

(1)

(N° 208.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 JUILLET 1897.

Projet de loi réglant divers objets relatifs aux installations maritimes de Bruxelles et modifiant les circonscriptions territoriales de Bruxelles, Molenbeek-S^t-Jean, Laeken, Schaerbeek, Evere et Neder-over-Heembeek.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'article 9 de la loi du 11 septembre 1893 a autorisé le Gouvernement à approuver les statuts d'une Société à créer sous la dénomination de « Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles ». Cette Société a été définitivement constituée le 13 juin 1896, et ses statuts, rédigés conformément au texte annexé à la loi, ont été approuvés par un arrêté royal du 10 juillet de la même année.

Les plans des installations prévues par lesdits statuts viennent de subir des modifications profondes. Ces modifications, dont le Gouvernement a pris l'initiative et au sujet desquelles il s'est mis d'accord avec la Société, ont pour objet principal de permettre l'établissement dans les plaines de Tour-et-Taxis, à côté du port maritime qu'il s'agit de créer à Bruxelles, d'une grande gare de marchandises destinée à remplacer la gare de l'Allée-Verte, devenue absolument insuffisante pour les besoins sans cesse grandissants du commerce de l'agglomération bruxelloise.

Outre l'avantage que présente par elle-même la juxtaposition de la gare et des bassins, la combinaison à laquelle on s'est arrêté se recommande par d'autres améliorations : le nouvel entrepôt public et sa succursale, construits dans la gare et tout près du port, auront l'emplacement qui répond le mieux à toutes les exigences ; — le bassin maritime, de forme rectangulaire, aura un dispositif de beaucoup préférable à celui du plan primitif, car l'accostage des quais sera plus facile ; — la jonction des deux voies navigables qui aboutissent à la capitale se fera d'une manière plus rationnelle par le raccordement direct du canal de Charleroi au bassin de batelage qui fait suite au

bassin maritime; — enfin la promenade de l'Allée-Verte, conservée et embellie, facilitera les accès du port en le reliant en droite ligne au boulevard d'Anvers.

Les plans ainsi modifiés ont rallié les suffrages de toutes les parties intéressées, mais l'intervention de la Législature est nécessaire, à divers points de vue, pour leur réalisation. Nous avons donc l'honneur, d'après les ordres du Roi, de soumettre le projet de loi ci-joint aux délibérations des Chambres législatives.

L'arrêté royal formulant ce projet de loi annule le projet de loi en date du 11 juin 1896, soumis le 12 juin à la Chambre des Représentants, qui avait pour but d'annexer à la ville de Bruxelles certaines parties de territoire appartenant aux communes de Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean. La délimitation tracée dans ce dernier projet de loi ne répond plus aux besoins qui résultent des plans modifiés. Une délimitation différente y est substituée par l'article 2 du projet ci-joint; nous en expliquerons plus loin la portée.

Les plans primitifs des installations maritimes ont été annexés aux statuts de la Société anonyme et le texte des statuts a lui-même été annexé à la loi du 11 septembre 1895; il en résulte que les modifications dont il s'agit aujourd'hui, — modifications qui ont été adoptées par l'assemblée générale de la Société du 15 mai dernier, — ne peuvent être approuvées définitivement par le Gouvernement sans une autorisation législative expresse.

L'article 1^{er} du projet de loi a pour objet d'accorder cette autorisation.

L'assemblée générale du 15 mai 1897 a apporté aux statuts quelques modifications qui ne sont pas la conséquence nécessaire des changements apportés aux plans : dans le but de faciliter aux associés le versement des annuités qu'ils ont à payer pour constituer le capital social, on a reporté la date de l'échéance de ces annuités du 11 juillet au 31 décembre, la première annuité échéant le 31 décembre de la présente année; comme conséquence, la durée de la Société, fixée à 90 ans, est prolongée de quelques mois pour finir le 31 décembre 1986. La rédaction de certains articles des statuts a dû être mise en rapport avec ce changement de date.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, l'adoption d'un nouveau dispositif pour le bassin maritime et pour la création d'une gare de marchandises dans les plaines de Tour-et-Taxis nécessite certaines modifications dans la délimitation des territoires de Bruxelles, Laeken et Molenbeek-Saint-Jean.

En outre, l'établissement éventuel d'un avant-port et l'exécution de travaux de voirie y afférents commandent des modifications aux limites séparatives actuelles des communes de Laeken, de Schaerbeek, de Neder-over-Heembeek et d'Evere.

Les plans annexés au projet de loi indiquent les nouvelles limites proposées.

Les administrations communales de Bruxelles et de Molenbeek-Saint-Jean sont entièrement d'accord quant à la détermination de la limite séparative de ces communes. Molenbeek-Saint-Jean consent à l'abandon, sans indemnité, des parcelles dont l'incorporation au territoire de Bruxelles est nécessaire à la réalisation du plan général des installations maritimes.

Laeken, au contraire, élève des protestations au sujet de la cession de la partie de son territoire qui longe l'Allée-Verte; en ordre subsidiaire, elle demande que, du chef de cette cession, il lui soit accordé une indemnité.

Ainsi que l'a fait remarquer au Conseil provincial le membre-rapporteur de ce Conseil, il suffit de jeter les yeux sur le plan pour se convaincre que l'Allée-Verte fera en réalité partie intégrante du port, qu'elle en constituera la voie d'accès et que les terrains vagues et les quelques maisons qui la bordent forment bien la zone qui permettra à Bruxelles de profiter des bénéfices et des avantages de l'activité commerciale.

L'intérêt même du port exige d'ailleurs que ses dépendances, son voisinage immédiat, soient soumis à une seule et même juridiction administrative et de police.

Mais s'il est nécessaire d'attribuer ladite zone à Bruxelles, il est juste de tenir compte à la commune de Laeken du préjudice qui doit en résulter pour elle.

De là l'introduction dans le projet de loi d'une disposition établissant le principe de l'indemnité compensatrice et appliquant au règlement de l'indemnité, à défaut d'entente entre les communes intéressées, les règles contenues dans le quatrième alinéa de l'article 151 de la loi communale.

La Députation permanente nommera trois commissaires qui seront chargés, sous son approbation et sauf recours au Roi, de régler les différends.

Une semblable disposition est insérée aussi dans le projet de loi pour les règlements d'indemnités entre les communes de Laeken, Schaerbeek, Nederover-Heembeek et Evere. Elle est de nature à sauvegarder complètement les intérêts financiers de ces communes.

Le Conseil provincial, dans sa séance du 18 mai dernier, a donné son approbation aux changements de délimitation indiqués dans les plans ci-annexés.

Les nouveaux plans exigent l'incorporation, dans la gare projetée et dans le port et ses dépendances, d'une assez notable partie de territoire appartenant actuellement à la commune de Laeken. De ce chef, cette commune subira une perte sensible de revenu, — des constructions étant élevées sur la partie de territoire en question, — et la ville de Bruxelles, à laquelle seront annexés tous les terrains compris dans la gare et dans les installations maritimes, ne peut être tenue de l'en indemniser, puisqu'elle-même ne doit retirer aucun revenu des terrains affectés à des services publics.

Il se présente ainsi une occurrence qui justifie d'autant mieux une mesure exceptionnelle que cette mesure mettra fin à des complications qui, si elles devaient subsister, arrêteraient pendant fort longtemps peut-être l'accomplissement des projets formés pour doter la ville de Bruxelles et ses faubourgs d'un port maritime.

La commune de Laeken croit avoir le droit de réclamer la valeur que représente le sol des rues à incorporer dans la nouvelle gare et dans les installations maritimes. Du jour où le territoire qui comprend ces rues sera annexé à la ville de Bruxelles, la commune de Laeken ne pourra plus faire valoir elle-même les prétentions, fondées ou non, qu'elle élève de ce chef; c'est la ville de Bruxelles qui devrait, pour le compte de Laeken, tenter l'action en justice. La difficulté a donné lieu, entre Bruxelles et Laeken, à

un conflit dont il est inutile d'exposer ici les détails, mais qui devait aboutir, si le Gouvernement n'était pas intervenu, à remettre en question l'adhésion donnée par la commune de Laeken à la constitution de la Société anonyme, et, par voie de conséquence, l'existence même de cette Société. De pareilles contestations, portées devant les tribunaux, auraient paralysé celle-ci dès ses débuts et fait ajourner le commencement de ses opérations jusqu'à l'issue du procès.

Le Gouvernement a pensé qu'il importait de ne pas compromettre par de plus longs retards le résultat de plusieurs années d'études et de négociations, et prenant en considération d'autre part la perte que la commune de Laeken doit subir dans ses revenus annuels, ainsi qu'il est dit plus haut, il a promis à cette commune, sous réserve d'approbation de la Législature, un subside exceptionnel de 300,000 francs, payable en trois annuités, en posant comme condition que l'octroi de cette indemnité mettra fin à toutes les contestations auxquelles a pu ou pourrait donner lieu l'annexion à Bruxelles de la partie du territoire de Laeken à affecter à l'emplacement de la nouvelle gare, du port et de ses dépendances, et notamment à toute revendication du chef de la valeur des rues comprises dans ledit territoire.

La commune de Laeken a accepté cet arrangement. Nous espérons que les Chambres voudront bien y donner leur approbation en votant l'alinéa 1° de l'article 3 du projet de loi.

D'un autre côté, le nouveau dispositif adopté pour le port de Bruxelles doit entraîner, pour la Société du canal et des installations maritimes, un supplément de dépenses auquel son capital social ne lui permet pas de faire face et que l'État doit équitablement prendre à sa charge exclusive, puisque les changements apportés aux plans primitifs l'ont été avant tout en vue de réserver un emplacement convenable pour la nouvelle gare du chemin de fer. Ainsi se justifie le subside prévu par l'alinéa 2° de l'article 3. Il n'est pas possible encore de déterminer le chiffre exact de la dépense supplémentaire qui est prévue ici; des explications seront données à ce sujet à la Législature à l'occasion des demandes de crédit qui seront faites pour la couvrir. Ces crédits seront portés, de même que le subside à payer à la commune de Laeken, au Budget des Dépenses extraordinaires (Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics).

L'article 16 de la loi du 30 décembre dernier attribue à chaque commune, à partir de 1896, à titre de minimum de quote-part dans la répartition du fonds communal, une somme égale à la quote-part qu'elle a touchée pendant l'année 1895.

Lorsque les limites séparatives de deux communes sont modifiées, il faut, pour que cet article 16 reçoive une exécution rationnelle, que la commune qui perd une partie de son territoire subisse, dans le chiffre de sa part minima, une réduction correspondante à la diminution des éléments d'après lesquels sa quote-part a été calculée pour 1895, et que, par contre, la commune dont le territoire est agrandi reçoive une augmentation correspondante de sa part minima.

Cette règle sera suivie à l'occasion des changements de délimitation prévus par l'article 2. Toutefois un cas spécial se présente pour les communes de

Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean, quant aux parties de leur territoire qui, incorporées dans le territoire de Bruxelles, devront être englobées dans la nouvelle gare et dans le port et ses dépendances. Du chef de l'annexion de ces parties de territoire à la ville de Bruxelles, celle-ci ne peut pas prétendre à une augmentation de sa quote-part minima dans le fonds communal, puisque les bases de la répartition de ce fonds pour 1895 ne continueront pas de subsister sur les terrains annexés; il est logique au contraire d'admettre que ces bases se reconstitueront sur les autres parties du territoire des communes de Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean. Le Gouvernement propose donc — article 4 du projet de loi — de ne faire subir à la quote-part minima de ces communes aucune diminution du chef des parties de territoire dont il vient d'être parlé.

Aux termes de ses statuts, la Société anonyme du canal et des installations maritimes a, dès à présent, la jouissance de l'entrepôt public de Bruxelles; celui-ci devra être démoli, et elle aura à en construire un autre dans les plaines de Tour-et-Taxis.

L'exploitation de cet établissement, dans les conditions prévues par les statuts, ne peut avoir lieu que moyennant une dérogation aux prescriptions des articles 24 et 33 de la loi du 4 mars 1846, d'après lesquels ce sont les communes qui doivent fournir les locaux des entrepôts publics et qui touchent le produit des droits de magasin.

L'article 5 du projet de loi substitue en conséquence la Société aux droits et aux obligations résultant, pour la ville de Bruxelles, de la loi de 1846.

La Société est soumise, pour tous les cas non prévus par ses statuts, aux dispositions de la loi du 18 mai 1873 sur les sociétés; elle ne peut donc, en vertu de l'article 68 de cette loi, émettre des obligations remboursables, par voie de tirage au sort, à un taux supérieur à celui de l'émission, qu'à la condition que ces obligations rapportent 3 % d'intérêt au moins et que le montant de l'émission ne soit pas supérieur au capital social versé.

Or la Société ne possède pas de capital social versé, puisque les actionnaires se libèrent de leur souscription au moyen de quatre-vingt-dix annuités.

Pour permettre à la Société de se procurer, par la capitalisation des annuités, les sommes qui sont nécessaires à l'exécution de son programme, il y a lieu de l'autoriser à recourir aux systèmes d'emprunt auxquels les villes et communes — qui ne sont pas soumises aux dispositions de la loi du 18 mai 1873 — donnent généralement la préférence. Il est d'ailleurs à remarquer que les seuls actionnaires de la Société sont des pouvoirs publics.

L'article 6 du projet a pour objet de permettre à la Société de déroger à l'article 68 de la loi précitée.

L'article 30 du Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1896, approuvé par la loi du 26 juin 1896, alloue un crédit de 1,100,000 francs pour l'acquisition de terrains situés entre le canal de Willebroeck et la gare de Schaerbeek, sur les communes de Laeken, de Schaerbeek, d'Evere, de Neder-over-Heembeek et de Haeren.

Le Ministre des Finances, dans la séance de la Chambre des Représentants du 18 juin 1896, a justifié ce crédit dans les termes suivants :

« La Société des installations maritimes de Bruxelles, on le sait, entrevoit, » dans un avenir assez éloigné, l'établissement d'un avant-port. C'est assurément une belle perspective, mais les voies et moyens nécessaires à cette » extension n'ont pas été prévus. Or, il est évident que d'ici à quelques » années les terrains situés entre la gare de Schaerbeek et le canal recevront » une destination qui en augmentera notablement la valeur, en sorte que » l'expropriation, quand le moment sera venu, coûterait fort cher. J'ai donc » déposé un amendement destiné à permettre l'acquisition immédiate par » l'État de tous les terrains situés entre la gare de Schaerbeek et le canal : » le Gouvernement demande pour cet objet un crédit de 1,400,000 francs »

Les Chambres, en votant ce crédit, se sont associées à la pensée de prévoyance qui inspirait le Gouvernement; mais comme il se peut que les terrains dont il est question ne puissent pas tous être acquis à l'amiable, on ne sera certain d'atteindre le but que si le Gouvernement a le moyen de recourir, au besoin, à la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sans devoir déposer, conformément à l'article 1^{er} de la loi du 17 avril 1835, les plans des travaux auxquels ces terrains devront être affectés par la suite. Aucun projet nettement défini ne peut en effet être arrêté dès à présent: il s'agit d'acquisitions à faire en vue de réserver l'avenir.

Le projet de loi — article 7 — autorise en conséquence une dérogation à la loi de 1835: l'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être poursuivie préalablement à la confection d'un plan des travaux. Les destinations auxquelles les terrains acquis seront affectés sont du reste précisées autant qu'elles peuvent l'être dès maintenant, et les propriétés auxquelles la dérogation s'appliquera sont expressément définies; un plan en est annexé au présent Exposé des motifs.

Le Gouvernement espère que les Chambres législatives voudront bien faire du présent projet de loi l'objet de leurs plus prochaines délibérations. Les nouveaux délais fixés par les modifications apportées aux statuts de la Société ont été adoptés en prévision d'une mise en vigueur immédiate. Il est vivement à désirer d'ailleurs que les travaux puissent être entamés sans nouveau retard; or, ils subiraient fatalement un ajournement assez long si les dispositions légales nécessaires n'étaient pas votées avant la fin de la session parlementaire actuelle.

Le Ministre des Finances,
P. DE SMET DE NAEYER.

*Le Ministre de l'Intérieur
et de l'Instruction publique,*
F. SCHOLLAERT.

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics,*
LÉON DE BRUYN.

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

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et de l'Instruction publique et de l'Agriculture et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi du 11 juin 1896 ayant pour objet d'arrêter une nouvelle délimitation de la ville de Bruxelles et des communes de Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean, est retiré.

Nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et de l'Instruction publique et de l'Agriculture et des Travaux publics présenteront en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à approuver les modifications apportées aux statuts de la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles par l'Assemblée générale du 15 mai 1897.

ART. 2.

La délimitation de la ville de Bruxelles et des communes de Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean est modifiée conformément aux indications du plan I, annexé à la présente loi.

La ligne séparative des territoires de Bruxelles et de Molenbeek-Saint-Jean suivra, du point A au point O et du point P au point T dudit plan, le tracé marqué par un liséré rose sous les lettres A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, O et sous les lettres P, Q, R, S, T.

La ligne séparative des territoires de Bruxelles et de Laeken suivra, du point A' au point U', le tracé marqué par un liséré brun sous les lettres A', B', C', D', E', F', G', H', I', J', K', L', M', N', O', P', Q', R', S', T', U'.

Il sera payé par la ville de Bruxelles à la commune de Laeken, à titre d'indemnité compensatrice pour l'annexion de la partie du territoire de cette dernière commune située à droite du canal, le long de l'Allée-Verte, une somme dont le montant, à défaut d'entente entre les deux communes intéressées, sera fixé d'après les règles inscrites au quatrième alinéa de l'article 151 de la loi communale du 30 mars 1836.

La délimitation des territoires des communes de Laeken, Schaerbeek, Neder-over-Heembeek et Evere est modifiée conformément aux indications du plan II annexé à la présente loi.

La partie du territoire de Neder-over-Heembeek, mesurant 71 hectares 37 ares, marquée audit plan par un liséré bleu, est annexée au territoire de Laeken.

La ligne séparative des territoires de Laeken et de Neder-over-Heembeek suivra, du point A au point M dudit plan, le tracé marqué par un liséré bleu sous les lettres A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M.

La partie du territoire de Laeken, mesurant 15 hectares 70 ares 31 centiares, marquée audit plan par un liséré rose, est annexée au territoire de Schaerbeek.

La partie du territoire de Neder-over-Heembeek, mesurant 8 hectares 59 ares, marquée par un liséré jaune, est annexée au territoire de Schaerbeek.

La partie du territoire d'Evere, mesurant 49 hectares 34 ares, marquée audit plan par un liséré gris et comprenant en outre les parcelles situées entre la ligne de chemin de fer de Bruxelles à Malines et la ligne de Bruxelles à Louvain, est annexée au territoire de Schaerbeek.

Les communes dont une partie de territoire est ainsi annexée au territoire de communes voisines recevront de celles-ci une indemnité dont le montant, à défaut d'entente des conseils communaux intéressés, sera fixé d'après les règles inscrites au quatrième alinéa de l'article 151 de la loi communale.

ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé à accorder :

1° A la commune de Laeken un subside de 500,000 francs pour l'indemniser des pertes à résulter pour elle de l'incorporation, dans le territoire de la ville de Bruxelles, de la partie de son territoire qui est destinée à être englobée soit dans les installations maritimes de Bruxelles, soit dans la gare de marchandises à établir près de ces installations;

2° A la Société anonyme du canal et des installations

maritimes de Bruxelles, un subside égal au supplément de dépenses à résulter pour elle du nouveau dispositif donné à ces installations suivant les plans adoptés par l'Assemblée générale du 15 mai 1897.

ART. 4.

La quote-part minima attribuée aux communes de Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean dans la répartition du fonds communal, en vertu de l'article 16 de la loi budgétaire du 30 décembre 1896, ne sera pas diminuée du chef des parties de territoire cédées à la ville de Bruxelles et destinées à être incorporées soit dans les établissements maritimes, soit dans la nouvelle gare de marchandises.

ART. 5.

La Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles est substituée aux droits accordés et aux obligations imposées à la ville de Bruxelles par la loi du 4 mars 1846 sur les entrepôts de commerce.

ART. 6.

Il peut être dérogé, avec l'autorisation du Gouvernement, à l'article 68 de la loi du 18 mai 1875 sur les sociétés, pour les obligations que la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles émettra, en vertu de l'article 8 de ses statuts, en représentation des annuités qui lui sont dues.

ART. 7.

Le Gouvernement est autorisé à exproprier, par application de la loi du 17 avril 1835, pour être affectées ultérieurement soit à l'extension des installations du chemin de fer, soit à l'établissement d'installations ayant pour objet l'exploitation ou l'utilisation du canal de Bruxelles au Rupel, les propriétés comprises, d'une part, entre ledit canal et la gare de formation de Schaerbeek, d'autre part, depuis et y compris les parcelles cadastrales, section B, n° 576, de la commune de Laeken, section A, n°s 37^c/_{bis}, 41^e, 63^a, 46^a, 43^d, 40^d de la commune de Schaerbeek, jusques et y compris les parcelles cadastrales, section B, n°s 277^b, 277^c, 281^{a/2} de la commune de Neder-over-Heembeek, section A, n°s 315^{a/2} et 305^f de la commune de Haeren.

Par dérogation à l'article 1^{er} de la loi précitée du 17 avril 1835, l'expropriation desdites propriétés pourra être

poursuivie sans dépôt préalable d'un plan indiquant les travaux à exécuter.

Donné à Laeken, le 19 juin 1897.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,
P. DE SMET DE NAEYER.

*Le Ministre de l'Intérieur
et de l'Instruction publique,*
F. SCHOLLAERT.

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics.*
LÉON DE BRUYN.

ANNEXE.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU CANAL ET DES INSTALLATIONS MARITIMES DE BRUXELLES.

*Modifications aux statuts adoptées par l'Assemblée générale
du 15 mai 1897.*

I. L'Assemblée générale approuve les plans ci-joints modifiant les plans visés à l'article 2, alinéas 2 et 3, des statuts.

II. L'article 4 des statuts est modifié comme suit :

« La Société prend cours le 11 juillet mil huit cent quatre-vingt-seize,
» pour finir le trente et un décembre mil neuf cent quatre-vingt-six. »

III. La disposition suivante est ajoutée au deuxième alinéa de l'article 6 :

« La première annuité est payable le trente et un décembre mil huit cent
» quatre-vingt-dix-sept. »

IV. L'avant-dernier alinéa de l'article 9 est remplacé par la disposition suivante :

« La cession sortira ses effets à partir du premier janvier mil huit cent
» quatre-vingt-dix-sept. »

V. La disposition suivante est ajoutée à l'article 18 des statuts, dont elle formera le troisième et dernier alinéa :

« Il peut, d'accord avec le Gouvernement, apporter, pendant la période de
» construction, aux plans visés à l'article 2, les changements dont les études
» nouvelles démontreraient la nécessité ou l'utilité. »

VI. Le deuxième alinéa de l'article 47 est modifié comme suit :

« Le premier exercice finira le trente et un décembre dix-huit cent-
» quatre-vingt-dix-sept. »

VII. Le texte de l'article 49 des statuts est modifié ainsi qu'il suit :

« ART. 49. — A l'expiration de la durée de la Société :

- » 1° La voie d'eau et les dépendances du canal, depuis les ponts du boulevard Léopold II jusqu'au Rupel, deviendront la propriété de l'État;
 - » 2° Les dépendances du port, à partir de l'aval des ponts du boulevard Léopold II, entrepôts, quais, magasins, élévateurs, hangars, grues, etc., deviendront la propriété de la ville de Bruxelles, jusqu'aux limites de son territoire. Il en sera de même de la cale.
 - » La ville de Bruxelles s'engage à rembourser, sans intérêts, aux autres associés, la partie du capital se rapportant au port non amortie par les dividendes, de telle manière que la somme à payer par la ville de Bruxelles ne pourra jamais dépasser le montant de la souscription des divers associés. »
-