

Waterbouwkundig Laboratorium
Borgerhout

BIBLIOTHEEK

A. FILLER
Techn. Inspecteur
01/01/2009

aan 44
Bibl. Waterbouwkundig
Labo Borgerhout

VILLE D'ANVERS.

RECONSTRUCTION

15 4187

sur un Nouvel

Alignement des Quais de l'Escaut

ET

INSTALLATIONS NOUVELLES

POUR LE

CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT DES NAVIRES, ETC.

~~~~~

Contrat du 16 Janvier 1874 entre le Gouvernement et la Ville  
d'Anvers pour l'exécution des travaux et le partage des  
revenus.

~~~~~

DOCUMENTS ET NOTES.

A la suite du rapport présenté au Conseil Com-
munal dans sa séance du 19 Avril 1873 par les
commissions des travaux, des finances et du com-
merce réunies, au sujet des établissements maritimes
nouveaux à construire au ^{Nord} ~~Sud~~ de la ville, une au-
dience fut accordée au Collège des Bourgmestre et
Échevins par Messieurs les Ministres des Finances

et des Travaux Publics le 22 du même mois. Le résultat de cette audience est consigné dans la lettre ci-après :

Anvers, le 26 Avril 1873.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers,

*à Monsieur le Ministre des Finances ,
à Monsieur le Ministre des Travaux Publics.*

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Ensuite de la visite que nous avons eu l'honneur de vous faire le 22 de ce mois , accompagnés de quelques délégués de notre chambre de commerce , à l'effet de vous exposer les projets de la Ville pour l'extension de ses établissements maritimes et réclamer l'intervention de l'État dans leur exécution, nous avons eu l'honneur de vous remettre un plan d'ensemble dont nous croyons devoir aujourd'hui compléter les indications par une notice explicative que nous faisons suivre ci-après.

Mais avant tout qu'il nous soit permis, Monsieur le Ministre, de vous témoigner toute notre gratitude pour la manière bienveillante dont vous nous avez accueillis, et pour les déclarations si rassurantes que vous avez bien voulu nous faire au sujet d'une intervention largement efficace de l'État dans des travaux qui intéressent bien moins la Ville d'Anvers que le pays tout entier.

Vous comprendrez sans peine, Monsieur le Ministre, que nous avons hâte de voir se réaliser la promesse que vous avez bien voulu nous faire, d'un examen de nos projets et d'une nouvelle entrevue à bref délai, pour poursuivre les négociations en vue d'une prompte entente, déterminant les obligations réciproques de l'État et de la Ville d'Anvers, afin que les travaux puissent être entamés sans aucun retard.

Ces déclarations faites, nous passerons au but principal de la présente qui est l'exposé de nos projets.

Il est généralement reconnu aujourd'hui que pour des travaux de l'importance de ceux dont il s'agit, il faut procéder d'après un plan d'ensemble qui embrasse une extension possible, dans un avenir éloigné, mais dont l'exécution puisse se faire successivement par parties. Dans cet ordre d'idées nous avons dressé le plan d'ensemble que nous avons eu l'honneur de vous soumettre. Il comprend un développement de la ville au Nord d'environ 700 hectares, non compris les terrains des nouvelles fortifications. Il entraînerait la démolition de l'enceinte actuelle dans les limites de cette extension et la construction de nouveaux ouvrages de défense en avant.

Sur ces terrains seront creusés quatre grands bassins de flot dans une direction perpendiculaire au fleuve, ayant respectivement une communication avec celui-ci par un bassin d'avant-port et une écluse maritime. Deux bassins spéciaux, dont l'un pour le pétrole et l'autre pour le chantier de construction, seraient annexes à cet ensemble.

La surface d'eau de ces bassins serait d'environ 156 hectares et le développement des quais d'environ 22,600 mètres.

Une gare commerciale, d'une longueur de 4500 mètres sur 30 mètres de largeur moyenne, desservira par des voies ferrées, tout le trafic de ces bassins, le long desquels il a été réservé de larges espaces pour l'établissement de hangars et d'entrepôts.

A l'Est de ces bassins se trouve réservé un territoire traversé par un canal et destiné à la création d'un vaste quartier industriel.

Les écluses maritimes dont il est parlé plus haut, se trouvent devant la grande profondeur d'eau du fleuve, et leurs chenaux d'accession sont reliés par un mur de quai, présentant à son pied un mouillage de 8 mètres à marée basse.

Tel est le plan d'ensemble de l'avenir. Il nous reste à décrire celui dont l'exécution doit être immédiate et qui sert de trait d'union entre ce plan et les établissements maritimes actuels.

Ce plan réduit se renferme dans les limites de l'enceinte actuelle, en admettant comme acquise la démolition des fronts intérieurs de la citadelle du Nord.

Il comporte le prolongement du bassin du Kattendijk sur une longueur de 290 mètres, vers un autre bassin placé dans

une direction presque perpendiculaire, ayant environ 600 mètres de longueur sur 180 de largeur, lequel communique avec le fleuve par le bassin d'avant-port et l'écluse maritime communs avec l'un des grands bassins du plan de l'avenir dont il a été question plus haut. Ces bassins sont desservis par le chemin de fer et des espaces sont également réservés le long de leurs quais pour la construction de hangars et d'entrepôts.

Toute la partie Ouest du bassin du Kattendijk prolongée est affectée à une nouvelle série de cales sèches et à un bassin pour l'immersion des mâtures.

La nouvelle écluse maritime commune, dont il vient d'être parlé, est double, afin de pouvoir satisfaire au double service auquel elle est destinée. Son emplacement est commandé par la configuration de la rive du fleuve et du régime des eaux. Elle entraîne la démolition de la batterie haute de la citadelle du Nord, ayant pour objet de battre le fleuve devant les quais d'Anvers. Nous pensons que cette batterie peut être remplacée dans des conditions défensives au moins équivalentes à celles qu'elle possède aujourd'hui, par d'autres batteries rasantes établies au coude du fleuve, dans les terrains réservés à cet effet, entre l'écluse maritime du Kattendijk et la nouvelle écluse double.

Un bassin destiné aux huiles de pétrole, avec dépendances, sera creusé entre la fortification conservée et le bassin d'avant-port, avec lequel il communique.

Nous n'avons point reproduit dans ce projet, la dérivation du canal de la Campine, parce que les nouvelles dispositions semblent la rendre inutile. En effet, la dérivation avait surtout pour but d'exonérer le bassin-sas du Kattendijk, d'une superficie insuffisante pour les manœuvres qui s'y produisent aujourd'hui, de la servitude du batelage dudit canal; or, les nouvelles dispositions proposées atteignent ce résultat. Les bateaux pourront gagner l'Escaut par deux voies: par l'écluse maritime du Kattendijk, d'une part, et par la nouvelle écluse, d'autre part. Cette dernière, par les dispositions qu'elle présente, donnera passage au batelage du canal à toute heure de la marée.

Résumant l'analyse que nous venons de faire du plan d'ensemble et du plan réduit, il nous reste à établir quelle sera

l'importance que chacun d'eux donnerait à nos établissements maritimes, en y comprenant nécessairement la rectification des quais de la rive droite, travail que nous considérons comme le plus urgent et le plus utile aux intérêts du pays.

Le plan d'ensemble donnerait à nos établissements maritimes les proportions suivantes :

1° <i>Rive droite rectifiée</i> , depuis l'extrémité de la nouvelle ville, jusqu'à l'écluse à construire par le concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud.	
Mètres courants de quais	6,500.00
2° <i>Nouveaux ouvrages maritimes à construire</i> , ayant une superficie d'eau de 156 hectares.	
Mètres courants de murs de quai	19,200.00
3° <i>Canal industriel</i> , comprenant en murs de quai une longueur de	3,400.00
4° <i>Ouvrages maritimes existants</i> , ayant une superficie d'eau de 40 hectares.	
Mètres courants de quais	7,000.00
<i>Total de mètres courants de quais.</i>	<u>36,100.00</u>

Un tel développement serait évidemment hors de toute proportion avec le mouvement maritime actuel et la progression rationnelle que l'on peut prévoir.

Nous croyons néanmoins devoir remarquer ici que les dispositions de ce projet sont combinés de manière à permettre un développement progressif et gradué d'après l'accroissement du mouvement maritime. C'est ainsi que, lorsque le plan réduit sera devenu insuffisant, l'on pourra faire d'un coup le recul des fortifications et acquérir toute la zone de terrain ; mais en se bornant à ne construire d'abord qu'un premier bassin, avec l'écluse, puis un second bassin et ainsi de suite.

Voici quelles seront les proportions que fournira le plan réduit :

1° *Rive droite rectifiée*, comme ci-dessus depuis la nouvelle écluse double jusqu'à l'écluse à construire par le concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud.

Mètres courants de murs de quai	4,000.00
2° <i>Nouveaux ouvrages maritimes</i> à créer, ayant une surface d'eau de 29 hectares.	
Mètres courants de murs de quai	4,600.00
3° <i>Ouvrages maritimes existants</i> , ayant une surface d'eau de 40 hectares.	
Mètres courants de murs de quai	7,000.00
	<hr/>
Développement total.	15,600.00

Nous pensons que l'exécution du plan réduit, jointe à la mise en exploitation des quais rectifiés de l'Escaut et à l'outillage perfectionné de l'ensemble de nos établissements, créerait au port d'Anvers une situation répondant pour plusieurs années aux besoins du trafic commercial.

A la date d'aujourd'hui, le coût total des travaux maritimes du plan d'ensemble, y compris les nouvelles fortifications, sera de 151 millions de francs, conformément au devis détaillé ci-joint.

Déduction faite des divers ouvrages maritimes et de la voirie ferrée et carrossable, il reste en surfaces disponibles et productives :

1° Terrains vagues à revendre	158	hectar.
2° Terrains affectés aux hangars.	24	" 47 ares 50 c.
3° Terrains affectés aux entrepôts	22	" 62 " 50 "
4° Enclos du bassin au pétrole	19	" 83 " 00 "
5° Chantier pour constructions navales.	27	" 18 " 75 "
6° Grande station commerciale	53	" 55 " 00 "

Quant au plan réduit, la dépense en est évaluée à la somme de 32 millions, conformément aussi au devis détaillé ci-joint.

Déduction faite des divers ouvrages maritimes et de la voirie ferrée et carrossable, il reste en surfaces disponibles et productives :

1° Terrains vagues à revendre.	13	hectar. 61 ares 75 c.
2° Terrains affectés aux hangars	1	" 16 " 25 "
3° Terrains affectés aux entrepôts	1	" 79 " 00 "
4° Enclos du bassin au pétrole	16	" 06 " 50 "
5° Station pour le pétrole	3	" 34 " 50 "

Indépendamment du projet d'extension de nos établissements maritimes que nous venons de décrire, le Conseil Communal a voté, en séance du 23 Janvier dernier, un crédit de 8 millions, affecté à l'amélioration des bassins existants et à leur outillage. Ces travaux sont en voie d'exécution.

A ces dépenses, il faut ajouter celles nécessitées par la rectification de la rive droite du fleuve, entre l'ancienne écluse maritime et le bastion S^t Michel, rectification aussi urgente qu'indispensable, si on ne veut voir sous peu s'établir l'innavigabilité du fleuve devant la ville. Ces dépenses sont évaluées à la somme de frs. 18,000,000, comprenant, outre le mur proprement dit, la formation du quai sur 60 mètres de largeur et les expropriations afférentes, et l'outillage.

Il résulte de ce qui précède que la dépense totale à faire immédiatement pour permettre au port d'Anvers non-seulement de satisfaire aux aspirations actuelles du commerce et de l'industrie du pays, mais aussi de soutenir avec avantage la concurrence dont le menacent les ports voisins et notamment Flessingue, s'élève globalement à 58 millions.

En présence de ce chiffre, la large intervention de l'Etat que vous avez bien voulu nous promettre, Monsieur le Ministre, est d'autant plus justifiée que depuis 20 ans la Ville d'Anvers a consacré près de 20 millions à l'extension de ses établissements maritimes, dépenses dont la dotation pèse encore en grande partie sur nos contribuables.

L'intérêt de l'Etat à s'imposer les sacrifices que nous réclamons de lui, ne résulte pas seulement des avantages considérables qu'en retirera le commerce et l'industrie du pays, mais bien plus spécialement de l'accroissement qui doit en résulter pour les produits du chemin de fer.

En effet, Monsieur le Ministre, le pays s'impose avec raison de lourds sacrifices pour compléter et améliorer le réseau national et international du chemin de fer. Or, ces sacrifices — et notamment la construction du chemin de fer d'Anvers à Gladbach qui, nous l'espérons, sera bientôt décrétée, — seraient en partie stériles, si l'on négligeait de mettre Anvers, le port d'attache vers lequel convergent toutes les lignes, et qui forme

le trait d'union avec les pays d'outremer, à même de satisfaire à l'immense mouvement commercial et de transit sur lequel sa position topographique lui donne le droit de compter.

Le trésor public est donc un des grands intéressés à l'exécution de ces travaux.

Nous avons lieu de croire, Monsieur le Ministre, que les considérations dans lesquelles nous venons d'entrer, vous permettront une appréciation complète des projets arrêtés par le Conseil Communal et hâteront le moment que nous attendons avec impatience d'être appelés à continuer des négociations qu'il est de l'intérêt de tous de voir mener à une bonne et prompt conclusion.

Dans l'attente, nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Le Bourgmestre,
LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*
J. DE CRAEN.

Cette lettre fut communiquée au Conseil Communal le 12 Mai 1873.

Le 27 Mai 1873 le Collège demande à Messieurs les Ministres précités la nouvelle entrevue promise.

Monsieur le Ministre des Finances propose par lettre du 2 Juin de remettre la nouvelle entrevue à la semaine prochaine.

Le 5 Juin le Collège informe Monsieur le Ministre des Finances qu'il se tient à sa disposition.

Nouvelle conférence avec M. Malou le 16 Juin 1873.

Administration Communale d'Anvers.

Anvers, le 4 Août 1873.

4^{me} BUREAU, N^o 1512 W.

OBJET :

Extension des Établissements
maritimes.

*A Monsieur le Ministre des Finances,
à Bruxelles,*

PROPOSITIONS.

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 Zelzaete, 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 quai 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 de marchandises qui envahissent aujour-
” d'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 constructions à démolir : mais si l'on retranche les maisons
” ayant leur façade 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 presque impossible, à cause de la valeur
» que les constructions nouvelles auront acquise. »

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'Etat 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'art. 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'art. 4 soient suffisants* ,
” elle pourvoira encore à l'achèvement de la machine à mater 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 du Vieux Lion , à l'érection de
” bâtiments d'une architecture réglée des deux côtés des bassins ,
” le tout d'après notre approbation et nos indications , sous la
” surveillance immédiate de l'Administration 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, entr'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 :

Bruelles, 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 correspondance, 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 Etrangères et des Finances, je me
” suis empressé de vous déclarer qu'il n'entraîne pas dans les inten-
” tions 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 embar-
” quent 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 40 ans de nous disputer.

Avant 1830, la situation topographique d'Anvers comme les conditions économiques de son port, lui avaient acquis la pré-

pondérance 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 , out 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 2 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 ne puisse être ouvert , et compléter en deans 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 trainé 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 frs.	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 10 années, époque où le transit était plus ou moins stationnaire, l'augmentation n'est que de frs. 922,200,000.— soit en moyenne de frs. 92,220,000.— par an ; tandis que pendant la période suivante, celle où la réforme économique de 1863 a pu produire son effet, la majoration est de frs. 2,529,400,000.— pour 9 ans, soit en moyenne de frs. 281,040,000.— 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 suit :

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

Dans la première période de 10 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 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 222,143 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 20 ans, la progression du produit des impôts directs ; en voici la statistique :

	1852	1857	1862	1867	1872
Contribution fonciere en principal . frs.	358,720.—	374,334.—	385,956.—	404,258.—	584,426.60
Contribution person* Id. patentes	686,618.40 255,652.98	742,505.42 285,220.98	812,741.45 301,463.15	885,974.07 317,507.47	1,096,618.50 443,018.52
Totaux frs.	1,300,991.08	1,402,080.40	1,499,830.60	1,607,439.54	2,124,063.42

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 . frs.	68,184.34	76,616.57	82,228.55	88,509.95	410,220.07

Ainsi , tandis que pour l'État l'accroissement de revenus est de frs. 823,072.34 , il n'est pour la Ville que de frs. 42,035.86.

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 frs. 198,839.52 , soit par an frs. 19,883.95 , pour la seconde période (1862-1872) elle est de frs. 624,232.82 , soit frs. 62,423.28 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 10 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 Monsieur 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 Monsieur Loos, et au Sénat, l'honorable Monsieur Joostens, ont établi que cette perte, s'élèverait à frs. 345,000 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 . . . frs. 640,000.—

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

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.—

A laquelle il faut ajouter l'augmentation normale, pendant ces 6 années, de l'ensemble de l'impôt, augmentation que l'on peut évaluer à . " 400,000.—

Total frs. 3,110,000.—

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

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 20 ans.

	1852	1857	1862	1867	1872
Chemin de fer. . frs.	1,193,857.98	1,608,508.44	2,120,955.92	2,786,988.93	6,332,576.21
Télégraphes	54,875.70	54,232.92	78,845.58	370,340.55	486,045.74
Totaux frs.	1,228,745.68	1,672,791.56	2,199,779.50	3,157,529.48	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 frs. 2,700,461.94; ce qui porte les recettes totales pour le trafic des marchandises à l'expédition (État et Grand Central réunis) à frs. 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 frs. 3,822,403.94

Id. Grand Central. „ 1,855,624.66

Total . . frs. 5,678,028.60

Ainsi donc l'importance de la station d'Anvers (marchandises) se traduit aux expéditions par une recette de . frs. 9,489,083.89

Aux arrivages id. „ 5,678,028.60

Total. . . frs. 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. frs.	7,526,685.64	8,124,756.77	12,178,831.71

Nous n'avons pas pu nous procurer les chiffres de 1852 et 1857 ; la comparaison des produits de ces 5 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
Recettesfrs.	280,925.77	400,785.44	475,669.65	859,685.64	4,446,349.56
Dépenses	66,948.47	693,440.47	4,077,538.28	4,014,102.85	4,045,668.12
Exédant des recettes.	213,975.60				400,681.44
Déficit id		292,676.76	601,868.65	451,419.24	

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 frs. 355,074.43 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 eut réduit l'exédant à la somme de frs. 45,607.01. 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 frs. 9,240,988.44 pendant que celles de la Ville ne s'accroissaient , en 9 ans , que de frs. 970,679.91.

De plus , les résultats de l'exploitation des établissements

maritimes par la Ville se présentent, pour les 5 années réunies, en déficit de frs. 434,287.59, déficit qui a dû être couvert par les impôts extraordinaires créés pour la dotation des deux emprunts affectés au paiement 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 25 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 des 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 éciatante 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 le charroi, 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 fl. P. B. 700,000, contracté pour cet objet, à raison de 5 % 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 purement 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.

Quoiqu'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'Etat, l'exécution immédiate :

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

L'intervention de chacune des parties pourrait être établie comme 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'Etat, au même titre que

les travaux exécutés à la Meuse, aux ports d'Ostende, Nieuport, Blankenberghe, ainsi qu'au canal de Terneusen.

Pour assurer l'exécution de ce travail dans un délai qui ne devrait pas dépasser 5 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 pourvoirait 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'Etat.

La dépense à résulter de ces travaux serait répartie sur 5 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'Etat 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^o Sur l'emprunt de 1859 une
somme de frs. 5,500,000.—
2^o Id. 1867 id. 10,000,000.—

15,500,000.—

A reporter frs. 15,500,000.—

Report frs. 15,500,000.—

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

1° Outillage des anciens bas-
sins évalué à frs. 8,000,000.—

2° Appropriation du quai à
l'Escaut et son outillage . . . „ 11,000,000.—

19,000,000.—

Total frs. 34,500,000.—

La part de chacun serait donc à peu près égale

Voyons de quelle façon devrait s'établir le compte de parti-
cipation.

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 frs. 400,681.44

Mais les nouvelles charges que la Ville s'im-
pose nécessitent pour 19 millions une dotation
à 4 1/2 % de „ 855,000.00

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'Etat, 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 che-
mins 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'Etat.

Enfin, lorsque la situation se trouverait complètement équi-
librée, 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 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'Etat seul doit en supporter la dépense ;

2^o 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^o 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^o 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 1500 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 Hâvre , 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 dotée.

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,

(Signé) LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*

(Signé) J. DE CRAEN.

Le 6 Septembre 1873, le Collège insiste auprès de Monsieur le Ministre des Finances sur la nécessité d'accélérer la solution de la question.

MINISTÈRE
DES
FINANCES.
—
CABINET.

Bruzelles, 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^o 1512 W, 4^{me} Bureau, vous citez (page 15) 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 la période 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, je vous prie, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,
(Signé) J. MALOU.

Administration Communale d'Anvers.

4^{me} BUREAU, N° 2028 W.

OBJET :

Extension des Établissements
maritimes.

PROPOSITIONS.

PIÈCES JOINTES 2.

Anvers, le 22 Octobre 1873.

*Le Collège des Bourgmestre et Échevins
de la Ville d'Anvers,*

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 établisse-

ments qui sont la propriété exclusive de la Ville ; 2^o 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, ont été rectifiés en conséquence, vérifiés et complétés par le personnel de notre Bureau de la comptabilité communale. Malgré la difficulté que présentait ce travail et la minime importance de ces résultats au point de vue des propositions contenues dans notre Lettre du 4 Août, nous avons tenu cependant à déférer dans la limite du possible à votre demande à l'effet d'accélérer, de la part de votre Département, l'étude des importantes et urgentes questions qui s'y rattachent.

D'après ce travail, les bilans annuels s'établissent comme suit:

	1852	1853	1854
Recettes frs.	262,936.27	264,317.97	281,040.32
Dépenses	174,980.42	140,303.72	194,702.75
Excédant des recettes . .	87,955.85	124,014.25	86,337.57
Déficit			

	1855	1856	1857
Recettes frs.	320,648.68	399,521.02	389,718.69
Dépenses	249,505.71	273,742.32	254,969.95
Excédant des recettes . .	71,142.97	125,778.70	134,748.74
Déficit			
	1858	1859	1860
Recettes frs.	369,281.79	360,330.65	443,129.43
Dépenses	348,131.61	321,412.08	401,014.19
Excédant des recettes . .	21,150.18	38,918.57	42,115.24
Déficit			
	1861	1862	1863
Recettes frs.	554,194.38	483,039.80	530,521.47
Dépenses	465,038.75	510,218.71	683,085.10
Excédant des recettes . .	89,155.63	27,178.91	152,563.63
Déficit			
	1864	1865	1866
Recettes frs.	545,687.88	592,989.71	670,558.14
Dépenses , . .	745,884.59	807,959.47	1,132,340.93
Excédant des recettes . .	200,196.71	214,969.76	461,782.79
Déficit			
	1867	1868	1869
Recettes frs.	853,601.61	938,751.44	950,528.20
Dépenses	1,082,248.58	1,123,807.03	1,186,335.14
Excédant des recettes . .	228,646.97	185,055.59	235,806.94
Déficit			

	1870	1871	1872
Recettes frs.	1,042,452.40	1,440,995.06	1,285,149.77
Dépenses	1,172,453.79	1,155,275.62	1,185,346.49
Excédant des recettes . .		285,719.44	99,803.28
Déficit	130,001.39		

La quote-part des établissements maritimes dans les frais généraux d'administration a été arbitrée par nous à une somme globale de frs. 100,000 l'an. Ce chiffre a été obtenu comme suit : Frais généraux de police, pompiers, éclairage, régie des boues et immondices, pendant les années 1868 à 1872 inclusivement, frs. 3,037,540.78, dont la moyenne $\frac{1}{5}$ égale. frs. 607,508.15

par année. — La ville est divisée en 7 sections et nous avons attribué aux établissements maritimes pour leur quote-part dans ces frais un septième soit $\frac{1}{7}$
 L'import d'une section, ce qui certes est en dessous de la réalité » 86,786.87

En y ajoutant le traitement du personnel d'un des bureaux de l'Hôtel de Ville, chargé des affaires du port 12,500.—

Nous arrivons à un chiffre de frs. 99,286.87 que nous arrondissons à frs. 100,000.— l'an, en négligeant une masse d'autres dépenses générales accessoires payées sur les crédits pour contributions, assurances contre incendie, pavages, frais de procédure, imprévus, etc.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de vous faire remarquer pour l'élucidation des résultats du travail qui précède : 1^o que pendant la période de 1852 à 1861 inclusivement, ces bilans présentent annuellement des bénéfices plus ou moins importants et qu'à partir de 1862 les bénéfices se traduisent en des déficits annuels, sauf en ce qui

concerne l'année exceptionnelle de la guerre franco-allemande, en 1871, pendant laquelle les droits de navigation ont été excessivement élevés et dans le bilan de laquelle nous n'avons pas tenu compte, comme nous l'avons expliqué dans notre lettre précitée du 4 Août, d'une somme de frs. 355,074.43 également dépensée dans l'intérêt des travaux maritimes pour le déplacement de l'écluse N° 6 du canal de la Campine ; 2° que l'année 1872 laisse également un boni de frs. 99,803.28, mais que les dépenses faites pendant cet exercice pour la continuation des travaux de déplacement de l'écluse, mentionnée au paragraphe précédent, ont absorbé au delà de cette somme. Elles figureront au compte communal de 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° que nous n'avons rien porté en compte pour intérêts sur les déficits accusés par le bilan de l'exploitation de 1862 à 1870 ; 4° 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° que les bonis 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 et 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

quelqu'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.

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

Le Collège des Bourgmestre et Echevins,
LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*
J. DE CRAEN.

Monsieur le Ministre informe Monsieur le Bourgmestre, le 31 ^{Décembre} ~~Novembre~~ 1873, qu'il recevra le Collège le 4 ou le 5 Novembre.

Le Collège accepte pour le 5.

Nouvelle entrevue avec Monsieur le Ministre, le 1^r Décembre 1873.

1^r BUREAU, N° 34 X.

Anvers, le 2 Décembre 1873.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins,

à Monsieur le Ministre des Finances.

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 opérations commerciales en rade, aux embarcadères, ou à un quai du fleuve, ou qui sont entrés dans les canaux intérieurs, se

sont élevés approximativement comme suit, non compris les 15 centimes additionnels :

1871 frs. 108,906.39.

1872 " 98,304.20.

Les droits de bassins pendant les mêmes années ont produit, non compris les 15 centimes additionnels :

1871 frs. 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'Etat 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 de 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^o Il serait tenu une comptabilité distincte du produit des droits de navigation dans les bassins et dans le fleuve et les canaux.

2^o La Ville prélèverait, sur l'ensemble des divers produits octroyés par le règlement de 1863, la somme totale des recettes qu'elle aura effectuées en 1873.

3^o Les droits à percevoir dans le fleuve seront, après prélèvement du manquant éventuel pour combler l'intégralité de la recette de 1873, partagés par parts égales 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 bassins.

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.

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

Le Collège des Bourgmestre et Echevins,
(Signé) LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*
(Signé) J. DE CRAEN.

MINISTÈRE

DES

FINANCES. *A Messieurs les Bourgmestre et Echevins de la
Ville d'Anvers,*

CABINET.

MESSIEURS,

Bruxelles, le 3 Décembre 1873.

Je m'empresse de répondre à votre lettre d'hier (Comptabilité, 1^{er} Bureau, sans numéro).

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 ultérieur 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 désirable que je m'efforcerais 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.

Agréés, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,
(Signé) J. MALOU.

1^r BUREAU, N^o 34 X.

Anvers, le 5 Décembre 1873.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous nous empressons de vous informer, en reponse 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, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments les plus distingués.

Le Collège Echevinal,
(Signé) LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*
(Signé) J. DE CRAEN.

Nouvelle entrevue avec Monsieur le Ministre le
8 Décembre 1873.

Projet envoyé par Monsieur le Ministre des Finances.

BASES DE LA CONVENTION A FAIRE.

1.

L'État reprend les quais.

2.

Il les reconstruira sur un nouvel alignement.

Il y aura le long des quais reconstruits un mouillage de huit mètres, à marée basse, sur une partie, et de six mètres sur le restant.

3.

Le Werf sera enlevé.

4.

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.

5.

Il pourra clore les terrains non nécessaires à la circulation, ainsi que les magasins ou hangars.

6.

La Ville s'interdit d'établir aucune taxe communale quelconque à raison de la rade ou des quais et des mouvements ou manutention résultant de leur exploitation.

7.

L'État paiera 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.

8.

L'Etat 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 ces terrains.

9.

Lorsque le produit net de la rade, des quais et des installations ou établissements à créer pour leur exploitation dépassera 4 % des capitaux engagés, après amortissement des pertes que cette exploitation aurait causées antérieurement en calculant le même intérêt de 4 % et les frais de gestion, l'État bonifiera à la Ville d'Anvers 25 % de cet excédant tel qu'il l'aura constaté.

Les conditions du rachat éventuel de ce droit seront déterminées.

10.

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.

1^r BUREAU.

Anvers, le 21 Décembre 1873.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers,

A MONSIEUR LE MINISTRE DES FINANCES,

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.

Nous croyons en conséquence 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 entretenir avec vous dans une audience que vous voudrez bien nous fixer.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Bourgmestre,

(Signé) LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*

J. DE CRAEN.

Contre-projet de la Ville.

BASES DE NÉGOCIATIONS.

1.

La rectification des quais de l'Escaut devant Anvers, depuis le musoir sud de l'écluse du bassin Kattendijk, jusqu'à la

batterie St Michel, sera faite par l'Etat, à ses frais et risques, d'après un alignement à déterminer et avec un mouillage suffisant.

2.

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'Etat pourra percevoir ces taxes à son profit.

3.

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 Kattendijk.

4.

En considération du sacrifice que la Ville s'impose et de la diminution du produit de ses établissements maritimes, l'Etat lui paiera annuellement la somme de cent mille francs, en deux paiements semestriels.

De plus, si le produit net des droits perçus par l'Etat dépassait 4 % des capitaux engagés par lui, il bonifiera à la Ville 50 % de l'excédant.

5.

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.

6.

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.

7.

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.

8.

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.

MINISTÈRE
DES
FINANCES.
CABINET.

Bruxelles, le 21 Décembre 1873.

MONSIEUR LE BOURGMESTRE D'ANVERS,

Il ne 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 même 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.

Agréé, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,

(Signé) J. MAIOU.

1^{er} BUREAU.

Anvers, le 23 Décembre 1873.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers,

à Monsieur le Ministre des Finances à Bruxelles.

Ce n'est pas sans un profond étonnement que nous lisons votre lettre du 21 courant, dans laquelle vous me dites 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 je pense de vous rappeler que nous vous avons déclaré immédiatement que les propositions formulées par vous étaient si éloignées de ce que la Ville d'Anvers espérait obtenir, que nous ne pouvons pas les accepter même provisoirement.

En présence du contenu de votre dépêche, nous devons vous déclarer à notre tour que, si votre décision irrévocable est de subordonner la base des négociations à la prétention indiquée dans notre entretien et plus énergiquement écrite dans votre note intitulée : *Bases de négociations*, d'enlever à la ville d'Anvers le terre-plein de ses quais, jamais ni l'Administration Communale ni la population d'Anvers ne s'inclineront 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 soumettre par écrit.

Agréé, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Le Bourgmestre,

(Signé) LÉOPOLD DE WAËL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*

(Signé) J. DE CRAEN.

MINISTÈRE
des
FINANCES.
—
CABINET
du
MINISTRE.

Bruxelles, le 27 Décembre 1873.

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 anversoïis qui doit être résolu par nos communs efforts.

Il comprend quatre points principaux :

- 1^o La reconstruction des quais ;
- 2^o L'agrandissement des établissements maritimes au Nord ;
- 3^o L'appropriation des terrains de la citadelle du Sud ;
- 4^o 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 St 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 au 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'Etat 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 poldre 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 bienveillance 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 frs. 100,000 par an et de plus une part de 25 % sur l'excédant au-delà de 4 % 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 MM. les Échevins insistait encore pour me déterminer à porter cette quotité de 25 à 50 %.

La somme fixe de frs. 100,000 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 pure 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

Anversois 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 ,
(Signé) J. MALOU.

1^{er} BUREAU. N^o 239 X.

Anvers, le 5 Janvier 1874.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers,
à 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, n'est accueillie.

Votre lettre, Monsieur le Ministre, ne nous paraît donc être qu'un résumé :

1^o de l'historique 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 peiné.

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 ses travaux du palais de justice, ceux du détournement de la Senne, etc.

Nous ne pouvions comprendre pourquoi Anvers seule était exclue 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 1/2 siècle sur les navires déchargeant 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 frs. 100,000 et le 1/4 du produit net des droits de navigation après acquittement des intérêts sur le coût des travaux.

Ce chiffre de frs. 100,000 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 jusques 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, nous avons eu l'honneur de vous faire connaître le résultat de cette consultation. Votre réponse du 27 Décembre est le dernier acte de nos négociations.

2^e 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 tous 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 s'il 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 des dits 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^e point. Le total des concessions de l'État est donc frs. 100,000 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 à 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, 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 de la police des établissements qu'il créera sur ces terrains. ”
Ces stipulations reviennent à ceci.

La Ville d'Anvers perd pour toujours la jouissance des quais du fleuve, qui ont formé depuis bientôt 60 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 Nations, qui comptent à Anvers plus de 4000 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 au jour et heure que voudrez bien nous fixer.

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

Le Bourgmestre,

LÉOPOLD DE WAEL.

Par Ordonnance : *Le Secrétaire,*

J. DE CRAEN.

Télégramme.

Bruxelles , leg. 44.71. 33. 7 Janvier 1874. 10.24 m. de Wael, Bourgmestre, Anvers. Reçu votre lettre. Voulant terminer l'affaire j'aurai l'honneur de recevoir le Collège, soit ce soir à sept heures, soit demain Jeudi à dix heures du matin.

MALOU.

Le Collège répond par télégramme à Monsieur le Ministre qu'il sera chez lui ce soir à 7 heures.

A la suite de cette conférence Monsieur le Ministre nous a transmis le projet ci-après :

Projet de Monsieur le Ministre des Finances.

Entre Monsieur J. 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 toutes réserves 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.

ART. 1^{er}. — Les quais d'Anvers entre l'écluse du Kattendijk 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 puissent y 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'art. 1^{er} et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 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.

3^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 terrain qui seraient louées 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 ou aux canaux, des opérations de commerce faites en rade, ou 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° 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 frs. 400,000.

2° 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.

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 réglemens 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'art. 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. — Chacune des parties pourra moyennant préavis donné au moins six mois d'avance, dénoncer le présent contrat pour être résilié à l'expiration de la vingtième année à partir de la remise totale des quais reconstruits sur toute l'étendue indiquée à l'art. 1^{er}. Toutefois si la résiliation n'est pas acceptée par l'autre partie, le contrat continuera d'être en vigueur pour une nouvelle période de 10 ans. Il en sera de même à l'expiration de cette période.

Le contrat sera résilié si l'une des parties le dénonce à la fin de la deuxième prorogation.

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'Etat, 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'Etat a réservée en sa faveur par l'art. 4 du contrat, conclu entre le Ministre des Finances, la *Compagnie Immobilière de Belgique* et Monsieur 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. 13. — Le présent contrat lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 14. — 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

MINISTÈRE
DES
FINANCES.
—
CABINET.
—

Bruxelles, le 8 Janvier 1874.

*A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la
Ville d'Anvers,*

MESSIEURS,

Votre lettre datée du 5 Janvier courant (Comptabilité, 1^{er} Bureau N^o 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.

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 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 *Natiën* 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.

Agréés, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,
(Signé) J. MALOU.

Par une autre lettre du 8 Janvier 1874, Monsieur le Ministre propose de substituer la rédaction ci-après à celle figurant au projet du 7 courant.

ART. 10. — Après la 40^e 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.

1^{er} BUREAU.

Anvers, le 13 Janvier 1874.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers,
à 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^o de supprimer dans l'introduction les mots *reprendre pour les*, et 2^o 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 2 ou 3 années après le complet achèvement des travaux, un tantième pour indemniser la Ville de ces frais.

La 2^{me} 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^o 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 quinze centimes additionnels aux droits de navigation qui font partie de la dotation de son emprunt de sept millions de francs pour les bassins du Kattendijk.

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 en 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.

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.

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

Le Collège des Bourgmestre et Echevins,
(Signé) LÉOPOLD DE WAEL.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,*
J. DE CRAEN.

Contre-projet de la Ville

Entre Monsieur J. 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 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 toutes réserves 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 :

ART. 1^{er}. — Les quais d'Anvers entre l'écluse du Kattendijk et la batterie St Michel seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État. Les frais des expropriations et toutes dépenses d'entretien restent à sa charge.

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.

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.

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

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'art. 1^{er} et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 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.

3^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 qui continueront de servir de voirie communale.

ART. 3. — A mesure qu'une section des quais sera reconstruite, nivelée et pavée, 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.

Toutes dépenses d'entretien et de renouvellement concernant les installations de la Ville seront à sa charge.

ART. 4. — L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé à soumettre à l'approbation de la Ville ; 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 ou aux canaux, des opérations de commerce faites en rade, ou 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 sur la recette brute annuelle le montant de ses frais de gestion, d'exploitation, de police, d'éclairage, de surveillance et autres.

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

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 réglemens 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'art. 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, mais pour cette partie seulement.

ART. 10. — Après la 40^e 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. 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'art. 4 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. 13. — Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 14. — 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

MINISTÈRE
DES
FINANCES.

Bruzelles , Mercredi 14 Janvier 1874.

CABINET.

—
MONSIEUR LE BOURGEMESTRE ,

J'aurai l'honneur de recevoir le Collège Échevinal demain matin , Jeudi , vers 10 heures ou même 9 1/2 si la chose est possible.

Mon désir, comme le vôtre, est de terminer notre négociation.

Agréez, Monsieur le Bourgmestre , mes sentiments très-distingués.

(Signé) J. MALOU.

A la suite de cette lettre , le Collège a eu avec Monsieur le Ministre une nouvelle entrevue, le 16 Janvier , dans laquelle a été signé le contrat définitif ci-après :

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 Gouvenement 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.

ART. 1^r — Les quais d'Anvers, entre l'écluse du Kattendijk

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^o Les quais et leurs dépendances dans les limites, indiquées au § 1^r de l'art. 1 et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 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 ;

3^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'Etat.

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

ART. 5. — L'Etat établira à ses frais des 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. 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 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'Etat et la Ville au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

ART. 7. — Après l'achèvement des travaux de construc-

tion 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'art. 6 relatif au partage des recettes brutes sera applicable à dater du 1^r 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 égoûts 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'art. 5 du contrat conclu entre le Ministre des Finances,

la Compagnie Immobilière de Belgique et Monsieur 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.

(Signé) J. MALOU.

LÉOPOLD DE WAEL.

JACQ. CUYLITS.

FERD. VAN DER TAELEN.

JOSEPH LEFEBVRE.

EV. ALLEWAERT.