Mais la solution de la crise de la batellerie ne peut se trouver que dans de plus larges possibilités de travail. A cela, chaque organisation officielle, chaque industriel, chaque négociant ou affréteur doit contribuer dans la mesure de ses moyens. La création de nouvelles voies navigables modernes, l'amélioration des voies existantes ne suffisent pas. Les capitaux énormes consacrés à ces travaux seraient littéralement « jetés à l'eau », si la batellerie devait, par suite du manque de travail, sombrer pendant cette période de crise. Sans aucun doute, le commerce, l'industrie,

Het wachten op lading duurt lange weken, soms maanden.

De naburige landen namen verschillende maatregelen om aan hun eigen paviljoen het grootste gedeelte voor te behouden van het binnenscheepvaart-verkeer. Dit geldt insgelijks in het internationaal verkeer, waar allerlei beschermingsmaatregelen meer en meer het vreemde schip trachten uit te schakelen.

België dat door zijn verbintenissen gehouden is tegenover de naburige landen, kan moeilijk zonder meer aansluiten bij dergelijke politiek van uitschakeling van het vreemd paviljoen.

Doch, dit wil hoegenaamd niet zeggen dat men niet moet trachten arbeid te verschaffen aan onze nationale vloot door andere middelen. Niets belet ons gebruik te maken van de gelegenheid ons geboden door het sluiten van sommige bijzondere overeenkomsten, gelijk deze over de contingentering der steenkolen, om voordeelen te bedingen voor de expediteurs die de voorkeur geven aan het Belgisch materieel voor hun vervoer.

Anderzijds, zijn de Belgische expediteurs, en meer bijzonder de nijverheden die beschermd worden door contingenteringsmaatregelen of andere, zedelijk verplicht hun bevrachters, in de moeilijke omstandigheden van dit oogenblik, te dwingen Belgische schepen te bevrachten, eerder dan alle andere schepen van vreemde nationaliteit. Zij die voor zichzelf de nationale solidariteit inroepen, onder den vorm van beschermingsmaatregelen die, in vele gevallen, aanzienlijke offers vergen vanwege de gemeenschap, hebben eveneens plichten te vervullen ten opzichte van die gemeenschap, en meer in 't bijzonder tegenover de takken der nationale bedrijvigheid die rechtstreeks te lijden hebben van de gevolgen der beschermingsmaatregelen.

De Regeering zou zich meer met die zaak moeten bezighouden en krachtkladiger ingrijpen, ten einde de hoogerbedeelde nijverheden te wijzen op een rechtmatiger begrip van hunne verplichtingen ten opzichte van de Belgische economie.

Men dient niet uit het oog te verliezen dat de binnenscheepvaart niet tusschenkomt in het crisisfonds en dat de werkloosheid geheel ten laste is van de patroon-schipper. Ten einde de zwaarste ellende te keer te gaan, werd, vóór enkele jaren, door middel van Staatstoelagen, een bijzonder fonds opgericht om stoffelijke hulp te verleen aan de familiën van de meest getroffen schippers.

Doch de oplossing van de binnenscheepvaarterisis kan slechts gevonden worden in de uitbreiding van de arbeidsmogelijkheden. Hiervoor dient elke officiële inrichting, elke nijverheid, elk handelaar of bevrachter het zijne bij te dragen naar mate van het mogelijke. Het tot stand komen van nieuwe moderne bevaarbare waterwegen, de verbetering van de bestaande wegen volstaan niet. De aanzienlijke, voor die werken bestemde kapitalen, zouden volkomen als « in het water geworpen » dienen beschouwd, indien de binnenscheepvaart, ten gevolge van werkgebrek, ten onder moest gaan tijdens deze crisisperiode. Ongetwijfeld, zouden

les ports maritimes et l'économie générale du pays seraient victimes de cette ruine.

*
**

Votre Commission, sous réserves de ces observations, a l'honneur d'inviter la Chambre à voter le budget du Ministère des Travaux publics tel qu'il a été arrêté par le Gouvernement.

Le Rapporteur

E. DE PIERPONT.

Le Président,

Max HALLET.

handel, nijverheid, zeehavens en de algemeene economie van het land de slachtoffers zijn van dien ondergang.

*
**

Onder voorbehoud van die bemerkingen, heeft uwe Commissie de eer, de Kamer uit te noodigen, de Begroeting aan te nemen zooals zij door de Regeering werd vastgesteld.

De Verslaggever,

E. DE PIERPONT.

De Voorzitter,

Max HALLET.