

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 AVRIL 1872.

Échange d'immeubles entre le Gouvernement et la ville d'Anvers.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a conclu le 5 décembre dernier, avec la ville d'Anvers, une convention qui résoud d'une manière satisfaisante la question si importante, au point de vue de l'intérêt public, des installations du chemin de fer à Anvers.

Cette convention qui est ci-annexée, règle, entre autres, plusieurs échanges de terrains.

Aux termes de l'art. 9, la ville d'Anvers cède à l'État la propriété des terrains communaux nécessaires à la construction de la station principale et de la station de Stuyvenberg et, d'autre part, la jouissance irrévocable des terrains communaux qui feront partie de la station aux bois et de la station du quai du Rhin.

Les terrains ainsi cédés en toute propriété par la ville d'Anvers, présentent ensemble une superficie de ⁽¹⁾ 9 98 »

Les terrains dont la ville accorde la jouissance, dans des conditions qui équivalent pour l'État à la propriété, ont une superficie de ⁽²⁾ 5 66 70

Ce qui fait en tout pour les terrains communaux à incorporer dans les stations d'Anvers une superficie de 15 64 70

	H.	A.	C.
(1) En réalité cette superficie est de	11	15	10
Mais il faut en déduire le terrain à acquérir par l'État pour remplacer une rue incorporée dans la station principale, ci	1	17	10
Ce qui réduit la surface cédée à.	9	98	»

(2) Une partie de ces terrains fait l'objet d'une contestation judiciaire (voir art. 15 de la convention), et si la ville d'Anvers succombe dans cette instance, la superficie des terrains dont la jouissance est accordée par elle à l'État sera réduite à 4 hectares 43 ares 77 centiares, et la superficie totale des terrains communaux à incorporer dans les stations à 14 hectares 43 ares 77 centiares.

D'un autre côté, aux termes de l'art. 16, l'État abandonne en toute propriété à la ville d'Anvers la plus grande partie des immeubles occupés par les portions de chemin de fer à supprimer.

Cette cession s'applique à une superficie de terrain de 4 hectares 29 ares 98 centiares, elle comprend de plus un hangar à marchandises construit sur le terrain de l'ancien canal des Vieux-Lions appartenant à la ville d'Anvers. D'après les arrangements intervenus lors de l'établissement de ce hangar, l'État est tenu de le démolir s'il cesse de l'utiliser au service du chemin de fer.

Cette construction ne représente donc plus pour l'État que la valeur des matériaux à en provenir après démolition.

Les terrains cédés par l'État à la ville d'Anvers se subdivisent comme suit :

	h.	a.	c.
Terrains provenant de l'ancienne enceinte des fortifications.	2	89	69
Immeubles acquis par le Département des Travaux Publics pour le service des chemins de fer	1	40	29
Ensemble.	4	29	98

Par l'art. 2 de la loi du 8 septembre 1859, le Gouvernement a été autorisé à abandonner à la ville d'Anvers les terrains, les constructions et les fortifications de l'ancienne enceinte fortifiée.

Cette cession a été réalisée par la convention du 12 septembre 1864, qui en a excepté (art. 10) les parties de terrains sur lesquels étaient établis les voies, les accotements, les contrefossés, les ponts et en général tous les autres ouvrages d'art dépendant des routes, du railway et des chemins qui traversaient ou longeaient les terrains des fortifications.

Mais il a été stipulé en même temps que dans le cas où des modifications seraient apportées par les autorités compétentes, soit aux voies de communication, soit aux cours d'eau indiqués, les terrains qui deviendraient ainsi disponibles seraient abandonnés à la ville d'Anvers en échange des nouveaux terrains qu'elle fournirait pour l'exécution de ces modifications.

Parmi les voies de communication dont il s'agit, se trouvent l'embranchement de chemin de fer qui prend son origine à la station dite de Borgerhout et se termine par la station dite des canaux de l'Ancre et des Vieux-Lions et l'embranchement qui, se détachant du premier, est établi sur les terrains du glacis de l'enceinte actuellement démolie et qu'il contourne pour aller atteindre le bassin du Kattendyk.

Or, la suppression de ces embranchements et de ces stations a été décrétée par les arrêtés royaux du 30 décembre 1870 et du 17 août 1871, et c'est cette suppression qui rend disponibles les immeubles que l'État cède à la ville d'Anvers.

Il résulte donc de ce qui précède que pour la plus grande partie de ces immeubles, les 5 hectares environ provenant de l'ancienne enceinte fortifiée, le Gouvernement a, par la loi du 8 septembre 1859, les pouvoirs nécessaires pour en faire la cession.

On pourrait admettre que ces pouvoirs s'étendent également à la partie restante; qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre les terrains qui proviennent de

l'ancienne enceinte fortifiée et ceux qui n'ont pas la même origine; que la convention précitée du 12 septembre 1864 s'applique à tous les terrains qui forment l'assiette des voies de communication à supprimer ou à modifier.

Toutefois, le Gouvernement croit devoir demander l'assentiment de la Législature à ces échanges. C'est dans ce but que le projet de loi ci-joint est soumis à vos délibérations.

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Les échanges d'immeubles stipulés par les art. 9 et 16 de la convention intervenue le 5 décembre 1871 entre le Gouvernement et la ville d'Anvers et annexée à la présente loi, sont approuvés.

Donné à Bruxelles, le 29 avril 1872.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux Publics,

J. MONCHEUR.

CONVENTION.

Entre l'État belge, d'une part, représenté par MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, et la ville d'Anvers, d'autre part, représentée par le collège des bourgmestres et échevins, à ce spécialement autorisé, par délibération du conseil communal, en date du seize septembre 1800 soixante-onze, il a été conveuu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La ligne de chemin de fer à construire par l'État, conformément à l'art. 3 de l'arrêté royal du 17 août 1871 (1) sera terminée et prête à être livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans au plus tard, à partir de la présente convention.

ART. 2.

Passerelles à construire aux passages à niveau.

Le Département des Travaux Publics fera construire une passerelle pour piétons au passage à niveau de la rue du Vanneau à l'effet de suppléer aux nécessités de la circulation.

Il établira des passerelles semblables aux autres passages à niveau du chemin de fer de l'État à Anvers, lorsque le besoin en sera reconnu.

L'entretien de ces passerelles incombera à l'État.

(1) Les trois premiers articles de cet arrêté royal sont conçus comme suit :

ART. 1. La partie du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, vers Rotterdam, comprise entre la station dite de Borgerhout, à Anvers, et le pont sur le Schyn au hamcau le Dam, sera supprimée.

ART. 2. Seront également supprimées :

« 1° Les installations pour le service des chemins de fer établies entre la rue Carnot et la rue des Souris ;

2° Les dépendances de la station d'Anvers (bassins) établies sur les terrains des canaux de l'Ancre et des Vieux-Lions et au sud de l'entrepôt public. »

ART. 5. Les embranchements du chemin de fer de l'État dont la suppression a été décrétée par notre arrêté précité du 30 décembre 1870, et la partie du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam à supprimer en exécution de l'art. 1° ci-dessus, seront remplacés par une ligne de chemin de fer qui, partant au moyen d'une double courbe du chemin de fer de Malines à Anvers au Nord de la station de Berchem, longera l'enceinte fortifiée à l'intérieur de la place d'Anvers, passera par la commune de Borgerhout et ira se rattacher, d'une part, au chemin de fer d'Anvers à Rotterdam au pont du Schyn précité et, d'autre part, aux voies des établissements maritimes à proximité de l'entrepôt public.

ART. 3.

Station pour le service des voyageurs et bagages.

La station d'Anvers (Borgerhout) sera exclusivement réservée au service des voyageurs et des bagages ainsi qu'au service des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, etc., transportés à grande vitesse.

Elle sera limitée au nord à la rue Carnot dans l'alignement des maisons neuves construites sur le lot 48 des terrains militaires.

Aucune voie de chemin de fer ne traversera plus la rue Carnot.

Elle sera limitée à l'ouest à la rue du Pélican, et à la place de la Station, laquelle sera prolongée jusqu'à la rue Carnot sur une largeur de 20 mètres en avant de l'alignement des bâtiments de la station des voyageurs.

Si pour le service des chemins de fer, l'État conserve un magasin à marchandises sur le terrain de la station actuelle qui sera compris entre la place de la Station prolongée et la rue Breydel, il pourra mettre ce magasin en rapport avec la station, au moyen de voies de chemins de fer traversant la place de la Station.

Le prolongement de la place de la Station sera exécuté aussitôt que les trains de marchandises ne passeront plus par la station des voyageurs.

ART. 4.

Stations pour le service commercial.

Le service des marchandises de petite vitesse et des marchandises de grande vitesse placées sous le régime de la douane sera assuré au moyen des installations suivantes :

- 1° La station principale;
- 2° La station dite du Stuyvenberg;
- 3° La station du quai du Rhin;
- 4° La station aux bois;
- 5° Les voies conduisant de la station principale à l'entrepôt, à la station du quai du Rhin, à la station aux bois et aux divers quais des bassins à desservir;
- 6° Les voies le long des bassins.

Ces diverses stations sont indiquées au plan ci-joint sous le n° 1.

ART. 5.

Station principale.

La station principale servira notamment au classement et au dépôt temporaire des wagons à l'arrivée.

Outre les voies nécessaires à cet effet, elle comprendra les hangars pour le chargement et le déchargement des marchandises camionnées et des voies pour les mêmes opérations à effectuer en plein air.

La station principale sera limitée au nord par un quai de 30 mètres de largeur,

à l'ouest par l'avenue du Commerce, au sud par une rue de 25 mètres de largeur, et à l'est par la chaussée de Bréda, déplacée.

Elle aura 195 mètres dans sa plus grande largeur, et s'étendra, en longueur, de l'avenue du Commerce au viaduc, au moyen duquel la chaussée de Bréda déplacée passera au-dessus du chemin de fer.

ART. 6.

Station de Stuyvenberg.

La station de Stuyvenberg recevra les installations nécessaires au service de la traction et à toutes les opérations de chargement, de déchargement, de manœuvres, de garage de trains, etc., qui ne pourront pas s'affectuer dans la station principale.

Elle aura approximativement les dimensions et la configuration indiquées au plan joint à la présente convention sous le n° 4.

Ces dimensions et cette configuration seront arrêtées définitivement par le Département des Travaux Publics dans les six mois de la date de la présente convention.

ART. 7.

Station du quai du Rhin.

La station du quai du Rhin sera réservée à la réception et à l'expédition des marchandises arrivant et partant par les bâtiments chargeant et déchargeant au quai du Rhin.

Cette station s'étendra sur toute la longueur du quai entre les musoirs des deux écluses; elle aura 75 mètres dans sa plus grande largeur et sera bordée par une rue de 20 mètres de largeur.

En attendant que l'administration communale y ait pourvu autrement rien ne sera changé à l'emplacement servant de dépôt de marbres au quai du Rhin.

La ville d'Anvers participera à la dépense à laquelle les travaux de cette station donneront lieu pour une somme de cent trente-sept mille francs.

Cette somme sera versée au Trésor pour être affectée à ces travaux au plus tard dans un délai de quinze mois à dater de la signature de la présente convention.

ART. 8.

Station aux bois.

La station aux bois, quoique principalement destinée au chargement des bois, pourra être affectée au chargement et au déchargement d'autres marchandises à désigner par le Département des Travaux Publics.

Cette station aura 70 mètres de largeur sur 485 mètres de longueur moyenne.

Cette largeur de 70 mètres, sera obtenue par une extension de la partie déjà construite à opérer entièrement du côté nord de la station. L'État ne pourra

réclamer à la ville les terrains nécessaires à cet élargissement qu'après l'exécution de la dérivation du canal de la Campine.

ART. 9.

Cession de terrains communaux.

En échange des terrains que l'État lui abandonne, conformément à l'art. 16 ci-dessous, la ville d'Anvers cède en toute propriété à l'État les terrains communaux nécessaires à la construction de la station principale et de la station de Stuyvenberg (art. 5 et 6).

D'autre part, la ville d'Anvers cède gratuitement à l'État la jouissance des terrains communaux nécessaires à la construction de la station du quai du Rhin et de la station aux bois (art. 7 et 8).

L'affectation des terrains communaux aux stations dont il s'agit au paragraphe précédent est irrévocable; mais il est entendu que si ces terrains cessaient d'être utilisés au service commercial du chemin de fer, la ville obtiendrait de nouveau la libre disposition de ceux de ces terrains qui ne devraient pas faire partie des quais ou rues.

Tous les autres immeubles, nécessaires à la construction des stations précitées, seront acquis aux frais des chemins de fer.

ART. 10.

Construction et entretien des stations.

Dans les trois mois, à compter de la signature de la présente convention, l'administration communale d'Anvers livrera les terrains communaux qui tombent dans l'enceinte de la station principale remblayés et nivelés à la hauteur prévue par le plan d'appropriation des terrains militaires.

L'État remboursera, en partie, le coût de ces travaux de remblai, en même temps qu'une partie de la dépense des ouvrages de terrassement exécutés par la ville sur des terrains de la station du quai du Rhin.

Ce remboursement sera réglé comme suit :

a. L'État payera à la ville d'Anvers la somme de cent dix-neuf mille six cent soixante-quinze francs (fr. 119,675), dans le mois qui suivra la mise à sa disposition des terrains communaux à incorporer dans la station principale.

b. Si l'État obtient l'usage gratuit des terrains de la société du Kattendyk à incorporer dans la station du quai du Rhin, il payera, en plus, à la ville d'Anvers la somme de cent onze mille six cents francs (fr. 111,600).

c. Si l'État n'obtient pas l'usage gratuit de ces terrains, ou s'il ne l'obtient que partiellement, il n'aura à rembourser à la ville d'Anvers que la somme stipulée au litt. a ci-dessus, à moins que l'indemnité d'expropriation qu'il aura à supporter ne soit inférieure à cent onze mille six cents francs (fr. 111,600).

Dans ce dernier cas, le second paiement prévu au litt. b ci-dessus, sera réduit, à la différence entre ladite somme de cent onze mille six cents francs (fr. 111,600) et le prix d'expropriation.

Si, la ville ayant succombé en tout ou en partie dans l'action en revendication des terrains de la société des chantiers du Kattendyk, revendication dont il est question à l'art. 13 ci-dessous, l'État croyait ensuite devoir revendiquer lui-même la propriété de la totalité ou d'une partie des terrains dont il s'agit, il aurait, en cas de succès, à effectuer le second paiement prévu au litt. *b* ou *c*, comme il aurait eu à le faire si la ville avait obtenu gain de cause dans son instance.

Le second paiement prévu au litt. *b* ou *c*, sera effectué, le cas échéant, par l'État dans le délai d'un mois après le prononcé du jugement ou de l'arrêt définitif dans le procès que la ville soutient contre la société des chantiers du Kattendyk ou du procès en revendication à engager éventuellement par l'État.

ART. 11.

Droit de placer des voies de chemins de fer dans les rues et le long des quais.

L'État pourra :

1° Placer sur la voie publique, désignée de commun accord, pour y faire circuler des trains ou des wagons, les lignes de chemins de fer conduisant de la station principale à l'entrepôt, à la station du quai du Rhin, à la station aux bois et aux divers quais des bassins ;

2° Poser sur les quais, désignés de commun accord, pour y faire circuler et stationner des wagons, les rails nécessaires pour le transbordement des marchandises de navires à wagons et réciproquement.

La position de ces voies sus-indiquées sera figurée dans un plan général à arrêter de commun accord par l'administration du chemin de fer et l'autorité communale d'Anvers. Aucune modification ne pourra y être apportée par la suite que du consentement des deux parties.

L'entretien de ces voies et de leurs accessoires, tels que excentriques, plates-formes, etc., sera à la charge des chemins de fer. Ceux-ci se chargent également de la main-d'œuvre d'entretien des pavages existant entre les voies ferrées, ou bordant les rails extérieurs, sur une largeur de 50 centimètres.

ART. 12.

Travaux de voirie aux abords des chemins de fer et des stations.

L'État livrera à la voie publique l'usage des terrains nécessaires au prolongement de la place de la station et de la rue Breydel jusqu'à la place de la Station.

L'État prendra en outre pour son compte :

1° L'acquisition des terrains nécessaires à l'ouverture d'une rue de 25 mètres de largeur le long de la station principale entre la rue Dambrugge et l'avenue du Commerce ;

2° L'acquisition des emprises à faire sur les lots n° 10, 11 et 14 pour la rectification de la courbe conduisant de la station principale au quai est du bassin du Kattendyk et pour le déplacement de la rue de 15 mètres de largeur qui sépare les lots n° 10 et 13 des lots n° 11 et 14 ;

3° L'acquisition de l'emprise à effectuer sur le lot n° 2 pour l'ouverture de la rue Latérale à la station du quai du Rhin.

L'État prend également à sa charge :

1° Les travaux de voirie qui seront la conséquence de la construction de la branche du chemin de fer, qui fait l'objet de l'article 1 ci-dessus, comprise entre son origine à Berehem et le pont du Schyn;

2° Les modifications à apporter à la chaussée de Bréda, suivant les indications du plan joint à la présente convention sous le n° 1.

Toutes les autres dépenses d'acquisition d'immeubles, de construction et d'entretien que nécessitera la voirie, y compris celles qu'exigeront la construction et l'entretien des ponts, ainsi que des trottoirs le long des stations, seront à la charge de la ville d'Anvers, sauf ce qui est stipulé par rapport aux passerelles des passages à niveau et à l'entretien du pavage dans les entrevoies et sur les accotements du chemin de fer.

Au surplus, la partie mobile du pont que traverse le chemin de fer sur le chenal du bassin aux bois devra, si besoin en est, être remplacée aux frais de l'État, moyennant pour la ville d'intervenir dans cette dépense en raison de la valeur de la partie mobile existante, qui restera dans ce cas sa propriété.

ART. 13.

Expropriation judiciaire.

L'État se charge de poursuivre l'expropriation judiciaire des emprises à faire tant pour l'établissement de la station du quai du Rhin que pour l'ouverture de la rue Latérale qui longe cette station.

Quant aux terrains destinés à être incorporés dans la station et qui ont été autrefois remis à la société des chantiers du Kattendyk, ceux-ci font l'objet d'une action en revendication introduite par la ville contre ladite société, et la ville, en cas de gain du procès, abandonnera gratuitement la jouissance de ces terrains à l'État.

Indépendamment de cette action, la ville interviendra dans l'instance en expropriation pour faire valoir ses droits et, le cas échéant, ceux de l'État.

Les frais de l'expropriation judiciaire seront répartis entre les deux parties contractantes au prorata de leur intervention dans le payement des emprises à effectuer.

ART. 14.

Remise à la ville d'Anvers de deux parcelles de terrain occupées provisoirement par les chemins de fer.

Dans les deux années qui suivront la livraison par l'administration communale des terrains communaux à incorporer dans la station principale, la ville rentrera en possession, sans frais aucuns, des terrains lui appartenant et occupés par le chemin de fer, savoir :

a. Une parcelle d'une contenance de 2,437 mètres carrés remise provisoirement à l'État, suivant procès-verbal du 25 novembre 1863 ;

b. Une parcelle d'une contenance de 4,706 mètres carrés donnée en location

à l'État, conformément au procès-verbal du 4 décembre 1866, moyennant le paiement d'un loyer de un franc par mètre carré et par an.

ART. 15.

Remise à la ville d'Anvers des terrains des canaux de l'Ancre et des Vieux Lions rendus disponibles.

A l'exception de la partie nécessaire à la construction d'un hôtel pour la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, et que la ville d'Anvers cède en toute propriété à l'État, les terrains qui formaient précédemment les canaux de l'Ancre et des Vieux Lions ainsi que les terrains mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'État au sud de l'entrepôt, feront retour à la ville.

Cette remise, dont il sera dressé procès-verbal, se fera dans les conditions stipulées aux délibérations du conseil communal des 27 juin 1840, 19 août 1842 et du 20 septembre 1845, approuvées respectivement par arrêtés royaux du 2 septembre 1840, 26 septembre 1842 et 29 octobre 1846.

L'État démolira à ses frais le hangar du canal de l'Ancre, construit en partie sur ces terrains. Il abandonne à la ville d'Anvers le hangar dit du canal des Vieux Lions.

La partie de terrain cédée par la ville à l'État, pour la construction de l'hôtel précité, est indiquée par une teinte bleue, au plan ci-joint sous le n° 2.

Son alignement sur la voie publique sera tel qu'il permette de donner une largeur de 12 mètres aux deux parties de la rue du canal de l'Ancre.

ART. 16.

Cession à la ville d'Anvers de divers immeubles rendus disponibles.

En échange des terrains communaux cédés suivant l'art. 9 ci-dessus, le Gouvernement abandonne en toute propriété à la ville d'Anvers les immeubles occupés par les parties du chemin de fer de l'État à supprimer en exécution des arrêtés royaux en date du 30 décembre 1870 et du 17 août 1871, à l'exception :

1° De la partie de ces terrains que l'État destine également à la construction de l'hôtel dont il s'agit à l'article précédent ;

2° Du hangar dit du canal de l'Ancre que l'État fera démolir, conformément à ce qui est dit au même article.

Cet échange est fait par application du dernier paragraphe de l'art. 10 de la convention du 12 septembre 1864, réalisée dans la forme authentique par acte passé devant le notaire Sevestre à Anvers, le 3 novembre 1865.

Les immeubles cédés par l'État à la ville d'Anvers sont figurés par une teinte jaune au plan joint sous le n° 2 à la présente convention.

ART. 17.

Remise à la ville d'Anvers des immeubles occupés par l'Etat.

Les immeubles dont il s'agit aux deux articles qui précèdent seront remis à la ville d'Anvers dans l'état où ils se trouveront, avec leurs servitudes actives et passives, apparentes et occultes, après que l'Etat aura fait enlever les rails, billes, plates-formes, ponts à bascule, grues de chargement, pavage et tout ce qui constitue le matériel fixe et mobile du chemin de fer; qu'il aura fait enlever les matériaux du hangar dit du canal de l'Ancre et le mobilier des bâtiments cédés.

Cette remise aura lieu un mois après que le service des chemins de fer aura cessé de s'effectuer sur les terrains et dans les bâtiments dont il s'agit et au plus tard dans un délai de trois ans à compter de la date de la présente convention.

ART. 18.

Règlement des établissements maritimes.

Il interviendra ultérieurement entre les parties contractantes une convention à l'effet de régler :

La marche des trains dans les établissements maritimes, de façon à gêner le moins possible la circulation sur les quais et dans les rues, ainsi que le mouvement des navires;

La manœuvre des ponts, de manière à gêner le moins possible le service du chemin de fer;

La désignation de quais déterminés pour le chargement et le déchargement des principales marchandises.

ART. 19.

Outillage.

L'outillage des stations incombe au service des chemins de fer et celui des quais à l'administration communale.

ART. 20.

Ouvrages à construire ultérieurement.

La construction d'une nouvelle écluse à l'Escaut et de la dérivation du canal de la Campine, ainsi que les installations du chemin de fer nécessaire au service de ce canal et des bassins qui y aboutiront, feront l'objet d'un arrangement ultérieur.

ART. 21.

Les droits d'enregistrement ou de mutation dus en vertu de la présente convention sont à charge de l'État.

Fait en double à Bruxelles, le 5 décembre 1871.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

Le Ministre des Finances,

JACOBS.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins,

(Signé) VANDEN BERGHE,

D'HANE-STEENHUYSE,

J. COGELS-OSY,

VAN HISSENHOVEN,

JEAN SCHUL.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

(Signé) J. DE CRAEN.

