

A

( N° 179. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 14 MARS 1849.

---

Réduction du péage sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Depuis longtemps l'industrie et le commerce ont réclamé une réduction notable sur les droits de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles.

Leurs doléances qui n'ont cessé de retentir dans les Chambres législatives, se sont fait jour, avec une vigueur nouvelle, depuis l'introduction des nouveaux tarifs pour le transport des marchandises par le chemin de fer de l'État, qui ont été mis à exécution le 1<sup>er</sup> septembre 1848.

Avant d'apprécier le fondement de ces plaintes, et d'entrer dans le développement des motifs qui ont déterminé le Gouvernement à y faire droit, il convient d'exposer les divers régimes auxquels la navigation sur le canal de Charleroy a été successivement soumise, depuis son ouverture jusqu'à ce jour.

Le droit de péage sur cette voie navigable a été primitivement réglé par l'art. 23 du cahier des charges de la concession, arrêté par le Gouvernement le 10 janvier 1826 ; et il a été fixé par cet article à 1 florin 70 cents ou fr. 5-60 pour le parcours entier du canal.

Ce droit fut réduit à 1 florin 43 cents, ou fr. 5-07, soit de 13 p. % environ, par arrêté royal du 17 septembre 1832.

Depuis, et en vertu d'une loi du 30 juin 1842, qui a été successivement prorogée d'année en année, les réductions suivantes ont été introduites au tarif et maintenues en dernier lieu par un arrêté royal du 7 janvier 1849, pris en exécution de la loi du 30 décembre 1848 :

1<sup>o</sup> 73 p. % en faveur des charbons exportés tant vers la Hollande que par mer ;

2° 50 p. % sur les produits ci-après du sol et de l'industrie du pays, livrés à l'exportation :

Fontes de fer en gueuses ou en saumons, fers en barres, en massiaux, verges ou carillons, rails, coussinets et généralement tous les gros ouvrages en fer forgé ou laminé, en fonte, pierres, marbres, chaux et ardoises ;

Verreries et cristalleries de toute espèce, faïence et porcelaines et généralement les ouvrages de terre de toute espèce ;

Papiers de toute espèce ;

Machines et mécaniques de toute espèce ;

Zinc et cuivre bruts ouvrés ou laminés ;

Sel et sucre raffinés ;

Produits chimiques de toute espèce ;

Cuirs tannés et autrement ouvrés ;

Farines ;

Tabacs ;

Boissons distillées et bières en cercles ou en bouteilles ;

Huiles de graines oléagineuses en cercles ou en futailles ;

3° 50 p. % sur les matières premières exotiques ci-après, importées dans le pays ;

Laines en masses ;

Cotons en laines ;

Bois de teinture en bûches ;

Teintures de toute espèce non préparées ;

Tabacs en feuilles ;

Sucres bruts de canne ;

Chanvres ;

Potasse et védasse ;

Sel brut ;

Cuirs et peaux non-apprêtés ;

Minerais de toute espèce.

Le tableau qui va suivre et qui indique les recettes opérées sur le canal, depuis sa reprise par l'État jusqu'à la fin de l'année 1847, permet d'apprécier le développement rapide et constant que les transports par cette voie ont acquis sous les divers régimes que nous venons d'indiquer.

Le canal de Charleroy a produit, du 1 <sup>er</sup> février 1833		
au 31 décembre de la même année . . . . .	fr.	629,157 49
Id. . . . .	en 1836 . . . . .	886,092 37
Id. . . . .	en 1837 . . . . .	918,726 95
Id. . . . .	en 1838 . . . . .	856,457 40
Id. . . . .	en 1839 . . . . .	1,027,968 10
Id. . . . .	en 1840 . . . . .	1,044,101 82
Id. . . . .	en 1841 . . . . .	1,520,794 22
Id. . . . .	en 1842 . . . . .	1,559,588 94
Id. . . . .	en 1843 . . . . .	1,569,282 65
Id. . . . .	en 1844 . . . . .	1,277,200 86
Id. . . . .	en 1845 . . . . .	1,568,572 79
Id. . . . .	en 1846 . . . . .	1,567,591 48
Id. . . . .	en 1847 . . . . .	1,655,282 46

Nonobstant ces réductions successives de péages, et ces accroissements continus de transports, les plaintes des exploitants de mines et industriels des bassins de Charleroy et du Centre n'ont été ni moins vives, ni moins pressantes que par le passé.

Par pétition adressée au Sénat et à la Chambre des Représentants, le 30 septembre 1846, les premiers ont demandé une nouvelle réduction de péages de 75 p. o/o.

Ils l'ont demandée de nouveau par pétition du 9 décembre 1847.

C'est encore la même réduction que le comité houiller du bassin du Centre vous a demandée par sa pétition du 1<sup>er</sup> décembre dernier. Il y fait ressortir l'élévation excessive des péages du canal de Charleroy, la nécessité de les réduire au taux que je viens d'indiquer, pour les mettre en rapport avec les autres voies navigables du pays; en outre l'industrie houillère du Centre demande que le péage soit fixé d'une manière rigoureusement proportionnelle à la distance parcourue, de manière, dit-elle, que les produits qui parcourent 8 lieues, ne payent plus à l'avenir autant, ou à peu près, que les produits qui en parcourent 15.

On peut voir, par ce qui précède, que le tarif du 1<sup>er</sup> septembre a été sans influence aucune sur les plaintes des charbonnages des deux bassins dont j'ai parlé jusqu'ici.

Non seulement ce tarif ne leur a pas créé de nouveaux griefs, mais il a été pour eux un bienfait. Il est évident, en effet, que ces deux centres d'industrie n'ont pu accueillir qu'avec bonheur une mesure qui a eu pour effet de donner à leurs produits une voie d'écoulement plus prompte et moins coûteuse. Aussi est-ce une grande erreur de croire qu'ils se plaignent du tarif. Ils s'en félicitent au contraire par une double raison: la première, celle que je viens de dire; la seconde, qu'elle leur a donné de nouveaux et puissants auxiliaires pour faire triompher en partie leurs anciennes prétentions toujours renouvelées.

Ces auxiliaires sont les négociants en charbon et les propriétaires de bateaux de Bruxelles, les constructeurs de navires, les bateliers, en un mot tous les commerçants et les industriels dont les intérêts sont étroitement liés à la navigation du canal de Charleroy. On ne saurait contester, en effet, que le tarif du 1<sup>er</sup> septembre a dû causer à la navigation par ce canal, un certain préjudice, par suite de l'avantage qu'il a procuré au transport par le chemin de fer.

Il en est arrivé de même, chaque fois que l'État a ouvert une voie de communication ou plus facile, ou plus directe, ou moins coûteuse que celles qui existaient antérieurement. L'ancienne voie a été inévitablement déshéritée par la nouvelle.

En règle générale, l'État n'est pas responsable de ces déplacements d'intérêts. Il ne l'est assurément pas au point de vue du droit strict ; et il ne l'est pas davantage au point de vue de l'intérêt public ; c'est aux industries déplacées à travailler incessamment au rétablissement du niveau que le progrès travaille incessamment à détruire : sinon, tout progrès matériel serait impossible.

Mais il en est autrement, lorsque les intérêts déplacés sont considérables, lorsque le déplacement est brusque, et lorsqu'enfin, comme dans l'espèce, l'État exploitant lui-même les deux voies concurrentes, l'une par l'entreprise des transports, l'autre par la perception des péages, il lui suffit de modifier les conditions d'exploitation de l'une ou de l'autre, pour permettre à l'industrie ancienne de lutter avec la nouvelle.

Pour rendre cette lutte possible, et pour rétablir, entre la navigation par le canal et le transport par le chemin de fer, les conditions de concurrence qui existaient avant le 1<sup>er</sup> septembre dernier, il se présentait divers moyens :

Le premier, et en apparence le plus simple, c'était de relever le tarif du chemin de fer, en général et pour tout le pays ; le second, de relever exceptionnellement le tarif pour les transports de charbons depuis Charleroy jusqu'à Bruxelles ; le troisième, de renoncer, pour le chemin de fer, au transport des charbons sur cette ligne ; le quatrième enfin, d'abaisser le tarif des péages sur le canal.

Le Gouvernement a repoussé le premier de ces moyens, comme contraire à l'intérêt du commerce et de l'industrie et à l'intérêt même du trésor.

Il a repoussé le second et le troisième, comme injustes, et partant impossibles.

Il s'est arrêté au quatrième, malgré la situation peu favorable de nos finances, et malgré le déficit important qui en doit incontestablement résulter pour le trésor.

Le Gouvernement, disons-nous, a repoussé le premier de ces moyens, comme contraire à l'intérêt du commerce et de l'industrie.

En effet il serait, à notre avis, contraire à toute raison, contraire au devoir essentiel du Gouvernement, qu'il transportât une des principales richesses de la Belgique, le combustible du pauvre, l'aliment de toutes les industries, à des conditions beaucoup plus onéreuses que la même matière ne se transporte en France, par exemple, et par une compagnie particulière qui ne doit point obéir, comme

nous, à des considérations d'utilité publique. Relever le tarif du transport des charbons en général et pour tout le pays, serait en même temps une mesure contraire à l'intérêt du trésor. Et ce qui le prouve, c'est encore une fois l'exemple de la Compagnie du chemin de fer du Nord que les partisans des tarifs élevés ont cru pouvoir nous opposer et qui les condamne. Cette Compagnie qui transporte, dès à présent, le charbon à des conditions beaucoup plus favorables que les nôtres, vient d'annoncer une réduction nouvelle destinée à être appliquée à partir du 1<sup>er</sup> avril prochain, et qui aura pour effet d'abaisser le transport de Quiévrain à Paris, de près de 50 p. % au-dessous de celui qui s'appliquerait chez nous à la même distance.

Relever le tarif exceptionnellement, pour le transport du charbon depuis Charleroy jusqu'à Bruxelles, ou interdire au chemin de fer de l'État les transports de cette nature sur la même ligne, serait, à nos yeux, avons-nous dit, une mesure injuste, et partant impossible. Elle serait injuste, et au point de vue des principes généraux, et au point de vue du maintien de l'équilibre existant entre les trois bassins.

Au point de vue des principes, le Gouvernement, en se faisant entrepreneur de transport aux frais et risques de tous, doit transporter à des conditions proportionnellement égales pour tous; et la seule proportion d'égalité possible est celle des distances. Si l'on n'a pas cru jusqu'ici pouvoir observer la même proportion pour l'établissement des péages; ce n'est pas seulement à cause de la différence des voies navigables entr'elles, et du coût de leur création et de leur entretien, c'est encore, et surtout, par respect pour des positions anciennes, et, comme l'on dit, pour un équilibre paternellement établi entre les divers bassins de l'industrie houillère. Or, si l'on avait fixé pour le transport du charbon, soit de Charleroy, soit de Manage jusqu'à Bruxelles, un prix proportionnellement plus élevé que pour le transport de charbon, soit de Mons, soit de Liège, on eût violé tout à la fois et le principe de la justice, et le principe de l'équilibre. Inutile de dire qu'il en eût été de même, et à plus forte raison, si l'État avait renoncé à transporter, par le chemin de fer, le charbon de Charleroy ou du Centre. Il est d'ailleurs à remarquer, qu'en ce cas l'injustice n'eût pas seulement atteint les producteurs, mais encore les consommateurs eux-mêmes, particulièrement les consommateurs de Bruxelles, qui auraient été privés de la faculté d'user, pour leurs besoins, de la voie de transport qui leur eût paru préférable.

Reste donc l'abaissement du péage.

Pour démontrer la nécessité de réduire le péage du canal de Charleroy de 75 p. %, les négociants en charbons et propriétaires de bateaux de Bruxelles ont établi le prix de revient du transport de 1,000 kilogrammes ou un tonneau de charbon des houillères du Centre, par les embranchements et le canal de Charleroy jusqu'à Bruxelles, calculé sur une capacité moyenne de 69 tonneaux par bateau, et ils sont arrivés, selon eux, à constater que ce prix s'élève à fr. 6-80. Or le transport des charbons du Centre, depuis les houillères jusqu'à Manage, par le chemin de fer concédé, joint au transport depuis Manage jusqu'à Bruxelles, par le chemin de fer de l'État, ne coûtant que fr. 4-50, ils en ont conclu que la voie

ferrée présente sur la voie navigable une différence de fr. 2-30, égale à 75 p. % du péage.

Nous ne reviendrons pas, Messieurs, sur les détails dans lesquels nous sommes entré, à une autre occasion, pour prouver que ce calcul repose sur plusieurs erreurs évidentes, incontestables.

Les données que nous avons fournies alors, nous les maintenons sans réserve.

Mais, quoiqu'il en soit à cet égard, le point de départ du projet de loi que nous vous soumettons est plus simple. Nous l'avons posé en dehors de toute discussion possible sur la réalité de l'un ou l'autre chiffre.

Les négociants en charbons et propriétaires de bateaux de Bruxelles prétendent que le tarif du 1<sup>er</sup> septembre, en accordant un avantage notable aux transports par la voie ferrée, a mis la navigation dans l'impossibilité de soutenir la concurrence.

Done, en accordant aujourd'hui à la navigation un avantage égal à celui qui a été accordé alors au chemin de fer, on les replace l'un et l'autre dans les mêmes conditions de concurrence où ils étaient avant cette époque.

Quelle est l'importance de l'avantage que le tarif du 1<sup>er</sup> septembre a attribué aux transports de charbons par le chemin de fer de l'État depuis Manage jusqu'à Bruxelles? C'est ce qu'il s'agit d'établir :

Sous l'empire des anciens tarifs, la houille du Centre ne pouvait être expédiée à Bruxelles que de deux manières :

1° Par charges complètes de waggons, au prix du tarif n° 8 ;

2° Par abonnement, au prix du tarif n° 5.

Suivant le premier mode, le prix du transport d'un tonneau de charbon de Manage à Bruxelles était de 5 francs.

Suivant le second, le prix du transport se composait : 1° Du prix de l'abonnement qui était de 5 francs par jour et pour chaque wagon, et 2° des frais de traction, y compris le retour à vide, qui était, pour la distance de Manage à Bruxelles, de 17 francs pour un wagon chargé de 4,500 kilogrammes pendant les quatre mois d'hiver, et de 5,000 kilogrammes pendant les autres mois. Or il résulte du compte-rendu des opérations du chemin de fer, pendant l'exercice 1847, qu'il a été transporté, dans le courant de cette année, de Manage à Bruxelles (Midi), 1,989 waggons représentant une charge utile de 9,781 tonneaux ; et la recette s'étant élevée de ce chef à 44,700 francs, il en résulte que chaque tonneau a produit en moyenne fr. 4-57.

Done la moyenne entre le prix de 5 francs et celui de 4-57 étant de . fr.	4 78
et le transport s'opérant, d'après le tarif actuellement en vigueur, au prix de . . . . .	3 70

Il en résulte que le tarif du 1 <sup>er</sup> septembre a réduit le prix du transport par le chemin de fer de . . . . .	fr. 1 08
---	----------

Laquelle somme correspond exactement à 33 p. c. du péage du canal, qui, comme on le sait, est de fr. 3-07, pour tout son parcours.

Dans notre conviction, le Gouvernement ne doit faire ni plus, ni moins.

A la vérité, nous pensons que cette réduction n'aura pas pour effet d'équilibrer entièrement le prix du transport par les deux voies, parce que l'ouverture du chemin de fer de Manage aux fosses du Centre a fait arriver les charbons, depuis les fosses jusqu'à la station de l'État, à des conditions plus favorables qu'ils n'y arrivaient auparavant.

Mais on ne soutiendra pas sans doute, que l'État doit à la navigation la compensation d'un désavantage qui n'est pas le résultat de son fait, et l'on n'oubliera pas que, bien que le chemin de fer de Manage ait été ouvert dès le 13 janvier 1848, la navigation n'en a éprouvé aucune fâcheuse influence.

En rétablissant l'équilibre entre les deux voies qui sont de son domaine, l'État remplit toute la mesure de son devoir. Là où le chemin de fer de Manage est en concurrence avec les canaux d'embranchement, c'est à la société des embranchements à rétablir, à son tour, l'équilibre entre la voie navigable et la voie ferrée, en opérant sur ses péages une réduction proportionnellement égale à celle que l'État opère sur le péage du canal de Charleroy. *Le Gouvernement croit avoir droit de compter sur cette réduction très-prochaine.*

Le Gouvernement a agité la question de savoir, s'il y avait lieu de faire profiter la réduction aux deux bassins, du Centre et de Charleroy, d'une manière égale, ou en proportion des distances. Il se présentait en faveur de ce dernier mode un puissant motif : à savoir que la réduction n'étant accordée qu'en vue de donner à la navigation un avantage égal à celui que le tarif du 1<sup>er</sup> septembre a donné à la voie ferrée, il semblait conséquent de réduire le péage, pour la navigation depuis Charleroy, dans une proportion plus faible que pour la navigation depuis Manage, puisque la différence du prix de transport, établie par le nouveau tarif, est plus faible pour la première localité que pour la seconde. Et à cette considération déjà très-forte, se joignait notre désir de faire, dans une mesure modérée et avec un juste ménagement des positions acquises, un retour vers le principe du tarif proportionnel, plus juste, selon nous, que celui de l'équilibre des bassins. Mais le motif qui nous a déterminé à faire une même réduction pour tout le parcours, c'est que la réduction que nous sommes en droit d'attendre *et que nous attendons très-prochainement* sur les péages des canaux d'embranchement, viendra ajouter à celle dont le bassin du centre est appelé à jouir sur le canal de l'État.

Il n'existait aucune raison pour étendre le bénéfice de la réduction proposée aux exportations ni aux importations des matières premières exotiques qui ont été énumérées ci-dessus, les unes et les autres étant déjà favorisées par une réduction soit de 75 p. % soit de 50 p. %, qui rend, sous ce rapport, toute concurrence du chemin de fer contre la navigation absolument impossible. Ces restitutions de faveur continueront de se calculer sur le péage, tel qu'il existe aujourd'hui, et non sur le péage, tel que nous proposons de le réduire.

La réduction de 55 p. % sur les droits de navigation ne porterait donc pas sur la totalité des revenus du canal, mais seulement sur la différence entre les recettes totales qui se sont élevées, en 1847, à fr. 1,556,902-72 et la somme de 110,000 francs qui peut être attribuée aux exportations et importations, soit fr. 1,446,902-72.

La perte que le trésor éprouvera, dans l'hypothèse d'un mouvement annuel constant, égal à celui de 1847, s'élèvera par conséquent au chiffre de fr. 506,515-95.

Mais il est à prévoir que la baisse du tarif provoquera, ainsi que l'expérience du canal l'a déjà victorieusement démontré, un nouvel accroissement de transport : de telle sorte qu'il est à présumer que le déficit qui résultera de la mesure sera, sinon comblé avant peu, du moins fortement atténué.

Une réduction momentanée de 500,000 francs sur les recettes du canal doit sans doute, dans l'état actuel des finances du pays, être considérée comme très-regrettable. Mais elle est commandée, dans notre conviction, par la justice; elle l'est, en outre, par l'inévitable nécessité de maintenir le tarif du chemin de fer pour le transport des charbons, tel qu'il est établi, et de persévérer ainsi dans la voie d'un progrès, qui, s'il n'était pas réalisé, devrait encore se réaliser aujourd'hui.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

**PROJET DE LOI.**

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à réduire le tarif du canal de Charleroy à Bruxelles à concurrence d'une quotité qui ne pourra excéder 35 centièmes des droits existants.

Il n'est rien innové, quant aux péages à percevoir : 1° sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportées ; 2° sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

Ces péages continueront d'être réglés par la disposition de l'arrêté du 7 janvier 1849, rendu en conformité de la loi du 30 décembre 1848.

Donné à Bruxelles, le 13 mars 1849.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

## CANAL DE CHARLEROY

Tableau comparatif des recettes mensuelles

DÉSIGNATION DES MOIS.	1847.					
	RECETTE.	DROITS CONSIGNÉS POUR les exportations, pen- dant les exercices antérieurs et dont le terme de rem- boursement est ex- piré.	RECETTE TOTALE.	DROITS CONSIGNÉS POUR EXPORTATIONS.	NOMBRE GLOBAL DE BATEAUX QUI ONT PASSÉ EN DESCENTE	
					A LA 13 <sup>e</sup> ÉCLUSE.	A LA 31 <sup>e</sup> ÉCLUSE.
Janvier . . . . .	4,295 35	»	4,295 35	1,111 31	»	49
Février . . . . .	109,614 13	»	109,614 13	31,467 03	618	616
Mars . . . . .	146,882 22	»	146,882 22	55,378 66	857	895
Avril . . . . .	137,258 10	»	137,258 10	42,503 34	759	773
Mai . . . . .	146,877 08	»	146,877 08	29,980 81	773	777
Juin . . . . .	147,742 33	»	147,742 33	21,645 02	727	733
Juillet . . . . .	153,388 63	»	153,388 63	28,991 51	795	834
Août . . . . .	118,127 85	»	118,127 85	26,997 93	658	669
Septembre . . . .	129,647 54	98,379 74	228,027 28	34,266 82	693	713
Octobre . . . . .	167,479 23	»	167,479 23	26,260 98	827	859
Novembre . . . .	175,560 23	»	175,560 23	15,477 49	812	880
Décembre . . . .	120,020 03	»	120,020 03	10,649 96	548	611
TOTAUX . . . .	1,556,902 72	98,379 74	1,655,282 46	324,730 86	8,067	8,409

## A BRUXELLES.

pendant les années 1847 et 1848.

1848.						Observations.
RECETTE.	DROITS CONSIGNÉS POUR les exportations, pen- dant les exercices antérieurs, et dont le terme de rem- boursement est ex- piré.	RECETTE TOTALE.	DROITS CONSIGNÉS POUR EXPORTATIONS.	NOMBRE GLOBAL DE BATEAUX QUI ONT PASSÉ EN DESCENTE		
				À LA 13 <sup>e</sup> ÉCLUSE.	À LA 31 <sup>e</sup> ÉCLUSE.	
46 97	»	46 97	»	»	»	D'après la loi du 31 décembre 1845, toute demande en res- titution de droits con- signés doit sous peine de déchéance être for- mée dans les 18 mois à dater de la consignation.
98,155 92	»	98,155 92	11,730 41	502	525	
120,988 08	16,048 28	137,016 34	24,540 32	611	632	
106,121 76	»	106,121 76	30,995 04	616	635	
116,712 89	»	116,712 89	32,017 79	641	669	
119,396 23	»	119,396 23	29,187 40	674	682	
138,273 02	»	138,273 02	40,855 06	807	824	
62,130 28	»	62,130 28	19,729 67	350	371	
127,645 06	54,689 16	182,334 22	42,062 35	782	798	
141,022 91	»	141,022 91	51,248 74	862	907	
154,407 75	»	154,407 75	39,671 74	871	896	
99,344 49	»	99,344 49	18,082 73	580	597	
1,284,225 34	70,737 44	1,354,962 78	340,121 25	7,296	7,536	

**CANAL DE CHARLEROY A BRUXELLES.**

*Tableau comparatif des recettes opérées pendant les mois de janvier et février des années 1847, 1848 et 1849.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	1847.				1848.				1849.			
	RECETTE.	DROITS consignés pour les ex- portations, pendant les exercices anté- rieurs, et dont le terme de rembour- sement est expiré.	RECETTE TOTALR.	DROITS CONSIGNÉS POUR EXPORTATIONS.	RECETTE.	DROITS consignés pour les ex- portations, pendant les exercices anté- rieurs, et dont le terme de rembour- sement est expiré.	RECETTE TOTALE.	DROITS CONSIGNÉS POUR EXPORTATIONS.	RECETTE.	DROITS consignés pour les ex- portations, pendant les exercices anté- rieurs, et dont le terme de rembour- sement est expiré.	RECETTE TOTALR.	DROITS CONSIGNÉS POUR EXPORTATIONS.
JANVIER.....	4,298 58	»	4,298 58	1,111 51	46 97	»	46 97	»	54,515 96	»	54,515 96	5,811 52
FÉVRIER.....	109,614 13	»	109,614 13	51,467 03	98,158 92	»	98,158 92	11,750 41	41,977 08	»	41,977 08	8,712 58
<b>TOTAUX.....</b>	<b>113,909 48</b>	<b>»</b>	<b>113,909 48</b>	<b>52,578 54</b>	<b>98,202 89</b>	<b>»</b>	<b>98,202 89</b>	<b>11,730 41</b>	<b>76,491 01</b>	<b>»</b>	<b>76,491 01</b>	<b>12,523 87</b>