

(1)

(N° 20.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 1869.

Convention conclue, le 14 octobre 1869, pour la cession des propriétés du domaine de la Guerre de la place d'Anvers que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a fait connaître à la Chambre, dans la séance du 14 juin 1868, la résolution qu'il avait prise de proposer la vente des terrains de la citadelle du Sud, à Anvers, sauf à en appliquer le produit au remplacement, sur la rive droite de l'Escaut, des établissements militaires qui se trouveront supprimés, ainsi qu'à l'établissement de deux forts et d'une digue défensive sur la rive gauche.

Cette déclaration a donné lieu, dans la séance du 21 janvier 1868, à une demande de renseignements, à laquelle il a été satisfait par une note déposée par M. le Ministre de la Guerre sur le bureau de la Chambre le 28 du même mois. Cette note a fait connaître, notamment, que les travaux à exécuter par suite de la suppression de la citadelle du Sud et de l'arsenal de guerre étaient évalués, savoir : ceux de la rive gauche à 5,050,000 francs, ceux de la rive droite, y compris le fort de Merxem, à 9,770,000 francs, ensemble 14,820,000 francs; que les terrains de la citadelle et de l'arsenal ont été estimés à 18,200,000 francs.

Plus tard, lors de la discussion du Budget du Ministère des Travaux publics, j'ai indiqué, dans les termes suivants, les lignes principales d'un avant-projet conçu en vue de donner aux propriétés à aliéner la plus grande valeur possible, et l'emploi le plus propre à favoriser le développement du port et du commerce d'Anvers :

« Les terrains de la citadelle du Sud, comme on le sait, sont très-considerables; ils comprennent plus de 100 hectares situés le long de l'Escaut,

» par conséquent, éminemment propres aux établissements commerciaux.
» Des établissements maritimes considérables peuvent y être créés : bassins, docks, entrepôts, entrepôt franc peut-être : tout ce qui est nécessaire, en un mot, pour assurer le développement de plus en plus grand du commerce d'Anvers. Les quais et les bassins actuels seront bientôt insuffisants, et le domaine que nous possédons acquiert ainsi de jour en jour une plus grande valeur.

» Sur ces mêmes terrains, à côté des établissements maritimes, on pourra établir une station qui, utile à la généralité des habitants, assurera d'une manière complète le service des nouveaux établissements maritimes qui s'y trouveront; au moyen de certaines modifications au tracé du chemin de fer, on les raccorderait avec les établissements maritimes actuels. Telles sont les idées générales que l'on étudie en ce moment, et dont la réalisation répondrait sans doute aux plus vastes espérances de la ville d'Anvers. »

Les idées ainsi annoncées ayant été mises à l'étude, on a reconnu que, pour les réaliser, il y aurait lieu de donner une affectation d'utilité publique, à une partie notable des terrains à aliéner, et de distraire de ces terrains, comprenant ensemble 108 hectares 15 ares 60 centiares, une surface de 10 hectares, à réserver afin d'y établir aux frais de l'État une station de chemin de fer tant pour voyageurs que pour marchandises.

Des renseignements dans le sens de ce programme ont été fournis à plusieurs personnes qui, à la suite des intentions publiquement et formellement exprimées devant la Chambre, avaient manifesté le désir d'entrer en négociation avec le Gouvernement.

Aucune offre n'a été produite jusqu'au moment où des ouvertures ont été faites au nom du docteur Strousberg, de Berlin.

Cet entrepreneur, en proposant de fixer à 14,700,000 francs le prix de l'ensemble des propriétés occupées par la citadelle du Sud et l'arsenal de guerre, d'une étendue de 108 hectares 15 ares 60 centiares, demandait à déduire 1.200,000 francs pour les 10 hectares à reprendre par l'État, sur le pied de 120,000 francs l'hectare, et il offrait, en conséquence, pour les 98 hectares 15 ares 60 centiares à vendre, un prix de 13,500,000 francs.

Les négociations ont abouti à une offre définitive de 14,000,000 de francs et à la conclusion d'une convention, signée le 14 octobre 1869, par laquelle agissant, au nom de l'État, sous réserve de ratification par la Législature, le Gouvernement a cédé au docteur Strousberg les 98 hectares 15 ares 60 centiares de terrain dont il s'agit, moyennant la somme offerte de 14,000,000 de francs, et sous les conditions nécessaires pour assurer la réalisation des travaux d'intérêt public qui viennent d'être indiqués.

Ainsi, des 98 hectares 15 ares 60 centiares, objet de la cession après déduction des 10 hectares destinés à la station, 49 hectares au moins seront affectés à un ensemble de constructions maritimes, tels que bassins, entrepôts, etc.

L'acquéreur proposera, dans un délai déterminé, un projet de transformation des terrains, comprenant les constructions maritimes, ainsi que le tracé des rues à ouvrir ou des places à créer.

Il construira, à ses frais, tous les travaux, notamment les quais, et ceux-ci conformément à un tracé à déterminer par le Gouvernement, l'entrepreneur recevant en compensation la propriété des terrains qui pourraient être gagnés sur le fleuve.

Telles sont les dispositions essentielles de la convention conclue par le Gouvernement avec M. le docteur Strousberg.

Le projet de loi ci-annexé a pour objet l'approbation de cet arrangement. En le soumettant à la Chambre, je crois devoir y joindre quelques explications.

Il est nécessaire, avant tout, d'indiquer les causes de la différence entre le prix de 14,000,000 de francs stipulé dans l'article 1^{er} de la convention, et le chiffre de l'estimation, s'élevant à 18,200,000 francs, dont il est fait mention dans le document parlementaire n° 80, rappelé plus haut.

Le chiffre de l'estimation se compose :

De fr. 16,600,000	pour les terrains qui, suivant les données alors recueillies, avaient une superficie de 110 hectares 48 ares 46 centiares.
1,580,000	pour les bâtiments.
20,000	pour les plantations.
<hr/>	
Fr. 18,200,000	

Mais un nouveau mesurage a fait connaître que l'ensemble des propriétés dont il s'agit n'avait qu'une contenance de . . .	h.	a.	c.
de plus le Gouvernement, se réservant pour l'établissement d'une station.	108	15	60
	40	»	»
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
ne vend que	98	15	60

Ainsi, la valeur de 16,600,000 francs attribuée aux terrains sur le pied de fr. 150,247 19 c^s par hectare, ne s'élève, pour les 98 hectares 15 ares 60 centiares réellement vendus, qu'à fr. 14,747,662 98 c^s.

D'un autre côté, les fonctionnaires qui ont procédé à l'estimation ne se sont pas préoccupés, dans leur travail, de la destination à donner aux propriétés à vendre; ils ont supposé que l'acquéreur aurait la liberté d'en tirer le meilleur parti possible au point de vue de son intérêt, et qu'il conserverait et utiliserait les bâtiments existants.

Aujourd'hui le Gouvernement, dans sa juste sollicitude pour l'avenir du port d'Anvers et pour les intérêts généraux du pays qui s'y rattachent, exige que l'acquéreur crée un ensemble d'établissements maritimes, tels que quais, bassins et entrepôts, dont le produit sera certainement moindre en proportion que celui qu'il pourra tirer des terrains dont il aura la libre disposition;

et il l'oblige à affecter à cette destination au moins 49 hectares, c'est-à-dire la moitié de la superficie vendue.

Ces conditions de vente doivent avoir pour effet non-seulement de diminuer la valeur totale des terrains, mais encore de rendre très-difficile, sinon impossible, la conservation des bâtiments qui ont été compris dans l'estimation susmentionnée pour 1,580,000 francs.

En prenant en considération ces faits et le temps qu'il faudra pour mettre les terrains acquis en valeur, et, d'autre part, l'intérêt du prix de 14,000,000 de francs payable comptant à mesure de la remise des propriétés vendues, ainsi que des sommes considérables à dépenser pour l'exécution de tous les travaux à faire, le Gouvernement a jugé que l'offre de la somme de 14,000,000 de francs, faite par le docteur Strousberg, était très-avantageuse.

Ainsi que le Gouvernement avait annoncé l'intention de le faire, il propose par l'article 2 du projet de loi, d'affecter la somme 14 millions de francs, constituant le prix de vente, à l'exécution de certains travaux militaires et d'ouvrir, en conséquence, un crédit spécial de pareille somme au Département de la Guerre. Il ne résultera pour le Trésor aucune charge nouvelle de l'affectation de ces 14 millions de francs, puisque la dépense sera entièrement couverte par le prix de la cession faite au docteur Strousberg.

Dans la note présentée à la Chambre le 28 janvier 1868 (n° 80 des *Documents parlementaires*), les travaux militaires dont il s'agit dans cet article du projet de loi ont été évalués à 14,800,000 francs, somme qui excède de 800,000 francs le prix de vente des immeubles provenant de la citadelle du Sud. Afin de faire disparaître cette différence, le Département de la Guerre s'est efforcé de remanier ses projets, de manière à réduire la dépense à 14 millions de francs, et il s'est arrêté à la répartition suivante :

1° Nouveau front 11-12 formant le prolongement de l'enceinte jusqu'à l'Éscaut, y compris une manutention, un arsenal, une fonderie de projectiles et une boucherie	fr.	5,846,000	»	
2° Casernes.		817,000	»	
3° Fort de Merxem		2,061,000	»	
4° Fort de Burght		1,586,000	»	
5° Fort de Zwyndrecht.		2,940,000	»	
6° Digue défensive entre les forts de Zwyndrecht et de S ^{te} -Marie		750,000	»	
	TOTAL.	fr.	14,000,000	»

Le Département de la Guerre soumettra à la section centrale chargée de l'examen du projet de loi, les plans et devis estimatifs des ouvrages.

Les travaux maritimes que l'on propose de faire exécuter sont au plus haut point d'intérêt général. L'intervention du Gouvernement était de rigueur pour sauvegarder cet intérêt, soit en ce qui concerne l'établissement,

soit en ce qui regarde l'exploitation des bassins, quais, entrepôts, etc. Aussi la convention exige-t-elle (article 4) que les plans des travaux soient soumis à l'approbation du Gouvernement. Mais, comme les questions d'alignement et de voirie, bien que secondaires dans cette circonstance, ont une importance réelle pour la ville; comme il importe d'ailleurs que les mandataires de celle-ci soient appelés à donner leur avis sur l'ensemble des plans projetés, la convention stipule expressément que le Gouvernement ne statuera qu'après avoir entendu le conseil communal et la députation permanente d'Anvers.

Les règlements relatifs aux établissements maritimes ainsi que ceux qui auront pour objet les droits de quai et de bassin à percevoir, seront aussi soumis à l'approbation du Gouvernement, qui veillera à ce que les taxes soient maintenues dans les limites déterminées par l'article 3 du traité général pour le rachat du péage de l'Escaut, du 16 juillet 1863 (article 6 de la convention).

L'article 3 de la convention du 14 octobre dispose que les établissements mentionnés à l'article 4 pourront, si l'acquéreur le désire, et devront, si le Gouvernement l'exige, être érigés en entrepôt franc. Il dépend donc du concessionnaire d'établir un entrepôt de cet espèce; mais s'il s'abstenait, le Gouvernement devrait-il user du droit que l'article 3 lui réserve?

Cette question doit être résolue affirmativement. Pour le démontrer, il suffit de rappeler en quoi consiste un entrepôt franc et quelles en sont les attributions.

D'après la loi du 4 mars 1846, « l'entrepôt franc est une enceinte complé-
 » tement isolée, renfermant un ou plusieurs bassins de chargement ainsi que
 » des magasins pour le dépôt des marchandises. L'administration désigne les
 » issues qui seules peuvent donner accès dans l'enceinte dont elle a la garde,
 » et où elle exerce sa surveillance (article 3). L'entrepôt franc reçoit les mar-
 » chandises importées directement par mer et par les eaux intérieures de la
 » Hollande ainsi que par chemin de fer. Elles sont enlevées pour la réexporta-
 » tion, pour le transit libre, pour le transit ordinaire, pour le transfert sur
 » un entrepôt public, particulier ou fictif, et enfin pour la consommation »
 (article 27). Or, un entrepôt ayant toutes ces attributions est indispensable aux besoins journaliers de la navigation, du commerce et des chemins de fer, et comme l'entrepôt public d'Anvers actuel est à plus d'une demi-lieue de l'emplacement de la citadelle du Sud, il est évident que les établissements maritimes considérables et la station de chemins de fer qu'il s'agit de construire sur cet emplacement, perdraient presque toute leur utilité si l'on n'y créait pas en même temps un entrepôt franc. L'absence d'un semblable entrepôt exclurait de fait des quais et des bassins du nouveau port tous les navires — et ils sont nombreux — qui importent une cargaison dont une partie est destinée à l'entrepôt franc ou à l'entrepôt public, puisque cette partie de la cargaison, après avoir été déchargée au port du Sud, devrait ensuite être transportée à l'entrepôt public, situé à l'extrémité nord de la ville. En vue d'économiser les frais onéreux de ce transport intermédiaire, les navires ne manqueraient pas d'aller décharger directement toute la cargaison aux anciens bassins, au grand détriment du nouveau port. D'un autre côté,

l'État s'étant engagé, par l'article 7 de la convention, à établir à ses frais, sur les dix hectares de terrain qu'il s'est réservés, une station de chemin de fer pour voyageurs et pour marchandises, il importe beaucoup à l'intérêt de l'exploitation qu'un entrepôt franc soit érigé à côté de cette gare, puisque, à défaut d'un entrepôt, on n'y chargerait sur les wagons aucune marchandise provenant d'un entrepôt de la douane, et que, d'autre part, on devrait continuer de diriger sur l'entrepôt public actuel, au nord d'Anvers, pour y être soumises aux formalités de douane, toutes les marchandises importées par chemin de fer sous le régime de l'article 37 de la loi du 4 mars 1846, ou provenant des entrepôts publics du pays.

Il faut donc qu'il y ait un entrepôt franc sur l'emplacement de la citadelle du Sud. Il n'est pas douteux que le docteur Strousberg prendra l'initiative de cette création, car son propre intérêt le lui commande; mais si, contre toute attente, il s'abstenait, le Gouvernement userait certainement du droit que lui réserve, à cet égard, l'article 5 de la convention.

Cette détermination se justifie d'ailleurs à d'autres points de vue.

L'entrepôt franc, et c'est là peut-être son principal mérite, pourvoira à la prochaine insuffisance des quais et des bassins actuels. Déjà il existe de l'encombrement dans différentes parties de l'ancien port, et le mouvement de la navigation ne cesse de croître avec une rapidité surprenante. Le tonnage des navires de mer qui, en 1840, n'était que de 177,515 tonneaux à l'entrée et de 179,485 tonneaux à la sortie, avait atteint, en 1856, le chiffre de 432,178 tonneaux à l'entrée et de 445,876 tonneaux à la sortie. A partir de 1856, on a successivement décrété la suppression du droit de tonnage, la réduction des droits de pilotage, le dégrèvement des taxes locales de navigation à Anvers et la réforme douanière; chacune de ces mesures a contribué à imprimer un plus rapide essor au mouvement de la navigation: le tonnage qui, en 1857, n'était que de 479,174 tonneaux à l'entrée, et de 474,802 tonneaux à la sortie, s'est élevé, en 1868, à 1,133,228 tonneaux à l'entrée et à 1,133,685 tonneaux à la sortie, réalisant ainsi une augmentation de 136 et de 138 p. % en douze ans (voir annexe A). Évidemment le port d'Anvers n'est pas arrivé à l'apogée de sa fortune, et il importe dès lors d'écartier l'obstacle que l'insuffisance des quais et des bassins actuels pourrait mettre à son développement ultérieur; l'entrepôt franc satisfera à cette nécessité.

D'un autre côté, s'il est vrai de dire que, par suite des améliorations que la législation des douanes a subies depuis la mise en vigueur de la loi du 4 mars 1846, l'entrepôt public d'Anvers présente aujourd'hui la plupart des facilités de douane qu'on peut attendre de l'entrepôt franc qu'il s'agit d'ériger, il est cependant indubitable que ce dernier, par son heureuse situation contre l'Escaut et la nouvelle station de chemin de fer, par l'existence de magasins le long des quais et des bassins, par ses aménagements intérieurs, par la clôture de son enceinte et la facilité qu'elle procurera d'exercer une bonne police, offrira au commerce et à la navigation, tant pour les marchandises que pour les navires, les conditions les plus favorables de célérité, d'économie et de sécurité.

Du reste, il ne faut pas perdre de vue que si l'entrepôt franc n'est qu'un accessoire de l'ensemble des établissements maritimes à créer, c'en est cepen-

dant un accessoire indispensable, et que son existence implique une organisation de premier ordre; ainsi, sans vouloir préjuger les intentions du docteur Strousberg, on peut présumer que, pour faire fructifier le capital considérable qu'il va devoir immobiliser dans cette vaste entreprise, il sera amené à créer, à l'instar des établissements analogues qui existent à Londres, un véritable dock muni du grand outillage nécessaire pour la manutention économique des marchandises, et administré par des hommes habiles et intelligents, chargés de fournir aux capitaines de navire et aux négociants tous les avantages et toutes les facilités dont ils jouissent dans les ports les mieux dotés.

Il paraît donc qu'alors même que l'entrepôt franc ne serait pas indispensable comme moyen d'exploitation des autres établissements maritimes et de la station de chemin de fer, il faudrait encore en exiger la création dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

Une autre question reste à résoudre, celle de savoir quelles seront les dispositions législatives et réglementaires applicables à cet entrepôt franc?

Dans le système de la législation en vigueur, l'entrepôt franc appartient à la ville sur le territoire de laquelle il est établi, et il est administré pour le compte de l'autorité communale. Ainsi, l'article 26 de la loi du 4 mars 1846 porte qu'il sera créé un entrepôt franc à Anvers, et l'article 66, que l'autorité communale mettra à la disposition de l'administration des douanes des locaux appropriés suivant les prescriptions de cette loi. Ainsi encore, d'après les articles 22 et 24, les entrepositaires acquittent un droit de magasin, le Gouvernement fixe le maximum de ce droit, et le produit net en est versé dans la caisse communale. Ainsi, enfin, et comme conséquence de ces dispositions, l'article 31 prescrit que le Gouvernement nommera une commission chargée de participer à la surveillance de l'entrepôt franc; qu'elle sera composée de deux membres de la chambre de commerce, d'un membre de l'autorité communale et de deux fonctionnaires de l'administration des douanes. Or, l'entrepôt franc à ériger ne sera pas la propriété de la ville d'Anvers, il appartiendra au concessionnaire ou à une société fondée par lui; les règles à appliquer devront donc différer beaucoup de celles qui sont tracées par la loi du 4 mars 1846, et, dès lors, il est indispensable que le Gouvernement soit autorisé à modifier, pour ce cas spécial, les articles 24, 31, 62 et 66 de la loi prémentionnée; tel est l'objet de l'article 3 du projet de loi.

A part ces changements, l'entrepôt franc d'Anvers sera régi par la législation générale des douanes, et notamment par les articles 3, 7, 10, 12, 13, 15 à 34, 51, 52, 54, 57 à 62 et 66 de la loi du 4 mars 1846 et par les dispositions correspondantes du règlement général du 7 juillet 1847.

L'article 6 de la convention porte que le règlement pour l'exploitation des établissements maritimes à créer devra être soumis à l'approbation du Gouvernement. Il est entendu que cette disposition ne déroge point à l'article 15 de la loi du 4 mars 1846, d'après lequel le Gouvernement devra arrêter un règlement spécial pour l'entrepôt franc.

Par l'article 7 de la convention, le Gouvernement s'est engagé à établir à ses frais une station de chemin de fer et le réseau de voies ferrées néces-

saires aux établissements maritimes. L'exécution de ces travaux fera l'objet d'un projet de loi spécial, qui vous sera soumis ultérieurement.

De grands, de pressants et de nombreux intérêts se rattachant à la convention du 14 octobre, je prie la Chambre de vouloir bien s'occuper d'urgence de l'examen des propositions dont je viens d'avoir l'honneur de l'entretenir.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.



RÉSUMÉ

DE LA

NAVIGATION DU PORT D'ANVERS, DE 1840 A 1868.



Résumé de la navigation du port

ANNÉES.	ENTRÉE.			SORTIE.		
	Nombre de navires.	Tonnage.	Degré de chargement.	Nombre de navires.	Tonnage.	Degré de chargement.
1840.	1,158	177,515	171,507	1,155	179,485	47,948
1841.	1,217	180,659	175,489	1,186	177,459	52,260
1842.	1,381	211,455	195,591	1,278	200,174	59,151
1843.	1,546	256,259	227,329	1,575	244,615	55,767
1844.	1,295	208,024	195,899	1,500	209,792	48,186
1845.	1,919	280,899	267,877	1,788	258,565	49,414
1846.	2,208	527,680	311,670	2,258	540,902	65,410
1847.	1,923	525,675	508,279	1,900	527,867	75,701
1848.	1,154	204,288	164,914	1,176	207,749	95,544
1849.	1,654	274,428	214,788	1,655	270,854	156,559
1850.	1,406	257,760	195,858	1,456	242,884	151,750
1851.	1,559	255,271	194,975	1,548	252,615	155,866
1852.	1,625	324,568	288,946	1,674	329,551	145,445
1853.	1,805	551,252	292,416	1,746	529,718	158,022
1854.	1,756	554,795	511,849	1,822	552,686	175,759
1855.	1,995	565,845	327,750	1,940	555,067	148,946
1856.	1,906	452,178	568,912	1,965	445,876	167,607
1857.	1,945	479,174	590,592	1,945	474,802	189,120
1858.	2,225	460,592	420,497	2,189	455,942	240,119
1859.	2,288	458,440	422,226	2,205	418,658	306,119
1860.	2,547	552,085	505,585	2,711	555,425	322,225
1861.	2,768	655,471	616,685	2,779	640,819	500,161
1862.	2,281	572,624	555,851	2,294	575,409	359,856
1863.	2,515	595,597	567,709	2,550	601,788	558,054
1864.	2,722	679,905	650,521	2,736	659,900	584,967
1865.	2,982	761,695	692,205	2,905	750,606	420,657
1866.	3,074	914,172	811,905	3,007	881,426	507,575
1867.	3,417	1,141,855	995,525	3,411	1,147,526	585,627
1868.	3,515	1,155,228	1,029,405	3,454	1,155,685	577,800

d'Anvers, de 1840 à 1868.

COMPARAISON DU TONNAGE de chaque année avec l'année précédente.		<i>Observations.</i>
Entrée.	Sortie.	
»	»	
+ 2 %.	— 1 %.	
+ 11 »	+ 12 »	
+ 12 »	+ 22 »	
— 12 »	— 14 »	
+ 35 »	+ 25 »	
+ 17 »	+ 52 »	
— 1 »	— 4 »	
— 37 »	— 37 »	
+ 54 »	+ 50 »	
— 15 »	— 10 »	
»	— 4 »	
+ 39 »	+ 42 »	
+ 5 »	+ 1 »	Suppression des droits et des prohibitions à la sortie, sauf un petit nombre d'exceptions (loi du 20 avril 1853).
+ 6 »	+ 7 »	
+ 2 »	+ 1 »	
+ 19 »	+ 26 »	Révision des lois relatives au régime commercial : Libre entrée d'un grand nombre de matières premières ; réductions de droits, suppression complète des droit différentiels (loi du 19 juin 1856).
+ 11 »	+ 6 »	Continuation de la réforme douanière (loi du 18 décembre 1857).
— 4 »	— 4 »	
»	— 1 »	
+ 16 »	+ 24 »	
+ 19 »	+ 15 »	Traité du 1 ^{er} mai 1861 avec la France.
— 10 »	— 10 »	Traité du 23 juillet 1862 avec l'Angleterre.
+ 4 »	+ 5 »	Suppression du droit de tonnage ; réduction des droits de pilotage et des droits de port perçus par la ville d'Anvers.
+ 15 »	+ 10 »	
+ 15 »	+ 14 »	Généralisation des traités de commerce (loi du 14 août 1868).
+ 20 »	+ 17 »	
+ 25 »	+ 50 »	
— 1 »	— 1 »	

(12)

PROJET DE LOI.**LÉOPOLD II,****ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, le Conseil des Ministres entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue le 14 octobre 1869, entre le Gouvernement belge et le docteur Berthel-Henry Strousberg, et qui a pour objet la cession, au prix de quatorze millions de francs, des propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles, sortira son plein et entier effet.

ART. 2.

La somme de quatorze millions de francs, constituant le prix de vente des propriétés mentionnées à l'article 1^{er}, sera entièrement affectée aux dépenses des travaux nécessaires pour compléter l'enceinte de la place d'Anvers et pour construire les forts de Merxem, de Burght, de Zwyndrecht, ainsi qu'une digue défensive entre ce dernier fort, le fort de S^{te}-Marie et l'Escaut. En conséquence, un crédit spécial de pareille somme est ouvert au Ministère de la Guerre pour l'exécution de ces travaux.

ART. 3.

Par modification à l'article 66 de la loi du 4 mars 1846, le Gouvernement est autorisé à concéder à un particulier ou à une société anonyme l'entrepôt franc dont la création à Anvers est prescrite par l'article 26 de la même loi.

Le Gouvernement est également autorisé à modifier en conséquence, et pour autant que de besoin, les dispositions des articles 24, 51 et 62 de la même loi.

Donné à Bruxelles, le 30 novembre 1869.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre de la Guerre,

RENARD.



CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par M. Frère-Orban, Ministre des Finances, et M. le docteur Berthel-Henry Strousberg, entrepreneur général de travaux publics, a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}.

L'État belge cède à M. Strousberg, au prix de quatorze millions de francs, la propriété des terrains et des bâtiments militaires dont se composent les propriétés du domaine de la Guerre de la place d'Anvers, que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles, savoir :

A. L'arsenal de guerre et la batterie Saint-Michel ;

B. La citadelle du Sud avec son esplanade et la lunette de Kiel, y compris la digue de l'Escaut jusqu'au niveau de la marée basse ;

C. La partie restante du terrain de la lunette Saint-Laurent et de la branche de la nouvelle enceinte y attenante.

Ces propriétés, délimitées au plan calque annexé à la présente Convention par un liséré jaune, sont d'une contenance de quatre-vingt-dix-huit hectares quinze ares soixante centiares, après défalcation des dix hectares qui sont nécessaires pour l'établissement de la gare et de ses dépendances, mentionnés à l'article sept.

ARTICLE 2.

Ces terrains seront livrés à l'acquéreur comme il suit :

1^o Aussitôt après la publication de la loi approuvant le contrat, les terrains de la batterie Saint-Michel, celui de l'arsenal de guerre compris entre l'Escaut et la ligne ABC du plan ci-joint, celui longeant l'Escaut et limité vers la citadelle par la ligne brisée CDEFHIJ, passant à quatre mètres en avant de la crête du glacis du chemin couvert devant les fronts 4 et 5 ; enfin, toute l'esplanade limitée également par une ligne brisée, tracée à quatre mètres sur la crête du glacis du chemin couvert, sauf les arrangements que le Gouvernement pourra avoir à prendre pour le déplacement du chantier de l'État et pour celui de la société Cockerill, lesquels devront, au surplus, être livrés au plus tard dans le délai d'un an.

Nonobstant ces clauses, l'écluse de la porte de fer sera laissée temporaire-

ment à la disposition de l'autorité militaire; toutefois cette stipulation cessera ses effets au plus tard dans le délai fixé à la fin du paragraphe précédent;

2° Un an après la vente, les terrains occupés par le reste des glacis, les fossés et les ouvrages avancés des forts 1-2 et 1-3 jusque contre le mur d'escarpe; le chantier Cockerill; la zone de terrains située dans la cour de l'arsenal de guerre et limitée par les lignes BC, CM, MN, MB;

3° Le reste des terrains sera livré dès que le Gouvernement aura terminé la continuation des nouveaux ouvrages de fortifications, sans que le délai accordé puisse dépasser trois ans et demi, à partir du jour de la signature du présent contrat.

ARTICLE 3.

Tous les terrains et constructions seront cédés tels qu'ils existent actuellement aux risques et périls du concessionnaire et quelle que soit la contenance des biens, à l'égard de laquelle les parties ne pourront former respectivement aucune réclamation. Tous les ouvrages de fortifications seront démolis, et les terrains, y compris ceux réservés pour la gare et ses dépendances, seront nivelés par l'acquéreur et à ses frais.

L'État se réserve la propriété des baraques de la pyrotechnie, ainsi que du mobilier et des machines des divers bâtiments militaires, qu'ils soient ou non placés à demeure.

ARTICLE 4.

L'acquéreur proposera, dans les six mois qui suivront le jour de la vente, un projet de transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud.

Ce projet comprendra, indépendamment du tracé des rues et des places à ouvrir, un ensemble de constructions maritimes, telles que bassins, entrepôts et quais, et sera accompagné des plans à l'appui et des indications nécessaires pour justifier d'une bonne exécution.

Tous ces ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée.

Sous le rapport des conditions de stabilité, des dimensions, de la nature et de la qualité des matériaux à mettre en œuvre, les ouvrages à exécuter par le concessionnaire seront équivalents aux ouvrages de même espèce exécutés par l'État ou l'administration communale d'Anvers.

Le Roi statuera sur ce projet, l'administration communale et la députation permanente entendues.

Les terrains à gagner sur l'Escaut par suite de la construction des quais d'après le tracé à déterminer par le Gouvernement, seront la propriété du concessionnaire.

Des quatre-vingt-dix-huit hectares quinze ares et soixante centiares faisant l'objet de la cession, quarant-neuf hectares au moins seront affectés aux établissements maritimes susmentionnés.

ARTICLE 5.

Les établissements maritimes pourront, si l'acquéreur le demande, et devront, si le Gouvernement l'exige, être érigés en entrepôt franc, d'après les principes généraux consacrés par la loi du 4 mars 1846. Le Gouvernement fera connaître ses intentions à cet égard dans un délai qui ne pourra excéder trois mois, à partir de la publication de la loi approuvant la présente convention.

ARTICLE 6.

Le règlement pour l'exploitation des établissements maritimes à créer devra être soumis à l'approbation du Gouvernement. Le Gouvernement fixera le *maximum* des droits de quai et de bassin à percevoir dans les limites tracées par l'article 3 du traité général pour le rachat du péage de l'Escaut en date du 16 juillet 1863.

ARTICLE 7.

L'État s'engage à établir, à ses frais, sur la partie des terrains qu'il se réserve aux termes de l'article 1^{er}, une station de chemin de fer tant pour voyageurs que pour marchandises.

La gare dans la partie vers la ville sera placée de manière à être longée par les terrains acquis par l'acheteur.

L'État établira également à ses frais le réseau des voies ferrées commerciales nécessaires aux établissements maritimes.

Il exécutera ces travaux en temps utile, pour que leur mise en exploitation corresponde, au plus tard, avec l'inauguration des nouveaux bassins.

Dans le cas où l'acheteur aurait construit les quais dans un délai de deux ans, l'État sera tenu d'exécuter dans le même délai les voies ferrées destinées à les desservir.

ARTICLE 8.

L'acheteur payera comptant au fur et à mesure de la livraison. Toutefois, une somme de cinq cent mille francs, à valoir sur le premier terme du prix de vente, sera versée au Trésor au moment de la signature de la présente convention.

ARTICLE 9.

Les propriétés particulières dont il y aurait nécessité de disposer pour assurer l'exécution des travaux mentionnés dans la présente convention, seront, après déclaration d'utilité publique, acquises par le concessionnaire et de ses deniers, conformément aux lois qui régissent la matière.

ARTICLE 10.

L'acquéreur fera élection de domicile soit à Bruxelles, soit à Anvers, pour les communications et significations qu'il pourrait y avoir lieu de lui faire pour l'exécution de la présente Convention.

ARTICLE 11.

La présente convention sera considérée comme nulle et non-avenue si elle n'est pas ratifiée par la Législature.

Dans ce cas, la somme mentionnée au second paragraphe de l'article 8 serait restituée à M. Strousberg, sans intérêts.

ARTICLE 12.

Le présent contrat, sauf les réserves contenues dans l'article précédent, sera réalisé dans la forme authentique devant un notaire au choix du cessionnaire. Il sera affranchi de tout droit de mutation et de transcription.

Fait à Bruxelles, en double original, le quatorze octobre mil huit cent soixante-neuf.

(Signé) FRÈRE-ORBAN.
STROUSBERG.
