
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 AOUT 1881.

Suppression des droits de navigation sur les canaux et rivières.

(Pétition des président et secrétaire du *Vlaamsch Schippers-Verbond*, présentée le 17 décembre 1880.)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M. VICTOR GILLIEAUX.

MESSIEURS,

L'association des bateliers flamands d'Anvers s'adresse à la Chambre pour obtenir la suppression des droits de navigation sur les canaux et rivières.

Les pétitionnaires invoquent à l'appui de leur demande :

- 1° La suppression du droit de barrière;
- 2° La concurrence faite à la batellerie par le chemin de fer;
- 3° Les avantages des voies navigables pour le transport des marchandises pondéreuses et les résultats qu'en retireraient les grandes branches d'industries des bassins de Charleroi et de Liège pour l'importation des minerais étrangers et pour l'exportation des charbons et d'autres produits belges;
- 4° Les résultats que l'on pourrait obtenir par une étude convenable de la partie commerciale de la navigation intérieure;
- 5° L'état précaire de la batellerie dont le matériel n'a pu se perfectionner et se mettre en rapport avec les progrès de l'industrie;
- 6° Enfin l'abolition des péages en Prusse, en Hollande et en France.

Si, contre leur attente, la suppression totale des droits n'était pas possible

(1) La commission est composée de MM. GILLIEAUX, *président*; JANSSENS, MEEUS, HOUTART, VAN ISEHEM, DE HEMPTINNE, PELTZER, DE ROSSIUS et BERGÉ.

actuellement, les pétitionnaires solliciteraient, au lieu d'un dégrèvement partiel, le système tendant à l'abolition des péages pour le remplacer par une augmentation de patente.

La commission permanente de l'industrie s'est occupée précédemment de requêtes semblables émanant d'un grand nombre de bateliers de différentes villes du pays, de la ligue des bateliers et des négociants d'Anvers, de Liège, etc.

Dans deux rapports présentés à la Chambre des Représentants, sous les dates du 24 juin 1875 et du 16 mars 1876, l'honorable M. Meeus, organe de cette commission, concluait que la suppression des droits serait une mesure utile et avantageuse à l'industrie de la batellerie, dont les souffrances sont incontestables et qu'il serait désirable que la situation du Trésor permit l'abandon de la recette de 4,700,000 francs que les droits de navigation lui procurent chaque année.

La demande qui vous est soumise aujourd'hui n'est donc pas nouvelle. Si l'on voulait rechercher dans nos *Annales parlementaires*, on trouverait même qu'elle y a laissé des jalons qui remontent déjà loin. Il y a vingt ans, la Chambre s'est beaucoup occupée des péages sur les voies navigables. A cette époque on réclamait surtout des réductions. Cette campagne fut principalement conduite par un de nos collègues dont la compétence dans les questions économiques est unanimement reconnue. Nous avons désigné l'honorable M. Sabatier.

Cependant, déjà alors, germait l'idée de la suppression absolue des péages et nous croyons utile de rappeler que, même sur les bancs ministériels, elle rencontrait une adhésion de principe. Le regretté M. Van der Stichelen, qui y occupait une place si distinguée par ses idées de réforme et de progrès dans l'exploitation des chemins de fer, la considérait comme une question qui s'imposerait tôt ou tard et à la solution de laquelle il fallait se préparer. Dans la séance du 4 mai 1861, il déclara que « *dans sa conviction les péages des voies navigables avaient une tendance marquée à disparaître et que c'est en vain qu'on chercherait à les maintenir.* »

Il ajoutait, en réponse à un député de Charleroi : « *vous aurez beau élargir le canal de Charleroi, d'ici à un certain nombre d'années, il n'y aura plus, suivant moi, de péages sur ce canal.* »

Les réductions décrétées par la loi du 1^{er} juillet 1865 marquèrent un grand pas vers la solution entrevue par l'honorable Ministre dont nous venons de rappeler l'opinion prophétique. Aujourd'hui, on ne peut se le dissimuler : la question a avancé et la suppression est réclamée. Les partisans et les défenseurs de cette réforme économique, rares il y a 20 ans, sont actuellement si nombreux, qu'ils forment l'opinion publique, et leur réclamation nous paraît d'autant plus fondée, que la France, avec laquelle plusieurs de nos principales voies navigables sont communes, a aboli les péages sur celles qui lui appartiennent. On sait que l'Allemagne et la Hollande en ont fait autant.

Nous n'hésitons pas à dire que, dans notre pensée, il est regrettable que la Belgique soit en retard sur les pays voisins, au point de vue du régime économique des canaux et rivières. Elle ne saurait assez se hâter de suivre

leur exemple. Il a toujours été admis en principe que dans cet ordre de choses, il convenait de marcher de pair avec les contrées limitrophes. Telle est la doctrine soutenue par le Conseil supérieur de l'Industrie et du Commerce dans un des remarquables rapports de sa commission des vœux, au cours de sa session de 1860 1861. Voici comment celle-ci s'exprimait :

« Généralisant la pensée émise par Liège et par Anvers, et toujours mue » par le désir de dégrever de plus en plus la production, votre Commission » croit qu'il faut insister auprès du Gouvernement pour qu'il hâte l'achève- » ment de notre réseau hydraulique, aujourd'hui peut-être moins complet » que notre réseau ferré, qu'il reporte vers les voies navigables une partie » des fonds et des soins que ne doivent plus absorber maintenant les chemins » de fer, et qu'il avise aux moyens d'abaisser graduellement le droit de » navigation jusqu'au niveau *des taxes de plus en plus modérées perçues chez » les peuples voisins.* »

Or, ces derniers ont fini par supprimer entièrement les péages sur leurs voies navigables. Il est rationnel de supposer que, si telle eût été la situation en 1860, le Conseil supérieur, conséquent avec le principe posé par lui, n'eût pas hésité à appuyer l'abolition des péages en Belgique.

Il est à remarquer d'ailleurs que tout ce qui concerne les voies navigables, a repris une importance extrême, depuis quelques années, dans la préoccupation de l'esprit public et des Chambres. On sent qu'un intérêt considérable, aussi bien compris dans les grands centres de consommation que dans les bassins producteurs, un intérêt vraiment national, en un mot, attend avec une légitime impatience l'achèvement de notre réseau hydraulique et toutes les améliorations dont il est susceptible.

Parmi celles-ci, il en est une particulièrement importante, c'est l'exploitation plus avantageuse des voies navigables. Sous ce rapport, il faut reconnaître que rien ou presque rien n'a été fait pour augmenter la somme des services que les canaux et rivières pourraient rendre à l'industrie, au commerce et à la batellerie. On voit que tous les soins des pouvoirs et des administrations s'étaient portés sur les chemins de fer. Les voies navigables étaient considérées, en quelque sorte, comme des instruments de rebut; on croyait généralement qu'elles n'étaient susceptibles d'aucun progrès, d'aucun perfectionnement.

Ce n'est point cependant que des idées novatrices ne fussent point présentées et soutenues avec talent. Toutes celles que nous voyons se produire depuis quelque temps ont vu le jour il y a longtemps déjà.

La Chambre de commerce de Mons notamment, dans une série de ses rapports depuis 1864, ne cessait de réclamer une exploitation commerciale pour les voies navigables comme elle existait pour les chemins de fer, et elle soutenait cette thèse avec une force d'argumentation qui n'a rien perdu de sa valeur depuis lors. Elle faisait ressortir que l'Administration des voies navigables étant divisée entre le Département des Travaux publics et le Département des Finances, il résultait de ce dualisme de graves inconvénients. « Les » voies navigables, comme les voies ferrées, disait-elle dans son rapport

» de 1866, sont des instruments de commerce et il en est des instruments
 » de commerce comme de toutes choses ici-bas : ils ne produisent d'effet
 » utile que pour autant qu'on en use conformément à leur nature. C'est ce
 » qu'à parfaitement compris l'Administration des chemins de fer de l'État.
 » Là, à côté des fonctionnaires chargés, les uns de la construction et de l'en-
 » tretien des voies, des gares, du matériel roulant, les autres de la perception
 » et du contrôle des recettes, il est des agents toujours préoccupés des
 » moyens de conserver et d'accroître le trafic, qui surveillent la concu-
 » rence des autres entreprises de transport, qui étudient les besoins du
 » public, qui s'ingénient à attirer et à retenir la clientèle. Rien de semblable
 » n'existe dans l'Administration des voies navigables. Personne n'y a pour
 » mission spéciale d'en augmenter l'utilité sociale, d'en accroître le mouve-
 » ment. D'un côté, on ne se considère comme tenu qu'à les installer et à les
 » maintenir dans de bonnes conditions de navigabilité ; de l'autre, on en
 » perçoit les péages, mais sans s'inquiéter ni de leurs fluctuations, ni des faits
 » commerciaux que ces fluctuations accusent.

» On ne va pas au-devant de la clientèle et, pour donner satisfaction aux
 » besoins du public on attend que le public ait formulé des griefs.

» Aussi, nulle comparaison n'est possible, au point de vue des progrès
 » réalisés et des services rendus, entre les voies ferrées et les voies navigables.
 » Les chemins de fer donnent à l'État un revenu de plus en plus considé-
 » rable ; le trafic en a pris les proportions les plus inespérées ; chaque jour
 » voit ajouter aux facilités offertes au public. Le revenu des voies navigables
 » diminue d'année en année ; le trafic en est réduit au seul transport de la
 » houille et pour un contingent qui décroît sans cesse ; le public y est traité,
 » comme il y a trente ans. »

La Chambre de commerce de Mons entrevoyait aussi « *que de réduction*
 » *en réduction on arriverait jusqu'à la gratuité des voies navigables.* » C'est
 ce qu'elle dit dans ce même rapport de 1866 et elle ajoute : « sans que, cepen-
 dant, la situation de la navigation intérieure en soit améliorée d'une façon
 durable. ».

Il eût fallu en même temps réorganiser l'exploitation des voies navigables,
 au moyen de mesures que la Chambre de commerce de Mons prenait soin
 d'indiquer et de motiver.

De son côté, le Conseil supérieur de l'Industrie et du Commerce, au cours
 de ses sessions de 1862 à 1864, insista fortement par l'organe de sa commis-
 sion des vœux, afin d'obtenir pour les voies navigables les réformes et les
 améliorations dont leur exploitation est susceptible.

Ce n'est donc pas l'abaissement des péages seulement qu'on réclamait. Des
 idées nouvelles, présentées avec talent et conviction démontraient qu'il fallait
 en outre améliorer le service des canaux et rivières sous d'autres rapports.

Mais, si bien présentée et si habilement défendue qu'ait été alors la cause
 de l'exploitation commerciale des voies navigables, elle n'obtint pas le succès
 qu'elle méritait. La haute utilité d'une réforme radicale dans ce sens n'avait
 pas été bien comprise alors.

La loi du 1^{er} juillet 1865 abaissa les droits de navigation dans une propor-

tion assez sensible. Elle apporta, sous ce rapport, des améliorations notables au régime ancien. On en jugera par la comparaison. C'est dans ce but que nous donnons après notre rapport, un tableau très-intéressant indiquant le système et le taux des péages en vigueur en 1830 ou à la reprise des voies navigables par l'État, et le taux des droits actuels. (*Voir annexe A.*)

A ce document, nous en avons joint un autre non moins instructif, c'est le tableau montrant le produit annuel depuis 1830 jusqu'en 1880, de chacune des voies navigables appartenant à l'État. (*Voir annexe B.*)

On remarquera cependant que si la loi du 1^{er} juillet 1863 simplifia le mode de perception et abaissa le taux des péages qui dépassaient un centime par tonne kilométrique sur les canaux, et $\frac{1}{4}$ de centime sur les rivières canalisées, elle laissa subsister encore dans les taxes des inégalités dont le maintien ne saurait se justifier et qui n'eurent alors pour raison d'être que le ménagement des intérêts du Trésor.

Au surplus, « l'uniformité des péages » était un des points importants de la réforme réclamée dans le régime de nos voies navigables en 1863 par l'honorable M. Sabatier, et si, dans notre conviction, nous n'étions pas à la veille de voir tous les péages abolis, si nous n'étions persuadés que le Gouvernement devra bientôt nous accorder cette réforme, nous insistons davantage pour montrer combien le régime actuel est peu équitable. Les produits étrangers ne payent rien dans la zone dite maritime, quand les produits nationaux ne peuvent circuler sur aucune de nos voies navigables sans acquitter l'un ou l'autre péage. Puis, quelle différence entre les droits établis! Quel motif sérieux pourrait-on invoquer en faveur de son maintien? Aucun.

Comme on l'a déjà fait remarquer, quel que soit le coût d'une ligne de chemin de fer, aussitôt quelle est terminée et exploitée, elle est soumise aux mêmes tarifs de transport que d'autres lignes qui ont coûté beaucoup moins. En d'autres termes, le chemin de fer n'a pas de tarifs différents suivant les lignes par lesquelles les marchandises sont expédiées. Pourquoi n'en est-il pas de même pour les voies navigables? A la rigueur, nous comprendrions qu'elles eussent deux tarifs de péages, l'un applicable aux fleuves et rivières et l'autre aux canaux (1); mais nous trouvons injustifiable que les conditions de transport varient d'un canal à un autre, et moins juste encore que les canaux qui ont le plus rapporté au Trésor, soient soumis aux péages les plus élevés.

(1) Voici quels étaient en France, les droits de navigation établis sur les divers cours d'eau :

1^o Fleuves, rivières et canaux assimilés aux rivières : marchandises de 1^{re} classe, 2 millimes par tonne et par kilomètre; marchandises de 2^e classe (comprenant la houille, le coke et les minerais) un millime par tonne et par kilomètre. —

2^o Canaux et rivières canalisées assimilées aux canaux : marchandises de 1^{re} classe, cinq millimes par tonne kilométrique; marchandises de 2^e classe deux millimes par tonne kilométrique. —

Tous ces droits furent augmentés de deux décimes et demi aux termes du décret du 9 février 1867 et de la loi du 31 décembre 1875 combinés.

On voit que les arguments ne manquent pas pour réclamer une nouvelle réforme dans les droits perçus sur les voies navigables, pour démontrer la nécessité d'en harmoniser les tarifs et d'en faire disparaître les inégalités injustes autant qu'injustifiables qui s'y rencontrent.

Mais, nous le répétons, nous croyons que l'heure de l'abolition absolue des droits de navigation est prochaine et nous n'insisterons pas davantage sur les différences qu'ils présentent.

Le tableau comparatif des péages tels qu'ils étaient perçus jadis et tels qu'ils ont été établis par la loi du 1^{er} juillet 1865, fait voir que si des améliorations importantes ont été introduites dans le régime de leur perception, on est cependant loin encore de l'organisation qui préside à l'Administration des chemins de fer. La raison en a été donnée depuis longtemps. Le Département des Travaux publics, exploitant commercialement les chemins de fer, en modifie fréquemment les tarifs, selon les besoins de l'industrie et du commerce; aussi, que de changements depuis un certain nombre d'années! Ce système est dans le vrai : l'exploitation des chemins de fer pour rester à la hauteur des services que le pays en attend, doit se plier aux exigences des situations qui diffèrent d'un moment à l'autre, et qui sont influencées, non seulement par ce qui se passe chez nous, mais encore par les faits qui se produisent dans les pays voisins.

Tout autre est la position des voies navigables. Le Département des Finances considère le produit qu'elles rapportent comme un impôt et il maintient la fixité des tarifs sans paraître remarquer qu'il existe commercialement et industriellement autant de motifs de les modifier que le Département des Travaux publics en a pour changer les tarifs des chemins de fer.

Ce dernier applique des tarifs différentiels, des tarifs d'exportation et d'importation, des tarifs de transit etc., sur les chemins de fer.

Le Département des Finances, au contraire, conserve inflexiblement les tarifs proportionnels perçus sur chaque voie navigable.

En d'autres termes, le régime auquel les chemins de fer sont soumis, se modifie et progresse suivant les nécessités, tandis que celui appliqué aux voies navigables est frappé d'immobilité, comme s'il ne participait pas à la vie commerciale du pays.

Nous avons déjà dit que la meilleure solution serait l'abolition pure et simple des droits de navigation. Si, pour l'un ou l'autre motif, le Gouvernement ne croyait point pouvoir l'accorder dans un délai rapproché, du moins devrait-il, dans l'intérêt même du Trésor, améliorer les voies navigables dans le sens d'une exploitation réellement commerciale. Il est évident que si elles étaient administrées comme les chemins de fer le sont, si leur mécanisme recevait les perfectionnements indiqués déjà en 1865 et 1864, dans les rapports de la Chambre de commerce de Mons, si elles étaient en mesure de répondre, sous le rapport de la régularité et de la célérité des transports, aux besoins et aux exigences de l'époque, elles attireraient plus de mouvement, elles verraient leur clientèle augmenter et leurs recettes, qui déclinent au lieu de grossir, se relèveraient sous l'impulsion d'une vie nouvelle qui leur serait rendue, et les chemins de fer, aujourd'hui si encombrés par les matières pondéreuses, satisferaient mieux, de leur côté, à la véritable spécialité de leur service.

Nous venons de dire un mot des recettes des voies navigables. Le second Tableau que nous publions en Annexe indique clairement leur état de décadence.

Le produit annuel atteignait en 1847 un maximum de 3,414,848 francs. Il était encore en 1856 de 3,032,766 fr. et en 1863 de 2,163,534, tandis qu'il est descendu en 1880 à 1,646,165.

Nous n'ignorons pas que cette réduction de recettes correspond souvent à des abaissements de péages, mais nous croyons pouvoir soutenir, avec raison, que ces derniers auraient dû développer un mouvement considérable, compensant le déficit, si l'on n'avait pas négligé les moyens de transport par eau, pendant que l'on s'occupait d'améliorer les chemins de fer.

Et cependant les chemins de fer ne sont pas destinés à supplanter, mais à compléter les voies navigables en laissant à ces dernières, le trafic le plus encombrant qui ne réclame ni grande vitesse ni parfaite régularité.

Nous avons cru devoir entrer dans ces considérations parce que l'industrie de la batellerie, que nous devons encourager par tous les moyens possibles, est intimement liée à la réorganisation de l'exploitation de nos voies navigables, et nous serions heureux de voir le Gouvernement se décider à faire prochainement une étude complète des systèmes d'exploitation des canaux, appliqués à l'étranger et notamment sur certains canaux des États-Unis.

Nous devons cependant reconnaître avec satisfaction que le Gouvernement a, depuis quelques années, donné des preuves nombreuses de sa sollicitude pour l'extension et l'amélioration de nos voies navigables; nous avons trop de confiance dans l'activité et les aptitudes spéciales de l'honorable chef du Département des Travaux publics pour ne pas espérer l'achèvement prochain de notre réseau hydraulique et l'amélioration de son régime ainsi que de son exploitation.

Les pétitionnaires déclarent qu'ils sont prêts à accepter une augmentation de patente, pour faciliter la suppression totale des droits de navigation.

Cette proposition est certainement généreuse, mais nous nous garderons bien de la recommander ou de l'appuyer. Ce serait aller à l'encontre des idées des Chambres et du Gouvernement qui, depuis longtemps déjà, ont prouvé leur sollicitude pour la batellerie en diminuant les droits de patente. Mieux vaudrait faire un nouveau et dernier pas en avant dans cette voie, en abolissant ce qui reste de patente sur la batellerie. Ce serait la réponse la plus digne à l'offre des requérants.

Le montant du droit en principal dû par les bateliers ne dépasse guère 100,000 francs annuellement. Quand on réfléchit à leur position si précaire, aux conditions si pénibles de leur dure, mais utile profession, on se dit que les Chambres accompliraient une œuvre vraiment libérale en abandonnant une aussi faible recette. Elles donneraient ainsi une nouvelle preuve de l'intérêt qu'elles portent à la batellerie.

La batellerie a besoin d'être encouragée. Son rôle dans le mécanisme industriel et commercial est trop important pour que nous ne nous préoccupions pas de sa position. Celle-ci n'a jamais été très-heureuse; elle l'est moins encore par suite de la concurrence des chemins de fer et cependant il faut qu'elle vive dans l'intérêt général. On a besoin d'elle comme on a besoin

des voies ferrées. Les deux services se complètent l'un par l'autre et il faudrait tâcher de les harmoniser.

Lorsque l'État exploite un chemin de fer, il est tout simplement un industriel comme celui qui a des bateaux. Or l'État ne paye point patente pour ses wagons et il n'en impose aucune aux Compagnies de chemins de fer qui existent à côté de lui.

Il n'est pas juste qu'il frappe le bateau quand il exempte le wagon. Le Trésor public doit trouver d'autres ressources d'une nature plus équitable; il doit supprimer toutes les entraves dont l'industrie peut encore avoir à souffrir.

Pour en revenir à la question des droits de navigation, qui est l'objet principal de la requête dont nous nous occupons, nous ne croyons pas que la raison financière invoquée par l'honorable Ministre des Finances dans une discussion récente au Sénat puisse nécessiter l'ajournement à une époque indéfinie, d'une réforme aussi généralement réclamée. Nous sommes d'avis que le Gouvernement doit suivre l'exemple de la France et de l'Allemagne, s'il veut nous permettre de lutter avec ces pays sur certains marchés étrangers pour la vente de nos charbons et d'autres produits, et nous faciliter les moyens de conserver nos marchés intérieurs.

Nous ne venons pas cependant demander l'abolition complète et immédiate des droits de navigation, mais nous estimons *que l'on peut supprimer, sans tarder, les péages sur les canaux et les rivières de peu de rapport et qui couvrent difficilement leurs frais de perception.*

Quant aux autres voies, dont la recette s'élève à environ 1,400,000 francs, nous demandons *de réduire les droits approximativement d'un tiers chaque année, de manière à arriver à l'abolition de tous les droits de navigation dans un délai de trois ans.*

Tels sont les vœux que la commission permanente de l'industrie adresse à M. le Ministre des Finances, en proposant à la Chambre de lui renvoyer la pétition de l'association des bateliers flamands d'Anvers.

Ces vœux ont été votés à l'unanimité des membres présents, à l'exception d'un seul, qui a déclaré être d'avis que les péages devaient être maintenus comme représentant la rétribution d'un service rendu et que, selon lui, c'était à tort que l'on avait supprimé les droits de barrières.

Le Président-Rapporteur,

VICTOR GILLIEAUX.

ANNEXES.



ANNEXE A.



TABLEAU

*présentant le taux des droits de navigation perçus en 1850 ou à l'époque
de la reprise des voies navigables par l'État et le taux des droits actuels.*



N° d'ordre.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	DROITS DE NAVIGATION EN 1850 OU A L'ÉPOQUE DE LA REPRISE DES VOIES NAVIGABLES PAR L'ÉTAT.
----------------	--------------------------------------	--

I. Voies soumises au régime de perception

1	Liège à Maestricht	Droit fixé par tonneau de la capacité des bateaux et dû par lieue de parcours, conformément au tarif suivant : Bateaux chargés fr. 0,10 » vides 0,05																																																																					
2	Maestricht à Bois-le-Duc	Bateaux chargés allant de Maestricht à Bois-le-Duc : 2 1/2 cents par tonneau et par lieue et ceux se dirigeant vers Maestricht : 4 1/2 cents par tonneau et par lieue. Bateaux à vide : moitié des droits.																																																																					
3	Jonction de la Meuse à l'Escaut et embranchements.	Droits perçus à raison du chargement réel par tonneau et par lieue de 5,000 mètres : <i>A la descente du canal :</i> Bateaux chargés de paille et de foin fr. 0,05 » de houille et marchandises 0,10 <i>A la remonte du canal :</i> Bateaux chargés de produits du sol. fr. 0,05 » de houille et marchandises 0,10 Bateaux à vide : exempts de droits.																																																																					
4	Petite Nèthe	Tarif des droits à payer aux écluses par tonneau : <i>Nature des marchandises.</i>																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">INDICATION des BIEFS.</th> <th colspan="2">1^{re} classe (engrais).</th> <th colspan="2">2^e classe (charbons).</th> <th colspan="2">3^e cl. (autres marchandises).</th> </tr> <tr> <th>Pour le tonnage complet.</th> <th>Pour le chargement effectif.</th> <th>Pour le tonnage complet.</th> <th>Pour le chargement effectif.</th> <th>Pour le tonnage complet.</th> <th>Pour le chargement effectif.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A partir de Lierre :</td> <td>Centimes.</td> <td>Centimes.</td> <td>Centimes.</td> <td>Centimes.</td> <td>Centimes.</td> <td>Centimes.</td> </tr> <tr> <td>1^{er} bief</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>1 1/2</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>2^e "</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>1 1/2</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>3^e "</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1 1/2</td> <td>6</td> <td>2</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>4^e "</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1 1/2</td> <td>6</td> <td>2</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>5^e "</td> <td>1/2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>1 1/2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>6^e "</td> <td>1/2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>1 1/2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>7^e "</td> <td>1/2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>1 1/2</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>			INDICATION des BIEFS.	1 ^{re} classe (engrais).		2 ^e classe (charbons).		3 ^e cl. (autres marchandises).		Pour le tonnage complet.	Pour le chargement effectif.	Pour le tonnage complet.	Pour le chargement effectif.	Pour le tonnage complet.	Pour le chargement effectif.	A partir de Lierre :	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.	1 ^{er} bief	1	4	1 1/2	8	2	12	2 ^e "	1	4	1 1/2	8	2	12	3 ^e "	1	3	1 1/2	6	2	9	4 ^e "	1	3	1 1/2	6	2	9	5 ^e "	1/2	2	1	4	1 1/2	6	6 ^e "	1/2	2	1	4	1 1/2	6	7 ^e "	1/2	2	1	4	1 1/2	6
INDICATION des BIEFS.	1 ^{re} classe (engrais).			2 ^e classe (charbons).		3 ^e cl. (autres marchandises).																																																																	
	Pour le tonnage complet.	Pour le chargement effectif.	Pour le tonnage complet.	Pour le chargement effectif.	Pour le tonnage complet.	Pour le chargement effectif.																																																																	
A partir de Lierre :	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.	Centimes.																																																																	
1 ^{er} bief	1	4	1 1/2	8	2	12																																																																	
2 ^e "	1	4	1 1/2	8	2	12																																																																	
3 ^e "	1	3	1 1/2	6	2	9																																																																	
4 ^e "	1	3	1 1/2	6	2	9																																																																	
5 ^e "	1/2	2	1	4	1 1/2	6																																																																	
6 ^e "	1/2	2	1	4	1 1/2	6																																																																	
7 ^e "	1/2	2	1	4	1 1/2	6																																																																	
5	Ourthe	0,0075 ^c par tonneau de chargement et par kilomètre.																																																																					

DROITS DE NAVIGATION EN 1880.	Observations.
-------------------------------	---------------

établi par la loi du 1^{er} juillet 1865.

0.0075° par tonneau de <i>chargement</i> et par kilomètre.	
0.0025° id.	
0.0075° id.	
0.0075° id.	
0,0075° id.	Reprise de la Grande Compagnie du Luxembourg, en vertu de la Convention-loi du 26 octobre 1862. — 15 mars 1875.

N° d'ordre.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	DROITS DE NAVIGATION EN 1850. OU A L'ÉPOQUE DE LA REPRISE DES VOIES NAVIGABLES PAR L'ÉTAT.
6	Sambre.	Bateaux à charge : 9 cents par tonneau (1,000 livres des P. B. et par lieue. " à vide : 3 " " $\frac{1}{4}$ en moins pour les bateaux de 60 à 120 tonneaux. $\frac{1}{2}$ " " de moins de 60 tonneaux.
7	Charleroi à Bruxelles et embranchements.	Par tonneau (1,000 kil.) de capacité du bateau. 61 ^c 38 " " de chargement . . . 1,84 14 (pour tout le parcours-Taxe pour le charbon, pierres, etc.).
8	Mons à Condé	7 cents par 10 tonneaux de tonnage des bateaux. 7 " " de chargement réel.
9	Pommerœul à Antoing.	7 cents par tonneau de capacité. 21 " " du chargement réel.
10	Deynze à Schlipdonck	Pour les bateaux qui ne pénétreront dans le canal que jusqu'au barrage de Nevele, un centime à vide; deux centimes à charge et autant pour le retour, pour chaque tonneau de la capacité du bateau. Pour les bateaux qui se rendront au delà du barrage de Nevele, deux centimes à vide, quatre centimes à charge et autant pour le retour.
11	Schlipdonck à Balgerouck	Comme ci-contre depuis 1869.
12	Roulers à la Lys	Comme ci-contre depuis 1871.
13	Lys	1 ^o Flandre occidentale : Aux écluses de Comines et de Menin : Par tonneau, à charge 0.06.55/100 " à vide 0.02.12/100 Aux écluses de Harlebeke et de Vive-Saint-Éloi : Par tonneau, à charge 0.10.58/100 " à vide 0.06.55/100 2 ^o Flandre orientale : Droits perçus à l'écluse de la Pêcherie à Gand, à raison de la capacité des bateaux, 4 $\frac{1}{4}$ c ^s par tonneau (1). (1) Par arrêté royal du 30 décembre 1880, ce droit a été supprimé. Le droit de 0.0012 ^c y a été substitué.
14	Gand à Ostende	Flandre orientale : Aucun droit de passage aux écluses. Flandre occidentale : Par tonneau. Bateaux de 16 tonneaux et au-dessous. 0.02.75 " 17 " à 53 0.04. " " 54 " à 66 0.05.50 " 67 " à 100 0.06.75 " 101 " et au-dessus 0.08. "
15	Moervaert.	6 cents 12.69/100 par tonneau.
16	Gand à Terneuzen	En montant, 10 cents 21.16/100 par tonneau. En descendant, 8 cents 16.93/100.

DROITS DE NAVIGATION EN 1880.	Observations.
0.0075 ^c par tonneau de <i>chargement</i> et par kilomètre.	
0.01 ^c id.	
0.01 ^c id.	
0.01 ^c id.	
0.0025 ^c id.	
0.005 ^c id.	
0.0025 ^c id.	
0.0012 ^c id.	
0 002 ^c (*) id.	
(*) Il est perçu en outre 1 franc par bateau quel que soit le chargement, pour le passage à l'écluse donnant accès au canal de Bruges à l'Écluse. Il est question de supprimer cette taxe.	
0 0025 ^c id.	
0.005 ^c id.	Transports maritimes exemptés du droit de péage.

N° d'ordre.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	DROITS DE NAVIGATION EN 1850 OU A L'ÉPOQUE DE LA REPRISE DES VOIES NAVIGABLES PAR L'ÉTAT.						
		A PLASSCHENDALE.		A NIEUPOORT.		A FURNES.		
	INDICATION DES BATEAUX.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	
17	Plasschendaele par Nieuport et Furnes vers la France.	Bateaux de 16 tonn. et au-dessous.	0.0275	0.01375	0.0275	0.01375	0.0275	0.01375
	" 17 " à 33. . . .	0.04	0.02	0.05	0.025	0.05	0.025	
	" 33 " 66. . . .	0.055	0.0275	0.0675	0.03375	0.0675	0.03375	
	" 67 " 100. . . .	0.0675	0.03375	0.0875	0.04375	0.0875	0.04375	
	" 100 " et au-dessus.	0.08	0.04	0.1075	0.05375	0.1075	0.05375	
18	Yser	Comme pour le canal de Plasschendaele.						

II. Voies navigables non soumises au régime de

19	Escarot (entre la frontière française et Gand.	1° Hainaut : Les droits se percevaient selon la capacité des bateaux, conformément au tarif ci-dessous :			
		CLASSE DES BATEAUX.	A VIDE dans les deux directions.	EN MONTE à demi-charge et au-dessous.	EN MONTE à demi-charge ou en descendant quelle que soit la charge.
	1 ^{re} classe. Bateaux de 200 tonneaux et au-dessus	2.125	5.1875	4.25	
	2 ^e " " 175 " à 200 . . .	1.875	2.8125	3.75	
	3 ^e " " 150 " à 175 . . .	1.625	2.4575	3.25	
	4 ^e " " 125 " à 150 . . .	1.375	2.0625	2.75	
	5 ^e " " 100 " à 125 . . .	1.125	1.6875	2.25	
	6 ^e " " 75 " à 100 . . .	0.875	1.5125	1.75	
	7 ^e " " 50 " à 75 . . .	0.625	0.9375	1.25	
	8 ^e " " 25 " à 50 . . .	0.375	0.5625	0.75	
	9 ^e " " et au-dessous de 25 . . .	0.155	0.2525	0.51	
	2° Deux Flandres : Les droits, à raison de la capacité des bateaux s'élevaient, savoir :				
	A l'écluse d'Autrive	0.0517/100			
	" d'Audenarde	"			
	Pont Madou (Gand)	0.0106/100			

DROITS DE NAVIGATION EN 1880.	Observations.
<p>0.005^c par tonneau de <i>chargement</i> et par kilomètre.</p> <p>0.005^c " " "</p> <p>N. B. Pour les voies navigables qui précèdent, le minimum du droit est fixé à 20 centimes. Il est également de 20 centimes sur les bateaux naviguant à vide, à titre de permis de circulation.</p>	

perception établi par la loi du 1^{er} juillet 1865.

1° *Hainaut* : Le droit est dû par *bateau* au passage devant les bateaux (Antoing et Tournai (Kain) conformément au tarif ci-dessous :

On attend la complète canalisation du fleuve pour le soumettre au régime de perception établi par la loi du 1^{er} juillet 1865.

CLASSE DES BATEAUX.	A VIDE.	EN REMONTE à demi-charge ou en dessous.	EN DESCENTE quelle que soit la charge et en remonte en dessous de demi-charge.
1 ^{re} classe. Bateaux de 200 tonneaux et au-dessus.	1.0625	1.59375	2.125
2 ^e " " 175 " à 200 . . .	0.9575	1.40625	1.875
3 ^e " " 150 " à 175 . . .	0.8128	1.21875	1.625
4 ^e " " 125 " à 150 . . .	0.6875	1.03125	1.375
5 ^e " " 100 " à 125 . . .	0.5625	0.84375	1.125
6 ^e " " 75 " à 100 . . .	0.4575	0.65625	0.875
7 ^e " " 50 " à 75 . . .	0.3125	0.46875	0.625
8 ^e " " 25 " à 50 . . .	0.1875	0.28125	0.375
9 ^e " " et au-dessous de 25 . . .	0.0775	0.11625	0.155

2° *Deux Flandres* : Le droit est fixé par tonneau de la *capacité* des bateaux, il est dû au passage devant les bureaux de perception, conformément au tarif suivant :

Espierres-Hérinnes	0.01625
Autrive-Berchem.	"
Audenarde	"
Simmerzaeke	"
Pont Madou (Gand)	0.00625
Écluse de la Pêcherie (Gand)	0.0425 (1)
En aval de Gand, la navigation est libre.	

(1) Par arrêté royal du 30 décembre 1880, ce droit a été supprimé. Le droit de navigation sur la Lys y a été substitué.

N° d'ordre.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	DROITS DE NAVIGATION EN 1830. OU A L'ÉPOQUE DE LA REPRISE DES VOIES NAVIGABLES PAR L'ÉTAT.
20	Meuse	<i>Bateaux à charge</i> : 4/5 de centimes par lieue de 5 kilomètres et par mètre cube de la capacité. <i>Bateaux à vide</i> : Moitié du droit.
21	Démer	Comme ci-contre.
22	Nèthe inférieure	Comme ci-contre.
23	Grande Nèthe	Comme ci-contre.

DROITS DE NAVIGATION EN 1880.	Observations.
<p>Le droit est dû par lieue de parcours et par mètre cube de la <i>capacité</i> des bateaux, conformément au tarif suivant :</p> <p>Bateau à charge 0.008^c " à vide 0.004^c " demi-charge 0.004^c, sur la moitié de la capacité et 0.008^c, sur l'autre moitié.</p> <p>Le droit est fixé par tonneau de la <i>capacité</i> des bateaux. Il est perçu au bureau de Werchter à raison :</p> <p>Pour les bateaux chargés de 0.12^c " " vides de 0.06^c</p> <p>Au pont de Waelhem, il est perçu par bateau 0.50^c, lorsque le pont doit être levé pour le passage et 0.50^c, dans le cas contraire.</p> <p>A l'écluse de Moll à Lierre, le droit par bateau est établi comme suit :</p> <p>42 centimes au-dessous de 10 tonneaux de capacité. 84 " de 10 à 19 " " Fr. 1 26 " de 20 à 50 " "</p> <p>Plus 4 centimes pour chaque tonneau de la capacité au-dessus de 50.</p>	<p>On négocie avec la Hollande pour l'application du régime établi par la loi du 1^{er} juill. 1865.</p> <p>Il est projeté de supprimer cette taxe.</p> <p>Idem.</p> <p>La suppression de cette taxe est projetée.</p>

ANNÉES.	Meuse.	Ourthe.	Liège		Jonction de la Meuse à l'Escaut.	EMBRANCHEMENTS VERS			Turnhout à Anvers par St-Job in 't loor.	Sambre.	CHARLEROI A BRUXELLES.		Escaut.	Mous à Condro.	Pommeroul à Antoung.
			à Maestricht	à Bois-le-Duc		de camp de Boverloo.	Hasselt.	Turnhout.			Droit général.	Embranchements			
1850															147,555
1851				520											152,588
1852				507											570,555
1853				6,696											541,151
1854				4,822											528,570
1855				3,724						28,014					456,754
1856				5,187						377,684					522,158
1857				8,962						567,078					415,750
1858				20,866						550,577					415,065
1859	1,580			25,402						566,295	611,675				587,805
1860	63,145			61,896						587,657	1,045,587		50,810		457,287
1861	76,068			54,950						414,021	1,520,814		54,218		452,568
1862	85,900			55,069						457,184	1,545,062		66,806		569,576
1863	59,789			40,610						505,705	1,567,478		82,454		576,988
1864	119,645			52,855	599					526,112	1,517,808		90,787	50,000	508,554
1865	59,879			37,267	1,982					654,927	1,568,575		112,405	65,425	419,202
1866	72,409			52,759	4,592			462		648,560	1,560,592		94,472	77,541	495,557
1867	81,609			56,715	14,275			1,554		752,952	1,655,225		105,008	99,124	462,420
1868	54,505			54,797	17,715			2,551		502,414	1,564,299		99,187	106,765	470,228
1869	62,651			51,156	19,860			1,906		549,621	1,080,501		100,569	152,710	474,867
1870	69,969		6,569	40,906	20,962			2,057		548,765	1,096,129		104,269	149,028	460,822
1871	96,106		54,222	37,592	25,265			2,951		605,250	1,175,764		104,724	177,528	267,887
1872	61,759		50,796	26,191	28,605			5,876		606,854	1,258,117		69,055	200,051	207,555
1873	60,882		37,887	25,215	25,425			4,575		696,716	1,217,406		75,405	255,915	251,106
1874	60,574		41,820	29,471	51,094			7,062		742,179	1,517,996		79,752	262,047	216,805
1875	65,246		61,586	27,612	51,422			8,650		755,200	1,528,940		80,151	281,455	210,549
1876	75,256		71,840	51,554	27,217			4,442		649,056	1,455,857		75,155	257,295	201,089
1877	65,555		91,456	52,059	51,048	468		5,947		578,620	1,589,658		71,772	247,455	190,825
1878	74,004		112,151	57,819	59,259	2,981	1,102	6,774		507,855	1,410,704		75,815	227,286	215,997
1879	75,459		95,081	40,555	67,024	2,585	3,965	8,642		559,002	1,556,596		94,542	242,559	216,854
1880	69,559		56,505	40,516	66,179	1,488	6,207	5,542		561,547	997,456		91,888	244,547	210,658
1881	71,625		55,451	46,096	95,824	1,652	6,257	5,091		514,540	896,427		91,195	261,447	195,275
1882	75,178		55,655	51,511	111,896	1,552	5,729	5,571		585,970	975,720		84,025	255,110	184,546
1883	70,210		66,154	45,982	105,951	1,525	7,565	5,870		559,817	969,985		86,854	229,501	157,560
1884	65,177		68,157	52,568	105,084	920	7,100	6,425		555,226	884,008		88,861	249,950	159,257
1885	62,969	2,591	84,284	66,598	100,261	1,456	5,911	7,161		444,290	705,157		90,557	249,117	145,496
1886	55,020	1,169	59,769	61,297	91,262	828	5,685	6,049		370,588	484,599		75,827	247,694	129,957
1887	45,970	500	45,858	45,064	81,755	658	5,468	7,049		554,255	462,198		65,225	222,687	141,095
1888	48,528	400	55,989	52,576	95,255	708	4,017	9,085		550,054	489,856		68,649	216,158	128,022
1889	51,861	570	61,149	56,407	124,187	606	4,710	8,548		544,792	571,027		65,195	205,070	159,625
1890	48,975	550	69,772	65,564	151,891	826	7,282	9,289		295,544	489,819	161,777	69,118	180,847	154,705
1891	48,996	400	78,452	70,250	171,084	792	6,576	7,895		556,266	470,055	108,285	66,084	185,159	149,588
1892	54,067	400	76,857	75,418	197,750	1,150	9,618	6,020	4,577	528,066	480,987	69,595	66,085	206,090	109,000
1893	49,827	517	75,924	66,698	210,652	459	16,090	6,146	5,584	558,085	585,656	50,567	54,512	155,419	110,049
1894	41,065	96	84,489	71,144	251,225	618	15,065	8,218	8,080	274,874	405,012	41,698	55,082	165,892	106,464
1895	58,019	55,951	71,560	65,645	175,480	852	9,550	5,622	11,422	512,255	598,506	15,852	55,876	165,120	116,565
1896	40,750	28,660	82,922	74,784	220,626	1,160	12,716	5,769	22,248	272,811	375,952	15,715	60,150	142,165	154,054
1897	40,981	15,015	84,599	76,941	244,612	1,540	11,507	5,289	16,812	254,792	571,850	14,909	68,852	152,280	151,860
1898	40,414	11,824	87,081	76,505	268,455	1,011	10,745	5,875	17,857	265,657	582,646	14,440	54,407	148,201	150,054
1899	59,550	12,519	85,212	75,559	255,571	1,062	12,810	6,559	20,186	261,157	574,062	14,880	54,665	141,444	125,867
1880	45,161	10,121	80,097	75,995	275,255	711	15,504	6,227	19,807	271,686	565,404	24,274	56,860	141,888	

DROITS DE NAVIGATION.

Lys	DÉRIVATION DE LA LIS.			Roulers à la Lys.	GAND A OSTENDE.		Plassclendaelle par Nieupoort et Furnes vers la France.	Gand à Terneuzen.	Hoornaert.	Dandro.	Demer. — Écluse de Wurchter.	Petite Nèthe.	Grande Nèthe. — Écluse de Moll à Lierre	Nèthe inférieure. — Pont de Waalhem.	Yser.	TOTAL.
	Deynze à Schipdonck.	Schipdonck à Bulgerhouck.			Droit général.	Droit de la porte de Damme.										
"	"	"	"	"	10,951	"	519	"	"	"	"	"	"	"	"	159,525
"	"	"	"	"	15,454	"	428	"	"	"	"	"	"	"	"	166,577
"	"	"	"	"	5,550	"	1,527	29,126	"	"	"	"	"	202	154	415,591
"	"	"	"	"	4,471	"	1,450	53,400	"	"	"	"	"	556	159	586,191
"	"	"	"	"	4,959	"	1,087	55,860	"	"	"	"	"	281	95	402,606
"	"	"	"	"	5,180	"	920	53,150	"	"	"	"	"	475	159	861,495
"	"	"	"	"	6,541	"	1,050	56,406	"	"	"	"	"	555	115	948,276
"	"	"	"	"	5,997	"	6,445	58,799	"	"	"	"	"	967	158	845,558
2,525	"	"	"	"	5,244	"	16,107	56,528	"	"	"	"	"	1,017	5,940	1,486,851
56,124	"	"	"	"	4,712	"	15,568	44,999	"	"	"	"	"	950	6,505	2,121,554
53,254	"	"	"	"	1,907	"	15,451	41,695	"	22,787	3,777	"	"	950	6,847	2,501,987
58,612	"	"	"	"	1,481	"	15,246	52,208	6,255	24,421	4,015	"	"	950	7,059	2,590,814
54,614	"	"	"	"	44,661	"	14,450	24,185	5,565	18,185	5,747	"	"	953	6,051	2,577,765
54,698	"	"	"	"	48,500	"	15,809	21,785	5,592	19,226	5,451	"	"	800	5,918	2,699,416
66,188	"	"	"	"	56,699	"	15,701	22,718	5,486	12,840	2,827	"	"	667	6,616	3,168,350
64,406	"	"	"	"	24,657	"	14,464	21,255	6,544	25,559	2,593	9,759	"	1,117	5,789	2,885,842
69,540	"	"	"	"	22,891	"	16,879	25,216	5,841	14,215	5,270	20,650	"	1,000	6,915	3,414,848
55,251	"	"	"	"	21,504	"	15,555	20,765	6,555	19,519	5,650	16,251	"	1,000	5,107	2,805,549
54,622	"	"	"	"	26,056	"	15,681	26,559	1,111	19,648	4,718	25,557	"	855	6,155	2,625,839
57,851	"	"	"	"	26,856	"	15,905	21,502	6,557	20,255	5,202	26,705	"	760	5,728	2,696,178
61,967	"	"	"	"	25,406	"	14,469	16,917	5,552	18,861	5,602	21,501	"	710	5,561	2,888,567
55,771	"	"	"	"	24,728	"	15,175	14,565	5,971	20,008	4,446	20,702	"	710	6,527	1,725,670
55,594	"	"	"	"	25,912	"	15,045	15,570	6,511	21,118	4,559	17,592	"	550	5,922	2,750,691
49,555	57	"	"	"	27,427	"	29,525	14,578	7,298	21,007	5,209	26,546	"	550	8,254	2,995,815
40,655	57	"	"	"	27,116	"	55,811	15,549	9,867	17,640	4,075	25,981	"	550	10,545	3,027,422
55,890	85	"	"	"	28,589	"	55,796	16,242	9,795	17,545	4,640	18,044	"	460	11,055	3,052,766
59,565	85	"	"	"	50,256	"	55,514	15,621	8,955	17,598	5,865	25,499	"	425	9,845	2,917,835
55,544	85	"	"	"	28,945	"	52,656	15,728	9,074	16,570	4,581	27,166	"	600	7,755	2,882,417
68,890	115	"	"	"	52,577	"	57,149	17,995	8,857	19,505	5,640	54,707	"	800	8,650	2,988,181
71,169	115	"	"	"	51,960	"	55,908	19,450	9,765	19,522	5,949	19,508	"	850	8,256	2,577,655
84,970	115	"	"	"	29,970	"	50,715	19,751	8,550	19,281	5,474	7,570	"	900	8,556	2,467,250
95,860	855	"	"	"	28,854	"	28,862	20,922	8,789	20,085	5,558	7,521	"	890	7,014	2,600,574
89,159	7,154	"	"	"	26,295	"	25,159	23,870	11,984	20,467	5,041	7,826	"	860	7,098	2,552,025
61,756	29,122	"	"	"	27,579	"	26,205	22,788	9,852	16,780	5,192	7,011	"	850	6,802	2,429,741
50,085	18,078	"	"	"	25,842	"	28,450	24,672	10,651	15,205	2,287	7,064	"	725	7,259	2,165,554
55,294	17,667	"	"	"	26,554	"	25,756	25,778	10,577	11,525	2,542	5,754	"	559	7,290	1,765,992
29,721	12,577	"	"	"	25,229	"	26,701	25,006	9,185	12,545	2,145	4,626	"	500	7,795	1,596,454
29,825	10,785	"	"	"	25,279	"	24,562	26,559	4,042	18,861	1,776	4,456	"	480	6,516	1,682,699
50,889	10,665	"	"	"	25,710	"	26,151	27,100	5,628	"	1,615	4,406	"	570	7,404	1,759,661
26,984	10,108	"	"	"	28,962	"	29,241	50,450	4,005	"	1,594	4,127	"	540	9,159	1,855,550
28,957	11,154	"	"	"	52,164	759	20,585	29,906	5,405	"	925	4,965	"	560	7,615	1,825,524
52,841	10,780	"	507	"	58,590	1,096	55,967	21,090	5,569	"	1,227	5,258	"	560	10,656	1,888,818
55,994	9,814	1,499	594	"	54,757	590	50,212	22,852	5,051	"	959	4,009	"	560	8,210	1,676,278
55,670	7,746	1,525	559	"	29,180	824	22,414	24,520	5,574	"	1,157	6,676	"	560	5,645	1,646,562
55,996	8,055	1,976	1,059	"	55,678	1,045	26,704	21,775	2,859	"	1,025	4,205	"	560	9,472	1,606,078
55,890	9,765	1,949	987	"	51,165	755	21,647	28,508	5,028	"	819	4,190	"	560	8,262	1,615,620
51,506	5,695	1,877	1,095	"	52,957	501	20,885	51,675	5,552	"	850	4,292	75	500	8,006	1,654,594
28,520	6,162	1,582	1,265	"	51,804	498	16,411	25,408	5,019	"	859	5,656	1,420	500	7,067	1,641,162
51,758	6,116	1,553	1,575	"	51,825	855	15,847	25,872	2,574	"	755	2,485	1,807	500	6,778	1,607,816
29,782	6,980	1,576	1,412	"	55,194	800	16,577	25,585	2,571	"	818	5,852	5,108	500	6,199	1,646,165