

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JANVIER 1874.

PROJET DE LOI RELATIF AUX INSTALLATIONS MARITIMES

DU

PORT D'ANVERS.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans le discours d'ouverture de la session, le Roi disait : « En présence » de l'expansion de notre commerce et des immenses travaux faits en d'au- » tres pays pour perfectionner les ports, l'intérêt national exige que nos » installations maritimes soient améliorées. Une négociation est engagée » entre mon Gouvernement et l'administration communale d'Anvers. »

Le mouvement de notre principal port de commerce suit une progression remarquable et qui s'est surtout accentuée dans le cours des dernières années. Le nombre moyen des navires entrés chaque année pendant la période décennale de 1840 à 1849 était de 1,543, et le tonnage annuel moyen de 242,468. Les moyennes de la période 1870 à 1873 sont : en nombre 4,599, en tonnage 1,703,288. L'année 1873 donne 4,817 navires d'un tonnage de 2,031,599 tonneaux, supérieur même à celui de l'année 1871 si exceptionnelle. Les proportions relatives de la navigation à voiles et de la navigation à vapeur se modifient de plus en plus au profit de cette dernière : en 1867, elle n'avait que 51 % p. % du tonnage total; en 1873, elle en a 69 ¹/₁₀ p. % (1).

Navigation.

Nous ne décrirons pas les travaux gigantesques faits ou projetés en d'autres pays pour perfectionner les ports et soutenir avec succès la lutte pacifique ouverte entre les nations industrielles, maritimes et commerçantes. Des plans des nouveaux ports de Flessingue et de Rotterdam seront déposés sur le bureau de la Chambre. Nos voisins du Nord nous ont devancés, sinon

(1) Des tableaux, n° I, II, III, donnent par années et par périodes des détails plus complets.

distancés. L'Angleterre, la France, l'Allemagne marchent résolûment, énergiquement, dans la même voie.

La position géographique d'Anvers est admirable. Comme place de commerce, Anvers jouit à juste titre d'une grande réputation de probité, de solidité et de prudence. Les progrès réalisés ne sont rien en comparaison de ceux qui s'accompliraient en peu d'années, si les installations maritimes étaient complétées et perfectionnées.

C'est, pour le pays, un intérêt de premier ordre, pour les pouvoirs publics un devoir impérieux et urgent de remédier efficacement à la situation actuelle.

Faits. Les deux premiers bassins et les quais de la rade jusqu'au musoir de l'écluse de ces bassins ont été construits aux frais de l'État, sous l'administration française, de 1802 à 1814; la ville d'Anvers a établi les nouveaux bassins; l'État a créé, il y a quelques années, le quai du Rhin.

Sous la pression de nécessités financières, dans des circonstances et en présence de faits entièrement différents de ceux qui existent aujourd'hui, lorsqu'on ne pouvait même pressentir ni l'activité industrielle et commerciale du pays, ni l'existence future des chemins de fer, le Gouvernement des Pays-Bas, de 1814 à 1819, avait adopté et appliqué d'une manière presque absolue le système de la remise aux provinces ou communes des travaux publics d'utilité générale. On exonérait ainsi le Budget de l'État de charges assez lourdes; mais, dans bien des cas, l'intérêt public souffrait, soit de l'inertie, soit de l'insuffisance des moyens des administrations provinciales ou locales. Depuis 1830, le système contraire a prévalu: presque tous les travaux d'utilité générale dont l'administration avait été confiée, avec charge d'entretien, aux provinces et aux communes, ont été successivement repris en vertu de lois spéciales. Les attributions et les charges de l'État ont été augmentées; mais aussi de grandes améliorations ont été faites; les intérêts généraux ont cessé d'être en souffrance: le système inauguré depuis plus de trente ans a exercé la plus heureuse influence sur la prospérité publique.

Les bassins d'Anvers, de Bruges et d'Ostende ont été *cédés* à ces villes *en toute et pleine propriété* par un arrêté-loi du prince souverain des Pays-Bas, en date du 11 mai 1815⁽¹⁾. Un autre arrêté du 12 décembre 1815⁽²⁾ a précisé l'objet, les conditions et les conséquences de la cession faite lorsque le prince avait le pouvoir législatif.

Les quais d'Anvers ont été *remis* à la ville d'Anvers *pour que l'État fût dès lors déchargé des dépenses de ce chef*, en vertu d'un simple arrêté royal du 20 avril 1819⁽³⁾.

Il est de la plus incontestable évidence, d'après le texte de cet acte, que le Gouvernement n'a pas eu l'intention, comme il n'avait pas le pouvoir, d'opérer un transfert de la propriété, d'aliéner, sans une loi, une partie du domaine public, mais simplement de donner l'administration à charge d'entretien.

(¹) Annexe n° IV. — V. *Pasinomie*, p. 189.

(²) Annexe n° V. — *Pasinomie*, p. 435.

(³) Annexe n° VI. — Texte hollandais et traduction.

Au surplus, le doute à cet égard n'est pas possible lorsqu'on consulte, relativement à cette remise, le dossier emprunté aux archives de la province d'Anvers et qui sera déposé sur le bureau de la Chambre (1).

La ville réclama très-vivement et très-longtemps contre l'exécution de l'arrêté du 20 avril 1819, prétendant que la charge qu'il s'agissait de lui imposer était écrasante pour ses finances, réclamant et obtenant des subsides, en argent et en nature, tels que l'autorisation de vendre à son profit des excédants de terrains faisant partie des quais : il ne s'agit nulle part de la cession de la propriété, mais de la cession ou du transfert de la possession, de l'administration avec charge d'entretien. Cette lutte se prolongea jusqu'en juillet 1820. Le bourgmestre d'Anvers, dans une lettre du 24 février 1820, disait en parlant de l'arrêté royal : qu'il avait pour objet de céder à la ville l'entretien du quai et du port.

Le Gouverneur de la province mettait en marge d'une réclamation de la ville d'Anvers l'annotation suivante : « La régence doit, par la communication du procès-verbal de sa délibération, constater qu'elle accepte purement et simplement la mise en possession des quais. Cette pièce peut seule me mettre à même de satisfaire le Gouvernement, qui est disposé à prendre des mesures pour faire cesser l'étonnante situation de l'autorité locale qui compromet ainsi les intérêts qui lui sont confiés (v^{te} Du Bus de Gisignies). »

Enfin la remise fut acceptée ou plutôt subie le 13 juillet 1820. Le procès-verbal ne porte point, comme l'arrêté-loi de 1814 relatif aux bassins, que les quais sont cédés en toute et pleine propriété; et en effet, en l'absence d'une loi, cette cession eût été absolument impossible.

Depuis une dizaine d'années, lorsqu'à raison de l'expansion du mouvement maritime les anciens bassins sont devenus insuffisants, la ville d'Anvers a fait de louables efforts pour en créer de nouveaux; elle s'est imposé des dépenses relativement considérables; mais aujourd'hui encore ces bassins ne sont pas entièrement revêtus de murs : le projet d'installation d'engins pour rendre faciles, rapides et économiques les opérations de chargement et de déchargement des navires n'est pas réalisé. Il reste donc, sans préjudice aux agrandissements futurs, beaucoup à faire pour compléter et perfectionner la partie des établissements maritimes qui est la propriété de la ville.

En ce qui concerne les quais, du moins depuis une vingtaine d'années, aucune amélioration ou agrandissement n'a été fait. Pour s'en assurer, il suffit de comparer le plan de 1814 au plan actuel d'Anvers. La largeur des quais est insuffisante; il n'y existe ni abris, ni hangars, ni instruments perfectionnés de chargement ou de déchargement : pas de voies ferrées; le mouillage est trop faible et l'accostage des grands navires impossible presque partout. Les marchandises y sont déposées à terre, soumises à mille causes de détérioration, de perte ou de vol.

(1) Ce dossier se compose de 58 pièces. Deux plans très-intéressants y sont joints; l'un indique l'état de la rade en 1795; l'autre représente la situation en 1814. D'après les annotations au crayon qui s'y trouvent, on est porté à croire qu'il a servi de base à la remise effectuée en 1820. Le plan signé lorsque cette opération s'est faite n'existe pas dans les archives de l'État.

Avant d'entrer en négociation avec l'administration communale d'Anvers pour remédier, par les efforts combinés de l'État et de la ville, à une situation aussi fâcheuse, on pourrait dire aussi intolérable, le Gouvernement a demandé à la ville d'Anvers à connaître les bilans, en recettes et en dépenses, de la gestion des établissements maritimes, bassins dont elle est propriétaire, quais dont l'administration lui est confiée.

Les données fournies par l'administration communale comprennent la période de 1852 à 1872; elles sont reproduites ou résumées dans les annexes nos VII, VIII et IX du présent exposé.

D'après la manière dont les chiffres y sont posés, les bilans des années 1852 à 1861, 1871 et 1872, présenteraient ensemble un excédant de recettes de fr. 1,206,840 42

Les bilans de 1862 à 1870 ensemble un excédant de dépense de 1,836,202 69

SOLDE EN PERTE. fr. 629,362 27

Mais l'administration communale ajoute diverses observations et signale des lacunes (*); d'autre part, certains chiffres ou calculs de dépense semblent discutables. On ne peut donc considérer ces renseignements comme étant d'une rigoureuse exactitude: ce sont plutôt des aperçus généraux utiles à consulter.

Les tableaux nos VIII et IX renseignent en détail ou par catégories la nature et l'objet des dépenses, ainsi que la source de chaque partie du revenu que les établissements maritimes produisent.

Si l'on additionne toutes les sommes portées à titre de dépenses spéciales pour les quais de la rade (non compris la part des frais généraux et autres y afférente), on constate que ces dépenses à raison des quais ne s'élèvent, en vingt et un ans, qu'à fr. 150,598 98 c.

Les recettes ne sont pas indiquées séparément pour les bassins et pour les quais. D'après les renseignements fournis par l'administration communale, la division s'établit approximativement ainsi qu'il suit (les 15 centimes additionnels non compris):

	BASSINS.	QUAIS, RADE, EMBARCADÈRES ET CANAUX.
1871. fr.	888,525 36	108,906 39
1872.	756,252 97	98,504 20
	1,644,578 33	207,210 59
TOTAUX. . . . fr.	822,289 16	105,605 29
MOYENNES . . .		

Les bassins produisent donc actuellement $\frac{1}{2}$, et les quais, la rade, les embarcadères et canaux seulement $\frac{1}{3}$, de la recette brute totale.

(*) Ces explications son imprimées dans l'appendice sous les nos IV et V.

Étant donnés cette position en droit et ces faits, les bases de la négociation entre l'État et la ville se posaient naturellement et pour ainsi dire d'elles-mêmes. C'était une chose toute simple et toute logique pour l'État, demeuré propriétaire des quais, de les reprendre, de les reconstruire sur un nouvel alignement, d'y donner un mouillage suffisant pour que les grands navires vissent aisément accoster à marée basse, de les élargir considérablement en les bâtissant en avant dans le fleuve, d'établir, sur le terre-plein agrandi, des installations parfaites, rapides, économiques et des moyens d'un immense développement.

La force des choses indiquait d'un autre côté, comme attributions naturelles et logiques de la ville, le soin de compléter, d'outiller et d'agrandir au besoin les bassins dont elle est propriétaire et qui, par le voisinage des entrepôts, par les voies ferrées, offrent des facilités et des avantages incontestables.

Dans cet ordre d'idées, l'État avait à faire la dépense immédiate la plus forte, qui peut être évaluée de 13 à 18 millions; il ne profitait point de travaux exécutés antérieurement par la ville puisqu'elle n'a consacré aux quais que des sommes tout à fait insignifiantes en recueillant de grands bénéfices pendant une longue période; il reprenait la part la plus onéreuse et la plus aléatoire, qui est en même temps la moins productive, puisqu'elle fournit seulement un neuvième de la recette brute totale des établissements maritimes.

Ce mode de concours, en vue du but commun, a été indiqué dès le début des négociations qui, à l'origine, furent verbales. Il a été très-longuement débattu dans plusieurs conférences et même par correspondance. Le mode d'application et les conditions ont été examinés ainsi d'une manière approfondie, sans qu'une entente considérée comme désirable s'établît entre l'État et la ville.

Le cabinet résolut de modifier ce qu'il y avait d'absolu dans ce système; il offrit spontanément à la ville d'Anvers de lui remettre les quais à titre de location pour un long terme et à des conditions équitablement fixées. Un projet de contrat formulé sur cette base nouvelle fut discuté dans une conférence, le 7 janvier, et transmis le lendemain à l'administration communale avec les amendements résultant de la discussion.

Par sa réponse du 13 janvier, le collège, tout en adhérant au principe du projet, proposa de nombreuses modifications, dont quelques-unes étaient assez importantes.

Enfin, une dernière conférence eut lieu le 16 janvier, et l'accord fut conclu après de longs débats.

L'annexe n° X met en regard le texte de la proposition du 7 janvier, les modifications demandées par le collège échevinal et le texte définitivement admis par les parties.

Cette négociation a donc présenté deux phases. Dans la première, le Gouvernement, avant d'user du droit incontestable de reprendre les quais dont l'État est et demeure propriétaire, voulait, par des raisons de bienveillance et d'équité, sauvegarder les intérêts financiers de la ville d'Anvers; il se proposait de reconstruire et d'outiller ces quais à ses frais exclusifs et de procurer ainsi au commerce de grandes facilités et des économies. C'était là le

but essentiel et là aussi était l'intérêt national à satisfaire; mais le moyen indiqué en premier lieu n'était évidemment pas le seul qui pût permettre d'atteindre parfaitement le but. Si le droit de propriété de l'État est maintenu intact et si, d'après l'ensemble des stipulations et des garanties, tous les avantages possibles sont assurés au commerce, il importe peu que le travail de premier établissement soit fait aux frais exclusifs de l'État, ou qu'une partie soit exécutée par la ville; de même, il n'est pas indispensable que l'État se réserve la gestion. Aussi, dans la deuxième phase, le Gouvernement, tenant compte du vif désir de l'administration communale, lui offrit-il spontanément de confier à la ville pour une certaine durée la gestion, dans l'intérêt commun, des quais reconstruits.

Contrat Analysons brièvement les dispositions du contrat soumis à votre approbation.

Dans le préambule, le droit de propriété de l'État est affirmé et maintenu.

L'article 1^{er} indique quelle partie des quais doit être reconstruite par l'État et quel mouillage ils doivent offrir.

L'article 2 définit les immeubles dont la gestion est remise.

Aux termes de l'article 3, lorsqu'une section est reconstruite et nivelée, la ville d'Anvers doit y installer à ses frais tout ce qui est nécessaire pour une bonne et fructueuse exploitation. Le Gouvernement se réserve l'approbation des plans de ces installations, pour être certain qu'elles seront parfaites et complètes.

L'État prend à sa charge le dragage du fleuve et les grosses réparations ou reconstructions partielles des murs de quai. Toutes autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront supportées par la ville. (Art. 4)

Les chemins de fer seront établis, entretenus et exploités par l'État, qui seul aura droit au péage. (Art. 5.)

L'article 6, qui concerne le partage des recettes, a été surtout l'objet de longues discussions.

Il est facile pour la ville, locataire ou gérante, de tenir, comme l'article 8 le prescrit, une comptabilité distincte des recettes brutes provenant directement ou indirectement des quais, de la rade, du terre-plein des quais ou des autres terrains qui lui seront remis, mais la formation d'un compte exact et indiscutable des dépenses qui sont spécialement afférentes à ce service, s'il fallait le débattre chaque année, donnerait lieu à d'incessantes difficultés. Aussi le Gouvernement a-t-il posé comme base du partage la recette brute.

Toutefois, comme les éléments d'une appréciation équitable des frais réels de gestion et de surveillance font absolument défaut, il a bien fallu admettre transitoirement, jusqu'à ce que l'expérience de quelques années d'exploitation complète ait dégagé cette inconnue, que le compte des dépenses de gestion fût discuté et arrêté annuellement; mais ensuite il sera possible de fixer un tantième d'exploitation à forfait, selon l'esprit du contrat, qui est d'indemniser la ville des dépenses réelles et justifiées qu'elle doit faire de ce chef, sans qu'elle y trouve un bénéfice particulier ou un moyen de rétribuer indirectement des services étrangers à celui-ci.

Les frais de gestion et de surveillance seront, comme de raison, prélevés en premier ordre sur la recette brute

La ville a d'autres frais dont il est juste de lui tenir compte: telles sont les

dépenses de police et de voirie et les charges diverses d'entretien et autres qu'elle assume aux termes du contrat. C'est notamment pour les couvrir qu'une somme de 100,000 francs lui est allouée annuellement par un prélèvement sur la recette brute.

Le restant de la recette, ces deux prélèvements déduits, sera partagé entre l'État et la ville au prorata du capital de premier établissement qu'ils auront dépensé, et ce compte de premier établissement sera arrêté après l'achèvement de l'entreprise.

Ces principes établis par les articles 6 et 7 sont équitables.

Il est d'ailleurs clairement stipulé que tous les produits, directs ou indirects, des quais, du terre-plein, des terrains des canaux remblayés, ou de la rade, de quelque nature qu'ils soient, font partie des recettes brutes à partager.

La seule exception qui résulte de l'article 5 concerne les voies ferrées dont le produit appartient exclusivement à l'État, qui les exploitera.

Les règlements et tarifs devront être approuvés par le Gouvernement, qui se réserve de provoquer, dans l'intérêt du commerce, l'abaissement des tarifs. (Art. 9.)

La date à laquelle commence successivement le partage fait l'objet de l'article 10.

La gestion est confiée, ou, si l'on veut, la location est donnée pour quarante ans, et le contrat continue même après cette durée s'il n'est pas dénoncé par l'une des parties, ce qu'elles ont le droit de faire d'année en année. (Art. 11.)

La durée de quarante ans ne paraîtra pas exagérée si l'on songe que, dans le système du contrat, la ville est obligée à faire des dépenses de premier établissement assez élevées.

Les articles 12 et 13 se rattachent à la combinaison relative aux terrains de la citadelle du Sud, combinaison qui sera expliquée plus loin.

Les autres dispositions (art. 14 et 15) n'exigent aucun commentaire.

En comparant entre elles les bases proposées d'abord par le Gouvernement et celles qui ont été admises par ce contrat, on reconnaît aisément que le premier mode imposait à l'État de plus fortes dépenses en capital, de plus lourdes et difficiles fonctions, qu'il n'en assume d'après le système adopté en dernier lieu. L'un et l'autre, comme l'observation en a été faite, garantissent l'intérêt national, et dès lors, la préférence de l'administration communale, déterminée par des raisons de sentiment, étant très-fortement marquée, le Gouvernement aurait eu tort de vouloir maintenir d'une manière invariable ses propositions primitives.

Après avoir ainsi exposé pourquoi et comment l'arrangement soumis à votre ratification a été conclu, nous avons à définir quelle est la nature, quel est le but et quel doit être le résultat de cette entreprise à réaliser par l'action combinée de l'État et de la ville. But.

Le port d'Anvers, lorsqu'elle sera terminée, offrira au commerce du monde l'une des rades les plus sûres et les plus belles de l'Europe. Les quais larges, réguliers, ininterrompus auront à marée basse, sur une partie de leur étendue, un mouillage de 8 mètres, plus que suffisant pour les plus grands navires transatlantiques à vapeur; le mouillage sur la partie restante destinée à la

navigation européenne sera de 5 à 6 mètres à marée basse. L'étendue totale, à partir du musoir sud de l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie St-Michel sera environ de 2,900 mètres. Par une combinaison qui vous est aussi présentée et que nous expliquerons plus loin, le prolongement des quais sur plus d'un kilomètre en amont, à partir de la batterie St-Michel, est également assuré. Il y aura donc à peu près quatre kilomètres de quais accessibles à toute marée.

En réservant l'espace nécessaire à la circulation, car la voirie doit demeurer libre, le restant des quais actuels, ainsi que les terrains conquis sur l'Escaut, seront aménagés et outillés de manière à produire la plus grande somme possible d'avantages et de facilités pour les voyageurs et pour les marchandises. — Quant aux voyageurs arrivant ou partant par les bateaux à vapeur, des locaux couverts pourront être mis à la disposition des compagnies, moyennant des indemnités convenues. Quant aux marchandises, des moyens perfectionnés de chargement et de déchargement, des hangars, des magasins, seront établis, ou des concessions seront données pour les établir. Des chemins de fer les rattacheront directement aux gares. Il faut, en un mot, organiser, d'après l'espace donné, les quais nouveaux pour procurer au commerce une double économie, celle du temps et celle de l'argent. La surtaxe que le commerce subit chaque année en frais inutiles de transports, en pertes et avaries, etc., et surtout en pertes de temps à cause du manque de bonnes installations, se chiffre par des millions.

Tous les plans, tant du dispositif général que des installations à créer, seront élaborés par la ville, qui pourra s'inspirer des vœux du commerce et consulter ses besoins. Ces plans, ainsi qu'il a été dit, seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Note. Le tracé actuel des quais de la rade d'Anvers est très-irrégulier. Entre l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel, il y a deux angles rentrants. Au point de contact des deux alignements qui avancent dans le fleuve se trouve le terre-plein du Werf qui fait saillie ; quatre ouvertures non éclusées, derniers débris des anciens canaux, débouchent dans l'Escaut et coupent ainsi les quais. Devant le Werf, la largeur du fleuve aux eaux ordinaires est d'environ 275 mètres ; en amont à 500 mètres la largeur est de 400 mètres, et plus haut, au delà de la batterie St-Michel, le lit s'élargit jusqu'à 600 et 650 mètres.

La théorie comme l'expérience démontrent à quel point un tel état de choses est préjudiciable et même dangereux pour la conservation des passes du fleuve. L'action du flot et du jusant est troublée et en partie neutralisée ; le thalweg dans les parties dont la largeur est exagérée se bifurque et l'un des courants se perd sur des atterrissements. Les mauvais effets de la pointe avancée du Werf sur le régime du fleuve sont surtout sensibles ; entre deux barres, il produit une sorte de tourbillonnement.

La commission des ingénieurs nommée en 1870, pour examiner la question de la rectification des quais, fut d'avis qu'une largeur uniforme de 350 mètres devait être donnée au fleuve, et elle traça en quelque sorte au compas, de Burght au tournant en aval, une courbe correcte, et pour ainsi dire classique, mais passant à travers tout. L'exécution de ce projet entraînerait des expropriations dont la dépense est évaluée à 10 ou 12 millions.

La beauté du tracé semble trop chèrement acquise au prix d'une dépense aussi considérable, qui serait faite en pure perte, puisque l'utilité réelle peut être obtenue d'une manière moins dispendieuse.

Il n'est pas douteux que, pour donner libre action aux forces naturelles qui conservent la rade et les passes, le tracé doit être régularisé et la pointe avancée du Werf supprimée; mais, sans démolir une partie de la ville, on peut tracer un alignement rigoureusement droit de la batterie St-Michel jusqu'à la naissance de la courbe de l'Escaut en aval, et passant à la base du Werf.

Si le projet de loi est adopté, l'alignement définitif des quais sera fixé après avoir consulté les hommes de science ou d'expérience qui peuvent le mieux prévoir l'influence favorable ou mauvaise de tel ou tel changement artificiel sur le régime assez capricieux d'un fleuve à marée. Les probabilités actuelles nous paraissent être que le tracé indiqué ci-dessus, raccordant les deux courbes par un seul alignement, obtiendra la préférence.

L'étude complète du système de construction et le choix entre les différents modes connus devront également être faits à la suite du vote de la loi.

Le quai du Rhin construit le plus récemment a été fondé sur pilotis : il n'offre pas le mouillage reconnu nécessaire aujourd'hui d'après les dimensions des navires; il menace de s'écrouler au moins en partie; la reconstruction a été décidée par la loi du 27 juillet 1871 et un premier crédit d'un million a été ouvert. Il n'a été imputé sur ce crédit qu'une dépense de fr. 29,480 50^c pour frais divers, notamment de l'adjudication partielle tentée sans succès en 1873 (cahier des charges n° 23 de 1873). Le mode projeté consistait à fonder dans l'Escaut une série de piles reliées par des voûtes. Une seule soumission conforme aux prescriptions du cahier des charges a été déposée; le prix demandé était de 40,000 francs par mètre courant. L'adjudication ne fut pas approuvée. A ce prix, les quais à faire par l'État coûteraient au moins 29 millions, sans compter les remblais, l'outillage et les installations. La controverse sur la bonté et l'efficacité de ce système peut être soutenue. Selon l'action des courants, il peut provoquer ou des atterrissements ou des affouillements. Probablement le mode adopté pour les quais de la Clyde à Glasgow prévaudra comme étant le plus économique et comme offrant le plus de sécurité. L'évaluation approximative de 15 à 18 millions est indiquée d'après le coût d'établissement des quais de la Clyde le plus récemment créés : mais les conditions n'étant pas identiques, la dépense peut, dans certaines limites, varier en plus ou en moins.

Pour cette entreprise si exceptionnelle, l'adjudication publique par parties ne peut donner de bons résultats; il faudra, selon toute apparence, conclure un contrat d'ensemble avec l'entrepreneur qui offrira le plus de garanties de capacité et de solvabilité, en même temps que des conditions favorables, et ne traiter que sous réserve de l'approbation des Chambres.

Le n° 1 de l'article premier du projet de loi porte approbation du contrat fait le 16 janvier entre le Ministre des Finances et l'administration communale d'Anvers, contrat dont nous venons d'esquisser les bases principales et de définir l'application.

L'article 2 du projet de loi ouvre au Département des Travaux publics un

Projet de loi.

premier crédit spécial de deux millions de francs, auquel vient s'ajouter le million, demeuré presque intact, alloué par la loi du 27 juillet 1871 pour la reconstruction du quai du Rhin et en vue de plusieurs autres affectations qui, dans l'état actuel des choses, sont devenues sans objet. Ce premier crédit de trois millions à peu près suffit amplement pour le moment. Lorsque le contrat d'entreprise sera conclu, le montant et les époques des paiements à effectuer pour mener les travaux à bonne fin aussi rapidement que possible, pourront être déterminés avec certitude, et la loi portant approbation de ce contrat réglera en même temps les moyens de faire face aux obligations qui en résulteront pour l'État.

La tâche assumée par l'État est grande et difficile. Si activement qu'il l'entreprenne, il lui faudra plusieurs années pour l'accomplir tout entière. De son côté, la ville n'ayant qu'une faible part d'intervention financière pour les quais, pourra consacrer son activité et ses ressources à l'amélioration et au développement successif des bassins. Le Gouvernement secondera toujours ses efforts. Là aussi, il reste beaucoup à faire. Les quais et les bassins répondent à deux ordres distincts de besoins : l'accroissement du mouvement des affaires, stimulé par les facilités et par les économies qui seront assurées au commerce, sera tel que tous les établissements maritimes prospéreront parallèlement et que l'expérience démentira bientôt certaines appréhensions qui se manifestent aujourd'hui.

SUD D'ANVERS. Les questions à résoudre ne concernent pas seulement les quais actuels de la rade et les bassins du nord d'Anvers; au sud de la ville, aussi sur la rive droite, se trouvent des terrains vastes et bien situés dont l'appropriation utile pour l'expansion du commerce et pour la population exige quelques dispositions nouvelles.

Faits. Les propriétés du domaine de la Guerre que le démantèlement de la citadelle du Sud d'Anvers devait rendre disponibles, ont été cédées à M. le docteur Strousberg par une convention conclue le 14 octobre 1869.

Cette convention a été ratifiée par la loi du 10 janvier 1870 (1).

Elle portait en substance cession, pour le prix de quatorze millions de francs, de propriétés d'une contenance de 98 hectares 15 ares 60 centiares, après défalcation de 10 hectares pour l'établissement d'une gare de chemin de fer et de ses dépendances. (Art. 1^{er}.)

La livraison successive, contre paiement du prix d'après la moyenne, devait se faire en trois parties, sans que la dernière et la plus importante pût avoir lieu plus de trois ans et demi après la signature du contrat. (Art. 2.)

Un plan général d'appropriation devait être fait dans les six mois et proposé au Gouvernement. Ce plan devait comprendre, indépendamment des

(1) Projet de loi. Exposé des Motifs, session de 1869-1870, n° 20.

Rapport par M. de Brouckere, même session, n° 34.

Discussion à la Chambre des Représentants, 18, 21 et 22 décembre 1869. *Annales*, p. 257 à 292.

SÉNAT. Rapport par M. Malou, *Doc.*, n° 17.

Discussion, 23 décembre, *Annales*, p. 37 à 41.

rues et places, un ensemble de constructions maritimes, telles que bassins, entrepôts et quais. L'étendue assignée à ces établissements était égale à la moitié des terrains vendus, soit 49 hectares. (Art. 4.) La création d'un entrepôt franc était prévue. (Art. 5.) L'État se chargeait d'établir la gare sur les 10 hectares réservés à cet effet. (Art. 7.)

Le droit d'exproprier les propriétés particulières nécessaires pour l'exécution du plan était accordé par l'article 9.

La première livraison de terrains opérée en exécution de ce contrat le 14 février 1870, comprend 22^h08^m62^c.

Il a été admis que le prix total de 14 millions serait appliqué à raison de $\frac{1}{3}$ à chaque hectare vendu. En conséquence, l'acquéreur a payé :

1 ^o A valoir en compte, lors de la signature du contrat. fr.	500,000 »
2 ^o Pour solde de cette première livraison	2,650,285 26
	<hr/>
ENSEMBLE. . . . fr.	3,150,285 26
	<hr/>

Le docteur Strousberg s'était engagé à prendre livraison de la lunette de Kiel contenant 10^h46^m52^c, dans le courant de mai 1870; mais cela n'a pas eu lieu.

Aux termes du contrat, la deuxième livraison, comprenant 18^h10^m77^c, devait être faite le 12 février 1871, moyennant le paiement de 2,582,703 francs. A la suite de vains efforts longtemps prolongés, l'acquéreur fit connaître qu'il ne serait pas en mesure de payer avant le 1^{er} mai 1872, et il lui fut accordé terme jusqu'à cette date, en stipulant au profit de l'État un intérêt de 4 p. % sur la somme exigible.

Le terme expiré, le paiement fut de nouveau réclamé, mais en vain. Divers obstacles provenant de faits de tiers ne permirent pas de déférer immédiatement l'affaire aux tribunaux. L'instance tendante au paiement de fr. 2,685,926 22^{cs} en capital et intérêts ne put être introduite que le 5 novembre 1872 : l'affaire n'a pas encore pu être plaidée.

Le plan d'ensemble de l'appropriation des terrains a été approuvé par arrêté royal du 5 mai 1870, qui déclarait d'utilité publique les travaux mentionnés dans la convention du 14 octobre 1869, et autorisait l'expropriation des propriétés particulières dont il y aurait nécessité de disposer pour l'exécution de ces travaux.

Un autre arrêté royal du 24 juillet 1872 désigna, selon le vœu de la loi d'expropriation, les propriétés à reprendre et donna ainsi à l'acquéreur le titre légal pour exproprier. Sur ses poursuites, dans l'une des instances engagées, le tribunal d'Anvers, par jugement du 10 juillet 1873, a déclaré le docteur Strousberg non recevable dans son action; mais ce jugement a été frappé d'appel. La cour prononcera prochainement son arrêt.

Il serait inutile assurément d'exposer ici toutes les causes qui ont retardé et paralysé jusqu'à présent l'exécution du contrat du 14 octobre 1869, les tentatives diverses et les efforts incessants qui ont été faits et n'ont pas abouti. Dans les circonstances actuelles qui sont notoires, il n'est plus possible d'espérer que l'on parvienne à faire exécuter le plan dressé en 1870. La

déchéance avec ses conséquences impitoyables, lorsqu'elle serait prononcée à la suite de contestations dont la durée ne peut être prévue, bien que le résultat n'en soit pas douteux, non-seulement laisserait en souffrance de grands intérêts, mais ne ferait pas renaître la possibilité qui n'existe plus aujourd'hui.

Modifications

Aussi le Gouvernement, sans méconnaître le caractère de grandeur et d'utilité du plan primitif, a-t-il cru pouvoir donner son assentiment, sauf l'approbation des Chambres, à des modifications et même à une sorte de transformation de ce plan.

Toutefois, il ne l'a fait qu'après s'être assuré que l'administration communale d'Anvers considérait le projet nouveau comme avantageux à tous les points de vue, et notamment en ce qui concerne les intérêts généraux de la ville.

Deux ordres d'idées justes et légitimes ont dicté la convention du 14 octobre 1869 : assurer à l'État, lorsqu'il se décidait à aliéner ce domaine militaire, le paiement du capital qui en représente la valeur, et ce capital a d'avance une destination indiquée : donner à ces terrains une affectation utile, y créer un nouveau centre de population et d'activité commerciale.

Par suite des faits survenus depuis 1870, le recouvrement de la créance de 14 millions était ou pouvait être en péril ou du moins différé. Le but principal de la combinaison nouvelle est de faire cesser toute préoccupation à cet égard.

Quant à l'appropriation en vue de l'utilité publique et du développement de notre métropole commerciale, la pensée primitive n'est pas abandonnée ou méconnue ; mais les moyens de la réaliser sont modifiés. Au lieu de créer au sud des bassins pour la navigation maritime, on y creuserait seulement un grand bassin, d'une superficie d'environ quatre hectares, destiné au batelage. Au lieu d'exproprier toutes les propriétés situées entre la citadelle du Sud et l'enceinte agrandie, le plan se maintient sur les terrains provenant du domaine militaire, sauf des emprises inévitables par suite de l'irrégularité des limites de ce domaine : ces emprises se feront surtout pour l'établissement de la gare de chemin de fer. Celle-ci ne sera pas établie, comme d'après le plan de 1870, sur l'ancien fossé capital ; elle sera autrement disposée et raccordée à un pont à jeter sur le fleuve. Il n'y a point d'innovation quant au quai à construire en amont à partir de la batterie St-Michel. La création facultative d'un entrepôt franc est prévue.

L'examen des plans qui sont déposés sur le bureau de la Chambre permettra de juger, mieux que par cette description sommaire, quelles sont les différences et les analogies des deux combinaisons.

L'établissement d'un pont sur l'Escaut, à l'intérieur de la grande enceinte, pour chemin de fer, voitures et piétons, satisfait à la fois à un grand intérêt militaire et stratégique en accroissant la force défensive de notre principale forteresse, et aux intérêts de populations nombreuses ; il aidera puissamment au prompt développement de cette nouvelle partie de la ville sur la rive droite. Il ne peut être, en aucun cas, une entrave à la navigation vers les ports intérieurs ; comme le pont de Tamise, il devra avoir une volée tournante. La construction de cet ouvrage si utile permettra de réduire sur ce point le lit actuel du fleuve

à la largeur normale indiquée par la commission des ingénieurs, et d'améliorer ainsi très-sensiblement le régime des eaux. Dans l'état actuel de l'art des constructions de ce genre, la largeur normale de 550 mètres peut aisément être franchie au moyen de deux ou trois travées. Des arrangements au sujet desquels des pourparlers ont déjà été engagés devront naturellement être pris avec les chemins de fer en exploitation sur la rive gauche, de manière à sauvegarder les droits et les intérêts des lignes administrées par l'État.

Le creusement d'un grand bassin pour le batelage améliorera beaucoup les conditions actuelles de la petite navigation, si active et si digne d'intérêt. Cette partie du projet se rattache d'ailleurs intimement, ainsi qu'il a été expliqué, au plan d'ensemble des travaux à exécuter sur d'autres points pour organiser et outiller complètement le port et la rade d'Anvers.

Le mouvement du batelage se fait surtout dans les canaux ou bouts de canaux non éclusés qui coupent les quais actuels. L'espace est insuffisant, les quais n'ont point de largeur; les bateaux, le plus souvent, reposent sur la vase; les opérations de chargement et de déchargement sont difficiles et coûteuses. La suppression de ces derniers restes d'un état de choses qui n'a plus de raison d'être est, au surplus, nécessitée par le travail de reconstruction des quais.

Cette suppression fait l'objet de l'article 12 du contrat conclu avec la ville d'Anvers, mais, en la décrétant, il faut assurer au batelage, sur un autre point, des installations meilleures, plus grandes et plus complètes. C'est au sud, sur les terrains de la citadelle, que se trouve le seul emplacement convenable. On pourra y faire un bassin avec écluse à sas permettant le mouvement d'entrée et de sortie, sinon à toute marée, du moins pendant une grande partie de la marée. On pourra aussi relier à la gare voisine toutes les installations de la batellerie, avantage considérable dont elle est privée aujourd'hui.

Cet emplacement est le mieux choisi pour la petite navigation: il est certain que très-facilement elle y aura accès et pourra s'y mouvoir: la même certitude n'existerait pas pour les grands navires de mer; si l'on consulte la carte des sondages de l'Escaut, il peut subsister à cet égard quelques doutes.

Les modifications apportées à la convention du 14 octobre 1869 ont fait l'objet du contrat du 10 janvier 1874, que nous soumettons à l'approbation des Chambres, d'après les ordres du Roi. (Annexe litt. C au projet de loi.)

Contrat.

L'article 1^{er} reproduit d'abord (nos 1, 2 et 3) la description des propriétés formant la citadelle du Sud et ses dépendances, et stipule que toutes seront mises à la disposition de l'acquéreur dans le cours de l'année 1874.

Le n° 4 décrit sommairement, en se référant d'ailleurs à un plan qui indique le dispositif général, le mode d'appropriation des terrains.

Le n° 5 définit les obligations réciproques de l'acquéreur pour les travaux, et de l'État en ce qui concerne la superstructure de la gare dont les terrains nivelés doivent lui être livrés.

Les conditions et garanties quant aux droits ou taxes qui pourront être perçus par le concessionnaire sont déterminées par le n° 6. La ville d'Anvers, nonobstant le texte de l'article 6 du contrat de 1869, a élevé la prétention de percevoir les droits, non-seulement à raison des quais ou bassins

à construire aux frais de M. le docteur Strousberg, mais même pour l'accostage aux berges de l'Escaut appartenant au domaine de l'État. Le texte plus précis de cette clause condamne expressément cette prétention. Il a paru inutile de mettre à ce sujet une disposition spéciale dans le projet de loi, le Gouvernement pouvant toujours révoquer l'arrêté de 1863 qui autorise la perception des taxes de navigation et définir à nouveau l'étendue réelle et seule admissible des droits de la ville.

Aux termes du n^o 7, le solde du prix, encore dû à l'État devra être payé d'année en année par cinquièmes, dont le premier échoit le 31 décembre 1874, et avec bonification d'un intérêt de 3 %. Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, d'après le contrat de 1869, la livraison devait se faire en trois ans et demi, mais sans intérêt sur le prix des terrains non livrés, et la dernière remise comprenait à peu près la moitié de la quantité totale.

La faculté d'expropriation accordée par le n^o 8 sera restreinte autant que possible et probablement dans les limites indiquées ci-dessus.

L'article 2 du contrat stipule l'obligation de former, en 1874, une Société anonyme autorisée en vertu d'une loi spéciale.

Le docteur Strousberg fera apport à cette Société de la convention reprise en l'article 1^{er}. La Compagnie immobilière s'oblige à apporter le capital nécessaire pour payer à l'État, en capital et intérêts, le solde du prix de 14 millions et pour toutes les dépenses à faire du chef des opérations de la Société.

Le capital social sera représenté par deux catégories d'actions. Pour tous ses apports, la Compagnie immobilière recevra au pair des actions privilégiées.

Le docteur Strousberg recevra des actions ordinaires à concurrence des sommes qu'il a déjà payées à l'État, et de plus les intérêts à 3 p. % sur ces sommes, et 150,000 francs pour ses dépenses d'études et frais.

La construction du pont étant une cause de plus-value pour les terrains vendus par le domaine, le Gouvernement a stipulé qu'il serait remis à l'État, en actions ordinaires, un capital égal au coût d'établissement de ce pont; toutefois, un maximum de 4 1/2 millions de francs a été fixé. D'après cet arrangement, la dépense de cet ouvrage utile et qui sera affranchi de péages pour la circulation des voitures et des piétons, sera remboursée à l'État ou du moins compensée par des revenus. (Art. 3 du contrat.)

Les actions privilégiées ou ordinaires seront représentées par deux titres, l'un de capital, l'autre de jouissance.

L'article 4 du contrat règle les conditions auxquelles le privilège du vendeur pourra être levé successivement. La disponibilité des terrains à revendre en détail se concilie ainsi avec le maintien des sécurités auxquelles l'État a droit.

L'article 5 du contrat établit une double faculté de rachat. Et d'abord, pour pouvoir satisfaire à un désir exprimé par l'administration communale d'Anvers, le Gouvernement a réservé la faculté de reprendre, à des conditions déterminées, la construction et l'exploitation, tant du quai, à partir de la batterie Saint-Michel jusqu'au delà du pont, que du bassin du batelage.

S'il n'est pas fait usage de cette faculté, dont la durée est seulement de

six mois, l'État a stipulé le droit de rachat à partir de la 24^{me} année, ce qui correspond à la 20^{me} année d'exploitation complète. La base du rachat sera le produit net moyen des trois dernières années, capitalisé à 5 p. % et augmenté d'une prime de 10 p. %. Toutefois, le capital, prime comprise, ne pourra être inférieur au coût de construction.

Ce droit nouveau n'est pas sans valeur pour l'État. Aux termes du contrat de 1869, il semblait y avoir une concession perpétuelle, sauf le droit d'expropriation, si tant est qu'il soit applicable en ce cas. Mieux vaut assurément le rachat prévu et réglé d'avance.

Le projet des statuts de la Société anonyme à former est ci-annexé. L'article 3 de la loi autoriserait le Gouvernement à donner le caractère de Société anonyme commerciale à la Compagnie nouvelle, d'après les bases de ce projet.

Une clause du contrat reproduite dans le projet de statuts donne à la Compagnie la faculté d'émettre des obligations à lots à concurrence d'un capital effectif de 15 millions de francs. Cette disposition exceptionnelle se justifie aisément, à raison d'abord du caractère d'utilité publique de l'entreprise, et en second lieu dans l'intérêt de l'État lui-même. En effet, la création d'obligations à lots, qui remplacerait une émission d'actions privilégiées, donnerait aux actions que l'État doit recevoir pour le pont une valeur beaucoup plus grande et même en assurerait mieux le remboursement par les réalisations.

Si la Compagnie veut faire usage de cette faculté, le plan de l'opération devra être approuvé par le Gouvernement.

Sauf quelques légères dérogations que la nature même de l'entreprise explique et justifie, les statuts de la Société sont en harmonie avec la nouvelle loi sur les sociétés qui sont incontestablement commerciales. Le régime de cette loi y sera applicable de droit, en tous points qui ne font pas l'objet d'une dérogation expresse d'après les bases du projet ci-joint.

L'article 4 et dernier du projet de loi autorise le Gouvernement à déroger à la loi du 4 mars 1846 par la concession d'un entrepôt franc, si le concessionnaire use de la faculté qui est stipulée à son profit.

L'article 15 de la convention conclue avec la ville d'Anvers porte : « Le présent contrat sera réputé nul et non avenue, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives, avant le 31 mars prochain.

Ratifications.

« En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits. »

Il résulte de là que la Chambre ne délibérera pas avant que le conseil communal ait voté. Si le conseil communal rejette la convention, le Gouvernement n'aura qu'à substituer au n° 1^{er} de l'article 1^{er} du projet de loi une disposition qui l'autorise à reprendre purement et simplement les quais d'Anvers.

Le contrat relatif aux terrains du sud fixe aussi la date du 31 mars. Cela ne présente aucun inconvénient, les deux conventions, indépendantes l'une de l'autre, quoiqu'elles offrent certains points de contact, étant comprises dans le même projet de loi.

La Chambre, nous l'espérons, appréciera les raisons d'intérêt national qui justifient ce projet. Sans doute, les dépenses qu'il entraîne sont considérables, mais aussi les résultats à obtenir y sont au moins proportionnels.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

C. BEERNAERT.

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

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

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.

Sont approuvées :

1° La convention ci-annexée, conclue le 16 janvier 1874 entre le Ministre des Finances et l'administration communale d'Anvers;

2° La convention ci-annexée, conclue le 10 janvier 1874 entre le Ministre des Finances et la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Bethel-Henry Stroussberg.

ART. 2.

Il est ouvert au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers, entre le musoir Sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel.

L'excédant disponible sur le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871 y sera ajouté et recevra la même affectation.

Les deux millions alloués par le § 1^{er} seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 avril 1875.

ART. 3.

La société qui sera formée à Anvers pour l'exécution de la convention mentionnée à l'article 1^{er}, n° 2, sera considérée

comme une société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le Gouvernement de ses statuts, dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint.

ART. 4.

Par modification à l'article 66 de la loi du 4 mars 1846, le Gouvernement pourra concéder à cette société l'entrepôt franc dont la création à Anvers est prescrite par l'article 26 de cette loi.

L'arsenal de guerre, lorsque cette société le demandera, sera érigé à cet effet en entrepôt franc, d'après les principes généraux de la même loi.

En ce cas, le bloc de terrain A formera l'enclos de l'entrepôt franc.

Donné à Laeken, le 18 janvier 1874.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

C. BEERNAERT.



ANNEXES AU PROJET DE LOI.

ANNEXE A.

Convention du 16 janvier 1874 entre le Ministre des Finances et le collége des bourgmestre et échevins d'Anvers.

Entre M. JULES MALOU, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres,

Et le collége des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville, et sous réserve de l'approbation du conseil communal,

A été dit et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement belge ayant exprimé l'intention de proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'État, à l'administration communale, de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820 que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.

Cette offre ayant été acceptée, les soussignés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord :

ARTICLE PREMIER.

Les quais d'Anvers, entre l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel, seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État.

Il supportera aussi les dépenses des expropriations que l'exécution du plan rendrait nécessaires.

Il y aura le long des quais reconstruits un mouillage à marée basse suffisant pour que les navires du plus fort tonnage puissent y accoster, au moins sur une étendue de mille mètres de la partie nord. Le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.

Le Werf sera enlevé.

L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du conseil communal.

ART. 2.

L'État, moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte pour être gérés dans l'intérêt commun :

1° Les quais et leurs dépendances dans les limites indiquées au § 1^{er} de l'article 1^{er}, et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 15 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration ;

2° Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais ;

3° Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles.

Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux, et de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.

Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de ces terrains qui continueront de servir de voirie communale.

ART. 3.

A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée et que les pavages nécessaires y seront faits, elle sera remise à la ville, qui devra y installer à ses frais tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc. Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du Gouvernement.

ART. 4.

Les dépenses de dragage du fleuve ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partielles des murs des quais seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

ART. 5.

L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe, il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

ART. 6.

Les recettes brutes de toute nature provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à

raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques seront partagés de la manière suivante :

1° La ville prélèvera :

a. Les frais de gestion et de surveillance. Le tantième de ces frais sera établi, à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues, et auront été bonifiées à la ville.

b. Une somme annuelle de cent mille francs, moyennant laquelle elle pourvoira aux frais de police, d'entretien et de renouvellement des pavages, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge aux termes du présent contrat.

2° Le surplus sera réparti entre l'État et la ville, au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

ART. 7.

Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

ART. 8.

La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager.

Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler, soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.

ART. 9.

Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.

ART. 10.

L'article 6 relatif au partage des recettes brutes sera applicable à dater du 1^{er} janvier qui suivra la remise à la ville de mille mètres de quais pour être

mis en service, mais seulement pour cette partie et pour la partie correspondante de la rade.

ART. 11.

Après la quarantième année à partir de la mise en service de la totalité des quais reconstruits, le présent contrat pourra être dénoncé de part et d'autre, d'année en année, moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.

ART. 12.

A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés aux frais de l'État, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage.

Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits par suite du comblement des canaux, seront à la charge de la ville.

ART. 13.

La ville aura, pendant les six mois qui suivront le jour où le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le Ministre des Finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette Compagnie la construction et l'exploitation tant du bassin du batelage à construire dans les terrains de la citadelle du Sud, que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

ART. 14.

Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 15.

Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le 16 janvier 1800 soixante-quatorze.

J. MALOU.

LÉOPOLD DE WAEL.

JACQUES CUYLITS.

FERD. VAN DER TAELEN.

J. LEFEBVRE.

E. ALLEWAERT.

ANNEXE B.

**Convention du 10 janvier 1874 entre le Ministre des Finances et la
Compagnie immobilière.**

Entre l'État belge, représenté par M. JULES MALOU, Ministre des Finances, d'une part.

Et la Compagnie immobilière de Belgique, société anonyme ayant son siège à Bruxelles, ici représentée par son président M. JEAN BARBANSON et son Directeur M. VICTOR LIMAUGE, ladite Compagnie agissant tant en nom personnel pour les engagements qu'elle prend, qu'au nom et pour compte de M. le docteur Strousberg, suivant procuration passée en acte authentique devant M^e Rommel, notaire à Bruxelles, le vingt-deux décembre 1800 soixante-treize, et dont une expédition est ci-annexée, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention intervenue entre l'État belge et M. le docteur Strousberg sous la date du 14 octobre 1800 soixante-neuf, approuvée par la loi du dix janvier 1800 soixante-dix, est remplacée par les dispositions suivantes :

1. — L'État cède à M. le docteur 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 du Kiel, y compris la digue de l'Escaut jusqu'au niveau de 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 *A* 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 de dix hectares nécessaires pour l'établissement de la gare et de ses dépendances, dont il sera parlé ci-après.

2. — L'acquéreur entrera en jouissance des terrains de la citadelle, comme il suit, savoir :

1° Pour tous les terrains teintés en vert au plan *A*, prérappelé, à partir du jour de la ratification des présentes par la Législature ;

2° Pour les terrains teintés de jaune et sous la lettre *A* audit plan, le premier août 1800 soixante-quatorze.

3° Pour les terrains teintés de bistre et sous la lettre *B* au dit plan, le premier octobre 1800 soixante quatorze.

4° Pour les terrains teintés de rouge et sous la lettre *C* au dit plan, le premier novembre 1800 soixante-quatorze.

5° Pour les terrains teintés de violet et sous la lettre *D* audit plan, le quinze décembre 1800 soixante-quatorze.

6° Pour les terrains teintés de rose et sous la lettre *E* audit plan, le trente et un décembre 1800 soixante-quatorze.

3. — Tous les terrains et constructions sont cédés tels qu'ils existent actuellement, aux risques et périls du cessionnaire, 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 fortification seront démolis, et les terrains, y compris ceux réservés pour la gare et ses dépendances, seront nivelés par l'acquéreur et à ses frais.

Le niveau des terrains à bâtir pourra toutefois être établi à une cote inférieure à celle des rues avoisinantes, mais sans que la différence puisse excéder deux mètres.

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.

Quant aux installations existant dans le chantier Cockerill, l'acquéreur remboursera à l'État les sommes que celui-ci a payées pour le rachat de ces installations, et les frais faits de ce chef.

4. — L'acquéreur proposera, dans les six mois de la date à laquelle les présentes deviendront définitives, un projet d'ensemble de transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud.

Ce projet indiquera le tracé des rues et places à ouvrir, l'emplacement d'un bassin de batelage de quatre hectares environ de superficie, et d'un pont à établir sur l'Escaut à l'extrémité amont des terrains de la citadelle; le tracé depuis la batterie Saint-Michel jusqu'à deux cents mètres environ en amont et au delà du pont, d'un quai à l'Escaut bordé de hangars-entrepôts, et enfin l'emplacement d'une gare de chemin de fer comprenant dix hectares de superficie avec ses dépendances.

Le plan *B* annexé à la présente convention indique les dispositions d'ensemble dans la limite desquelles le projet définitif devra se maintenir.

Le Roi statuera sur le projet, l'Administration communale et la Députation permanente entendues.

5. — Les travaux des rues et places du bassin de batelage, des hangars-entrepôts et du quai à l'Escaut, de même que la culée du pont à la rive droite

du fleuve, la rampe d'accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle, seront exécutés par et aux frais de l'acquéreur, conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée.

La création du bassin du batelage suppose la suppression des canaux des Brasseurs, Saint-Pierre, au Charbon et Saint-Jean, et il est entendu que, pour le cas où la suppression de trois au moins de ces canaux ne serait pas, dans les six mois à dater des présentes, décidée pour être faite dans le délai de quatre ans, le concessionnaire aurait la faculté de ne pas construire ou de supprimer le bassin du batelage, l'emplacement dudit bassin restant dès lors à la libre disposition du concessionnaire.

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

L'arsenal de guerre sera, lorsque le concessionnaire le demandera, érigé en entrepôt franc, d'après les principes généraux consacrés par la loi du quatre mars 1800 quarante-six; en ce cas, le bloc de terrain figuré sous la lettre *A* au plan *B* précité, formera l'enclos de l'entrepôt franc.

La gare de chemin de fer pour voyageurs et marchandises sera établie par et aux frais de l'État sur les dix hectares réservés à cet effet. L'État établira également à ses frais le réseau des voies ferrées nécessaires au service du bassin du batelage et du quai à l'Escaut, de même que les voies reliant la gare aux réseaux de l'État et des Flandres.

L'État construira aussi à ses frais le pont avec ses deux murs en aile à la rive gauche du fleuve, ainsi que les rampes d'accès au pont sur la même rive. Ce pont aura une voie pour charrettes et voitures, une voie pour piétons et un passage à une ou deux voies de chemin de fer.

Les travaux incombant à chacune des parties contractantes seront entamés en même temps et poursuivis sans désemparer.

Il est entendu que le concessionnaire ne sera pas responsable des affouillements, ensablements ou autres détériorations qui pourraient survenir au fleuve ou aux quais existants, à raison de la construction du mur de quai à la citadelle.

L'exploitation du bassin de batelage, des quais et des hangars-entrepôts se fera par et au profit exclusif du concessionnaire, qui aura aussi la faculté d'opérer la manutention des marchandises.

Les droits de navigation, tels qu'ils sont fixés par le règlement approuvé par l'arrêté royal du vingt et un juillet 1800 soixante-trois, seront perçus par et au profit du concessionnaire, tant pour les navires abordant au quai que pour ceux qui chargeraient ou déchargeraient en rade devant le quai de la citadelle.

Les tarifs pour la perception d'autres taxes seront soumis à l'approbation préalable du Gouvernement, qui devra se prononcer dans les trois mois.

Le tarif une fois arrêté ne pourra être réduit que du consentement du concessionnaire, et ce tarif devra être appliqué d'une manière uniforme pour tous les navires abordant au quai à l'Escaut, depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à l'extrémité amont du quai de la citadelle.

7. — A valoir sur le prix de quatorze millions fixé à l'article 1^{er} ci-dessus, l'acquéreur a antérieurement versé au Trésor la somme de trois millions cent cinquante mille deux cent quatre-vingt-cinq francs vingt-six centimes. Le solde de fr. 10,849,714 74 plus les intérêts arriérés dus à ce jour au Trésor par M. Strousberg, s'élevant à 215,513 21

ENSEMBLE. fr. 11,065,227 95

moins les recettes faites par l'État au profit de M. Strousberg, par la location du chantier Cockerill 12,715 51

Soit. fr. 11,052,514 44

seront payés par l'acquéreur en cinq ans, et par cinquièmes d'année en année, à l'intérêt de trois pour cent l'an, le premier cinquième étant exigible le trente et un décembre 1800 soixante-quatorze et le dernier le trente et un décembre 1800 soixante-dix-huit.

8. — Les propriétés particulières hachurées en rouge au plan *B* précité et 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, de ses deniers, conformément aux lois qui régissent la matière.

Toutes conventions contraires aux présentes et en dehors de celles-ci qui auraient été contractées par M. Strousberg, seront considérées comme nulles et non avenues.

ART. 2.

La Compagnie immobilière de Belgique, conjointement avec M. Strousberg, s'obligent à constituer endéans l'année 1800 soixante-quatorze, une société anonyme ayant pour but la construction et l'exploitation d'établissements maritimes et autres à Anvers, et notamment la transformation des terrains de la citadelle du Sud, dans les conditions définies à l'art. 1^{er} qui précède.

La société sera constituée en vertu d'une loi spéciale qui déterminera les bases essentielles des statuts.

M. Strousberg fera apport dans la société de la convention avec l'État belge faisant l'objet de l'art. 1^{er} ci-dessus et qui remplace la convention du quatorze octobre 1800 soixante-neuf.

La Compagnie immobilière apportera le capital numéraire nécessaire pour solder les sommes dues à l'État par M. le docteur Strousberg et effectuer les travaux de transformation des terrains de la citadelle du Sud, ainsi que pour toutes les dépenses, de quelque nature qu'elles soient, à faire du chef des opérations de la société.

Le capital social sera représenté par deux catégories d'actions, savoir : des actions ordinaires et des actions privilégiées. Il y aura en outre des actions de jouissance en nombre égal à celui des actions privilégiées et des actions ordinaires.

La société pourra émettre des obligations à lots à concurrence de quinze millions de francs, d'après le plan qui devra être préalablement approuvé par le Gouvernement.

Les bénéfices nets annuels seront répartis comme il suit : cinq pour cent par privilège sur le capital versé des actions privilégiées.

Cinq pour cent ensuite sur le capital des actions ordinaires émises.

Le surplus, déduction faite des sommes à affecter au fonds de réserve et des tantièmes à allouer aux administrateurs, censeurs et directeur, conformément à ce que les statuts détermineront à cet égard, sera réparti entre toutes les actions de jouissance.

Dans le cas où les bénéfices nets d'une année seraient insuffisants pour donner aux actions privilégiées cinq pour cent d'intérêt, le déficit serait prélevé sur le fonds de réserve, et en cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices de l'exercice ou des exercices subséquents, avant toute répartition aux actions ordinaires.

Lors de la liquidation, ou avant cette époque, si, dans le cours de l'existence de la société, celle-ci amortissait une fraction de son capital social à raison des ventes opérées, les actions privilégiées seront remboursées en première ligne, les actions ordinaires le seront ensuite, et le solde sera réparti entre toutes les actions de jouissance.

Il est entendu que l'intérêt à 5 p. % cessera de courir pour les amortissements opérés sur les actions privilégiées ou ordinaires.

ART. 3.

En compensation des dépenses à faire par l'État du chef de la construction du pont sur l'Escaut, des murs en aile à la rive gauche du fleuve et de la rampe donnant accès aux terrains de la Tête de Flandre, l'État recevra un nombre d'actions ordinaires de la société, égal en capital au montant des déboursés qui résulteront de la mise en adjudication publique des travaux ; sans que toutefois ce capital puisse être supérieur à quatre millions et demi de francs, moins le coût de la culée du pont à la rive droite, et des rampes donnant accès au pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle.

L'État recevra en outre un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions ordinaires qui lui seront remises.

Les deux catégories d'actions seront délivrées à l'État, lorsque le prix du pont sera fixé, mais l'État n'aura droit à l'intérêt sur les actions ordinaires que lorsque le pont sera livré à la circulation.

M. Strousberg recevra pour le remboursement en principal et intérêts des sommes qu'il a payées à l'État belge et de tous frais quelconques, ainsi que pour l'apport de sa convention, un nombre d'actions ordinaires de la société égal en capital au montant des sommes qu'il a payées à l'État, avec les intérêts à 5 p. % sur ces sommes jusqu'au jour de la constitution de la société, et des dépenses d'études qu'il a faites jusqu'à ce jour et s'élevant à cent cinquante mille francs. M. Strousberg recevra en outre un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions ordinaires qui lui seront remises.

La Compagnie immobilière de Belgique recevra, pour le capital numéraire qu'elle apportera, en vertu de l'art. 2, une somme équivalente en actions privilégiées et un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions privilégiées.

ART. 4.

Il est entendu que la Société pourra en tout temps obtenir la mainlevée partielle de l'hypothèque et du privilège inscrits au profit de l'État belge, pour sûreté des sommes restant dues à celui-ci, en versant au Trésor, pour chaque parcelle à dégrèver, la somme par mètre carré qui sera indiquée par un plan de lotissement à arrêter ultérieurement, de telle manière que la superficie totale, d'après l'application des prix partiels, représente quatorze millions. Les versements ainsi faits seront imputés sur le dernier terme restant dû. — La somme à payer par mètre carré pour obtenir la mainlevée sera réduite annuellement en proportion des paiements effectués conformément au n^o 7 de l'art. 1^{er} ci-dessus.

ART. 5.

Pendant un délai de six mois, à dater de la convention définitive à intervenir, l'État aura l'option de reprendre, soit pour les créer et exploiter lui-même, soit pour en concéder la création et l'exploitation à la ville d'Anvers, le bassin du batelage et le quai à l'Escaut.

En ce cas, les terrains du bassin du batelage (surface d'eau) et une bande de quarante-cinq mètres de largeur, mesurée du parement extérieur du mur de quai à construire le long de l'Escaut devant la citadelle du Sud, seront bonifiés à raison de quarante francs par mètre carré, et ce par imputation proportionnelle sur les paiements du solde du prix principal.

S'il n'est pas fait usage de cette option, l'État pourra, à dater du 31 décembre 1800 quatre-vingt dix-sept, racheter la concession du bassin du batelage et du quai avec toutes les installations y établies et appartenant à la Société. Le prix de ce rachat sera établi en capitalisant à cinq pour cent le produit net moyen des trois dernières années, augmenté de dix pour cent à titre de prime.

Toutefois, le capital à payer, prime comprise, ne pourra être inférieur au coût réel des travaux et installations.

ART. 6.

La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue si elle n'est pas ratifiée par la Législature avant le trente et un mars prochain.

ART. 7.

Le présent acte et ceux qui seront nécessités par son exécution jusques et y compris l'acte constitutif de la Société, seront enregistrés au droit fixe et affranchis de tout droit de mutation et de transcription.

ART. 8.

Pour l'exécution des présentes, la Compagnie immobilière de Belgique et M. Strousberg font élection de domicile attributif de juridiction, la Compagnie immobilière de Belgique à son siège social 2^e, Montagne du Parc, à Bruxelles, et M. Strousberg, 144, rue des Palais, à Schaerbeek, pour les communications et significations qu'il pourrait y avoir lieu de leur faire.

Fait à Bruxelles, en double original, le dix janvier 1800 soixante-quatorze.

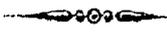
J. MALOU.

J. BARBANSON.

V. LIMAUGE.

ANNEXE C.

PROJET DE STATUTS
DE
LA SOCIÉTÉ ANONYME DU SUD D'ANVERS.



Par devant M^e
notaire à
Ont comparu :

Lesquels comparants ont requis le notaire soussigné de dresser acte des statuts d'une société anonyme, de la manière et ainsi qu'il suit :

TITRE PREMIER.

DÉNOMINATION DE LA SOCIÉTÉ, SON OBJET, SA DURÉE, SON SIÈGE.

ARTICLE PREMIER.

Les comparants forment, par ces présentes, sauf l'approbation du Gouvernement, une société anonyme qui existera entre tous les propriétaires des actions créées en conformité des dispositions du titre II qui va suivre.

ART. 2.

La société prend la dénomination de *Société anonyme du Sud d'Anvers*.

ART. 3.

Elle a pour objet :

1° La construction et l'exploitation d'établissements maritimes à Anvers, tels que bassins, quais, canaux, hangars, entrepôts, cales, écluses, ponts et autres, de même que la construction et l'exploitation de voies ferrées desservant ces établissements ;

2° L'acquisition et la prise à bail de tous immeubles, de quelque nature qu'ils soient, nécessaires à l'édification d'établissements maritimes ; la mise en valeur, la revente, l'échange ou la location de ces immeubles ;

5° La reprise et l'exécution du contrat intervenu entre le Gouvernement et M. Bethel-Henry Strousberg, sous la date du , approuvé par la loi du , ledit contrat remplaçant la convention du 14 octobre 1869 ;

4° Enfin, toutes opérations dont le caractère ou le but principal serait de faire valoir des établissements maritimes.

Les opérations de la société ne peuvent s'étendre au delà du territoire du royaume de Belgique.

ART. 4.

Dans les affaires de sa compétence, la société peut agir par association avec des tiers.

ART. 5.

La durée de la société est de trente ans, qui commenceront à courir du jour de la publication de l'arrêté d'autorisation, sauf le cas de prolongation, de liquidation ou de dissolution anticipée.

ART. 6.

Le siège de la société est établi à Anvers.

TITRE II.

CAPITAL SOCIAL. — ACTIONS PRIVILÉGIÉES. — ACTIONS ORDINAIRES. — ACTIONS DE JOUISSANCE. — OBLIGATIONS.

ART. 7.

Le capital social est fixé à vingt-cinq millions de francs.

Il se divise en 33,410 actions privilégiées de 500 francs chacune et 16,890 actions ordinaires, également de 500 francs chacune.

Il y aura de plus 50,000 actions de jouissance, ne portant aucune mention de valeur ni de capital, qui seront réparties uniformément entre les 50,000 actions privilégiées et ordinaires, chaque action privilégiée ou ordinaire recevant une action de jouissance avec numéros correspondants :

Les 33,110 actions privilégiées sont souscrites savoir :

	par
	—
	—
	—
ENSEMBLE	33,110

Des 16,890 actions ordinaires :

7,890 sont souscrites par M. B.-H. Strousberg en représentation de l'apport dont il est fait mention à l'article 21 ci-après,
 et 9,000 sont réservées pour être délivrées à l'État belge à concurrence du coût du pont qu'il s'est obligé à construire sur l'Escaut par la convention précitée du

ENSEMBLE	16,890
-----------------	---------------

Le capital pourra, sur décision du conseil général de la société, être augmenté successivement et porté à cinquante millions de francs. Il sera alors représenté par 80,000 actions privilégiées de 500 francs chacune, 20,000 actions ordinaires également de 500 francs chacune et 100,000 actions de jouissance.

Les porteurs d'actions privilégiées ont un droit de préférence à la souscription d'actions à émettre ultérieurement. Ce droit s'exercera par les actions de jouissance qui remplaceront les actions privilégiées, lorsque celles-ci seront remboursées.

En cas d'émission d'actions, les souscriptions devront être faites en double et contenir les énonciations indiquées en l'article 31 de la loi sur les sociétés.

ART. 8.

Les actions privilégiées ont droit, par privilège sur toute autre action :

- 1° Au prélèvement sur les bénéfices nets annuels de 5 p. % des sommes versées;
- 2° Au remboursement des sommes versées.

ART. 9.

Les actions ordinaires ont droit :

- 1° Au prélèvement sur les bénéfices nets annuels de 5 p. % des sommes versées, après paiement des 5 p. % revenant aux actions privilégiées;
- 2° Au remboursement des sommes versées, après remboursement intégral des actions privilégiées.

ART. 10.

Les actions de jouissance ont droit à la répartition égale entre tous les titres émis :

1° Des bénéfices nets annuels de la société après paiement des 5 p. % aux actions privilégiées et aux actions ordinaires;

2° De l'actif social, après remboursement intégral des sommes versées sur les actions privilégiées et les actions ordinaires.

ART. 11.

Le montant des actions est payable aux époques et aux caisses désignées par le conseil d'administration. Cent francs par action privilégiée seront versés dans la quinzaine de la constitution de la société.

ART. 12.

Toute somme dont le paiement est en retard porte intérêt de plein droit, en faveur de la société, à raison de 5 p. % par an, à compter du jour de l'exigibilité jusqu'au jour du paiement, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

L'actionnaire en défaut peut, au choix de la société, être poursuivi par toutes voies de droit, ou être déchu de tous les versements effectués, ceux-ci restant de plein droit acquis à la société à titre de dommages-intérêts. Toutefois, la déchéance n'est valablement applicable qu'après une notification adressée par lettre recommandée au domicile élu par l'actionnaire et restée infructueuse pendant un délai de quinze jours.

ART. 13.

Les actions complètement libérées sont au porteur ou nominatives, au choix de l'actionnaire.

Les actions libérées de 550 francs peuvent, sur décision de l'assemblée générale, être mises au porteur.

Les actions au porteur sont extraites d'un registre à souche et numérotées. Elles sont revêtues de la signature de deux administrateurs et du directeur. Elles portent le timbre de la société.

ART. 14.

Les actions nominatives se transmettent par une déclaration de transfert inscrite dans un registre spécial et signée par le cédant et par le cessionnaire ou par leurs fondés de pouvoirs. Des certificats constatant les inscriptions sont délivrés aux actionnaires en nom.

La société peut exiger que la signature et la capacité des parties soient certifiées par un agent de change.

Les actions au porteur se transmettent par la simple tradition.

Les actions nominatives, libérées comme il est dit à l'article 13, peuvent être converties en actions au porteur; réciproquement, les actions au porteur peuvent être inscrites en nom. Le tout conformément aux dispositions à arrêter par le conseil d'administration.

ART. 15.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action. Au delà, tout appel de fonds est interdit.

ART. 16.

Toute action est indivisible; la société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action

ART. 17.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

ART. 18.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Tout actionnaire en nom doit élire domicile en Belgique.

ART. 19.

Les actions de jouissance sont nominatives ou au porteur au choix de l'actionnaire. Elles sont représentées par des titres spéciaux dont le conseil d'administration déterminera la forme.

Les dispositions des articles 14, 16, 17 et 18 leur sont applicables.

ART. 20.

La société est autorisée à émettre des obligations à lots à concurrence de quinze millions de francs, d'après le plan qui devra être préalablement approuvé par le Gouvernement.

Elle pourra aussi émettre des obligations ordinaires.

L'ensemble de ces deux catégories d'obligations ne pourra excéder le capital social-versé.

Les conditions d'émission et la forme des titres seront réglées par le conseil d'administration.

Les porteurs d'obligations ont le droit de prendre connaissance des pièces déposées en conformité de l'article 61 ci-après. Ils peuvent assister aux assemblées générales, mais avec voix consultative seulement.

Les formalités exigées par l'article 49 ci-après pour assister comme actionnaire aux assemblées générales, sont applicables aux obligataires.

TITRE III.

APPORTS.

ART. 21.

La Compagnie immobilière de Belgique agissant au nom et pour compte de M. Bethel-Henry Strousberg, en vertu de procuration authentique passée devant M^e Rommel, notaire, à Bruxelles, le 22 décembre 1873, et dont une expédition demeurera annexée aux présentes, apporte dans la société tous les bénéfices et toutes les charges de la convention passée avec l'État belge, sous la date du approuvée par la loi du et régularisée authentiquement par acte passé devant M^e , notaire, à , relative à la transformation des terrains de la citadelle du Sud, à Anvers. Ladite convention remplaçant celle conclue entre l'État et M. Strousberg, le 14 octobre 1869.

M. Bethel-Henry Strousberg recevra, pour le remboursement en principal et intérêts des sommes qu'il a payées à l'État belge et de tous frais quelconques, ainsi que pour l'apport de sa convention, 7,890 actions ordinaires libérées, à prendre sur les 16,890 actions ordinaires actuellement émises, et 7,890 actions de jouissance à prendre sur les 50,000 actions de jouissance, actuellement émises.

TITRE IV.

ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 22.

L'administration des affaires de la société est confiée à un conseil assisté d'un directeur.

Les opérations sont contrôlées par des commissaires.

Les administrateurs et les commissaires réunis forment le conseil général.

Le Gouvernement a la faculté de nommer un commissaire spécial qui,

comme les commissaires de la société, a un droit de contrôle illimité sur toutes les opérations et affaires sociales.

Si le Gouvernement use de cette faculté, le montant de l'indemnité à allouer au commissaire sera fixé de commun accord avec la société.

SECTION PREMIÈRE

Du conseil d'administration

ART. 23

Le conseil d'administration se compose de sept membres au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée générale.

La durée du mandat d'administrateur est de six ans.

L'ordre de sortie est déterminé par la voie du sort.

La première sortie comprendra deux membres; si le nombre des administrateurs est de sept; s'il est de neuf, les trois premières sorties comprendront chacune deux membres.

Les membres sortants peuvent être réélus

ART. 24.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier conseil sera composé de MM. . . .

Le renouvellement du premier conseil ne commencera qu'à l'expiration de la quatrième année sociale, suivant le mode indiqué ci-dessus.

ART. 25.

En cas de vacance d'une place, le conseil peut y pourvoir provisoirement.

L'assemblée générale, lors de la première réunion, procède à l'élection définitive.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre achève le terme de celui qu'il remplace.

ART. 26

Chaque administrateur doit, dans la huitaine de sa nomination, déposer dans la caisse sociale cinquante actions privilégiées et cinquante actions de jouissance, lesquelles restent inaliénables pendant la durée de ses fonctions

A défaut de se conformer à cette disposition dans le mois de sa nomination, ou de la notification qui devra lui en être faite si elle a lieu en son absence, tout administrateur sera réputé démissionnaire et il sera pourvu à son remplacement par l'assemblée générale.

ART. 27.

Le conseil choisit un président parmi ses membres.

Il désigne celui d'entre eux qui doit momentanément remplacer le président en cas d'empêchement.

Le directeur remplit les fonctions de secrétaire.

ART. 28.

Le conseil se réunit au siège de la société ou à Bruxelles, sur la convocation de son président, aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige et au moins une fois par mois.

ART. 29.

Le conseil ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est présente

ART. 30.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Elles sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre tenu au siège de la société et signés par le président et le directeur.

Les procès-verbaux font mention des noms des membres présents.

Les copies et extraits des délibérations sont certifiés par le président ou par l'administrateur qui le remplace.

ART. 31.

Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires sociales.

Il fait et autorise par ses délibérations, notamment :

Les entreprises, acquisitions, constructions, exploitations, ventes, échanges, locations, transactions, compromis se rattachant au but de la société;

Les emprunts avec ou sans garanties hypothécaires et par voie d'émission d'obligations ou autrement;

Les mainlevées, même sans paiement, les désistements;

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant;

Les appels de fonds sur les actions émises;

Le placement des capitaux disponibles;

L'emploi du fonds de réserve.

Il arrête provisoirement le règlement des dividendes à distribuer

ART. 52.

Le conseil, sur la proposition du directeur, nomme et révoque tous les employés de l'administration et fixe leur traitement.

ART. 53.

Le conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs soit à un ou plusieurs de ses membres, soit au directeur pour les pouvoirs que ce dernier ne tiendrait pas des présents statuts, soit enfin à une ou plusieurs personnes étrangères pour les opérations, actes et signatures qui seraient à faire ou à donner dans des lieux autres que celui où siège la société.

ART. 54.

Les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle : ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

ART. 55.

Tous les actes qui engagent la société sont signés par un administrateur et par le directeur.

SECTION II.*Du directeur.***ART. 56.**

Le directeur est nommé par le conseil d'administration, qui fixe son traitement.

ART. 57.

Avant d'entrer en fonctions, le directeur doit déposer dans la caisse sociale cinquante actions privilégiées et cinquante actions de jouissance de la société. Ces actions sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Elles sont affectées, par privilège, à la garantie de sa gestion.

ART. 58.

Le directeur pourvoit à l'organisation des services.
Il a sous ses ordres tous les employés attachés à l'administration.
Il a l'initiative des propositions relatives à leur nomination, à leur révocation et à la fixation de leur traitement.

Il fait tous actes conservatoires.

Il exécute les délibérations du conseil d'administration.

Il intente après autorisation les actions judiciaires et y défend au nom du conseil.

Il entretient la correspondance.

Il poursuit le recouvrement des sommes dues à la société.

Il signe, conjointement avec un administrateur, l'endossement et l'acquit des effets sur des particuliers, les quittances, avec ou sans mainlevée, les mandats sur les banques et autres caisses publiques; le transfert ou l'acquit des rentes sur l'État et autres valeurs publiques.

Il signe, conjointement avec deux administrateurs, les actions, les obligations et les autres titres émis par la société;

Il assiste aux séances du conseil avec voix consultative.

Pour les actions judiciaires et les actes de mainlevée, il provoque une décision spéciale du conseil d'administration.

ART. 39.

En cas d'empêchement du directeur, le conseil d'administration désigne un de ses membres pour le remplacer.

SECTION III.

Des commissaires.

ART. 40.

Les commissaires sont au nombre de cinq au moins et de sept au plus, nommés par l'assemblée générale.

La durée du mandat de commissaire est de cinq ans.

L'ordre des sorties est déterminé par la voie du sort.

Les deux premières sorties comprendront chacune deux membres si le nombre des commissaires est de sept.

Les membres sortants peuvent être réélus.

ART. 41.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier comité sera composé de :

MM.

Le renouvellement du premier comité ne commencera qu'à l'expiration de la troisième année sociale, suivant le mode indiqué ci-dessus.

ART. 42.

En cas de vacance d'une place, le comité peut y pourvoir provisoirement.

L'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive.

Le commissaire nommé en remplacement d'un autre achève le terme de celui qu'il remplace.

ART. 43

Chaque commissaire doit déposer dans la caisse de la société vingt-cinq actions privilégiées et vingt-cinq actions de jouissance, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

A défaut de se conformer à cette disposition dans le mois de sa nomination, ou de la notification qui devra lui en être faite si elle a lieu en son absence, tout commissaire sera réputé démissionnaire et il sera pourvu à son remplacement par l'assemblée générale.

ART. 44.

Le comité choisit un président et un secrétaire parmi ses membres.

Il se réunit à Anvers ou à Bruxelles aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige.

Le comité ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est présente.

ART. 45.

Les commissaires ont un droit illimité de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations de la société. Ils peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la société.

Il leur est remis chaque semestre par l'administration un état resumant la situation active et passive.

Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale le résultat de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables, et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

ART. 46.

Les commissaires ont droit à des jetons de présence, dont le montant est déterminé par l'assemblée générale.

SECTION IV

Du conseil général.

ART. 47.

Le conseil général se réunit au siège de la société ou à Bruxelles, sous la présidence du président du conseil d'administration, et sur la convocation de celui-ci.

Il ne peut valablement délibérer si la majorité des administrateurs et la majorité des commissaires n'est présente.

ART. 48.

Le conseil général délibère sur les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration.

Il décide notamment, sur la proposition du conseil d'administration, les émissions d'actions et d'obligations; il détermine annuellement quelles sont les sommes à prélever tant sur les réalisations de l'avoir social que sur les bénéfices, pour être appliquées à l'amortissement des actions privilégiées et des actions ordinaires.

TITRE V.

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

ART. 49.

L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose des actionnaires propriétaires d'actions privilégiées ou ordinaires. Après remboursement de l'une ou de l'autre de ces deux catégories d'actions, les actions de jouissance correspondant à la catégorie d'actions remboursées seront aux droits de celle-ci.

Peuvent seuls y figurer :

1° Les actionnaires par titres nominatifs dont le transfert est antérieur de huit jours à la réunion de l'assemblée ;

2° Les actionnaires par titres au porteur qui les auraient déposés, ou qui en auraient fait connaître les numéros dans le même délai, soit au siège de la société, soit à toute autre caisse désignée par l'administration.

Les actionnaires qui, sans déposer leurs titres, en ont fait connaître les numéros, ne sont admis à l'assemblée que munis de ces titres.

ART. 50.

Nul ne peut se faire représenter à l'assemblée, si ce n'est par un actionnaire réunissant lui-même les conditions déterminées par l'article qui précède.

ART. 51.

Les femmes mariées, les mineurs et les interdits peuvent y être représentés par leurs maris ou tuteurs; les sociétés, communautés et établissements publics, par un de leurs administrateurs, pourvu d'un pouvoir spécial.

ART. 52.

L'assemblée générale se réunit de droit, chaque année, au siège de la société, le second jeudi d'avril à une heure de relevée.

Elle se réunit extraordinairement chaque fois qu'une délibération du conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

La majorité des commissaires a le droit de requérir la convocation de l'assemblée générale, laquelle sera également convoquée à la demande d'actionnaires représentant le cinquième du capital souscrit.

ART. 53.

Les convocations sont faites par avis insérés deux fois, à huit jours d'intervalle au moins, et huit jours avant l'assemblée, dans le *Moniteur belge* et dans un des principaux journaux d'Anvers et de Bruxelles, et par des lettres adressées, à la diligence du directeur, huit jours avant l'assemblée, au domicile élu des actionnaires en nom ayant droit d'assister à l'assemblée générale, mais sans qu'il doive être justifié de l'accomplissement de cette dernière formalité.

Toute convocation énoncera les objets sur lesquels l'assemblée est appelée à délibérer.

Aucun autre objet, sauf l'ajournement de l'assemblée, ne peut être mis en délibération.

ART. 54.

L'assemblée générale ordinaire est régulièrement constituée, quels que soient le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées. — L'assemblée générale extraordinaire est régulièrement constituée lorsque les membres présents représentent, tant par eux-mêmes que par procuration, la moitié au moins des actions émises.

Si cette condition n'est pas remplie sur une première convocation, il en est fait une seconde, au moins à quinze jours d'intervalle.

Les membres présents à cette seconde réunion délibèrent valablement, quel que soit le nombre de leurs actions, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Si lors des réunions de l'assemblée générale, quel qu'en soit l'objet, les questions à l'ordre du jour ne sont pas épuisées dans une séance, l'assemblée peut être prorogée au lendemain, ou au surlendemain si le lendemain est un jour férié, sans autre avertissement que la déclaration faite par le président avant la clôture de l'assemblée.

ART. 55.

L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration, ou par tout autre de ses membres que le conseil délègue pour le remplacer en cas d'empêchement.

Les fonctions de scrutateur sont remplies par les deux plus forts action-

naires présents et, sur leur refus, par ceux qui les suivent dans l'ordre de la liste, jusqu'à acceptation.

Le directeur remplit les fonctions de secrétaire.

ART. 56.

Les délibérations de l'assemblée générale ordinaire sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Les délibérations de l'assemblée générale extraordinaire sont prises à la majorité des trois quarts des voix des membres présents.

Chaque membre a autant de voix qu'il possède d'actions.

Toutefois nul ne peut prendre part au vote, tant en son nom personnel que comme mandataire, pour un nombre d'actions dépassant la cinquième partie du nombre des actions émises, ou les deux cinquièmes des actions pour lesquelles il est pris part au vote.

ART. 57.

L'assemblée générale entend le rapport des administrateurs et des commissaires sur la situation des affaires sociales, et discute le bilan.

Le conseil d'administration a le droit de proroger, séance tenante, l'assemblée à trois semaines. Cette prorogation annule toute décision prise. La seconde assemblée a le droit d'arrêter définitivement le bilan.

L'adoption du bilan par l'assemblée vaut décharge pour les administrateurs et les commissaires, mais en tant seulement que l'assemblée n'ait pas fait de réserve contraire, et que le bilan ne contienne ni omission ni indication fausse dissimulant la situation réelle de la société.

Elle nomme les administrateurs et les commissaires toutes les fois qu'il y a lieu de les remplacer.

Elle délibère, sur les modifications à faire aux statuts, sur les nouvelles attributions à donner à la société, sur sa dissolution anticipée ou sa prolongation; sur la fusion de la société avec d'autres compagnies, enfin sur toutes les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration, et sur les propositions signées par dix membres et qui ont été communiquées, aux moins six semaines avant la réunion, au conseil d'administration pour être mises à l'ordre du jour.

Elle prononce souverainement, sauf l'approbation du Gouvernement, dans tous les cas où elle est requise, sur tous les intérêts de la société, et confère, par ses délibérations, au conseil d'administration, les pouvoirs nécessaires pour tous les cas non prévus par les statuts.

ART. 58.

Les délibérations de l'assemblée prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires, même les absents ou dissidents.

Elles ne sont pas opposables aux actionnaires absents quant aux actes faits en dehors des statuts, s'ils ne sont spécialement indiqués dans la convocation.

ART. 59.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux signés par les actionnaires nécessaires à la formation de la majorité.

ART. 60.

Pour les tiers, la justification des délibérations de l'assemblée résulte des copies ou extraits signés par la majorité des administrateurs et des commissaires.

TITRE VI.**INVENTAIRES ET COMPTES ANNUELS.****ART. 61.**

L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

Le premier exercice embrassera, indépendamment de l'année de constitution de la société, toute l'année qui suivra.

A la fin de chaque année sociale, un inventaire de l'actif et du passif est dressé par les soins de l'administration.

Le bilan et le compte de profits et pertes sont arrêtés par le conseil d'administration et remis avec un rapport sur les opérations de la société, un mois au moins avant l'assemblée générale ordinaire, aux commissaires qui doivent faire un rapport contenant leurs propositions.

Quinze jours au moins avant la réunion de l'assemblée générale du mois d'avril, le bilan et le compte de profits et pertes, ainsi que la liste des actionnaires indiquant le nombre de leurs actions et leur domicile, sont déposés au siège de la société à l'inspection des actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale.

Le bilan et le compte de profits et pertes sont adressés aux actionnaires en nom en même temps que la convocation, de même que le rapport des commissaires, s'il ne conclut pas à l'adoption complète du bilan.

Une ampliation du bilan et du compte de profits et pertes est, dans la quinzaine de leur approbation, publiée aux frais de la société et par les soins des administrateurs, conformément au mode déterminé par l'art. 10 de la loi sur les sociétés.

TITRE VII.**PARTAGE DES BÉNÉFICES.****ART. 62.**

Sur les produits nets réalisés, c'est-à-dire après déduction de tous frais généraux et autres charges, non-valeurs et dépréciations, on prélève annuellement :

1° 5 p. 0/0 du capital versé sur les actions privilégiées, pour être répartis entre elles;

2° 5 p. 0/0 du capital versé sur les actions ordinaires, pour être répartis entre elles ;

3° Une somme qui ne peut être inférieure à 10 p. 0/0 du surplus, pour être affectée au fonds de réserve. Ce qui reste après ces prélèvements est attribué, savoir :

10 p. 0/0 aux administrateurs pour être répartis entre eux suivant leurs conventions particulières; si ces 10 p. 0/0 ne s'élèvent pas annuellement à 3,000 francs pour chaque administrateur, le complément est pris dans les frais généraux de la société;

2 p. 0/0 au directeur;

88 p. 0/0 aux actions de jouissance, pour être répartis uniformément entre elles.

Dans le cas où les bénéfices nets d'une année seraient insuffisants pour donner aux actions privilégiées 5 p. 0/0 sur les sommes versées, le déficit serait prélevé sur le fonds de réserve, et en cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices subséquents avant toute répartition aux actions ordinaires.

ART. 63.

Le paiement des dividendes se fait annuellement aux époques fixées par le conseil d'administration.

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est acquis à la société.

TITRE VIII.

FONDS DE RÉSERVE.

ART. 64.

Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes produites par le prélèvement annuel opéré sur les bénéfices, comme il est dit à l'article 62.

Le fonds de réserve est destiné à parer aux événements imprévus, à reconstituer le capital social s'il était entamé par suite de pertes essuyées, et à parfaire l'intérêt à 5 p. 0/0 des sommes versées sur les actions privilégiées, en cas d'insuffisance des produits d'une année pour fournir ces 5 p. 0/0.

Lorsque le fonds de réserve atteint le dixième du capital souscrit, l'assemblée générale peut décider que le prélèvement affecté à la création de ce fonds cesse de lui profiter. Si la réserve a été entamée, le prélèvement statutaire reprend son cours.

L'emploi des capitaux appartenant au fonds de réserve est réglé par le conseil d'administration.

TITRE IX.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

ART. 65.

L'assemblée générale peut, sur la proposition du conseil d'administration, apporter aux statuts les modifications reconnues nécessaires.

Elle peut notamment autoriser :

- 1° l'extension des attributions de la société;
- 2° la fusion avec d'autres sociétés;
- 3° la prolongation de sa durée, ou sa dissolution avant le terme ;
- 4° l'abandon de l'une ou de l'autre de ses attributions.

Dans ces divers cas, les convocations doivent contenir l'indication sommaire de l'objet de la réunion.

La délibération n'est valable qu'autant que la moitié au moins des actions émises soit représentée.

Si cette dernière condition n'est pas remplie, une nouvelle convocation sera nécessaire, et la nouvelle assemblée délibérera valablement, quel que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents. Aucune modification n'est admise que si elle réunit les trois quarts des voix.

En vertu de cette délibération, le conseil d'administration est, de plein droit, autorisé à demander au Gouvernement l'approbation des mesures adoptées, à consentir les changements qui seraient exigés et à réaliser les actes qui doivent les consacrer.

TITRE X.

DISSOLUTION, LIQUIDATION.

ART. 66.

En cas de perte de moitié du capital social souscrit, la dissolution de la société peut être prononcée avant l'expiration du délai fixé pour sa durée, par une décision de l'assemblée générale.

Le conseil d'administration est tenu de soumettre à l'assemblée la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution.

Le mode de convocation et de délibération prescrit pour les modifications aux statuts est applicable en ce cas.

Si la perte ci-dessus prévue s'élève aux trois quarts du capital souscrit, la dissolution pourra être prononcée par les actionnaires possédant un quart des actions représentées à l'assemblée.

ART. 67.

A la fin de la société, qu'elle arrive par l'expiration du terme fixé pour sa durée ou par l'effet d'une dissolution anticipée, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, règle le mode de liquidation, nomme un ou plusieurs liquidateurs et détermine leurs pouvoirs.

Elle peut autoriser la vente de toutes les valeurs et de tous les biens meubles et immeubles de la société, soit à l'amiable, soit aux enchères ; elle peut même autoriser le transport général, à une autre société, des droits et engagements de la société dissoute.

Pendant le cours de la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent comme pendant l'existence de la société.

Dont acte, etc.

ANNEXES A L'EXPOSÉ DES MOTIFS.

ANNEXE N° I.

Mouvement de la navigation du port d'Anvers.

ANNÉES.	ENTRÉE.					SORTIE.				
	NOMBRE de NAVIRES.	Tonnage		Degré de chargement.		NOMBRE de NAVIRES.	Tonnage		Degré de chargement.	
		TOTAL.	MOYEN.	TOTAL.	P. %.		TOTAL.	MOYEN.	TOTAL.	P. %.
1840 . . .	1,158	177,313	153	171,507	96.7	1,153	179,485	156	47,948	26.7
1841 . . .	1,217	180,639	148	173,489	97.1	1,186	177,459	150	52,260	29.5
1842 . . .	1,581	211,433	153	195,591	92.5	1,278	200,174	157	50,151	20.5
1843 . . .	1,546	256,259	153	227,329	96.2	1,575	244,613	155	53,767	22. *
1844 . . .	1,205	208,024	161	193,890	93.2	1,500	209,792	161	48,186	23. *
1845 . . .	1,919	280,899	146	267,877	95.4	1,788	258,565	145	49,414	19.1
1846 . . .	2,208	327,680	148	311,670	95.1	2,258	340,902	152	63,410	18.6
1847 . . .	1,923	323,075	168	308,279	95.2	1,960	327,867	167	75,701	23.1
1848 . . .	1,134	201,288	180	164,914	80.7	1,176	207,749	177	95,344	45.9
1849 . . .	1,054	274,428	166	214,788	78.3	1,635	270,851	166	156,539	50.3
1850 . . .	1,406	253,760	166	193,838	82.0	1,456	242,884	167	131,750	62.5
1851 . . .	1,359	233,271	172	194,975	83.6	1,348	232,613	173	133,860	58.4
1852 . . .	1,623	324,368	200	288,946	89. *	1,674	329,551	197	145,445	44.1
1853 . . .	1,805	334,232	185	292,416	87.5	1,746	329,748	189	138,022	41.9
1854 . . .	1,756	354,795	202	311,849	87.9	1,822	352,686	194	175,759	49.8
1855 . . .	1,095	363,843	182	327,730	90.1	1,940	355,067	185	148,946	41.9
1856 . . .	1,906	432,178	227	368,912	85.4	1,965	445,876	227	167,607	37.6
1857 . . .	1,945	479,174	247	399,392	81.5	1,943	474,802	244	189,120	39.8
1858 . . .	2,223	460,392	207	420,497	91.5	2,189	453,942	207	240,119	52.9
1859 . . .	2,288	458,440	200	422,226	92.1	2,203	448,638	204	306,119	68.2
1860 . . .	2,547	532,085	209	505,385	95. *	2,711	555,423	205	322,225	58. *
1861 . . .	2,768	633,471	229	616,685	97.5	2,779	640,819	231	300,101	46.8
1862 . . .	2,281	572,624	251	555,851	97.1	2,294	575,409	250	339,856	59.5
1863 . . .	2,513	593,397	236	567,709	95.7	2,550	601,788	236	338,034	56.2
1864 . . .	2,722	670,905	246	639,321	94. *	2,736	659,900	241	384,967	58.3
1865 . . .	2,982	761,693	256	692,265	96.9	2,993	759,606	259	420,637	56. *
1866 . . .	3,074	914,172	297	811,905	88.8	3,007	881,426	295	507,575	57.6
1867 . . .	3,417	1,141,853	334	993,525	87.2	3,411	1,147,526	336	585,927	51. *
1868 . . .	3,513	1,133,228	323	1,029,403	90.8	3,454	1,133,683	328	577,860	51. *
1869 . . .	3,749	1,271,905	339	1,133,270	90.8	3,675	1,257,839	342	740,540	58.9
1870 . . .	3,967	1,343,793	339	1,290,784	96.1	3,754	1,310,122	349	745,771	56.9
1871 . . .	3,434	1,827,746	336	1,734,620	94.9	3,607	1,844,062	329	853,880	45.2
1872 . . .	4,179	1,610,126	385	1,411,328	87.7	4,290	1,658,331	382	1,025,464	62.6

ANNEXE N° II.

Mouvement de la navigation du port d'Anvers.

(RÉSUMÉ PAR PÉRIODES.)

PÉRIODES.	ENTRÉES.					SORTIES				
	NOMBRE de NAVIRES.	Tonnage		Degré de chargem ^t .		NOMBRE de NAVIRES.	Tonnage		Degré de chargem ^t .	
		TOTAL.	MOYENNE annuelle.	MOYENNE annuelle.	P. o/o moyen.		TOTAL.	MOYENNE annuelle.	MOYENNE annuelle.	P. o/o moyen.
1840-1840 (10 ans).	15,435	2,424,682	242,468	223,134	92.0	15,287	2,417,440	241,744	68,152	28.2
1850-1850 (10 ans).	18,502	3,674,875	367,487	321,178	87.4	18,284	3,665,827	366,585	179,875	49.1
1860-1860 (10 ans).	20,566	8,225,531	822,533	756,072	91.9	20,520	8,202,441	820,244	451,748	55.1
1870-1872 (3 ans).	15,580	4,781,667	1,593,880	1,478,011	92.8	15,651	4,792,515	1,597,505	868,372	54.4
1873.	4,817	2,031,399	2,031,399	(¹)	.	"	"	"	"	"

(¹) Les chiffres pour l'année 1873 ne sont pas encore connus.

ANNEXE N° III.

Mouvement comparé de la navigation à voiles et de la navigation à vapeur.

(1867-1873.)

(A L'ENTRÉE.)

ANNÉES.	NAVIRES A VOILES.			NAVIRES A VAPEUR.			TOTAUX.		RAPPORTS PROPORTIONNELS.	
	Nombre.	TONNAGE		Nombre.	TONNAGE		NOMBRE.	TONNAGE.	NAVIRES A voiles.	NAVIRES A vapeur.
		TOTAL.	MOYEN		TOTAL.	MOYEN.				
1867	2,174	532,674	254	1,245	580,179	474	3,417	1,141,853	P. o/o. 48.4	P. o/o. 51.6
1868	2,515	588,124	254	1,108	545,104	455	3,515	1,133,228	51.0	48.1
1869	2,434	578,285	258	1,315	693,622	527	3,740	1,271,905	45.5	54.5
1870	2,222	570,959	256	1,745	772,856	443	3,967	1,343,705	42.5	57.5
1871	5,533	773,786	255	2,101	1,051,960	500	5,434	1,827,746	42.5	57.5
1872	1,960	550,607	270	2,219	1,079,519	489	4,179	1,610,126	55.0	67.0
1873	2,201	626,107	284	2,613	1,405,292	538	4,817	2,031,399	50.0	69.1

ANNEXE N° IV.

11 mai 1815. — Arrêté portant cession à la ville d'Anvers
de ses bassins.

Nous GUILLAUME, etc.

Vu le rapport de notre conseiller d'État, commissaire général des finances, et l'avis de notre commissaire général de l'intérieur sur le mode d'administration auquel sont actuellement soumis les bassins existant dans les ports des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, et la nécessité d'adopter des mesures pour assurer leur conservation et régler l'emploi de leurs produits ;

Considérant que la surveillance et le soin de ces constructions si importantes d'utilité publique, ne peuvent mieux être confiés qu'aux administrations des villes, qui ont elles-mêmes un intérêt majeur à leur conservation ;

Voulant d'ailleurs montrer notre constante sollicitude pour tout ce qui concerne les intérêts des villes de nos provinces méridionales en général, et donner en particulier une marque de notre munificence à nos villes d'Anvers, Bruges et Ostende ;

Notre conseil privé entendu ;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

Les bassins de commerce existant dans les ports d'Anvers, Bruges et Ostende, sont cédés à ces villes en toute et pleine propriété.

ART. 2.

Les dépenses d'entretien de ces bassins seront supportées en entier par les villes qui jouiront des revenus, produits et autres avantages de ces établissements.

ART. 3.

Néanmoins il ne pourra être perçu aucune espèce de droit de bassin, sous quelque dénomination que ce puisse être, que sur des tarifs spéciaux approuvés par nous et qui seront présentés à notre approbation avec l'avis de nos commissaires généraux de l'intérieur et des finances, qui entendront au préalable les chambres de commerce dans leurs intérêts. -

ART. 4.

Les administrations communales des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, de concert avec les chambres de commerce, formeront des règlements pour le service et la police desdits bassins; ces règlements seront également approuvés par nous sur le rapport de nos commissaires généraux de l'intérieur et des finances.

ART. 5.

Nos commissaires généraux susdits sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent.

ANNEXE N° V.

12 décembre 1815. — Arrêté royal portant cession à la ville d'Anvers des bassins de son port (1).

Nous, GUILLAUME, etc.

Vu notre arrêté du 11 mai 1815, n° 426, sur la cession des bassins d'Anvers.

Sur le rapport de notre ci-devant commissaire général de l'intérieur, 1^{re} section, n° 2702, et celui de notre Ministre du Waterstaat du 13 octobre dernier ;

Vu les considérations de notre conseiller d'État, commissaire général des finances, du 5 décembre 1815, n° 120 ;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

La cession faite par notre arrêté du 11 mai 1815, n° 426, à la ville d'Anvers, comprend les bassins construits au nord-est de son port, avec leurs ouvrages, dépendances et terrains, tels qu'ils existent dans l'étendue désignée en l'article suivant, et pour autant qu'ils étaient la propriété de l'État à l'époque du 11 mai 1815.

(1) *Mém. d'Anvers*, 1815, p. 241.

« La construction des bassins d'Anvers fut arrêtée et son exécution commencée en 1805. D'après le premier plan, le plus petit des bassins ne devait former qu'un port ouvert, séparé du grand bassin par une écluse; les revêtements étaient projetés en bois

» En 1808, il fut décrété que les travaux seraient exécutés sur des bases plus solides et dignes de la grandeur de leur but. Il fut statué qu'une écluse fermerait le port et le convertirait en bassin, et de beaux revêtements en maçonnerie furent ordonnés.

» L'écluse à l'entrée du premier bassin fut successivement agrandie. Elle ne donnait d'abord passage qu'aux bâtiments de commerce. En 1811, elle fut déjà ouverte aux vaisseaux de guerre. Ce fut en janvier de cette année que la première frégate y entra. En 1812 et 1813 on y compta vingt et un grands vaisseaux de ligne, sept frégates, trois bricks et cinq corvettes, portant ensemble 1,994 canons.

» Depuis 1811, les travaux, qui jusqu'à cette époque n'avaient été dirigés principalement que dans l'intérêt du commerce, sous les ordres du Ministère de l'Intérieur, passèrent sous celui de la marine. Anvers était destiné à devenir l'un des plus beaux ports de guerre de l'Europe.

» Ce besoin a disparu sous un Gouvernement sans autre ambition que de maintenir l'indépendance de l'État et de faire le bonheur des peuples qui lui sont soumis. »

Dès ce moment, le port d'Anvers et ses bassins ne pouvaient plus guère convenir qu'au commerce. Mais il dépendait du Roi de les utiliser pour le compte du Trésor public, et ceci avec un avantage proportionné au commerce éminemment actif dont la cité d'Anvers va être le centre.

Note du Gouverneur d'Anvers. *Mém.* ci-dessus cité, p. 207.

ART. 2.

Les terrains formant la dite cession sont limités à l'ouest par le lit du fleuve, au sud par les habitations de la rue des Brasseurs et son prolongement en parallèle exacte avec les quais des bassins, à l'est par une ligne tirée à 12 mètres (environ 37 pieds) du pied du talus inférieur du rempart et parallèlement à ce talus, au nord enfin, par une ligne droite, liée par une section de cercle à celle précédemment énoncée, parallèle au grand axe des bassins, à 130 mètres (environ 430 pieds) de cet axe; le tout suivant l'indication portée au plan des lieux annexés au présent arrêté.

ART. 3.

La ville d'Anvers pourra disposer librement de cette concession, en se conformant aux lois, aux règlements de son administration intérieure, et aux dispositions énoncées au présent arrêté, sans pouvoir être grevée en aucune manière des charges ou dettes quelconques résultant de l'acquisition des terrains ou de l'établissement des ouvrages qui constituent les bassins et leurs dépendances dans l'étendue indiquée en l'article 2.

ART. 4.

Elle percevra les droits de bassins et de quais et telles autres taxes qu'il pourrait nous plaire de lui octroyer, à charge que leur perception soit en harmonie avec celles établies sur la navigation dans les eaux intérieures du domaine public, et elle pourra aliéner ou mettre en location les terrains lui concédés, excédant les abords du bassin, aux conditions que nous aurons approuvées, de l'avis de l'administration qui sera chargée par nous de la conduite des travaux publics au port d'Anvers.

ART. 5.

Tous les produits résultant des dispositions prévues au précédent article, seront renseignés ainsi qu'il appartiendra, et exclusivement consacrés à la destination des ouvrages indiqués ci-après jusqu'à leur entier perfectionnement.

ART. 6.

La ville pourvoira à l'administration, à la conservation, à l'entretien et au perfectionnement des bassins, de leurs quais, écluses, ouvrages, abords et dépendances; ensuite, successivement, et pour autant que nous le jugerons utile et que les produits prévus en l'article 4 seront suffisants, elle pourvoira à l'achèvement de la machine à mâter et des deux formes de construction projetée à leur extrémité; à l'ouverture d'une communication libre et entière du grand bassin et de ses quais avec l'Escaut et ses abords, par le canal des Brasseurs et des Vieux Lions et ses quais, et à la construction de bâtiments

d'un ordre régulier sur les deux côtés des bassins; le tout sous notre approbation, et d'après les indications et sous la surveillance immédiate de ladite administration chargée des travaux publics.

ART. 7.

Dans les cas d'invasion de forces ennemies ou de tout autre événement qui puisse rendre l'occupation momentanée des bassins d'Anvers nécessaire au maintien des intérêts maritimes ou militaires du royaume, cette occupation sera faite sans que la ville ou le commerce aient de ce chef aucune indemnité à prétendre, nous réservant expressément, en la présente concession, cette dérogation aux principes généraux qui pourront exister à cet égard.

ART. 8.

La remise définitive des bassins d'Anvers, aux conditions qui viennent d'être mentionnées, sera effectuée au premier janvier 1816.

ART. 9.

Copie du présent arrêté sera adressée à nos ministres de l'Intérieur, des Finances et du Waterstaat, pour veiller à son exécution, chacun en ce qui le concerne.

ANNEXE N^o VI.

Arrêté royal du 20 avril 1849.

Texte hollandais.

WIL WILLEM, ENZ.

Op de voordragt van onzen Minister van den Waterstaat en der publieke Werken van den 26^{en} Maart II., C, n^o 983, ter bekoming van autorisatie tot het doen uitvoeren der werken ter vernieuwing van de derde zijde, of hoek van het in de Schelde uitstekende hoofd genaamd de Werf in de haven van Antwerpen;

Gezien deszelfs nader rapport van den 8^{en} dezer, litt. C, n^o 1182;

Gelet op ons besluit van den 10^{en} December 1818, n^o 19, waar bij eene somme van g. 6,842 75 c. is toegestaan tot het herstellen en onderhouden van de onderscheidene kaayen in de haven van Antwerpen en ter berstrating van de kaay der Werf en van het plein van S^{te}-Walburg alsmede op het rapport van onzen voornoemden Minister in dato 4^{en} augustus 1818, n^o 11862;

Hebben goedgevonden en verstaan in de voordragt van onzen Minister van den Waterstaat en der publieke Werken van den 26^{en} Maart II., C, n^o 983, te difficulteren en den zelve daarentegen aan te schrijven om de kaayen welke in het plan onder de fransche administratie opgemaakt, begrepen en thans voleindigd zijn tot op een gedeelte van die der Werf, mitsgaders het in de Schelde uitstekende hoofd genaamd de Werf, in de haven van Antwerpen aan de regering der stad Antwerpen over te geven, te dien effecte dat s'Rijks Schatkist van de uitgave deswege voor het vervolg zij ontheven. Zullende aan de gedachte regering door zorg van onzen voornoemden Minister uit het 5^o artikel der 10^e afdeeling der Begrooting van zijn Departement voor het loopende jaar eene somme van 15,000 guldens in eens af worden uitbetaald, als eene tegemoetkoming om het nog onvoltooide gedeelte der kaayen van de Werf te voleindigen, als mede voor zoodanige verdere werken als zij nog mogt noodig oordeelen daar aan te doen verrigten.

En is onzen Minister, enz.

Traduction.

Nous GUILLAUME, etc.

Sur la proposition de Notre Ministre du Waterstaat et des Travaux publics du 26 mars dernier, n^o 983, tendante à obtenir l'autorisation de faire exécuter les travaux de renouvellement du troisième côté ou du coin de la tête avancée dans l'Escaut nommée le Werf au port d'Anvers;

Vu son rapport ultérieur du 8 de ce mois, litt. C, n^o 1182;

Revu notre arrêté du 10 décembre 1818, n^o 19, par lequel une somme de fl. 6,842 75 c. est accordée pour rétablir et entretenir les différents quais dans le port d'Anvers et pour le pavement du quai du Werf et de la plaine de S^{te}-Walburge; revu également le rapport de notre Ministre susdit en date du 4 août 1818, n^o 11862;

Avons trouvé bon et entendu de rejeter la proposition de notre Ministre du Waterstaat et des Travaux publics du 26 mars dernier, C, n^o 983, et de lui prescrire, au contraire, de remettre à la régence d'Anvers, afin que le Trésor de l'État soit pour l'avenir affranchi de toute dépense de ce chef, les quais compris dans le plan dressé sous l'administration française et qui sont actuellement achevés jusque sur une partie de ceux du Werf, ainsi que la tête avancée dans l'Escaut nommée le Werf dans le port d'Anvers. La régence de cette ville recevra par les soins de notre Ministre susdit, sur l'article 5 du chapitre 10 du Budget de son Département pour l'année courante, une somme de 15,000 florins une fois payée à titre de subside pour l'achèvement de la partie non terminée des quais du Werf, et aussi pour tels autres travaux qu'elle jugerait nécessaire d'y faire exécuter.

Notre Ministre est chargé, etc.

ANNEXE N° VII.

BILAN de la gestion des établissements maritimes d'Anvers.

(D'APRÈS L'ADMINISTRATION COMMUNALE)

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	SOLDE EN		RAPPORT P. 0/0 de la dépense à la recette.
			BÉNÉFICE.	PERTE.	
1852	262,056 27	174,080 42	87,955 85	»	67
1853	264,517 97	140,505 72	124,014 25	»	55
1854	281,040 52	194,702 75	86,557 57	»	69
1855	520,648 68	249,505 71	71,142 97	»	78
1856	509,521 02	275,742 52	125,778 70	»	69
1857	589,718 69	254,969 95	154,748 74	»	65
1858	569,281 70	548,151 61	21,150 18	»	94
1859	560,350 65	521,412 08	58,918 57	»	89
1860	445,129 45	401,014 19	42,115 24	»	90
1861	554,194 38	465,058 75	89,155 63	»	84
1862	485,059 80	510,218 71	»	27,178 91	106
1863	550,521 47	685,085 10	»	152,565 63	129
1864	545,687 88	745,884 59	»	200,196 71	157
1865	592,989 71	807,959 47	»	214,969 76	156
1866	670,558 14	1,152,340 95	»	461,782 79	154
1867	855,601 61	1,082,248 58	»	228,646 97	127
1868	938,751 44	1,125,807 03	»	185,055 59	120
1869	950,528 20	1,186,555 14	»	235,806 94	125
1870	1,042,452 40	1,172,455 79	»	150,001 59	112
1871	1,440,995 06	1,155,275 62	285,719 44	»	80
1872	1,285,149 77	1,185,546 49	99,803 28	»	92
TOTAUX. . . . fr.	12,979,594 68	13,608,756 95	1,206,840 42	1,856,202 69	105

ANNEXE N° VIII.

TABLEAU

des recettes ordinaires et extraordinaires pour chacune des années de la

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION ou des POSTES DE RECETTES.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
		1	Droits de port et de bassins	182,565 72	178,283 88	192,017 63	180,944 16	228,524 82	231,550 11
2	— fusionné de navigation	"	"	"	"	"	"	"	"
3	— de lestage et de délestage	20,266 49	22,400 61	20,578 14	23,044 42	52,044 90	24,662 37	26,179 48	20,426 54
4	— de quais (bassins)	12,484 53	13,002 02	12,036 26	13,165 09	12,844 36	12,552 28	14,023 63	15,162 89
5	— — (fleuve)	9,874 51	11,106 55	12,902 49	11,206 60	12,054 40	13,419 02	12,557 87	12,689 98
6	— de cuisines	21,466 20	21,074 80	20,349 95	20,415 50	22,555 05	20,744 20	25,084 11	24,418 78
7	— de grues	5,629 15	5,705 42	7,140 45	9,311 67	11,562 12	10,109 99	12,170 79	8,941 03
8	Nouvelle grue au canal Saint-Jean	"	"	"	"	"	"	"	"
9	15 centimes additionnels aux droits de navigation pour les travaux maritimes	"	"	"	58,695 63	51,858 79	49,297 55	47,042 46	42,028 55
10	Droits de carénage	8,440 87	9,501 87	12,362 78	10,452 09	11,770 79	9,662 01	5,971 75	7,995 08
11	Nouvelles cales sèches du Kattendyk	"	"	"	"	"	"	"	"
12	Droits de placement de bois aux bassins	"	"	"	"	25 "	172 50	68 50	54 75
13	— dépôt pour les marbres et usage du wagon	"	1,245 02	1,452 64	1,419 02	2,777 79	3,251 66	3,554 10	2,709 79
14	Droit de passage aux ponts mobiles	2,200 "	2,200 "	2,200 "	2,400 "	2,400 "	2,400 "	2,600 "	2,600 "
15	Propriétés communales : location de terrains pour dépôt de poutres, bois, etc.	"	"	"	9,596 50	11,547 "	11,937 "	11,957 "	10,454 78
16	Droits de dépôt de poutres	"	"	"	"	"	"	"	"
17	Éclusiers du Kattendyk Quote-part de l'État	"	"	"	"	"	"	"	"
18	Écluse du Kattendyk Entretien. Part de l'État	"	"	"	"	"	"	"	"
19	Dragage pour compte de l'État	"	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX fr.	202,036 27	264,517 97	281,040 52	520,648 68	399,521 02	389,718 69	369,281 79	360,550 65

DÉTAILLÉ

période de 1852 à 1872 afférentes aux établissements maritimes d'Anvers.

1860.	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
250,000 84	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	574,601 72	521,108 55	522,847 84	552,615 85	561,520 50	423,002 77	558,525 27	582,905 73	625,656 51	670,971 20	997,251 75	854,557 17
53,984 47	46,569 23	52,496 92	58,109 46	56,769 27	50,314 91	45,235 64	60,540 73	60,032 82	48,341 53	61,610 01	90,744 17	47,666 90
17,577 56	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15,582 17	14,840 74	17,795 72	22,074 26	"	"	"	"	"	"	"	"	"
28,558 70	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8,487 45	13,084 00	15,418 58	21,520 74	18,048 02	18,757 17	22,004 41	19,989 55	20,566 89	18,751 47	29,532 64	26,827 34	34,019 25
"	"	"	"	150 50	55 "	100 "	100 "	100 "	100 "	550 "	200 "	225 "
57,187 68	72,005 26	57,759 67	61,054 90	62,074 99	64,280 81	75,055 54	97,159 17	98,569 59	100,614 85	110,497 58	154,040 51	125,851 07
7,151 55	6,661 12	9,672 62	9,169 26	6,654 75	6,169 72	4,895 17	5,552 85	5,972 58	4,554 36	2,475 89	2,275 09	2,065 39
"	"	"	"	27,584 "	62,855 "	55,087 "	81,075 "	102,285 "	97,452 "	105,744 "	90,847 82	105,202 55
577 25	1,859 05	458 40	440 25	153 75	741 40	669 75	1,400 "	855 "	481 85	2,495 "	3,745 27	2,459 75
1,855 61	1,917 45	3,267 56	3,649 52	3,158 20	2,557 01	2,579 01	1,599 91	2,056 62	1,171 17	2,992 12	3,561 85	4,971 93
2,600 "	3,100 "	3,100 "	3,100 "	2,700 "	-2,700 "	2,700 "	1,755 "	1,292 57	1,556 51	1,004 75	949 75	3,498 27
10,475 26	11,563 68	14,546 15	16,506 50	15,077 "	24,766 95	50,540 85	56,660 06	45,826 44	44,590 22	58,920 45	58,675 95	95,699 82
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,362 "	6,545 86	9,577 85	10,137 17	10,742 67	9,262 15	"	"	9,267 46	"	"	"	"
"	746 18	"	9,222 77	"	"	"	9,488 09	9,570 94	9,477 95	11,858 80	11,901 60	11,961 97
"	"	"	12,000 "	12,000 "	"	"	"	"	"	"	"	"
445,129 45	554,194 58	483,059 80	550,521 47	545,687 88	592,089 71	670,558 14	853,601 61	958,751 41	950,528 20	1,042,452 40	1,440,995 06	1,285,149 77

ANNEXE N° IX.

TABLEAU

des dépenses ordinaires et extraordinaires pour chacune des années de la

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION des POSTES DE DÉPENSES.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
		1	Quote-part des établissements maritimes dans les frais généraux d'administration. Par évaluation, voir lettre à M. le Ministre du 22 octobre 1875 .	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
2	Personnel du port	13,370 48	13,357 84	13,357 84	13,357 84	13,379 68	13,357 84	13,357 84	13,357 84
3	Dragages	9,183 89	5,986 12	23,347 90	17,276 53	17,973 61	17,955 78	17,981 55	18,176 73
4	Bassins, quais, ponts mobiles. Entretien	12,605 57	12,459 76	13,618 05	15,451	13,630 42	14,277 03	13,828 03	19,022 61
5	Dépenses pour les bassins	12,600 52	3,000	38,878 66	3,128 06	1,731 01	37,180 76	40,720 34	43,226 87
6	— pour les quais du fleuve	24,112 84	.	.	4,461 56	3,034 32	12,197 04	3,033 20	2,444 71
7	Dotation de la part de l'emprunt de 7 millions affectée aux travaux maritimes s'élevant à 6,384,786 fr. 06 c, à raison de 4 1/2 % . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	124,650
8	Dotation de la part de l'emprunt de 22 millions affectée aux travaux maritimes, évaluée à 10 millions à raison de 5 %, et dont le chiffre sera établi exactement après le complet achèvement des travaux. . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Intérêts de l'emprunt de 2 1/2 millions remboursé moyennant celui de 7 millions contracté en 1859.	.	.	.	61,325 07	115,139 68	60,000	150,182 83	.
10	Dépenses diverses.	3,098 12	5,300	7,499 61	29,484 75	5,933 60	.	.	533 30
	TOTAUX. . . . fr.	174,980 42	140,303 72	194,702 75	249,305 71	273,742 52	254,969 95	348,131 61	521,412 08

DÉTAILLÉ

période de 1852 à 1872 afférentes aux établissements maritimes d'Anvers.

1860.	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
26,702 07	34,401 06	33,468 20	33,462 59	51,138 34	58,147	58,038 20	58,038 20	64,827 23	70,833 52	101,667 36	106,287 34	114,108 53
17,908 30	15,619 18	27,411 91	34,489 73	29,943 19	31,957 76	37,862 01	33,330 32	33,273 79	33,545 19	38,420 20	37,282 52	37,969 84
14,751 30	14,929 05	30,895 98	32,198 80	44,170 32	50,237 16	55,798 89	61,569 73	64,546 56	61,740 63	73,726 39	77,627 82	86,201 73
13,517 72	12,685 19	17,522 37	169,739 36	200,361 73	276,202 18	79,620 06	41,704 96	68,768 90	120,113 98	39,415 48	42,115 77	36,058 89
6,450 51	•	13,606 68	23,870 25	15,333 67	3,100	8,426 40	•	5,073 18	12,786 45	1,529 63	3,246 80	2,952 15
221,408 09	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37
•	•	•	•	•	•	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	590,500	500,000
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	11,421 77	1,000	5,280	•	•	•	30,379 34	1,400	700
401,014 19	405,038 75	510,218 71	683,085 10	745,884 59	807,959 47	1,132,340 93	1,082,248 38	1,123,807 03	1,186,335 14	1,172,463 79	1,135,273 62	1,183,346 49

ANNEXE N^o X.

TABLEAU COMPARATIF DES RÉDACTIONS.

PROJET

FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES,
le 7 janvier 1874.

Entre M. Jules Malou, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve d'approbation des Chambres;

Et le collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation du conseil communal;

A été dit et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement belge, voulant proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'État, à l'Administration communale de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820 que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.

Cette offre ayant été acceptée, les sous-signés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord :

ARTICLE PREMIER.

Les quais d'Anvers entre l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État.

Il y aura, le long des quais reconstruits, un mouillage à marée basse suffisant pour que les grands navires y puissent accoster.

Le Werf sera enlevé.

L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du conseil communal.

ART. 2.

L'État, moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte, pour être gérés dans l'intérêt commun :

1^o Les quais et leurs dépendances dans les limites indiquées au § 1^{er} de l'article 1^{er} et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 15 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration;

2^o Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais;

MODIFICATIONS

PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE
le 13 janvier 1874.

Supprimer les mots: *reprendre pour les.*

Intercaler ce paragraphe: *Les frais des expropriations et toutes dépenses d'entretien restent à sa charge.*

les navires du plus fort tonnage.

Ajouter: *Les parties les plus étroites des quais auront au moins 40 mètres de largeur entre les nouveaux murs de quai et l'alignement des maisons.*

Convention du 16 janvier.

Entre M. Jules Malou, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve d'approbation des Chambres;

Et le collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation du conseil communal;

A été dit et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement belge, ayant exprimé l'intention de proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'État, à l'Administration communale de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820 que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.

Cette offre ayant été acceptée, les sous-signés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord :

ARTICLE PREMIER.

Les quais d'Anvers, entre l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel, seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État.

Il supportera aussi les dépenses des expropriations que l'exécution du plan rendrait nécessaires.

Il y aura, le long des quais reconstruits, un mouillage à marée basse suffisant pour que les navires du plus fort tonnage puissent y accoster, au moins sur une étendue de mille mètres de la partie nord. Le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.

Le Werf sera enlevé.

L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du conseil communal.

ART. 2.

L'État, moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte, pour être gérés dans l'intérêt commun :

1^o Les quais et leurs dépendances, dans les limites indiquées au § 1^{er} de l'article 1^{er} et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 15 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration;

2^o Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais;

PROJET

FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES,
le 7 janvier 1874.

5^o Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles.

Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux, et de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.

Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de terrains domaniaux qui continueront de servir de voirie communale.

ART. 3.

A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée, elle sera remise à la ville, qui devra y installer, à ses frais, tous les engins perfectionnés nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc.

Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du Gouvernement.

Les terrains qui ne sont pas nécessaires à la circulation pourront être entourés de clôtures, ainsi que les magasins, hangars ou parties de terrains qui seraient loués à des particuliers ou à des sociétés.

ART. 4.

L'État établira, à ses frais, les voies ferrées; il en percevra seul les péages; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe, il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

ART. 5.

Les recettes brutes de toute nature provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques, seront partagés de la manière suivante :

1^o Pour couvrir ses frais de gestion, de police, d'entretien, de surveillance et autres qui sont à sa charge aux termes du présent contrat, la ville prélèvera dix pour cent sur les quatre cents premiers mille francs de recette brute annuelle, et seulement cinq pour cent sur les excédants au delà de quatre cent mille francs.

2^o Le surplus sera réparti entre l'État et la ville au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

La répartition sera faite semestriellement dans les trois mois de l'échéance.

MODIFICATIONS

PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE
le 13 janvier 1874.

Supprimer le mot *domaniaux*.

reconstruite nivelée et pavée.

Ajouter : *Toutes dépenses d'entretien et de renouvellement concernant les installations de la ville seront à sa charge.*

(Supprimer tout ce paragraphe.)

Ajouter à la suite des mots : *voies ferrées* : *d'après un tracé à soumettre à l'approbation de la ville.*

1^o *La ville prélèvera sur la recette brute annuelle, le montant de ses frais de gestion, d'exploitation, de police, d'éclairage, de surveillance et autres.*

Ajouter : *sans que la part de la ville puisse jamais être inférieure au tiers de ce surplus.*

La répartition sera faite annuellement dans les trois mois qui suivent l'expiration de l'exercice.

Convention du 16 janvier.

5^o Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles.

Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux, et de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.

Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de ces terrains qui continueront de servir de voirie communale.

ART. 3.

A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée et que les pavages nécessaires y seront faits, elle sera remise à la ville qui devra y installer, à ses frais, tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc. Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du Gouvernement.

ART. 4.

Les dépenses de dragage du fleuve ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partielles des murs des quais seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

ART. 5.

L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

ART. 6.

Les recettes brutes de toute nature provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques seront partagés de la manière suivante :

1^o La ville prélèvera :

a) Ses frais de gestion et de surveillance. Le tantième de ces frais sera établi, à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues et auront été honoriées à l'avance.

b) Une somme annuelle de cent mille francs, moyennant laquelle elle pourvoira aux frais de police, d'entretien et de renouvellement des pavages, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge aux termes du présent contrat. *

2^o Le surplus sera réparti entre l'État et la ville au prorata des dépenses du premier établissement qu'ils auront faites.

PROJET

FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES,
le 7 janvier 1874.

ART. 6.

Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

ART. 7.

La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager.

Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.

ART. 8.

Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.

ART. 9.

L'article 5, relatif au partage des recettes brutes, sera applicable à dater du premier janvier qui suivra la mise en service de mille mètres de quai reconstruit, nivelé et remis à la ville.

ART. 10. (Rédaction définitive.) (1)

Après la quarantième année à partir de la mise en service, conformément à l'article précédent, le présent contrat pourra être dénoncé de part et d'autre d'année en année, moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.

ART. 11.

A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés aux frais de l'État, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage.

Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits, par suite du comblement des canaux, seront à la charge de la ville.

ART. 12.

La ville aura, pendant les six mois qui suivront le jour où le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le Ministre des Finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette compagnie la construction et l'exploitation tant du bassin du batelage à construire dans les terrains de la citadelle du Sud que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

MODIFICATIONS

PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE
le 13 janvier 1874.

ART. 7.

Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

ART. 8.

La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager.

Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.

ART. 9.

Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.

ART. 10.

L'article 6 relatif au partage des recettes brutes sera applicable à dater du 1^{er} janvier qui suivra la remise à la ville de mille mètres de quai pour être mis en service, mais seulement pour cette partie et pour la partie correspondante de la rade.

ART. 11.

Après la quarantième année à partir de la mise en service de la totalité des quais reconstruits, le présent contrat pourra être dénoncé de part et d'autre, d'année en année, moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.

ART. 12.

A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés aux frais de l'État, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage.

Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits, par suite du comblement des canaux, seront à la charge de la ville.

ART. 13.

La ville aura, pendant les six mois qui suivront le jour où le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le Ministre des Finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette compagnie la construction et l'exploitation tant du bassin du batelage à construire dans les terrains de la citadelle du Sud que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

Ajouter : *mais pour cette partie seulement.*

de la totalité des quais reconstruits.

(1) Cette rédaction a été envoyée à M. le Bourgmestre par lettre séparée, le 8 janvier.

PROJET

FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES,
le 7 janvier 1874.

ART. 13.

Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 14.

Le présent contrat sera réputé nul et non venu, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le

MODIFICATIONS

PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE
le 13 janvier 1874.

Convention du 16 janvier.

ART. 14.

Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 15.

Le présent contrat sera réputé nul et non venu s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le 16 janvier 1874.

(64)

APPENDICE AU N° 66.

Correspondance entre le Ministre des Finances et l'administration
communale d'Anvers.

N° I.

Anvers, le 4 août 1875.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE, .

Dans la conférence que vous avez bien voulu avoir avec nous, Monsieur le Ministre, le 16 juin dernier, au sujet des travaux projetés pour le développement de nos établissements maritimes, vous avez principalement insisté sur la compensation que voudrait s'allouer l'État en retour de son intervention.

Vous avez surtout insisté pour cette compensation, en ce qui concerne la réalisation de la rectification de la rive droite de l'Escaut devant Anvers.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, tout en admettant la possibilité d'une entente, basée sur ce principe, au cas d'une large intervention de l'État dans l'ensemble des travaux, de ne point admettre qu'en droit comme en équité cette prétention soit justifiée quant au travail spécial de la rectification.

Afin de bien établir les devoirs et les intérêts réciproques du Gouvernement et de la ville dans cette question vitale pour le commerce et l'industrie de la Belgique, nous avons cru utile, avant toute entrevue ultérieure avec vous, Monsieur le Ministre, de vous soumettre un travail qui pose, d'après nous, la question sur son véritable terrain, et dont les éléments, tous puisés dans des documents officiels, auront pour effet, nous osons l'espérer, de vous convaincre que la ville d'Anvers, tout en ayant fait plus que son devoir, en s'imposant les plus lourds sacrifices dans l'intérêt général du pays, n'a pas obtenu jusqu'ici de l'État la part de concours à laquelle elle avait droit de prétendre.

Dans ce travail nous examinerons successivement les points suivants :

- 1° Urgence de la rectification de la rive droite de l'Escaut, devant Anvers ;
- 2° Par qui la dépense doit être supportée ;

- 3° Importance commerciale d'Anvers ;
 - 4° Ce qu'exige l'extension de notre port ;
 - 5° Participation du Gouvernement ;
 - 6° Résumé.
-

I.

URGENCE DE LA RECTIFICATION DE LA RIVE DROITE DE L'ESCAUT DEVANT ANVERS.

Depuis un grand nombre d'années, le Gouvernement, comme la ville d'Anvers, se sont vivement préoccupés du régime des eaux de l'Escaut, tant au point de vue de l'évacuation des eaux supérieures que de sa navigabilité depuis la rade d'Anvers jusqu'à la mer.

Déjà, lors de la construction du canal de Selzaete, des ingénieurs de l'État ont prédit les conséquences fâcheuses qu'aurait dans l'avenir, pour les passes navigables du bas Escaut, le détournement des eaux supérieures de leur cours naturel.*

Ce que ces ingénieurs avaient pressenti, est devenu aujourd'hui une réalité, et de tous côtés on réclame, dans l'intérêt du beau fleuve, qui seul dans le pays nous met en relation directe avec les pays d'outre-mer, le retour immédiat des eaux détournées, en y ajoutant aujourd'hui, comme une nécessité impérieuse, l'exécution de travaux ayant pour objet de régulariser la libre circulation des eaux, laquelle doit avoir pour conséquence le creusement et le maintien des passes navigables, tant en largeur qu'en profondeur suffisantes.

L'urgence de ces travaux est commandée par les perturbations que l'on constate malheureusement, depuis quelques années, dans le régime du fleuve, lesquelles, si l'on n'y apporte un prompt et radical remède, peuvent, d'ici à très-peu de temps, compromettre l'accès de la rade d'Anvers aux navires d'un fort tonnage.

A cet égard, nous croyons savoir que le Gouvernement est amplement renseigné par les rapports de ses agents spéciaux.

D'ailleurs, nous en avons eu une preuve dans la nomination en 1870, par le Gouvernement, d'une commission spéciale ayant reçu pour mission d'étudier un plan d'ensemble des quais à construire ou à redresser le long de l'Escaut à Anvers, et d'émettre un avis sur toutes les questions qui se rattachent au tracé de ces murs de quais et sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour améliorer le régime du fleuve et assurer la conservation des avantages dont il jouit.

Les mesures préconisées par cette commission ont reçu une approbation unanime de toutes les autorités, et les Chambres législatives ont voté, en 1871, un premier crédit destiné à leur réalisation.

En présence de ce qui précède et de l'aggravation continue de la situation actuelle, nous ne croyons pas avoir besoin d'insister encore sur la grande responsabilité qu'assumerait le Gouvernement en retardant davantage l'exécution des travaux préconisés, non-seulement devant le pays, mais aussi

devant toutes les puissances qui ont contribué au rachat du péage de l'Escaut.

Le traité consacrant ce rachat rappelle et confirme en effet toutes les obligations imposées, tant à la Hollande qu'à la Belgique, par les traités antérieurs, pour le maintien des passes de l'Escaut en parfait état de navigabilité jusqu'en rade d'Anvers.

La rectification de la rive droite du fleuve devant Anvers forme la partie essentielle et urgente des travaux indiqués par la commission de 1870.

Elle a le double but de faire disparaître d'abord l'étranglement du fleuve devant Anvers, lequel apporte aujourd'hui un si grand obstacle au passage des eaux du flux qui vont s'emmagasiner en amont, pour aider au reflux, au creusement et à l'entretien de la profondeur et de la largeur de la rade; puis d'utiliser ce redressement à la création d'un vaste quai servant d'accostage aux plus grands navires à vapeur des différentes lignes transatlantiques, dont plusieurs sont subsidiées par le Gouvernement.

Ces navires ne trouvent aujourd'hui qu'un quai d'abordage des plus dangereux, difficile, sinon impossible, et absence complète de moyens de chargement et de déchargement rapide et économique, conditions cependant essentielles au développement de cette navigation, sur laquelle repose désormais tout l'avenir commercial de notre port.

Par qui la dépense de ce travail doit-elle être supportée? C'est ce qui fera l'objet du paragraphe suivant.

II.

PAR QUI LA DÉPENSE DOIT ÊTRE SUPPORTÉE.

La rectification de la rive droite du fleuve peut se diviser en deux parts, ainsi que l'a fait d'ailleurs la commission de 1870; la première comprend l'exécution pure et simple du mur du quai suivant le tracé reconnu nécessaire pour assurer le libre écoulement des eaux et un mouillage suffisant au pied de ce mur de quai; la seconde part constitue tout ce qui concerne l'appropriation du quai au point de vue des besoins du commerce.

En ce qui concerne ce dernier point, nous partageons complètement l'avis émis par la commission précitée dans son rapport du 10 novembre 1870, ainsi conçu :

« La largeur à donner aux quais entre la crête du mur et les maisons, a
 » déjà fait l'objet d'études. L'administration des chemins de fer a proposé
 » la largeur de 60 mètres; nous admettons ce chiffre, qui ne paraît pas
 » exagéré lorsque l'on considère ce qu'il faut ajouter aux quais actuels, pour
 » faire cesser l'encombrement des marchandises qui envahissent aujourd'hui
 » la voie publique, la largeur nécessaire à l'établissement des voies de rails
 » pour les grues, les wagons pleins et vides et les locomotives.

» Une largeur inférieure à 60 mètres diminuerait la surface des construc-

» tions à démolir; mais si l'on retranche les maisons ayant leurs façades sur
 » le quai, il ne reste plus à démolir que des bâtisses anciennes et de peu de
 » valeur.

» Il convient de donner immédiatement au quai toute la largeur qu'il doit
 » définitivement avoir, parce qu'un élargissement ultérieur deviendrait pres-
 » que impossible, à cause de la valeur que les constructions nouvelles auront
 » acquises. »

Dans l'exécution de la première part, le mur de quai proprement dit, nous pensons qu'on ne saurait équitablement réclamer le concours de la ville, ni prétendre, en l'absence de ce concours, à une participation quelconque dans les revenus du quai.

En effet, l'établissement du nouveau mur de quai forme une partie intégrante et essentielle de ce que l'on appelle la rectification du fleuve, réclamée de tous côtés dans l'intérêt de sa bonne navigabilité.

C'est donc un travail d'utilité générale, puisque le fleuve est un domaine national dont l'entretien et l'amélioration incombent incontestablement à l'État. C'est donc lui seul qui doit en supporter les frais. Et ce qui ajoute encore à ces obligations, ce sont les engagements, qu'il a pris vis-à-vis de toutes les puissances qui ont concouru au rachat du péage de l'Escaut, de maintenir en tout temps la parfaite navigabilité du fleuve.

Pour justifier, soit l'obligation qu'aurait la ville d'intervenir dans cette dépense, soit pour établir un droit à la participation dans les revenus du nouveau quai, on s'est appuyé à plusieurs reprises sur les obligations qu'aurait contractées la ville en 1815 à l'occasion de la cession par l'État des établissements maritimes d'alors.

Faisons une bonne fois justice de cette argumentation erronée, et prouvons que la ville d'Anvers a rempli ses devoirs bien loin au delà de ce que lui imposait l'arrêté royal de cession, et que de ce chef on n'a plus rien à lui réclamer aujourd'hui.

C'est par arrêté royal du 11 mai 1815 que les bassins d'Anvers, de Bruges et d'Ostende ont été cédés en toute propriété à chacune de ces villes, à charge de leur entretien avec jouissance des revenus, produits et autres avantages de ces établissements.

Un autre arrêté royal postérieur du 12 décembre 1815 détermine l'étendue de la cession en ce qui concerne Anvers, ainsi que le détail des obligations diverses qui lui sont imposées et qui toutes ont été remplies.

Ces obligations sont visées à l'article 6 de cet arrêté dont voici la traduction

« ART. 6. — La ville pourvoira à l'administration, à la réparation, à l'entretien et à l'achèvement des bassins, de leurs quais, écluses, ouvrages, revêtements des talus et dépendances.

» Ensuite, successivement, pour autant que nous le jugerons nécessaire et que les revenus stipulés à l'article 4 soient suffisants, elle pourvoira encore à l'achèvement de la machine à mâter et de deux cales de carénage projetées à l'extrémité des bassins, à l'ouverture d'une communication publique

» et libre entre le grand bassin et ses quais avec l'Escaut et ses abords par le
 » canal des Brasseurs et celui des Vieux Lions, à l'érection de bâtiments d'une
 » architecture réglée des deux côtés des bassins, le tout d'après notre appro-
 » bation et nos indications, sous la surveillance immédiate de l'administra-
 » tion des travaux publics précitée. »

Constatons tout d'abord : que rien dans cet arrêté n'oblige la ville à construire des quais le long de l'Escaut, et que, par l'absence de cette obligation, le rivage de l'Escaut devant Anvers, comme le fleuve lui-même, restait classé dans le domaine national.

Plus tard, en 1819, la ville a dû prendre à sa charge l'entretien et l'achèvement des murs de quai le long de l'Escaut, d'après le plan adopté sous le Gouvernement français et dont l'exécution, jusqu'à cette époque, avait été poursuivie par le Gouvernement hollandais.

En compensation de cette charge qu'on imposait à la ville, malgré toutes ses protestations, on l'a autorisée à percevoir un droit de port sur ces quais et on lui a fait abandon, entre autres, des droits de passage aux ponts mobiles des canaux de la ville, perçus par l'État jusqu'en 1819.

La perception de ces droits dans les limites des quais entretenus par la ville a été étendue en 1863 à tous les quais le long de l'Escaut, en retour des réductions de taxes consenties par la ville lors du rachat du péage de l'Escaut.

Le Gouvernement, il est vrai, a un instant mis en doute la légalité de cette perception en ce qui concerne le quai du Rhin ; mais, après un échange de correspondances. M. le Ministre des Travaux publics, par sa lettre du 10 septembre 1871, a finalement reconnu les droits de la ville.

Voici, sur ce point, un extrait de cette lettre :

Bruxelles, le 10 septembre 1871.

Au Collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

« Nous avons fait disparaître, de commun accord, de la convention que
 » nous allons conclure au sujet des installations des chemins de fer à Anvers,
 » les deux articles qui traitaient, l'un, des droits de navigation, l'autre, des
 » impôts communaux et il a été convenu que je reproduirais, par la corres-
 » pondance, les explications qui ont amené cette suppression. C'est ce que je
 » vais avoir l'honneur de faire.

» Quant au premier point, je n'ai pas cru qu'il fût opportun d'introduire
 » des stipulations relatives à la perception des droits de navigation dans la
 » convention précitée ; mais, d'accord avec MM. les Ministres des Affaires
 » Étrangères et des Finances, je me suis empressé de vous déclarer qu'il
 » n'entraînait pas dans les intentions du Gouvernement de se prévaloir de ce

» fait, que le quai du Rhin sera compris dans la station de ce nom, pour
 » revendiquer à son profit les droits de navigation que les navires qui em-
 » barquent ou débarquent leurs voyageurs et leurs marchandises à ce quai,
 » ont à acquitter en vertu de la délibération de votre Conseil communal du
 » 22 juin 1861, approuvée par arrêté royal du 21 juillet 1863. »

Il ne saurait donc plus y avoir de doute au sujet de la légalité et de la légitimité du droit que la ville possède de percevoir les taxes sur tous les quais le long de l'Escaut.

La construction d'un nouveau mur de quai suivant une rectification de la rive du fleuve, réclamée impérieusement par les hommes compétents pour l'amélioration et la conservation des passes navigables de la rade d'Anvers jusqu'à la mer, saurait d'autant moins infirmer ce droit, que la ville consent à prendre à sa charge l'appropriation du nouveau quai avec son outillage, c'est-à-dire tous les travaux réclamés par le commerce et qui constituent la seconde part dont nous avons parlé plus haut.

Ainsi, la rectification proprement dite doit donc être considérée comme un travail incombant exclusivement à l'État, à titre d'amélioration et de conservation d'une propriété du domaine national, et son exécution ne peut en aucun cas créer un droit quelconque à une participation de l'État dans la perception des droits de navigation pour l'usage des quais, dont les frais d'appropriation seront exclusivement supportés par la ville.

III.

IMPORTANCE COMMERCIALE D'ANVERS.

Notre but en traitant ici la question de l'importance commerciale d'Anvers, est surtout d'arriver à bien préciser quels sont les devoirs et les intérêts réciproques de l'État et de la ville, dans l'extension de nos établissements maritimes.

Une exacte connaissance de l'importance de notre port, tant au point de vue des intérêts commerciaux et industriels du pays, que de ses relations avec les pays étrangers, nous amènera nécessairement à déterminer quelles doivent être les obligations de l'État et de la ville pour donner et assurer dans l'avenir le développement que le commerce national réclame aujourd'hui.

Personne ne saurait mettre en doute que c'est par le port d'Anvers que le commerce et l'industrie s'approvisionnent des produits qui leur sont nécessaires comme aussi, que c'est ce port qui procure à nos industriels leurs principaux débouchés.

Plus on multipliera et facilitera le mouvement maritime, et plus on vivifiera toutes les sources de l'activité nationale.

A ce point de vue, le principal résultat qu'il faut atteindre c'est d'assurer définitivement au port d'Anvers le grand mouvement du transit que la Hollande ne cesse depuis quarante ans de nous disputer.

Avant 1830, la situation topographique d'Anvers, comme les conditions économiques de son port, lui avaient acquis la prépondérance sur Rotterdam. La première ligne internationale de bateaux à vapeur qui s'établit, fut en effet la ligne d'Anvers à Cologne par les eaux intérieures. 1830 supprima cette voie de communication, en même temps que les débouchés des colonies, le commerce du transit disparut et le mouvement commercial, comme l'activité industrielle, périclitèrent.

La loi du 1^{er} mai 1834 décrétant la construction d'un chemin de fer d'Anvers à Cologne, c'est-à-dire la jonction de l'Escaut avec le Rhin, nous ouvrit une voie nouvelle. Son inauguration en 1842, fut suivie immédiatement d'une reprise du transit, et immédiatement aussi le mouvement commercial et industriel du pays prit un nouvel essor.

La Hollande s'émut de la désertion du mouvement de transit du port de Rotterdam, elle y para, avec un certain succès, par une réduction notable des droits de sa navigation fluviale.

Mais de son côté la Belgique, usant de son influence sur la société du chemin de fer Rhénan, obtint en 1846 un tarif exceptionnel pour les marchandises transitant d'Anvers à Cologne. Ce tarif avantageux était tellement réduit que la balle de twist s'expédiait à meilleur marché d'Anvers à Cologne que d'Anvers à Liège, et notre transit put continuer sa marche ascendante.

La Hollande, pour reprendre l'avantage, opéra une réforme générale de ses droits de navigation pour les navires de mer. Le Gouvernement abolit tout droit de tonnage, réduisit les droits de pilotage, et la ville de Rotterdam modifia et simplifia les taxes qu'elle percevait sur la navigation.

Cette mesure eut pour effet de ralentir momentanément le développement du transit par Anvers, où une semblable réforme était alors impossible en présence du péage de l'Escaut.

Le Gouvernement belge ouvrit des négociations en vue de la suppression de ce péage, qui, à mesure que le commerce se développait, devenait d'année en année une charge plus lourde pour le Trésor public.

Ces négociations furent couronnées de succès, et en 1863, en même temps qu'était décrétée l'abolition du péage de l'Escaut, l'on procéda à une réforme économique des droits qui pesaient sur la navigation.

Comme en Hollande, le Gouvernement abolit le tonnage, réduisit les droits de pilotage, et la ville d'Anvers, de son côté, fusionnant les divers droits qu'elle percevait sur la navigation, opéra une réduction sensible sur l'ensemble de ces droits.

Depuis cette époque, le transit prit un développement considérable, que la ville favorisa en étendant l'importance de ses établissements maritimes.

Il n'est pas sans intérêt de dire que, quels qu'aient été les efforts de la ville sous ce rapport, ils sont restés au-dessous des exigences de la situation. Fréquemment des bateaux à vapeur prennent la direction de la Hollande, faute de pouvoir être garantis à l'arrivée d'une place convenable et d'une prompte expédition des marchandises; récemment encore 180,000 tonnes de minerais destinés pour l'Allemagne et que l'on se proposait de diriger sur Anvers, ont dû être envoyés à Dordrecht pour cette seule cause.

La Hollande, néanmoins, ne s'est pas découragée. Convaincue que ce n'était

plus désormais par le port de Rotterdam seul qu'elle pouvait nous enlever notre prépondérance, elle se mit à créer à grands frais le port de Flessingue comme tête de ligne de sa voie ferrée la plus directe vers l'Allemagne. Elle a déjà consacré 25 millions de florins à la création de ce port, à son outillage et à la voie ferrée de Rosendaal à Flessingue. Dans deux ans ces travaux seront terminés et Flessingue présentera alors des installations parfaites qui assureront un avantage certain sur le port d'Anvers dans sa situation actuelle.

Pour combattre avantageusement cette nouvelle et sérieuse concurrence, deux choses essentielles restent maintenant à faire immédiatement pour Anvers :

Achever le chemin de fer de Gladbach avant que le nouveau port de Flessingue puisse être ouvert, et compléter dans le même délai et dans les mesures les plus larges possibles, nos installations maritimes avec l'outillage le plus perfectionné.

Qu'il nous soit permis de faire remarquer en passant, que ce n'est pas sans un calcul intéressé que la Hollande a traîné en longueur la concession du passage du chemin de fer de Gladbach sur son territoire.

Elle n'y a consenti que lorsqu'elle a cru pouvoir se donner l'assurance que la concurrence du port de Flessingue pourrait s'établir avant l'achèvement de cette ligne, et fixer ainsi des relations qu'elle nous aurait enlevées et qu'il est toujours si difficile de ramener à soi.

L'historique que nous venons de faire du transit démontre combien les deux Gouvernements ont toujours apprécié son influence sur le commerce général du pays.

Les chiffres que nous allons citer en établissent la preuve à toute évidence.

Les résultats généraux du mouvement commercial entre la Belgique et les pays étrangers (importations et exportations générales réunies) se sont élevés en :

1852 à la valeur de . . . fr.	1,045,600,000	»
1857 —	1,631,500,000	»
1862 —	1,967,800,000	»
1867 —	2,775,300,000	»
1871 —	4,497,200,000	»
1872 n'est pas encore connu		

Ainsi, pendant la première période de dix années, époque où le transit était plus ou moins stationnaire. l'augmentation n'est que de 922,200,000 francs, soit en moyenne de 92,220,000 francs par an; tandis que pendant la période suivante, celle où la réforme économique de 1863 a pu produire son effet, l'accroissement est de 2,529,400,000 francs pour neuf ans, soit en moyenne de 281,040,000 francs par an.

La même progression se constate dans le mouvement général des marchandises sur le chemin de fer.

Le trafic de la station d'Anvers pendant les mêmes périodes que ci-dessus, se présente comme il suit :

En 1852,	le trafic est à l'expédition de	111,600	tonnes.
En 1857	— — —	139,000	—
En 1862	— — —	279,000	—
En 1867	— — —	412,000	—
En 1872	— — —	582,580	—

Dans la première période de dix années, l'augmentation est de 167,400 tonnes, soit en moyenne 16,740 tonnes par an.

Dans la seconde période, cette augmentation est de 303,580 tonnes, soit en moyenne par an de 30,358 tonnes.

Les chiffres qui précèdent ne se rapportent qu'aux expéditions faites par l'État ; nous voudrions pouvoir les compléter par l'indication de ceux relatifs aux expéditions faites, pendant les mêmes années, par le Grand Central.

Nous ne possédons ces renseignements que pour la seule année de 1872, pendant laquelle les expéditions ont été de 226,345 tonnes.

Le mouvement total du trafic (État et Grand Central réunis) s'est donc élevé à l'expédition, en 1872, à 808,925 tonnes.

Quant aux arrivages ou réceptions à Anvers, par l'État, la statistique s'en établit comme il suit, pour les dix dernières années :

1862	72,133	tonnes.
1867	303,803	—
1872	562,273	—

Pour le Grand Central, les arrivages ont été, en 1872, de 222,145 tonnes.

Ce qui donne pour le trafic total des arrivages, en 1872 (État et Grand Central réunis), 784,416 tonnes.

Enfin, le mouvement général des marchandises (expéditions et arrivages réunis, en 1872) atteint le total de 1,593,341 tonnes.

Ces résultats peuvent se passer de tout commentaire : l'influence qu'exerce le transit sur le commerce général du pays comme sur le trafic des chemins de fer en ressort à toute évidence, et ils tracent d'une manière sûre et indiscutable la ligne de conduite à suivre par l'État et par la ville dans le développement de toutes les installations propres à maintenir cette belle progression dans le mouvement commercial du pays.

Satisfaire à toutes les exigences du commerce maritime, c'est-à-dire doter notre port d'installations défiant toute concurrence, tant sous le rapport des facilités que de la rapidité et de l'économie de la manutention des marchandises, telle est la tâche qui incombe à la fois à l'État et à nous, tâche que nous devons remplir dans le plus bref délai et avec toute la résolution possible.

Nous allons examiner maintenant ce qui reste à faire pour l'accomplir, et justifier en même temps les projets soumis par la ville au Gouvernement.

IV.

CE QU'EXIGE L'EXTENSION DE NOTRE PORT.

D'après ce qui précède, la nécessité pour Anvers de donner une extension à ses établissements maritimes et de les pourvoir d'un outillage perfectionné, ne saurait plus être douteuse.

En quoi doit consister cette extension ?

Nous avons démontré plus haut que le transit forme la base essentielle de notre mouvement commercial. C'est à satisfaire à tous ses besoins, à toutes ses exigences, que nous devons nous attacher principalement.

C'est la navigation à vapeur qui dessert aujourd'hui presque exclusivement ce trafic, ce sont les lignes régulières, dont le nombre s'accroît de jour en jour, qui en constituent le principal élément et qui réclament un accostage facile, sûr, et des moyens rapides et économiques de manutention.

Nos quais actuels ne répondent nullement à ces conditions; pour les uns, l'accostage n'est possible qu'à l'aide de dispositions exceptionnelles et coûteuses, pour les autres, la place est insuffisante, et pour tous, les chargements et les déchargements se font avec trop de lenteur et à trop grands frais.

A l'exemple de plusieurs autres ports, nous devons utiliser la rive droite de notre fleuve pour remplir cette lacune.

En créant un quai de 60 mètres pourvu de son outillage et de hangars accessibles aux voies ferrées, la ville dépasse la tâche qui lui incombe, et elle assure à la navigation à vapeur toutes les satisfactions que son développement exige.

Cette large installation donnée à la navigation à vapeur réclame un complément indispensable dans la création d'un vaste bassin de refuge, avec une nouvelle et grande écluse maritime, d'un tirant d'eau suffisant à l'accession des navires du plus fort tonnage.

A ce bassin doivent être annexées des cales sèches de dimensions convenables, avec d'autres dépendances nécessaires à la réparation et à l'armement des navires.

Ce complément indispensable, nous croyons pouvoir le réaliser par l'exécution du plan réduit décrit dans notre lettre du 26 avril dernier, lequel comporte en outre l'érection d'un bassin spécial pour les pétroles, dont la nécessité est reconnue depuis longtemps.

L'exécution de ce travail, jointe à l'appropriation du nouveau quai de l'Escaut et à l'outillage général de toutes les installations maritimes dont les frais seront supportés par la ville, élève la dépense à des proportions telles que la réalisation des projets serait impossible sans une large participation de l'État.

V.

PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT.

Après avoir pesé les considérations que nous venons de faire valoir, le Gouvernement ne saurait méconnaître que son intervention ou sa participation dans les travaux est commandée par l'intérêt général du pays.

Il ne sera pas sans utilité de démontrer également que l'intérêt de l'État, au point de vue financier, prime celui de la ville.

On ne saurait nier que c'est à la prospérité de notre commerce que doit être attribuée la progression constante des revenus du Trésor à Anvers. Cette prospérité est due en très-grande partie aux efforts que la ville a faits pour le développement de ses établissements maritimes, efforts auxquels le concours du Gouvernement est pour ainsi dire resté étranger.

Cependant, comme nous allons l'établir, c'est le Gouvernement qui en a retiré les plus grands profits.

Examinons d'abord quelle a été, depuis vingt ans, la progression du produit des impôts directs; en voici la statistique :

	1852.	1857.	1862.	1867.	1872.
Contribution foncière en principal. fr.	358,720 »	374,354 »	365,956 »	404,258 »	584,426 60
— personnelle.	686,618 10	742,505 42	812,711 45	885,074 07	1,006,618 30
Patentes	255,652 98	285,220 98	301,163 15	317,307 47	443,018 52
TOTAUX. fr.	1,300,991 08	1,402,080 40	1,499,830 60	1,607,539 54	2,124,065 42

Mettons en regard de ces chiffres la progression subie dans la perception des centimes additionnels ordinaires perçus par la ville pendant les mêmes années.

	1852.	1857.	1862.	1867.	1872.
7 centimes additionnels ordinaires. fr.	68,184 21	76,616 57	82,228 55	88,509 95	110,220 07

Ainsi, tandis que pour l'État l'accroissement de revenus est de fr. 823,072 34 c^s, il n'est pour la ville que de fr. 42,033 86 c^s.

Constatons incidemment que, dans cette progression, l'influence du développement du commerce se fait sentir dans la même proportion que sur le mouvement général des affaires et sur le trafic du chemin de fer.

En effet, pendant la première période décennale (1852-1862) l'augmentation des recettes de l'État, d'après le tableau qui précède, est de fr. 198,839 52 c., soit par an fr. 19,883 93 c.; pour la seconde période (1862-1872), elle est de fr. 624,232 82 c., soit fr. 62,423 28 c. par an.

Nous devrions pouvoir établir ici quelle a été la progression des autres impôts perçus par l'État à Anvers; mais nous n'en possédons pas les éléments. Cependant, nous n'hésitons pas à dire que nous rencontrerions de ce côté une progression identique.

Quant à la ville, son principal impôt était naguère l'octroi. L'abolition de cet impôt en 1860 a été une cause de perturbation dans ses finances. La part qui lui a été attribuée dans le fonds communal est restée stationnaire pendant dix ans, alors que la ville devait compter sur l'augmentation du produit de cet impôt pour remplir vis-à-vis du Gouvernement les engagements, qu'elle avait contractés en 1859, d'intervenir pour 10 millions dans les travaux de construction de la nouvelle enceinte militaire, et faire face aux dépenses que lui imposait l'accroissement de son territoire.

La position précaire faite à la ville par la loi de 1860 a été reconnue tant à la Chambre des Représentants qu'au Sénat; dans les deux assemblées, divers orateurs ont admis qu'elle avait droit à une compensation, et ce droit a été confirmé dans la discussion par un membre du Gouvernement, l'honorable M. Rogier, alors Ministre de l'Intérieur.

Cette compensation, souvent réclamée depuis, la ville d'Anvers l'attend toujours.

Traduisons en chiffres la perte que la ville a éprouvée du chef de la suppression de l'octroi.

A la Chambre, l'honorable M. Loos, et au Sénat, l'honorable M. Joostens, ont établi que cette perte s'élèverait à 345,000 francs par an, somme que devait produire l'incorporation des faubourgs à la ville.

De 1861 à 1864, en tenant compte de l'augmentation normale de l'impôt et de ce que les 60 mille francs de nouvelles taxes créées en 1860 n'ont pas été compris dans la répartition du fonds communal, elle a été

de fr. 640,000 »

A partir de 1865 devait se produire l'augmentation des 345,000 francs.

Jusqu'en 1870, la part de la ville dans le fonds communal est restée immuable; il y a donc de ce chef une seconde perte de 2,070,000 »

à laquelle il faut ajouter l'augmentation normale pendant ces six années de l'ensemble de l'impôt, augmentation que l'on peut évaluer à. 400,000 »

TOTAL. . . fr. 3,110,000 »

La ville a donc subi du chef de la répartition du fonds communal une perte de 3,110,000 francs.

Passons maintenant aux revenus provenant directement de l'activité commerciale.

Voici la statistique de la progression du produit des chemins de fer (marchandises) et des télégraphes à Anvers depuis vingt ans.

	1852.	1857.	1862.	1867.	1872.
Chemins de fer fr.	1,103,837 08	1,608,308 41	2,120,933 92	2,786,988 93	6,332,576 21
Télégraphes	34,875 70	64,282 95	78,845 58	370,340 55	456,045 74
TOTAUX fr.	1,228,713 68	1,672,791 36	2,199,779 50	3,157,329 48	6,788,621 95

Comme pour le mouvement des marchandises, nous regrettons de ne pouvoir donner ici la statistique de la progression des recettes à l'expédition à Anvers pour le Grand Central.

Pour l'année 1872 cependant, nous pouvons dire que cette recette s'est élevée à la somme de fr. 2,700,461 94 c^s; ce qui porte les recettes totales pour le trafic des marchandises à l'expédition (État et Grand Central réunis) à fr. 9,849,083 89

Nous ne possédons les recettes pour les marchandises d'arrivages à Anvers que pour l'année 1872.

Elles sont pour l'État de fr. 5,822,403 94

Id. Grand Central 1,855,624 66

TOTAL fr. 5,678,028 60

Ainsi donc l'importance de la station d'Anvers (marchandises) se traduit aux expéditions par une recette de fr. 9,489,083 89

Aux arrivages id. 5,678,028 60

TOTAL fr. 15,167,112 49

La statistique que nous avons pu nous procurer des recettes de la douane donne les indications suivantes :

	1862.	1867.	1871.
Douanes et accises fr.	7,526,085 64	8,124,766 77	12,178,831 74

Nous n'avons pas pu nous procurer les chiffres de 1852 et de 1857; la comparaison des produits de ces cinq années ne serait guère exacte, attendu que c'est pendant cette période quinquennale que s'est opérée la réforme économique qui a amené, d'une part, de fortes réductions sur l'ensemble des droits, d'autre part, la suppression totale de plusieurs de ces droits.

Le chiffre donné pour 1871 ne comprend plus les droits du sel, que comportent les années précédentes et qui a été aboli en 1870.

Pour faire la part de la ville dans cette prospérité, nous faisons suivre ici le bilan de l'exploitation de ses établissements maritimes pendant les mêmes années :

	1852.	1857.	1862.	1867.	1871.
Recettes fr.	280,925 77	400,783 41	475,069 65	850,683 01	1,446,349 56
Dépenses	66,948 17	693,440 17	1,077,558 28	1,014,102 85	1,045,068 12
Excédant des recettes fr.	213,975 60	"	"	"	400,681 44
Déficit des recettes	"	292,656 76	601,868 63	151,419 24	"

En ce qui concerne l'exercice 1871, nous croyons devoir faire remarquer qu'indépendamment des dépenses renseignées ci-dessus, il y a une somme de fr. 355,074 43 c^s pour le déplacement de l'écluse n° 6 du canal de la Campine qui, à la rigueur, aurait dû faire masse avec les autres, ce qui eût réduit l'excédant à la somme de fr. 45,607 01 c^s. Si nous n'avons pas tenu compte tout d'abord de cette dépense, c'est qu'elle doit trouver dans l'avenir une compensation dans la cession des terrains consentie par le Gouvernement, et provenant de la portion du lit du canal supprimée.

Il résulte des tableaux précédents que les recettes de l'État à Anvers (douanes et chemins de fer réunis) se sont accrues, pendant la deuxième période décennale (1862-1872) de fr. 9,240,988 44 c^s, pendant que celles de la ville ne s'accroissent en neuf ans que de fr. 970,679 91 c^s.

De plus, les résultats de l'exploitation des établissements maritimes par la ville se présentent pour les cinq années réunies en déficit de fr. 434,287 59 c^s, déficit qui a dû être couvert par les impôts extraordinaires créés pour la dotation des deux emprunts affectés au payement des nouveaux travaux.

Avant de passer plus loin, constatons encore que les effets du ralentissement ou de l'augmentation du mouvement général du commerce s'accusent dans les mêmes rapports que ceux que nous avons établis plus haut.

De l'ensemble des statistiques que nous venons de produire, il résulte à toute évidence, comme nous le disions plus haut, qu'au point de vue financier, l'intérêt de l'État prime celui de la ville.

Plusieurs Gouvernements voisins et le Gouvernement belge lui-même l'ont si bien compris, qu'ils n'ont pas hésité à se charger, même à l'exclusion du concours des villes, de la création et du développement des ports de commerce.

En France et en Hollande, c'est l'État qui, presque exclusivement, exécute ces travaux; en Belgique, nous constatons ce fait singulier: un même arrêté royal a fait cession en 1815 aux villes d'Anvers, d'Ostende et de Bruges des bassins y existants; les conditions sont identiques pour les trois villes; la ville d'Ostende a négligé l'entretien de ses établissements et n'a, à plus forte raison, rien fait pour les développer. C'est l'État belge qui, depuis vingt-cinq ans, s'est chargé de ce soin; près de 15 millions de francs y ont été affectés par lui depuis cette époque, sans intervention aucune de la ville, et cependant les revenus que procure au Trésor public le port d'Ostende ne peuvent pas un seul instant être comparés à ceux qu'il retire de notre port.

Anvers, au contraire, a vainement réclamé jusqu'ici un concours efficace de l'État dans les sacrifices qu'il s'est imposés.

Ce n'est pas que nous ayons l'intention de blâmer en rien les dépenses que l'on a faites ailleurs; au contraire, jamais une voix ne s'est élevée à Anvers que pour les approuver, et nos députés aux Chambres législatives ont toujours appuyé de leurs votes les crédits qui ont été demandés, tant pour les Flandres que pour les autres parties du pays.

La discussion de l'abolition des octrois de 1860, et alors que les intérêts d'Anvers étaient si gravement compromis, a fourni une preuve éclatante du patriotisme de la métropole du commerce belge.

En rappelant ces faits, nous pouvons nous demander si la justice distributive n'exige pas que l'on fasse enfin pour Anvers ce que l'on a fait pour toutes les autres parties du pays.

Ajoutons que sous le Gouvernement des Pays-Bas, c'est-à-dire avant 1830, deux faits se sont produits qui prouvent que l'on n'interprétait pas alors, comme le Gouvernement le fait aujourd'hui, les dispositions de l'arrêté royal de 1815.

Lors de la cession des bassins, les quais St-Laurent et Napoléon, privés de toute communication avec la ville, pour les charrois, ne pouvaient pas être utilisés pour le trafic commercial.

Le développement du commerce maritime ayant rendu nécessaire l'appropriation de ces quais, une voie carrossable fut ouverte en 1821 par la construction d'un pont en fer sur l'écluse intermédiaire des deux bassins.

C'est la Chambre de commerce, à cette époque corps administratif dépendant du Gouvernement, qui prit ce pont à ses frais en couvrant la dépense, sans intervention aucune de la ville; celle-ci se borna, conformément aux stipulations de l'arrêté royal de 1815, à l'appropriation des quais précités.

Plus tard, en 1828, lorsqu'il s'agit de la construction du nouvel entrepôt, qui devait constituer une nouvelle extension de nos établissements maritimes, la ville n'intervint pas davantage.

Une commission instituée par le Gouvernement fut chargée de l'érection du nouvel entrepôt. Les frais de construction ont été couverts au moyen d'un emprunt de 700,000 florins des Pays-Bas, contracté pour cet objet à raison de

5 p. % l'an et auquel l'administration locale est restée étrangère. Le montant de ces intérêts, dont le roi Guillaume avait garanti personnellement le paiement, devait se prélever sur les revenus de l'établissement, et l'excédant, après déduction des frais d'administration, était destiné à l'amortissement du capital de l'emprunt. Après apurement de la dette, l'entrepôt devenait la propriété de l'État.

La ville, il est vrai, abandonna la jouissance gratuite des terrains nécessaires à l'établissement de cette construction; mais elle n'a fait que suivre en cela une tradition séculaire. Il y a trois siècles, en effet, la ville d'Anvers fit également, aux villes de la Hanse, abandon de la jouissance gratuite du terrain sur lequel a été élevée la maison hanséatique.

Le Gouvernement des Pays-Bas interprétait donc les obligations de l'arrêté royal de 1815 comme n'impliquant pas absolument pour la ville la charge d'étendre à ses seuls frais les établissements maritimes qui lui avaient été concédés, lorsque les besoins généraux du commerce en auraient imposé la nécessité.

C'est cependant cette prétention que le Gouvernement belge ne cesse d'opposer jusqu'ici à toutes nos légitimes demandes d'intervention.

Quoi qu'il en soit, voulant donner une nouvelle preuve de la conscience que la ville met à remplir son devoir envers la nation, comme envers elle-même, et le désir qu'elle a d'entrer dans les vues du Gouvernement, elle admet sa participation dans l'exploitation des établissements maritimes d'après les principes suivants :

Adoptant comme base d'un arrangement avec l'État l'exécution immédiate :

- 1° de la rectification du fleuve devant Anvers ;
- 2° de l'outillage des anciens établissements maritimes ;
- 3° de l'exécution du plan réduit pour l'extension des susdits établissements ;
- 4° enfin, de l'adoption en principe du plan général d'extension dans l'avenir.

L'intervention de chacune des parties pourrait être établie comme il suit :

A. Rectification de la rive droite de l'Escaut devant Anvers.

Deux parts sont à faire dans ce travail : la rectification proprement dite, c'est-à-dire, l'exécution du mur de quai d'après les alignements adoptés par la commission de 1870; puis, derrière ce mur, l'appropriation du nouveau quai et son outillage.

Comme nous l'avons démontré dans ce mémoire, la première part doit incomber incontestablement à l'État, au même titre que les travaux exécutés à la Meuse, aux ports d'Ostende, Nieupoort, Blankenberghe, ainsi qu'au canal de Terneuzen.

Pour assurer l'exécution de ce travail dans un délai qui ne devrait pas

dépasser cinq ans, le Gouvernement solliciterait des Chambres législatives les crédits nécessaires sur le restant de l'emprunt de 300 millions.

La seconde part serait attribuée à la ville.

B. *Outillage des anciens bassins.*

L'outillage de nos bassins actuels serait fait aux frais de la ville; elle pourvoit à cette dépense comme à celle qui précède à l'aide de l'emprunt qu'elle va contracter.

C. *Exécution du plan réduit.*

Ces travaux devraient s'exécuter par la ville, au moyen de fonds à fournir par l'État.

La dépense à résulter de ces travaux serait répartie sur cinq exercices: la première année, comprenant les frais d'expropriation, nécessiterait une somme d'environ 12 millions; les quatre autres années exigeraient chacune une dépense de 5 millions, ce qui donne un total de 32 millions, évaluation de cette dépense.

Ce mode d'intervention pourrait former l'apport réel de l'État dans l'exploitation en commun des établissements maritimes; il formerait à peu de choses près une part égale au sacrifice fait et à faire encore par la ville pour son port.

En effet, la ville a consacré jusqu'ici à l'extension de ses établissements maritimes :

1° Sur l'emprunt de 1859 une somme de fr.	5,500,000	»	
2° — 1867 —	10,000,000	»	
			15,500,000

A ces chiffres il faut ajouter d'après ce qui précède :

1° Outillage des anciens bassins évalué à fr.	8,000,000	»	
2° Appropriation du quai à l'Escaut et son outillage.	11,000,000	»	
			19,000,000
TOTAL. fr.			34,500,000

La part de chacun serait donc à peu près égale.

Voyons de quelle façon devrait s'établir le compte de participation.

D'après les résultats de l'exercice 1871, le bilan de l'ensemble des établissements maritimes et de leurs dépendances se solde par un boni de. fr. 400,681 44

Mais les nouvelles charges que la ville s'impose nécessitent pour 19 millions une dotation à 4 1/2 p. % de 855,000 »

De sorte qu'il y aurait un nouveau découvert par an de. 454,318 56

Les premières augmentations de recettes seraient affectées à l'amortissement de ce découvert, en compensation des sacrifices faits antérieurement par la ville pour son port, sans subside aucun de l'État, quoique ces sacrifices aient largement contribué à la prospérité du Trésor public, tant par l'accroissement du produit de tous les impôts, que par celui du trafic des chemins de fer.

Les frais généraux et les dotations des emprunts contractés et à contracter par la ville étant couverts par les recettes, le surplus serait affecté au paiement de la dotation des fonds fournis par l'État.

Enfin, lorsque la situation se trouverait complètement équilibrée, le partage des bénéfices se ferait au prorata des mises de chacun.

En outre, il serait entendu que lorsque des nouveaux travaux d'extension seraient reconnus nécessaires, chacune des parties supporterait la moitié de la dépense.

La priorité que nous revendiquons pour l'extinction de notre découvert sera, de plus, amplement compensée pour l'État, par l'accroissement évident des revenus du chemin de fer.

Il nous reste à examiner l'organisation qu'il faudrait donner à la gérance des installations maritimes de notre port ainsi complétées, de manière à donner satisfaction à tous les intérêts engagés.

On créerait un conseil d'administration composé de 11 membres présidé par le bourgmestre d'Anvers, et comprenant en outre 5 membres nommés par le conseil communal et 5 membres nommés par le Gouvernement.

A ce conseil il serait adjoint un secrétaire général administrateur ayant voix consultative.

Il va sans dire que cette commission n'opérerait qu'à titre de simple délégation, de telle sorte que le Gouvernement et le conseil communal conserveraient la sanction de toutes les mesures organiques et budgétaires.

La nomination des employés, y compris celle du secrétaire général administrateur, appartiendrait à la ville, le conseil d'administration préalablement entendu.

Telles sont les propositions que nous soumettons au Gouvernement avec l'espoir fondé de les voir favorablement accueillies.

VI.

RÉSUMÉ.

Nous pourrions étendre beaucoup plus loin le travail de comparaison que nous venons de faire; les renseignements à cet égard abondent; mais nous croyons que ceux que nous avons mis en lumière établissent suffisamment l'intérêt primordial de l'État dans le concours efficace qu'il doit apporter au développement de nos installations maritimes.

Nous avons prouvé victorieusement :

1° Que la rectification de l'Escaut devant Anvers est un travail d'intérêt national, et que l'État seul doit en supporter la dépense;

2° Que la ville, en se chargeant de l'appropriation du nouveau quai à l'Escaut et de l'outillage de ses anciens bassins, comble la mesure des sacrifices qu'on est en droit d'exiger d'elle.

3° Qu'en retour de la participation de l'État dans les revenus de notre port, nous pouvons exiger de lui qu'il prenne à sa charge les dépenses de l'extension indispensable à donner à nos établissements actuels;

4° Que ce concours constitue pour l'État un apport à peu près égal à celui de la ville.

De plus, nous avons encore établi l'influence incontestable des progrès du mouvement commercial du port d'Anvers, et principalement ceux du transit, sur la prospérité générale du commerce et de l'industrie du pays.

Et en outre, nous avons constaté que c'est l'État qui retire de cette prospérité croissante la plus grande somme de profits.

Les propositions que nous soumettons aujourd'hui avec confiance au Gouvernement, fixent la limite des sacrifices que la ville d'Anvers peut s'imposer dans l'intérêt de son commerce, sans faire peser sur la généralité de ses contribuables des charges qui dépasseraient la somme des avantages que ce commerce leur procure, et sans compromettre aussi d'autres intérêts confiés à la sollicitude de son administration.

Tandis que tous les ports s'efforcent d'étendre le cercle de leur trafic commercial, Anvers ne saurait rester inactif sans préparer sa décadence dans un avenir très-prochain.

Hambourg a déjà construit et installé, pour sa navigation à vapeur, un large quai de 1,500 mètres de développement le long de son fleuve; ce quai est pourvu de grues mobiles et de hangars couverts et clôturés, desservis par le chemin de fer.

A Cuxhaven on crée, depuis un an, des établissements maritimes sur une vaste échelle.

Marseille s'est doté d'installations à nulles autres pareilles; Bordeaux, le Havre, Dunkerque, Brème et Rotterdam donnent à leurs ports de grands développements.

Liverpool, dont les établissements commerciaux actuels sont déjà si étendus, va cependant consacrer encore 100 millions de francs à leur extension et à une installation spéciale le long de la Mersey, pour sa navigation à vapeur, et cela malgré le voisinage de Birkenhead sur la rive opposée du fleuve, dont les installations sont si complètes et si favorablement disposées pour le commerce.

Flessingue enfin, à nos portes, construit un vaste port qui sera pourvu de toutes les facilités nécessaires à la navigation à vapeur, et cela avec l'intention bien avouée de nous enlever notre commerce du transit.

C'est la plus sérieuse concurrence qui se soit jamais tentée contre le port d'Anvers, et dont il faut, à tout prix, prévenir les funestes effets.

Ce qui rend cette concurrence surtout redoutable, c'est que le Gouvernement néerlandais en supporte toute la dépense.

Avec ses ressources forcément limitées, la ville d'Anvers ne peut pas seule soutenir la lutte avec un pareil adversaire, et nous n'hésitons pas à dire, en présence de tous ces faits, que l'État belge assumerait la plus lourde responsabilité en nous refusant plus longtemps son concours.

Par sa situation topographique, à laquelle celle d'aucun port du continent n'est comparable, Anvers est appelé aux plus hautes destinées.

Mais les efforts du Gouvernement et de la ville doivent compléter les avantages dont la nature l'a doté.

Qu'on exécute les travaux qui font l'objet de l'ensemble de nos propositions, et la prépondérance d'Anvers sur tous les ports rivaux, comme le développement de la richesse nationale, sont à jamais assurés.

Permettez-nous donc en terminant, Monsieur le Ministre, d'exprimer le vœu d'être appelés à très-bref délai à arrêter avec vous un arrangement définitif qui, nous l'espérons, sera de nature à atteindre ce but national.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Pour le collège des bourgmestre et échevins :

Le Bourgmestre,

LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

J. DE CRAEN.

N° II.

Anvers, le 6 septembre 1873.

A Monsieur J. MALOU, Ministre des Finances.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le mémoire, par lequel nous avons eu l'honneur de proposer au Gouvernement, le 4 août dernier, une combinaison dont l'adoption serait de nature à permettre la prompt exécution des travaux maritimes projetés pour le port d'Anvers, se termine par les mots suivants :

« Permettez-nous donc, Monsieur le Ministre, d'exprimer le vœu d'être »
 » appelés à très-bref délai à arrêter avec vous un arrangement définitif. »

La présente a pour but de réitérer ce vœu. Nous n'avons pas besoin de vous dire, Monsieur le Ministre, combien il importe de mettre le temps à profit. Les besoins du commerce et de la navigation deviennent de jour en jour plus grands et les ports voisins s'organisent à qui mieux mieux, à l'effet de nous enlever le plus de trafic possible. Il faut que nous marchions. La gravité de la situation n'échappe certes pas à votre attention, Monsieur le Ministre, et nous espérons donc qu'au premier jour vous nous ferez l'honneur de nous accorder l'entrevue sollicitée.

En attendant, nous vous présentons la nouvelle assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre,

LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

J. DE CRAEN.

N° III.

Bruxelles, le 17 septembre 1873.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

Dans votre lettre du 4 août dernier, rappelée le 6 septembre et portant le n° 1512 W, 4^{me} bureau, vous citez quelques chiffres concernant l'exploitation des établissements maritimes, pour les années 1852, 1857, 1862, 1867 et 1871.

Pour achever l'étude des importantes questions dont je n'ai cessé de m'occuper, autant que les circonstances me l'ont permis, j'aurais besoin de connaître d'une manière complète et détaillée, pour chacune des années de 1852 à 1873, la nature et le montant de toutes et de chacune des recettes et des dépenses ordinaires ou extraordinaires, en d'autres termes, selon votre expression, d'avoir les *bilans de l'exploitation* des établissements maritimes.

Je ne doute pas, Messieurs, que ces documents existent et que vous pourrez très-prochainement m'en donner communication.

Agréé, etc.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

N° IV.

Anvers, le 22 octobre 1873.

*A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.***MONSIEUR LE MINISTRE,**

Par votre dépêche du 17 septembre dernier, cabinet, vous exprimez le désir de connaître d'une manière complète et détaillée, pour chacune des années de la période de 1852 à 1872, la nature et le montant de toutes et de chacune des recettes et des dépenses ordinaires ou extraordinaires se rapportant à l'exploitation de nos établissements maritimes.

Cette demande vous est suggérée par quelques chiffres cités dans notre lettre du 4 août dernier, et dans la supposition que les documents par vous demandés existent dans nos archives.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Ministre, que, contrairement à vos prévisions, il n'existe pas de comptabilité spéciale à ce sujet. La situation financière résultant de l'exploitation des établissements maritimes se trouve confondue dans la comptabilité générale de la ville, et si nos prédécesseurs n'ont pas jugé nécessaire de dresser à ce sujet des bilans annuels séparés, nous croyons devoir l'attribuer : 1° au caractère tout communal de ces établissements qui sont la propriété exclusive de la ville; 2° à la difficulté de déterminer d'une manière exacte la quote-part afférente à l'exploitation de ces établissements dans diverses dépenses d'administration générale, telles que : personnel des bureaux de l'Hôtel de ville, police, pompiers, éclairage, régie des boues et immondices, etc.

Les chiffres cités dans notre rapport précité nous ont été fournis par notre ingénieur, qui les a puisés dans les tableaux synoptiques des comptes communaux annuels. Nous nous sommes de nouveau adressés à lui pour réclamer les renseignements supplémentaires demandés par votre dépêche susmentionnée. Il nous a fait connaître à cette occasion qu'une erreur majeure avait été commise dans son premier travail, où on avait porté en compte, par double emploi, parmi les dépenses extraordinaires, d'une part celles effectuées sur le produit des emprunts, d'autre part les intérêts requis pour la dotation de la partie de ces emprunts afférente aux mêmes travaux.

Les nouveaux états, que nous avons l'honneur de vous fournir avec la présente (1), ont été rectifiés en conséquence, vérifiés et complétés par le per-

(1) Voir les annexes nos VIII et IX à l'Exposé des motifs.

1873, chapitre des rappels, comme ayant été payées sur des crédits alloués à cet effet au Budget de 1871 et non épuisés à la clôture du compte de cet exercice ;

3^o Que nous n'avons rien porté en compte pour intérêts sur les déficit accusés par le bilan de l'exploitation de 1862 à 1870 ;

4^o Que la somme de 10 millions à laquelle notre ingénieur a arbitré le montant des dépenses effectuées sur notre dernier emprunt de 22 millions pour l'agrandissement des établissements maritimes, ne peut encore être exactement déterminée par nous. Nous en établirons le montant réel lorsque les travaux en voie d'achèvement seront complètement terminés ;

5^o Que les boni qui se produisent sur les exercices 1852 à 1861 résultent, d'après notre appréciation, de ce que le bilan de 1852 ne comprend que les recettes et les dépenses *de cet exercice*, sans tenir compte des capitaux dépensés par la ville depuis 1815 jusqu'à cette date pour l'achèvement des quais de l'Escaut, des bassins, des musoirs, écluses et l'achat des propriétés démolies pour l'établissement et l'alignement des quais, etc. Si, comme nous le supposons d'après certains chiffres acquis, l'exploitation de 1815 à 1852 a constitué la ville en avance de capitaux, il faudrait grever les bilans à partir de cette dernière année des intérêts des capitaux antérieurement dépensés ; mais il serait très-difficile d'établir encore ce travail rétrospectif d'une manière exacte, et nous ne voyons pas du reste qu'il puisse offrir quelque utilité pour l'instruction des affaires qui nous occupent en ce moment. C'est pour ce motif que nous ne l'avons pas fait confectionner, mais nous avons cru utile cependant d'attirer votre attention sur les considérations qui précèdent pour éclaircir la situation.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Collège échevinal,

LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

J. DE CRAEN.

N^o V.

Anvers, le 2 décembre 1875.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à la conversation que nous avons eu l'honneur d'avoir à ce sujet avec vous, hier, nous nous empressons de vous informer que les droits de navigation que nous avons perçus sur les navires qui ont fait des opéra-

tions commerciales en rade, aux embarcadères ou à un quai du fleuve, ou qui sont entrés dans les canaux intérieurs, se sont élevés approximativement comme il suit, non compris les 15 centimes additionnels :

1871	fr. 108,906 39
1872	98,304 20

Les droits de bassins pendant les mêmes années ont produit, non compris les 15 centimes additionnels :

1871	fr. 888,325 36
1872	756,252 97

A cette occasion, et à l'effet de faciliter dans la conférence que nous aurons encore à ce sujet, lundi prochain, la solution des diverses questions soulevées, nous croyons devoir résumer ici, par écrit, les propositions que nous avons échangées verbalement jusqu'à ce jour.

Vous avez admis, Monsieur le Ministre, que l'État fera à ses frais, risques et périls, la reconstruction et la rectification des murs de quai, de manière à y rendre possible l'accostage des steamers de grande navigation, sauf examen de la question de savoir à qui reviendront les produits futurs.

La ville aurait, d'après vous, à faire à ses frais exclusifs l'agrandissement de ses établissements au Nord, l'outillage et l'amélioration de ceux existants.

Elle pourrait à cet effet pratiquer une percée dans les fortifications et construire des nouveaux bassins et hangars à pétrole en avant de la citadelle du Nord.

Voici en résumé les propositions que nous avons eu l'honneur de vous soumettre hier, Monsieur le Ministre, quant au partage des droits de navigation :

Une fois le travail des quais terminé, et dans la prévision qu'un grand nombre de steamers entrant actuellement aux bassins de la ville et y payant les hauts droits, chargeront ou déchargeront dorénavant aux quais améliorés, au détriment du produit des droits de bassins, la ville consentirait à partager avec l'État le produit des droits de navigation perçus dans le fleuve et dans les canaux intérieurs, sur le pied ci-après :

1° Il serait tenu une comptabilité distincte du produit des droits de navigation dans les bassins et dans le fleuve et les canaux;

2° La ville préleverait, sur l'ensemble des divers produits octroyés par le règlement de 1863, la somme totale des recettes qu'elle aura effectuées en 1873;

3° Les droits à percevoir dans le fleuve seront, après prélèvement du manquant éventuel pour combler l'intégralité de la recette de 1873, partagés entre la ville et l'État, sous déduction des frais de gestion et de perception à faire par la ville.

Vous nous avez dit dans notre entretien d'hier, Monsieur le Ministre, qu'il serait peut-être préférable d'établir entre l'État et la ville une participation générale du chef de tous les droits de port et de bassin.

Nous nous permettrons de vous faire observer que nos propositions du 4 août dernier étaient conçues dans ce sens, et il nous serait agréable de connaître d'avance vos contre-propositions, au cas où vous croiriez ne pouvoir accepter celles que nous avons eu l'honneur de vous soumettre hier, et qui sont, d'après notre appréciation, des plus équitables.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Collège des bourgmestre et échevins,

LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

J. DE CRAEN.

N° VI.

Bruxelles, le 3 décembre 1873.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

Je m'empresse de répondre à votre lettre d'hier (comptabilité, 1^{er} bureau, sans n°).

Et d'abord je vous remercie des renseignements sur les produits que les quais et les bassins ont donnés respectivement en 1871 et en 1872.

Vous croyez devoir à cette occasion résumer par écrit les propositions qui, selon vous, auraient été échangées verbalement jusqu'à ce jour, afin dites-vous, de faciliter la solution.

Dès l'origine, il m'a paru évident que le meilleur, sinon le seul moyen d'aboutir à régler équitablement les divers intérêts, était d'ouvrir une négociation verbale et de conserver de part et d'autre le secret de ces conférences.

Je devais croire que nous étions d'accord à cet égard.

Si je répondais à cette partie de votre lettre pour redresser les erreurs et les lacunes qu'elle contient, en ce qui concerne le sens et la portée donnée à mes observations ou même à des idées exprimées sous réserve d'examen ulté-

rieur par moi-même, une négociation par écrit se trouverait dès lors substituée à celle qui est engagée, et nos conférences deviendraient inutiles.

Je persiste à croire que, loin de faciliter ainsi la solution, on la rendrait très-difficile et peut-être impossible. J'aurais en effet beaucoup de rectifications à faire, beaucoup de points à préciser ou à compléter.

Je m'en abstiens aujourd'hui jusqu'à ce que je sache si votre intention est de traiter désormais l'affaire par correspondance. En ce cas, je rétablirais les faits comme je les ai compris et exposés à mon point de vue, et peut-être, au lieu d'un accord très-désirable que je m'efforcerai encore de réaliser, aurions-nous le regret de ne constater qu'un dissentiment.

Je ne doute pas, Messieurs, que vous apprécierez ces considérations, dictées par les intentions les plus conciliantes.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

N° VII.

Anvers, le 5 décembre 1875.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous nous empressons de vous informer, en réponse à votre lettre du 3 de ce mois, cabinet, reçue hier, que nous n'avons nullement l'intention de substituer une négociation par correspondance, à celle qui est engagée verbalement entre nous au sujet de nos travaux maritimes.

Si, aux renseignements que nous vous avons fournis à votre demande, nous avons cru devoir ajouter un résumé de l'état de la question et des propositions que nous vous avons faites dans notre dernière entrevue, ce n'est pas pour prendre acte de vos observations, ni des idées que nous croyons avoir été exprimées par vous, mais dans le seul but de vous mettre à même de bien apprécier nos propositions et de faciliter leur examen dans la nouvelle conférence que nous aurons l'honneur d'avoir avec vous à ce sujet lundi prochain.

Il est donc inutile, Monsieur le Ministre, que vous procédiez, en ce qui concerne les idées que nous vous avons attribuées, à une rectification quelconque.

Notre unique désir est de terminer dans le plus bref délai la solution des graves questions qui nous occupent.

Veillez agréer, etc.

Le Bourgmestre,
LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

N° VIII.

BASES DE LA CONVENTION A FAIRE.

Projet envoyé à M. le Bourgmestre d'Anvers le 9 décembre 1873

I.

L'État reprend les quais.

II.

Il les reconstruira sur un nouvel alignement.

Il y aura le long des quais reconstruits un mouillage de 8 mètres à marée basse sur une partie, et de 6 mètres sur le restant.

III.

Le Werf sera enlevé.

IV.

Tous droits et taxes provenant de la rade, de l'accostage aux quais et de l'exploitation par l'État des quais et des terrains servant actuellement de quais, ou des terrains destinés à les élargir, seront perçus exclusivement au profit de l'État propriétaire.

V.

Il pourra clore les terrains non nécessaires à la circulation, ainsi que les magasins ou hangars.

VI.

La ville s'interdit d'établir aucune taxe communale quelconque à raison de la rade ou des quais et des mouvements ou manutentions résultant de leur exploitation.

VII.

L'État payera annuellement à la ville, en deux termes égaux, une somme de cent mille francs pour les frais d'éclairage, de police communale, d'entretien et de renouvellement des pavages et autres frais de voirie.

VIII.

L'État se réserve le droit de conférer à des agents spéciaux, relevant de lui seul, la surveillance de l'exploitation et la police des établissements qu'il créera sur ses terrains.

IX.

Lorsque le produit net de la rade, des quais et des installations ou établissements à créer pour leur exploitation dépassera 4 p. % des capitaux engagés après amortissement des pertes que cette exploitation aurait causées antérieurement, en calculant le même intérêt de 4 p. % et les frais de gestion, l'État bonifiera à la ville d'Anvers vingt-cinq pour cent de cet excédant tel qu'il l'aura constaté. Les conditions du rachat éventuel de ce droit seront déterminées.

X.

La convention à intervenir sera faite sous réserve de l'approbation des Chambres en ce qui concerne l'État, et sous réserve de l'approbation du conseil communal en ce qui concerne le collège des bourgmestre et échevins.

Elle sera nulle et non avenue de plein droit si ces ratifications ne sont pas données avant le et dans ce cas, chacune des parties demeure entière dans tous ses droits.

N° IX a.

Anvers, le 21 décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons consulté nos collègues sur les bases projetées par vous d'un arrangement à intervenir au sujet de la rectification de l'Escaut.

Comme nous l'avions prévu, tous sans exception sont d'avis que les propositions du Gouvernement sont absolument inacceptables.

En conséquence, nous croyons bien faire en vous adressant, par note ci-jointe, les bases d'un arrangement que la ville propose au Gouvernement.

Il nous sera agréable, Monsieur le Ministre, de pouvoir nous en entretenir avec vous dans une audience que vous voudrez bien nous fixer.

Recevez en attendant, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de notre haute considération

Le Bourgmestre,
LÉOPOLD DE WAEL.

N° IX b.

Anvers, le 21 décembre 1875.

Bases de négociations proposées par l'Administration communale.

I.

La rectification des quais de l'Escaut devant Anvers, depuis le musoir sud de l'écluse du bassin du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel, sera faite par l'État à ses frais et risques, d'après un alignement à déterminer et avec un mouillage suffisant.

II.

La ville renonce à percevoir les taxes établies par le règlement du 22 juin 1861, approuvé par arrêté royal du 21 juillet 1863, sur les navires qui accosteront aux quais et rives de l'Escaut le long de son territoire.

L'État pourra percevoir ces taxes à son profit.

III.

La ville continuera à percevoir les 15 centimes additionnels sur les droits de navigation, autorisés comme voies et moyens de l'emprunt de 7 millions émis pour les constructions maritimes du Kattendyk.

IV.

En considération du sacrifice que la ville s'impose et de la diminution du produit de ses établissements maritimes, l'État lui payera annuellement la somme de 100,000 francs, en deux paiements semestriels.

De plus, si le produit net des droits perçus par l'État dépassait 4 p. % des capitaux engagés par lui, il bonifiera à la ville 50 p. % de l'excédant.

V.

La ville conservera tous les droits qui lui appartiennent actuellement sur les quais existants.

Ces droits seront étendus aux terrains remblayés qui y seront ajoutés par suite de la rectification.

VI.

La ville outillera et exploitera à son profit, comme à ses risques, le terre-plein des quais ainsi rectifiés. Cette disposition ne s'étend pas aux voies ferrées dont l'établissement incombe à l'État.

VII.

Les expropriations qui pourraient être nécessaires pour donner au terre-plein des quais une largeur suffisante (à déterminer de commun accord entre l'État et la ville) pour les besoins de la navigation, du commerce et des installations du chemin de fer, seront faites par l'État et à ses frais.

VIII.

La convention, etc.

(*Délai de ratification.*)

N^o X.

Bruxelles, le 21 décembre 1875.

A Monsieur le Bourgmestre d'Anvers.

MONSIEUR LE BOURGMESTRE,

Il me m'est pas possible, quel que soit mon bon vouloir, de considérer comme sérieuses les propositions jointes à votre lettre de ce jour (reçue ce matin); je ne pourrais même, sans faillir à mes devoirs, accepter la discussion sur ces bases.

Si vous les mainteniez, toute conférence ultérieure serait complètement inutile ; il ne resterait au Gouvernement qu'à aviser à sauvegarder les intérêts nationaux, la négociation se trouvant brusquement rompue par votre fait.

Si, au contraire, le collège désire poursuivre cette négociation sur les bases équitables et mêmes larges qui résultent, non pas de ma seule initiative, mais de nos entretiens antérieurs, et sur lesquelles je devais croire que nous étions d'accord en principe, sauf quelques points de détail, j'aurai l'honneur de recevoir le collège tel jour qui lui conviendra, même dès demain, dans la matinée.

Je désire être très-promptement fixé sur vos intentions.

Agréez, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

N^o XI.

Anvers, le 23 décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Ce n'est pas sans un profond étonnement que nous lisons votre lettre du 21 courant, dans laquelle vous nous dites, entre autres choses, que nos propositions seraient de nature à rompre brusquement les négociations sur lesquelles « vous deviez croire que nous étions d'accord en principe. »

Pour vous convaincre du contraire, il suffira de vous rappeler, je pense, que nous avons déclaré immédiatement que les propositions formulées par vous étaient si éloignées de ce que la ville d'Anvers espérait, que nous ne pouvions pas les accepter, même provisoirement.

En présence du contenu de votre dépêche, nous devons vous déclarer à notre tour, Monsieur le Ministre, que si votre décision irrévocable est de subordonner les bases de négociations à la prétention d'enlever à la ville d'Anvers le terre-plein de ses quais, prétention indiquée dans notre entretien et plus énergiquement écrite dans votre note, jamais, ni l'administration communale, ni la population d'Anvers, ne pourront s'incliner volontairement devant une pareille exigence.

Dès lors toute négociation ultérieure deviendrait inutile et il ne nous resterait qu'à faire connaître au conseil le non-succès de nos efforts.

Par contre, nous sommes tout disposés à nous entendre sur les autres points des bases de négociations que nous avons eu l'honneur de vous soumettre par écrit.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le Bourgmestre d'Anvers,

LÉOPOLD DE WAEL.

N° XII.

Bruxelles, le 27 décembre 1875.

A Monsieur le Bourgmestre de la ville d'Anvers.

MONSIEUR LE BOURGMESTRE,

Dès l'origine de nos négociations récentes, j'ai abordé, dans toute son étendue, le problème d'intérêt national et plus particulièrement d'intérêt anversoïsois qui doit être résolu par nos communs efforts.

Il comprend quatre points principaux :

- 1° La reconstruction des quais;
- 2° L'agrandissement des établissements maritimes au nord;
- 3° L'appropriation des terrains de la citadelle du Sud;
- 4° L'amélioration du régime du fleuve en amont et en aval d'Anvers.

Les idées générales que j'ai produites quant à ce dernier point n'ont pas été combattues et n'ont même soulevé aucune objection.

En ce qui concerne les terrains de la citadelle du Sud, vu l'impossibilité de parvenir à l'exécution du plan primitif, je vous en ai communiqué un autre qui, à tous les points de vue, me paraissait meilleur : il consiste à placer là un vaste bassin pour le batelage, une grande gare pour voyageurs et marchandises reliée à un pont pour chemin de fer, voitures et piétons. Par votre lettre du 15 décembre courant, vous m'avez déclaré que « sauf quelques détails d'exécution, ce projet présente encore, dans votre opinion, de sérieux avantages au point de vue, non-seulement des nombreux intérêts des propriétaires

et habitants des sections limitrophes, mais encore des intérêts généraux de la ville. »

Par une autre lettre du même jour, vous avez demandé, si le contrat Strousberg était résilié, une option en faveur de la ville pour l'exécution du plan nouveau.

Il n'a pas été et il ne pouvait être question de résilier le contrat conclu avec M. le docteur Strousberg, mais bien d'en modifier l'application. La combinaison que j'ai réussi à réaliser assure l'exécution du plan nouveau que vous avez en mains, et j'ai réservé soit pour l'État, soit pour la ville d'Anvers, selon votre désir, bien que le contrat de 1869 ne soit pas résilié, l'option de reprendre, à des conditions déterminées d'avance, la construction et l'exploitation du bassin du batelage et du quai à partir de la batterie Saint-Michel.

Vous apprendrez sans doute avec plaisir ce résultat.

Nos conférences, ces deux points nos 3 et 4 éliminés, ont porté spécialement, je pourrais dire presque exclusivement, sur l'agrandissement nord et sur la reconstruction des quais actuels devant Anvers.

J'ai indiqué, comme me paraissant seule pratique pour le moment, l'idée de la division du travail, l'État se chargeant de la reconstruction des quais, et la ville des agrandissements des bassins et autres installations au nord.

Cette division est non-seulement utile et favorable à la ville, mais elle est pour ainsi dire imposée par les faits. La propriété des bassins a été légalement cédée; mais le domaine de l'État est évidemment demeuré propriétaire des quais, remis avec charge d'entretien en 1819.

Pour l'extension des établissements maritimes, je me suis expliqué très-franchement. C'est au nord, sur la rive droite, et non ailleurs, que cette extension doit avoir lieu: il faut un plan d'ensemble et d'avenir à exécuter successivement selon les besoins de l'augmentation des affaires; je n'ai exclu aucune combinaison; j'ai dit que, selon ma conviction personnelle, les fronts intérieurs de la citadelle doivent disparaître, et que les terrains qui ne seraient plus nécessaires au génie militaire devront être affectés à une destination commerciale, en conservant toutefois la batterie de côte indispensable pour défendre la ville et la rade; j'ai même indiqué une idée nouvelle qui vous a paru digne d'examen, et qui consiste à placer isolément le pétrole (bassin et magasins) dans le polder d'Austruweel au delà de l'enceinte.

Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque possible sur nos intentions, je déclare de nouveau que le Cabinet approuvera, pour l'extension successive des établissements maritimes du nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux, et qu'il admet notamment dès aujourd'hui que la suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse partie de ce plan et que les terrains militaires qui, par suite de cette suppression, deviendraient disponibles, soient cédés à la ville à des conditions équitables.

La question relative aux quais a été nettement posée dès notre premier entretien. Il ne s'est pas agi du tout de négocier pour avoir l'assentiment de la ville d'Anvers à une reprise que l'État a le droit incontestable d'opérer purement et simplement. Aussi n'ai-je jamais songé à vous proposer, selon votre expression, de vous *incliner volontairement*; mais, avant d'exercer le

droit rigoureux, j'ai voulu tenir compte des considérations d'équité que vous pourriez invoquer. Le débat n'a donc pas porté sur le principe, mais sur les tempéraments que la bieuveillance ou l'équité pouvaient conseiller d'adopter. Vos préoccupations, très-naturellement, étaient surtout financières. J'ai consenti, pour les dissiper, à stipuler une allocation de 100,000 francs par an et de plus une part de 25 p. % sur l'excédant au delà de 4 p. %; et, lorsqu'à la fin de notre dernière entrevue, il a été convenu que je vous adresserais, comme je l'ai fait le 9 décembre, les bases de l'arrangement à conclure, telles qu'elles semblaient résulter de nos pourparlers, l'un de Messieurs les Échevins insistait encore pour me déterminer à porter cette quotité de 25 à 50 p. %.

La somme fixe de 100,000 francs correspond au produit brut actuel des quais; j'accordais donc, en l'allouant comme produit net, un avantage réel et considérable. La part de bénéfice (sur la quotité de laquelle la discussion était encore ouverte) constituait un autre avantage.

Si vous étiez décidés d'avance à repousser absolument la base de l'arrangement proposé, comme vous le faites par votre lettre du 23 courant, je ne comprends pas que, pendant trois longues conférences, vous ayez proposé et discuté des modifications qui vous paraissaient désirables dans l'application.

Le principe de ma proposition est bien simple. L'État, propriétaire des quais, ne veut pas et ne peut pas vouloir les reconstruire à ses frais exclusifs au profit de la ville, qui en toucherait seule presque tous les produits. Vainement d'ailleurs ces conditions léonines au profit de la ville seraient-elles stipulées, les Chambres n'alloueraient pas 15 à 18 millions pour que la ville d'Anvers eût les revenus légitimes qu'ils peuvent produire, tout en procurant au commerce des installations parfaites, de grandes économies et facilités et des moyens d'un immense développement.

J'ai tenu compte de vos objections fiscales au point de vue de l'équilibre du budget de la ville. La discussion pouvait encore s'établir sur les points secondaires; mais je ne devais pas m'attendre, je le répète, à voir surgir, après toutes nos discussions, la prétention étrange, presque incroyable, d'imposer à l'État toute la dépense de reconstruction des quais qui lui appartiennent, et d'attribuer à la ville presque toute la recette que les quais, reconstruits au prix de 15 à 18 millions, peuvent donner.

Avant de songer à exercer le droit de reprise pur et simple des quais, j'ai donc fait les efforts les plus persévérants pour sauvegarder les intérêts financiers de la ville, tout en satisfaisant largement aux intérêts du commerce anversoïis, par l'exécution complète d'un vaste plan d'ensemble qui assurerait la prospérité et la grandeur d'Anvers.

Agréé, Monsieur le Bourgmestre, mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

N^o XIII.

Anvers, le 5 janvier 1874.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de répondre à votre missive, datée du 27 décembre dernier.

Nous regrettons de ne rencontrer dans votre dépêche rien qui tende à rapprocher les parties vers un arrangement amiable. Les exigences de l'État restent absolument les mêmes; et pas une seule des prétentions de la ville, que nous avons eu l'honneur de vous communiquer par notre lettre du 23 décembre dernier, n'est accueillie.

Votre lettre, Monsieur le Ministre, nous paraît donc n'être qu'un résumé:

- 1^o de l'histoire de nos négociations antérieures;
- 2^o de l'affirmation des droits pour l'État de dépouiller la ville du terre-plein de ses quais, et
- 3^o du total des concessions que l'État consentirait à nous faire.

Pour répondre à ce résumé, il ne nous reste qu'à rencontrer les points abordés par vous, et à rectifier les erreurs involontaires, sans doute, qui se sont glissées dans votre travail.

1^{er} POINT. — Tous les hommes spéciaux, la ville d'Anvers, l'État belge, les nations intervenues dans le traité d'affranchissement de l'Escaut, sont unanimes à reconnaître que si l'on ne procède pas à la rectification des quais devant la ville d'Anvers, l'Escaut doit fatalement s'ensabler, et avec cet ensablement le commerce de la ville d'Anvers, résumant en lui le commerce de la Belgique entière, peut prévoir son anéantissement dans un temps donné.

Tout le monde est encore d'accord sur cet autre point, que des installations maritimes plus vastes et mieux outillées peuvent seules combattre efficacement la concurrence organisée par des ports voisins.

La ville d'Anvers a espéré le concours du Gouvernement pour l'extension de ses établissements au nord: elle a cru que le travail de rectification incombait à l'État, qui, propriétaire du fleuve, avait pour devoir de maintenir sa navigabilité.

Dans nos négociations, c'est la première demande de la ville.

Vous l'avez rejetée d'emblée comme étrange, presque incroyable, en déclarant que l'État ne serait intervenu en rien dans l'augmentation reconnue indispensable de nos établissements maritimes au nord.

Que l'État ne pourrait intervenir dans la rectification des quais, que pour autant que cette rectification lui procurât, lui donnât le produit des travaux à effectuer.

Ce refus, nous ne saurions le méconnaître, nous a surpris et peînés.

Nous nous disions que pour ainsi dire jamais les subsides de l'État ne font défaut aux entreprises d'utilité publique : nous nous rappelions, entre cent autres, les secours donnés par l'État aux villes de Bruges, d'Ostende, de Blankenberghe ; les subsides importants donnés à la ville de Liège, à la capitale pour les travaux du Palais de Justice, ceux du détournement de la Senne, etc.

Nous ne pouvions comprendre pourquoi Anvers seul était exclu de la participation aux largesses gouvernementales.

Et cependant le subside était demandé pour l'ouvrage le plus utile, le plus indispensable, non pour Anvers en particulier, mais pour la Belgique entière.

Nous nous rappelions enfin que ces subsides avaient été promis à plus d'une reprise, et spécialement par Sa Majesté, qui daigne prendre un vif intérêt à la prospérité commerciale, spécialement à celle de sa métropole.

Après ce refus, et par son mémoire du 4 août, le collège a eu l'honneur de vous proposer une participation entre l'État et la ville, sur la base des capitaux dépensés, dans des proportions esquissées et sur des détails à débattre.

Nous n'avons pas été plus heureux, et vous avez déclaré nettement que l'État ne pouvait encore accepter cette participation.

Il ne nous restait donc plus qu'à abandonner à l'État le produit entier des droits de navigation que nous percevions depuis un demi-siècle sur les navires qui déchargeaient au quai, droits déjà considérablement réduits, droits dont, à la suite du traité sur la navigation de l'Escaut, le Gouvernement avait concédé le produit à la ville.

Vous lui laissiez seulement une somme annuelle de 100,000 francs et le $\frac{1}{4}$ du produit net des droits de navigation, après acquittement des intérêts sur le coût des travaux.

Ce chiffre de 100,000 francs était supérieur, il est vrai, aux droits perçus en 1872, mais il devient inférieur à celui qui sera perçu lorsque les nouveaux quais auront détourné de nos bassins une grande partie des steamers qui y déchargent aujourd'hui.

Quelque douloureux que fût le sacrifice exigé de notre ville, elle a reconnu que les préoccupations financières ne devaient pas dominer le débat, lorsque l'intérêt général forme l'enjeu de la discussion, et notre collège se sentait disposé à traiter sur ces bases, lorsque dans les négociations, qui jusque-là n'avaient roulé que sur les droits de navigation, vous avez cru devoir introduire un nouvel élément, le terre-plein des quais que le Gouvernement aurait exploité et outillé à sa convenance.

Cette nouvelle prétention développée dans notre dernière entrevue, nous a paru si excessivement éloignée de ce que la ville d'Anvers devait espérer de l'État, qu'elle semblait inacceptable aux cinq membres du collège ; mais,

ne voulant pas porter seuls la responsabilité d'un refus qui pouvait entraîner la rupture définitive des négociations, ils vous ont demandé la faculté de consulter confidentiellement leurs collègues du conseil.

Par notre lettre du 23 décembre dernier, nous avons eu l'honneur de vous faire connaître le résultat de cette consultation. Votre réponse du 27 décembre dernier est le dernier acte de nos négociations.

2^{me} POINT. — L'État persiste à soutenir que les quais du fleuve n'ont été remis à la ville qu'à charge d'entretien.

Qu'en tout cas, le Ministère serait disposé à les lui enlever par une loi.

La ville d'Anvers a toujours répondu que les bassins comme les quais lui appartenaient, et qu'ils lui ont été clairement et définitivement cédés par le Gouvernement hollandais.

Elle pense que si la Législature belge pouvait lui enlever de force les quais que la ville possédait et exploitait exclusivement et sans contradiction aucune depuis bien plus d'un demi-siècle, et pour lesquels elle a fait des dépenses considérables, la Législature commettrait un acte aussi inique que si elle confisquait au profit de l'État la totalité des droits de navigation stipulés antérieurement au profit de la ville.

Mais nous sommes bien de votre avis, Monsieur le Ministre, quand vous nous dites qu'il s'agit précisément de prévenir cette discussion de droit, d'autant plus qu'elle n'aurait aucune influence sur la position matérielle desdits quais et sur leur exploitation.

S'il était convenu que l'État perçût tout ou partie des droits de navigation, que la ville outillât, entretînt et élargît les quais, qu'importe le nom de celui qui en serait, en pur droit, le propriétaire légal ou fictif?

3^{me} POINT. — Le total des concessions de l'État est donc 100,000 francs par an, à prélever sur les droits de navigation, plus un quart, peut-être une moitié de leur excédant, lorsque le Gouvernement aura couvert l'intérêt des capitaux à déboursier.

Il faut bien le constater, ceci revient à dire que le Gouvernement n'accorde pas un centime de subside à la ville.

Il se borne à faire une affaire, ou en d'autres termes à émettre un emprunt, dont les intérêts lui seront remboursés.

Et néanmoins, la ville d'Anvers, comme nous avons eu l'honneur de vous le dire, Monsieur le Ministre, la ville d'Anvers accepterait encore de prendre ce même résultat pour base d'une entente possible.

Mais à côté de cela, vous exigez encore l'abandon du terre-plein des quais, et dans votre note du 9 décembre dernier, vous accentuez plus durement encore les exigences de l'État :

« Il exploitera quais et terrains exclusivement à son profit; il pourra clore
» les terrains non nécessaires à la circulation, ainsi que les magasins et hangars; la ville s'interdit d'établir aucune taxe quelconque à raison des quais,
» des mouvements ou manutentions, résultant de leur exploitation; des

» agents spéciaux, relevant de l'État seul, auront la surveillance exclusive
 » de l'exploitation et la police des établissements qu'il créera sur ces ter-
 » rains. »

Ces stipulations reviennent à ceci :

La ville d'Anvers perd pour toujours la jouissance des quais du fleuve, qui ont formé depuis bientôt soixante ans le plus beau joyau de sa couronne commerciale. L'État, ou, peut-être, ce qui est bien pire, une société particulière, qui n'a d'autre but que l'accroissement des revenus de ses actionnaires, s'en empare.

Elle peut faire les déchargements, à l'exclusion des corporations, dites *Natien*, qui comptent à Anvers plus de 4,000 ouvriers, en tout point recommandables.

Elle peut clore le terre-plein, au détriment des propriétés riveraines ou voisines.

Elle emmagasinera les marchandises dans les hangars qu'elle élèvera dans la proportion qui lui conviendra, sans se préoccuper des inconvénients que ces constructions occasionneront aux habitants, ni de la concurrence désastreuse qu'elle peut faire aux autres établissements maritimes de la ville. La police urbaine est exclue, et, par privilège sur toutes les autres parties du territoire communal, ces quais ne peuvent devoir aucune charge à imposer à la généralité des administrés.

En résumé, l'administration communale est expulsée des quais. Ceux-ci cessent de faire partie de la cité anversoise, et la ville à l'ouest n'est plus bornée par l'Escaut, mais aux maisons ayant actuellement vue sur les quais du fleuve.

Voilà en réalité le sort qui serait réservé à Anvers.

Nous ne pouvons que vous le redire : le Conseil communal ne peut faire abandon des droits et des devoirs dont la loi communale l'investit, et l'on ne trouverait pas dans toute la ville d'Anvers un seul citoyen, qui n'est pas dominé par d'autres préoccupations que celles de sa ville natale, qui acceptât une semblable déchéance.

Dans un de nos derniers entretiens, vous vouliez bien nous parler des outillages et des expropriations nécessaires aux quais et nous faire prévoir que l'État aurait pu payer ces dépenses.

Certes, si le Gouvernement faisait les fonds nécessaires pour ces expropriations et outillages nécessaires, il entrerait dans le code des bases des négociations, que l'intérêt de ces avances fût mis à charge de leurs produits.

Mais quelle que soit la partie qui fasse ces avances, jamais nous ne pourrions consentir à admettre comme base de traité l'exploitation, la direction et la police du terre-plein des quais au gré du Gouvernement, et à l'arbitraire d'une compagnie particulière, à l'exclusion de la ville, quelles que puissent être les fâcheuses conséquences de la rupture des négociations.

Nous devons donc vous demander de nouveau, Monsieur le Ministre, de vouloir bien nous dire si vous persistez irrévocablement dans cette dernière

prétention, ou bien si, en dehors de cette base, nous pouvons continuer les négociations aux jour et heure que vous voudrez bien nous fixer.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Collège échevinal,

LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

DE CRAEN.

N° XIV.

Bruxelles, 8 janvier 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins, à Anvers.

MESSIEURS,

Votre lettre datée du 5 janvier courant (Comptabilité, 4^e bureau, n° 239) ne m'a été remise que le 7 au matin.

Étant convaincu qu'il faut en finir et conclure ou rompre, je vous ai aussitôt proposé par télégramme un rendez-vous pour le soir même ou pour le lendemain. Vous l'avez accepté.

A cette quatrième conférence, dont la durée a été de plus de trois heures, j'ai pris dès le début l'initiative d'une proposition nouvelle. Voulant témoigner encore par des faits les sentiments bienveillants du Gouvernement pour la ville d'Anvers, j'avais arrêté, d'accord avec mes collègues, avant la réception de votre lettre du 7, la base de cette proposition avec le désir de concilier les vues divergentes tout en sauvegardant les droits et les intérêts de l'État. Notre discussion a été facilitée parce que j'avais même rédigé en forme d'avant-projet de contrat le principe et les conditions essentielles d'application.

Ce projet avec les légères modifications qui vous ont paru désirables, se trouve ci-annexé (1).

Comme j'ai eu l'honneur de vous le dire hier soir, je voudrais présenter le projet de loi à la Chambre, mardi prochain, pour autant toutefois que la

(1) Ce projet est imprimé à la première colonne de l'annexe n° X de l'Exposé des Motifs.

chose soit possible. Sans entendre fixer un délai absolu pour l'examen que vous avez à faire, j'exprime donc, dans l'intérêt commun, un désir et un espoir.

Il me paraît inutile, dans l'état actuel de notre négociation, de démontrer la parfaite exactitude de toutes les considérations développées et de tous les faits posés dans ma lettre du 27 décembre dernier, et de redresser certaines appréciations erronées que je rencontre dans votre dernier exposé.

Il me suffira de quelques mots, et je les trace uniquement pour maintenir les droits de ce que je considère comme la vérité historique.

Je maintiens que, dès la première conférence, j'ai nettement précisé le système que l'État, reconstruisant les quais, devait avoir tous les produits des quais. Si vous l'avez mal compris, je le regrette, mais je n'ai cessé de le soutenir et nos longues discussions n'ayant porté que sur les conditions et le mode d'application, je devais bien considérer le principe comme accepté.

Quant au 2^me point qui concerne le droit de propriété de l'État, l'évidence est telle qu'il serait oiseux d'insister, d'autant plus que vous concluez en ces termes : « qu'importe le nom de celui qui en serait en pur droit le propriétaire légal ou fictif? »

Enfin, sur le dernier point, je me borne à rectifier trois assertions absolument erronées.

Jamais je n'ai élevé la prétention de borner la ville à l'ouest aux maisons qui ont actuellement vue sur le fleuve : cela eût été absurde. Le n° V des bases jointes à ma lettre du 9 décembre porte positivement le contraire.

Jamais je n'ai entendu que la cession à une société particulière pût être faite, et très-volontiers j'aurais admis une clause formelle portant que, si l'État voulait céder la gestion des quais, la préférence serait acquise à la ville. Mes vues, en reprenant cette gestion par l'État, étaient surtout de procurer des avantages considérables et des économies au commerce d'Anvers. L'État, comme l'expérience le prouve, est moins esclave que personne des exigences ou des préoccupations financières.

Jamais je n'ai songé à exclure les *Natien* et les quatre mille ouvriers qu'elles emploient. Je me demande même comment vous avez pu le supposer, puisque je n'en ai pas dit un seul mot et que leur concours, à mesure que le mouvement augmenterait, deviendrait de plus en plus nécessaire.

Je laisse de côté tous les autres points de détail ou secondaires.

Si des modifications ou additions au projet de contrat vous paraissent désirables, veuillez me les indiquer : je les examinerai immédiatement et j'apporterai à cet examen la pensée d'inaltérable bienveillance et les sentiments d'équité qui ont inspiré toute ma conduite depuis l'origine de nos pourparlers.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances

J. MALOU.

N° XV.

Anvers, le 15 janvier 1874.

A Monsieur le Ministre des Finances à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné le projet de contrat que vous avez bien voulu nous soumettre.

Le système admis de ne pas soulever inutilement la question théorique de propriété des quais et de se borner à des réserves à cet égard, a facilité l'entente entre l'État et la ville.

Moyennant : 1° de supprimer dans l'introduction les mots *repandre pour les*, et 2° de supprimer le mot *domaniaux* au dernier alinéa de l'article 2, nous pouvons adhérer à la rédaction proposée sous ce rapport.

Pour le surplus nous avons à formuler deux observations principales :

La première concerne les frais de gestion, d'exploitation et autres. Nous sommes bien tombés d'accord que le montant de ces frais serait prélevé sur le produit de la recette brute; mais il nous a été impossible, lors de notre entrevue, de fixer même approximativement le chiffre de ces dépenses. Le tantième que vous avez stipulé en faveur de la ville de ce chef, n'est pas en rapport avec le chiffre de la supputation que nous venons de faire de ces frais. Le mode le plus équitable, et que nous proposons, est de stipuler que la ville prélèvera le coût réel de ces dépenses sur la recette brute annuelle; sinon, de déterminer, de commun accord, après une expérience de deux ou de trois années après le complet achèvement des travaux, un tantième pour indemniser la ville de ces frais.

La seconde observation porte sur la part trop minime que le projet nous accorde dans les bénéfices nets de l'exploitation. Vous voudrez bien reconnaître, Monsieur le Ministre, comme motifs fondés à l'appui de cette observation :

1° Que la charge de reconstruire le quai du Rhin incombait à l'État qui s'est engagé à faire ce travail;

2° Que la reconstruction des murs de quai, en ce qui concerne la partie du travail nécessaire pour assurer la navigabilité du fleuve, qui est incontestablement une propriété domaniale, est également une charge exclusive de l'État, — et qu'il ne serait dès lors pas équitable de faire entrer en ligne de compte, pour le partage des revenus, tous les capitaux à dépenser de ce chef par l'État: ce qui équivaldrait à faire subsidier indirectement par la ville, contrairement à ce qui se pratique généralement à cet égard dans d'autres communes, des travaux faits dans l'intérêt de la généralité;

3° Que la ville abandonne en faveur de l'association, non-seulement toute la recette qu'elle effectuera en moins dans ses bassins, après la reconstruction des quais au mouillage voulu, mais encore :

a. Les 15 centimes additionnels au droit de navigation qui font partie de la dotation de son emprunt de sept millions de francs pour les bassins du Kattendyck;

b. Les droits de navigation qu'elle perçoit exclusivement à son profit sur le fleuve et à tous les quais, même celui du Rhin, en vertu de son règlement de 1863 et du traité relatif au rachat du péage de l'Escaut.

Eu égard aux considérations qui précèdent, nous serions fondés à demander le partage des produits nets par moitié; cependant, dans notre vif désir d'en arriver, sans délai ultérieur, à un accord si nécessaire au point de vue non-seulement des intérêts de la ville, mais de ceux du pays tout entier, nous acceptons le partage proportionnel, avec cette condition que la part de la ville ne pourra jamais descendre au-dessous du tiers de la recette nette.

Indépendamment de ces deux observations, il y en a encore quelques-unes de moindre importance qui sont consignées dans le nouveau projet joint à la présente (1).

Ensuite le contrat ne mentionne pas, comme cela avait été convenu entre nous, que les expropriations sont à charge de l'État et quel sera le minimum de la largeur à donner aux nouveaux quais. Cela nous paraît indispensable, Monsieur le Ministre, et il nous serait agréable, après que vous aurez examiné nos observations et propositions de modifications, d'être reçus par vous pour nous entendre définitivement au sujet des termes du contrat.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre,
LÉOPOLD DE WAËL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,
DE CRAËN.

(1) Tous les amendements présentés par l'administration communale sont imprimés à la deuxième colonne de l'annexe n° X de l'Exposé des Motifs.

(108)

(109)
(N° 66.)

Chambre des Représentants.

(SESSION 1875-1874.)

PROJET DE LOI RELATIF AUX INSTALLATIONS MARITIMES

DU

PORT D'ANVERS.

ERRATA.

Trois erreurs de chiffres se sont glissées dans l'Exposé des Motifs du projet de loi relatif aux travaux d'Anvers. Il y a lieu de les rectifier comme il suit :

1° Page 8, ligne 3; au lieu de. . . 2,900 mètres, il faut : 2,200 mètres.

2° Même page, ligne 6; au lieu de... quatre kilomètres, il faut : 3 1/2 kilomètres.

3° Page 9, ligne 29; au lieu de. . . 29 millions, il faut : 22 millions.
