

LE POLITIQUE

MUNICIPAL, PROVINCIAL ET NATIONAL.

FRANCE.

Paris, le 15 mars. — Hier, la chambre des députés, après avoir entendu encore quelques orateurs sur le projet relatif aux associations, a fermé la discussion générale. La discussion des articles commencera lundi. Il paraît que c'est M. Béranger qui a été chargé de présenter un amendement. Béranger reconnaît en principe le droit d'association; mais il formule ainsi les restrictions qu'il veut y mettre et par lesquelles il veut remplacer le projet primitif il exige : 1° l'obligation pour toute association qui veut se former de faire connaître à l'autorité ses statuts et son but; 2° la faculté laissée au maire de la localité ou à son délégué d'assister aux réunions de toute association; 3° le pouvoir conféré au gouvernement de dissoudre sur-le-champ toute association qui lui paraîtrait dangereuse sans en devoir compte à personne, si ce n'est aux chambres, dans la première session qui suivra cette mesure.

Extrait du discours prononcé par M. Guizot, dans la discussion du projet relatif aux associations.

Le parti républicain, comme celui dont je viens de parler, renferme de bons et de mauvais éléments. Il y a des hommes sincères; il y a aussi les républicains du passé, héritiers de la convention et des clubs (hilarité au centre); mais il y a aussi les républicains de l'avenir, les élèves de l'école américaine. Sur les premiers, je n'ai rien à dire, ils sont, ils ont toujours ce qu'ils ont été; je ne puis les qualifier autrement que ce que j'ai déjà fait, en disant qu'ils sont le parti de la révolution de juillet, le parti de la liberté (l'ironie au centre.) Quant aux républicains de l'école américaine, aux républicains de l'avenir, c'est une autre chose; ce sont des hommes de convictions, des jeunes gens sincères, dont les doctrines de la république des États-Unis préoccupent l'esprit. Je ne garderai rien d'entrer avec eux dans aucune discussion sur ce sujet, je me bornerai à dire que ceux qui regardent le gouvernement d'Amérique comme l'état normal, le terme de la perfection, me paraissent être dans une plus puérile ignorance et de la nature humaine (on rit à gauche) et des conditions de la société. Je ne puis qualifier ce parti, qui renferme des hommes de foi sincères et de bons sentiments, autrement que de parti puéril (Marques presque générales d'incrédulité, interruption.)

Le gouvernement des États-Unis est un fort bon gouvernement pour les États-Unis, dans les circonstances où se trouve cette société, et à sa naissance; car elle est à sa naissance, c'est une société d'enfants. (Rires ironiques aux extrémités.)

Bien que ce soit un parti puéril, vous aurez longtemps à en parler. (Bruit.) Oui, vous en avez pour longtemps; il faut de la prudence. Le parti se recrute parmi les jeunes têtes. Au lieu de les corrompre, il les séduit. (MM. Luchaire et Kératry s'agitent sur leur banc.) S'il s'accroît encore, il présentera des dangers contre lesquels le gouvernement devra lutter et se tenir en garde. Voilà l'ordre politique. Mais ce n'est pas tout; la société est travaillée par un mal bien plus grave. (Écoutez! écoutez!) La révolution française a été bien moins une révolution politique qu'une révolution sociale; elle a bouleversé la société, la propriété, les influences, pour établir la classe moyenne sur les débris de l'ancienne aristocratie. Si maintenant la classe moyenne se barricade derrière une triviale haie de titre, de privilèges de monopoles exclusifs, je comprendrais les soulèvements qui se manifestent contre elle. Mais il n'en est rien absolument; la classe moyenne est restée sans privilège; elle n'a même pas le sentiment complet, suffisamment énergique de ses droits et de sa force. Ce sentiment lui manque.

C'est une erreur de croire, comme on l'a dit, que le mouvement ascendant soit arrêté; partout, avec du travail, avec de la conduite, on monte haut, très-haut; il n'y a plus d'aristocratie. (Bruit.) Que veut-on cependant? une nouvelle révolution, un nouveau déplacement de propriété; la propriété a été atteinte directement d'abord, puis indirectement; on invente, je ne sais quelle théorie des travailleurs et des oisifs; savez-vous ce que c'est qu'un oisif dans cette théorie? Voici un père de famille qui fait valoir ses biens, qui éleve bien ses enfants. Eh bien! c'est un oisif. (Hilarité au centre.) Vous mêmes, vous mêmes qui venez ici donner votre temps, votre fortune, votre repos pour le bien public, vous êtes des oisifs. (Nouvelle hilarité.) Vous dévorez la substance des travailleurs. (Les rires continuent au centre.) Voilà de quels absurdes, de quels barbares arguments on se sert pour jeter le trouble dans la société; on nous menace d'une nouvelle révolution sociale; ceci est beaucoup plus grave que les dangers qui menacent notre ordre politique; voici les

maladies dont nous sommes travaillés, et remarquez cependant que je n'ai pas encore dit un mot des associations; eh bien! au milieu de toutes ces maladies, laissez maintenant des associations, dites-moi ce que deviendra la société, ce que deviendra la sécurité publique; si un pareil état continue, si les associations restent sur le champ de bataille, tous les honnêtes gens prendront en dégoût une telle situation et fermeront leur porte.

Il n'y a plus de gouvernement possible sans l'adhésion de tous les honnêtes gens; du jour où ils se retireront de nous, nous ne gouvernerons plus.

On a adressé surtout deux reproches à la loi qui vous est soumise, on l'a accusé d'être attentatoire à la liberté, d'une part, et de l'autre d'être fatal au progrès.

Malgré tout ce que l'on a dit, la liberté actuelle est immense, plus grande qu'elle ne l'a jamais été à aucune époque et dans aucun pays, et non seulement elle est immense, mais elle ne court aucun danger, pas plus par la loi nouvelle qu'elle ne courait auparavant.

Il n'est pas dans la possibilité du gouvernement d'être tyrannique; il ne porte pas la tyrannie dans ses flancs; il est sorti de la liberté constitutionnelle, il ne peut pas trahir son origine sans se mettre en danger de mort; ce n'est qu'en s'appuyant sur la classe moyenne que le gouvernement gardera sa force.

Quant au progrès, je l'aime autant que qui que ce soit; mais il n'y a de progrès véritable qu'au sein de l'ordre; on n'avance que lorsqu'on marche sur un terrain ferme, légalement, régulièrement. Mais quel est le parti qui prêche le progrès aujourd'hui? C'est un vieux parti, un parti usé, cloué aux idées de 91; ce parti n'a aucun progrès à faire faire à la société; il faut du nouveau à la société, et ce parti n'en a pas. (Agitation prolongée.)

Le progrès est avec nous, le progrès est attaché au triomphe de notre cause; par une bonne fortune qui s'est rarement rencontrée dans l'histoire; toutes les bonnes causes sont aujourd'hui avec nous; la cause de la liberté est celle de l'ordre; la cause de la sécurité est celle du progrès; toutes les bonnes causes sont confondues, sont réunies. Plaise à Dieu que nous ne soyons jamais interrompus.

Messieurs, croyez-moi, réprimez les associations; ôtez-leur au plus vite toute action sur la société. Quand vous les aurez retranchées, il vous restera encore assez d'ennemis à combattre; vous n'en aurez pas fini avec les dangers, avec les inquiétudes, mais du moins, vous aurez supprimé le danger le plus pressant celui qui est la cause de tous les autres. Permettez-moi, en terminant, de vous rappeler une seule parole de Bossuet: « L'homme s'agit, a dit Bossuet, mais Dieu le mène. » Ayez donc confiance dans la cause que vous servez de puis quatre ans avec tant de force et de courage; car, c'est dans ce sens que Dieu mène la France. (Bravos aux centres.) Oui, j'en ai la conviction la plus profonde qui puisse exister dans un cœur d'homme, c'est dans ce sens que Dieu mène la France. (Applaudissements réitérés au centre.)

BELGIQUE.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Voici le discours de M. Nothomb sur la question du chemin en fer :

Messieurs, plusieurs orateurs vous ont décrit la situation relative de la Belgique et de la Hollande, les uns vous ont représenté l'infériorité commerciale de la Belgique par rapport à la Hollande, comme inhérente à la nature des choses, et ils en ont conclu que la réalisation du plan qui nous est soumis, ne la ferait point cesser; d'autres ont regardé cette infériorité commerciale comme due principalement, peut-être exclusivement, à la fermeture de l'Escaut, et le droit public moderne nous ayant garanti la liberté de ce fleuve, ils ont considéré le projet qui nous occupe comme superflu.

Je crois, messieurs, que les causes de l'infériorité commerciale de la Belgique, ne consistent pas uniquement dans la fermeture de l'Escaut, que ces causes ne sont peut-être pas destructibles.

La Hollande a l'avantage d'occuper les embouchures de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin; la Belgique est traversée par les deux premiers de ces fleuves; elle a, en quelque sorte, l'aspect du troisième.

La Belgique se trouve dans la même position que l'Allemagne, dont le plus beau fleuve à l'embouchure en Hollande.

Un vaste empire, doté de l'embouchure d'un fleuve, a déjà de belles conditions commerciales; donner à un peuple sur moins de trente lieues de côtes, les embouchures de trois fleuves, c'est lui assurer une supériorité naturelle marquée.

Maîtresse des embouchures de trois fleuves, la Hollande a pu faire la loi à l'Allemagne comme à la Belgique, elle a pu fermer aux riverains de ces fleuves l'accès de la mer du Nord.

La nature ne donne point aux peuples des positions toutes faites, lorsque la position est avantageuse, on ne la consacre

pas sans sacrifices; Venise ne s'est maintenue dans les lagunes de l'Adriatique qu'en faisant de grands travaux; la Hollande elle-même a dû, en dépensant des millions, se retrancher derrière ses digues, pour ne pas disparaître dans la mer, avec les trois beaux fleuves dont elle est gardienne. Lorsque la position est désavantageuse, il faut la corriger; tâche énorme imposée aux peuples qui veulent être, qui aspirent à une existence politique et commerciale.

C'est ce que nos pères avaient compris; ils s'étaient dit nous ne pouvons détourner le Rhin, la Meuse et l'Escaut, leur creuser d'autres lits, en plaçant l'embouchure sur nos côtes; mais nous pouvons établir un canal du Rhin à Anvers, d'Anvers à Ostende; par ces deux canaux combinés, nous nous procurerons une communication directe de la mer du Nord avec l'Allemagne; nous nous ferons par là une position analogue à celle que la Hollande doit à la nature.

Nos pères avaient encore compris que pour lutter contre la Hollande maîtresse de nombreuses colonies, il fallait procurer à leur marine marchande des débouchés du même genre; de là le projet de formation d'une compagnie des Indes.

Telles étaient dans leur ensemble les mesures qui devaient relever la Belgique de la déchéance commerciale; mesures dont la Hollande a, par la force de ses armes et par la direction qu'elle sut donner au droit public, empêché l'exécution. L'Escaut était resté fermé à la suite du mémorable siège de 1655; ce n'était point assez, le canal d'Anvers vers l'Allemagne commencé en 1627, celui d'Ostende à Anvers projeté en 1695, furent rendus impossibles par l'incertitude des limites dans les Flandres, par l'occupation de Venloo et des environs par les menaces de guerre de la Hollande; on sait quel a été le sort de la compagnie des Indes projetée en 1721.

On m'arrêtera peut-être pour me poser une question que les circonstances où nous sommes rendent très-délicate; on me demandera si je pense que les anciens Pays-Bas autrichiens auraient pu se créer une existence commerciale en établissant un canal d'Ostende au Rhin, l'Escaut restant d'ailleurs fermé. J'ai lu plusieurs écrits publiés dans les années 1766 et 1787 sur cette question, et je n'hésite point à répondre affirmativement, en me hâtant d'ajouter pour prévenir toute fâcheuse induction, que cette existence commerciale eût été moins belle, moins complète que celle que donne l'ouverture de l'Escaut. J'ajouterai encore qu'à l'époque dont je parle on faisait déjà la remarque que l'établissement d'une communication directe des côtes de la Flandre vers l'Allemagne rendrait la Hollande préte sans intérêt dans le maintien de la fermeture de l'Escaut; et garantirait la liberté de ce fleuve, s'il venait à être rendu au commerce.

La question de l'Escaut avait fait naître entre le Brabant et les Flandres une funeste rivalité; les Flandres ont longtemps cru que la prospérité d'Ostende dépendait de la fermeture de l'Escaut, c'est-à-dire de la ruine d'Anvers; il existe un opuscule remarquable, intitulé: *Lettre d'un Zélandais à un Brabançon*, publié en 1787, où l'on cherche à démontrer que si le gouvernement central était assez fort pour résister à des exigences locales, il pourrait obtenir l'ouverture de l'Escaut au profit d'Anvers et du Brabant. Pour ne rien cacher, je dirai encore que les craintes des Flandres étaient telles que les tentatives de Joseph II pour affranchir l'Escaut n'ont point été partout appréciées et appuyées comme elles devaient l'être. Cette rivalité ne s'est point reproduite de nos jours; le souvenir même des anciens différends est pour ainsi dire éteint, et il faut en féliciter le pays. Nous comprenons aujourd'hui qu'Anvers et Ostende peuvent co-exister commercialement; la communication qui fera entrer Ostende dans le système de transit direct avec l'Allemagne, rendra la fermeture de l'Escaut inutile, et assurera de la sorte à Anvers la liberté de ce fleuve; Anvers a intérêt à obtenir comme garantie contre la Hollande ce qu'Ostende demande comme avantage direct.

Vous voulez donc, dit-on, rendre l'Escaut inutile, c'est-à-dire, nous préparer à voir ce fleuve de nouveau fermé, ou imposé d'un droit énorme. Singulière objection, en vérité; car s'il est un moyen de rendre l'Escaut libre, de nous affranchir de la nécessité d'en appeler sans cesse à l'intervention diplomatique, d'obtenir en un mot, de nous garantir l'interprétation la plus favorable de l'article 9 du traité du 15 novembre, c'est de rendre la Hollande sans intérêt dans la question.

C'est donc, ajoute-t-on, pour rendre inutile la navigation des eaux intérieures, c'est à dire pour y renoncer. Messieurs, le texte du traité du 15 novembre est formel; la navigation des eaux intérieures est assujettie aux droits très-élevés du tarif de Mayence, tarif dont le commerce hollandais sera naturellement exempt dans les propres eaux de la Hollande. Pour procurer la même exemption au commerce belge, ou au moins une réduction de droits, il faut lui ouvrir une autre voie soumise à un péage moins élevé que le tarif de Mayence.

Si je vous disais, messieurs, pour procurer à la Belgique une existence commerciale, pour donner à son indépendance politique la sanction de l'indépendance commerciale, pour lui assurer la liberté de l'Escaut, une navigation à un prix

modéré par les eaux intérieures, il faut faire la guerre à la Hollande; cette guerre coûtera quarante millions, mais vous aurez un grand résultat. Ces paroles, si les tribunes n'étaient pas désertes, seraient accueillies par des applaudissements, qui peut-être même ne me manqueraient; car sur les bancs où siègent mes adversaires: on vous propose aujourd'hui de conquérir l'indépendance commerciale, non par une guerre dont les chances seraient incertaines, dont le renouvellement serait toujours nécessaire, mais par un grand travail de l'art; on ne vous demande pas la guerre à laquelle on applaudirait peut-être, on vous demande de faire disparaître toute appréhension, toute cause de guerre avec la Hollande pour l'avenir; car, qu'on y songe bien, la liberté fluviale, telle qu'elle est, diplomatiquement garantie, resterait comme une cause perpétuelle de guerre entre la Belgique et la Hollande.

Autrefois, messieurs, les peuples se faisaient des positions commerciales par la guerre; ils peuvent s'en faire aujourd'hui par les travaux d'art; cette fermeture de l'Escaut qui a ruiné le commerce belge, la Hollande ne l'obtint, ne le maintint que par la guerre. Si en 1786 on avait dit à l'empereur Joseph II. Vous voulez amener les Hollandais à ouvrir l'Escaut aux Belges, deux moyens se présentent; faites la guerre à la Hollande, ou rendez la fermeture du fleuve inutile par une communication directe par terre; l'un et l'autre moyen exigent la même somme d'argent; les effets de l'un sont incertains et précaires, ceux de l'autre, certains et permanents. Croyez-vous qu'on eût hésité sur le parti à prendre, si l'alternative avait pu se poser ainsi.

Le système de politique commerciale qui tend à corriger notre situation est donc ancien; c'est un legs national.

Nous avons conservé le principe; nous ne différons que sur les moyens d'exécution.

Je n'entrerai point dans des détails qui ne sont pas du ressort de mes études; je ne parlerai que de la direction nouvelle assignée à la communication.

Le canal du Nord dont on vous a parlé comme d'un projet réalisable et auquel le gouvernement provisoire avait songé en octobre 1830, avait une direction qu'il est impossible, pour plusieurs raisons, de donner à la communication projetée; voici en quels termes le président Ney rend compte de ce premier essai: «On commença en 1627 à creuser un canal du Rhin à la Meuse, il commençait au dessous du Rhinberg, passant par la ville de Gueldre, et allant aboutir à celle de Venloo, sur la Meuse, l'on se proposait de le prolonger de la Meuse au Demer, et du Demer jusqu'à l'Escaut. Les travaux furent d'abord traversés, puis totalement ruinés à main armée par les Hollandais.»

L'art. 12 du traité du 15 novembre nous permettrait de faire passer la communication par le canton de Sittard; d'où l'on a conclu que c'est dans l'unique dessein de rendre possible l'abandon de cette stipulation du traité du 15 novembre, que le gouvernement propose de diriger la route sur Liège et Verviers.

Faisons d'abord une remarque assez singulière en apparence, mais qui semble avoir échappé aux préoccupations de plusieurs orateurs. La principauté de Liège ne pouvait trouver place dans le système de politique commerciale des Pays-Bas autrichiens; on ne pouvait projeter de communication vers l'Allemagne que dans la direction de Ruremonde, mais aujourd'hui que la principauté de Liège est réunie à la Belgique, ne faut-il pas changer la direction de la grande voie commerciale, faut-il laisser Liège et Verviers en dehors du système de transit direct avec l'Allemagne, comme si ces villes étaient encore en dehors de la Belgique, est-il plus avantageux de donner une direction excentrique à la route et de la faire passer par les brayères du Limbourg? Voilà la question qu'a dû se poser le gouvernement du royaume de Belgique et que ne pouvait se poser le gouvernement des Pays-Bas autrichiens.

Mais, dit-on, vous rendez donc inutile l'art. 12 du traité du 15 novembre; n'est pas la question; il s'agit de savoir si la direction par Liège est plus avantageuse à l'industrie et au commerce; le droit de diriger la communication par Sittard est écrit dans le traité du 15 novembre, mais l'usage de ce droit est subordonné à la question d'utilité.

Comme je veux tout dire, j'ajouterai que le gouvernement hollandais, bien qu'il soit tenu de nous permettre le passage par Sittard, pourra, de connivence avec les particuliers, entourer les expropriations de tant de difficultés, que l'établissement de la communication deviendra très-onéreux. Remarquez encore qu'aux termes de cet art. 12, nous ne pourrions employer que des ingénieurs et des ouvriers hollandais ou agréés par la Hollande; singulière précaution qui seule peut rendre notre droit illusoire ou très-périlleux.

C'est donc par suite d'un intérêt bien entendu qu'on viendrait à rendre possible l'abandon d'une stipulation du traité du 15 novembre; abandon qui d'ailleurs ne pourrait, suivant moi, se faire sans dédommagement, et dans ce cas, je le demande, quel mal en résulterait-il?

La question de savoir si la route dont j'approuve le projet en principe, doit être établie par le gouvernement ou par concession, présente également un côté politique auquel je crois pouvoir m'arrêter.

Tout ce que j'ai entendu depuis trois jours de la part, et des défenseurs et des adversaires du projet de la section centrale, a singulièrement augmenté la défiance que j'ai pour toutes les théories; d'après les uns, le système progressif est celui qui fait du gouvernement un entrepreneur général de travaux publics; suivant les autres, le système progressif est celui qui abandonne les travaux publics à l'industrie privée; je crois, messieurs, que ces théories sont l'une et l'autre trop absolues; elles sont vraies ou fausses, c'est-à-dire utiles ou nuisibles, praticables ou impossibles d'après les circonstances.

Pour ne pas manquer le but que nous nous sommes posé, il faut que le tarif de la grande communication projetée, ne soit pas abandonné à l'arbitraire des intérêts privés.

C'est l'idée dont je me sens invinciblement dominé.

Dans le système de la concession illimitée, sans restriction, le tarif serait abandonné à l'arbitraire des concessionnaires.

Il faudrait donc assigner des limites, des restrictions particulières au système de concession. C'est ce que l'on a fait en Prusse; le gouvernement conserve le droit de fixer le tarif comme sur les routes de l'état: la route projetée étant soumise aux mêmes conditions d'entretien et de surveillance que les routes publiques, aux termes du rescrit du cabinet du 5 décembre 1833.

Avec une réserve de ce genre, et je la crois indispensable, trouverez-vous une compagnie?

En Prusse, peut-être, car le gouvernement y inspire beaucoup de confiance, il ne s'agit que de six millions de francs, et la route est facilement rachetable par le gouvernement.

En Belgique, certainement, avec cette réserve, vous ne trouverez pas de compagnie qui veuille aventurer quarante millions.

Êtes-vous certains, a-t-on demandé, que la Prusse n'établira pas sur le prolongement de notre route une taxe tellement forte qu'elle neutraliserait l'effet de la grande mesure que vous projetez; êtes-vous certains que la Prusse vous fera des conditions équitables de transit? Je crois, messieurs, que l'on peut répondre qu'il est probable que la Prusse fera tout ce qui est de son intérêt; or, il est de son intérêt de nous faire et pour le péage et pour le transit des conditions équitables; supposer le contraire, c'est admettre que la Prusse voudra se nuire à elle-même, ruiner la compagnie qui doit se charger du prolongement de la route.

Mais je vais renverser la question; et j'arriverai ainsi à la véritable question; voici ce que doit se demander le gouvernement prussien: Est-il certain que le gouvernement belge sera tellement maître du tarif de la route belge, que les effets du prolongement en Prusse ne soient pas paralysés? Est-il certain que le gouvernement belge pourra faire des conditions équitables au commerce allemand?

Je réponds que vous ne pourrez donner cette certitude à la Prusse que par un système de concession très-limitée, presque arbitrairement limitée, ou en faisant de la route une propriété de l'état.

Il vient, messieurs, de se réaliser au-delà du Rhin, sans secousse, sans bruit, un fait qui, annoncé à l'avance, n'aurait probablement rencontré qu'incrédulité, et aurait été taxé d'utopie. Il n'y a plus que le grand-duché de Bade, le duché de Nassau et la ville libre de Francfort, à ce que je crois, en dehors de l'union commerciale allemande; nous touchons donc à un pays qui se trouve dans une position unique, à un vaste marché que nous pouvons nous ouvrir. Maintenant que l'union commerciale allemande existe, que dirait-on en Allemagne si, notre route étant faite, le gouvernement prussien venait la rendre inutile pour l'Allemagne même, en nous faisant des conditions commerciales onéreuses, pour servir des antipathies politiques.

L'Allemagne surtout depuis son union commerciale, aurait le plus grand intérêt à s'étendre jusqu'au littoral de la mer du Nord; cette extension territoriale est impossible; la Belgique aurait le plus grand intérêt à s'étendre jusqu'au littoral du Rhin, autre extension territoriale également impossible, par la grande communication projetée, vous placerez l'Allemagne commerciale dans la même position que si elle s'étendait territorialement jusqu'au littoral de la mer du Nord, vous placerez la Belgique dans la même position que si elle s'étendait jusqu'au littoral du Rhin. Les deux pays auront le même intérêt à se faire réciproquement des conditions équitables de transit. Par la liberté de transit, par la liberté d'entrepôt, Ostende et Anvers deviendront des ports allemands, Cologne un port belge.

La Prusse nous dit: La route en fer sera chez moi soumise aux mêmes conditions que les routes de l'état; c'est-à-dire que je fixerai le tarif; votre route en fer sera-t-elle chez vous soumise aux mêmes conditions que les routes de l'état; c'est-à-dire fixerez-vous le tarif; en un mot, y aura-t-il réciprocité dans notre position commerciale?

C'est là la véritable question, sous le rapport international; et j'appelle toute votre attention sur ce point, je crois jusqu'ici, inaperçue.

Je me résume.

La concession illimitée est dangereuse.

La concession convenablement limitée est impossible.

Il ne reste que l'alternative de renoncer à la route, ou de la faire faire par le gouvernement.

Cette conclusion qui constitue le gouvernement entrepreneur de travaux publics, sera présentée par les uns comme un principe général à suivre désormais dans tous les cas, par les autres, comme une exception à renfermer dans un cas spécial.

Je ne suis pas à même de me prononcer à cet égard; je ne citerai qu'un fait qui m'a beaucoup frappé. Sous l'ancien régime, en France et en Belgique, beaucoup de routes ont été établies par suite d'octrois, et étaient devenues des propriétés privées ou communales. L'assemblée constituante, qu'on n'accusera point d'avoir été progressive, a nationalisé ces routes; si par suite de concessions, un vaste système de routes en fer était réalisé en Belgique, pour détruire le monopole qu'il assurerait à une compagnie de concessionnaires, ne faudrait-il pas un jour avoir recours, non à une odieuse spoliation, mais à une onéreuse expropriation pour utilité publique?

J'ai commencé par vous dire que comme Luxembourgeois, je me croyais désintéressé dans cette question; je me suis trompé; comme Luxembourgeois, je ne pourrai accepter le système qui ne compte que sur l'industrie privée. Nous aurions vainement demandé au système de concession même illimitée, la route qui traverse les Ardennes; cette grande communication n'était encore possible que par l'action directe du gouvernement. On me dira peut-être que le canal des Ardennes devait se faire par une compagnie; mais je ferai remarquer que le roi avait pris toutes les actions disponibles, et que de cette manière le concours personnel du roi équivalait à l'action du gouvernement. Mais, m'objectera-t-on, la route dont vous parlez a été assez mal faite; il paraît

que le choix des matériaux est mauvais; que la direction pourrait sur plusieurs points être meilleure; est-ce à dire qu'il fallait demander cette communication au système de concession? Non, messieurs, il n'en reste pas moins vrai, qu'il était impossible d'obtenir cette route par un appel fait à l'esprit d'association, à l'industrie privée. Les vices de construction ne prouvent pas qu'il fut possible de construire la route par concession. Malgré cet antécédent tout personnel, je persiste à croire que la grande communication avec l'Allemagne, n'est également possible, dans le but que nous lui assignons, que par l'action du gouvernement, qui, je l'espère, se pénétrera bien de sa haute mission, et fera choix d'hommes capables. On nous a parlé de la gloire qui attend le gouvernement, et le ministre de l'intérieur a accueilli ces mots avec complaisance, comme une de ces belles promesses d'avenir qui viennent parfois consoler les hommes politiques. C'est à regret que je viens détruire les illusions de mon honorable ami, mais je n'hésite point à lui dire: si la chose réussit, on dira que c'était tout simple et personne ne vous rendra compte du succès; si le projet ne réussit point, on vous tiendra responsable de tous les obstacles, de tous les échecs. Voilà comme se jugent les actions humaines. Ayez donc devant les yeux, non la certitude de la gloire, mais la crainte du déshonneur.

Je ne me crée pas des chimères, je ne suis pas de ceux qui prédisent à Amsterdam la destinée de Venise, je ne crois pas que la communication que nous projetons doive inévitablement amener la ruine de la Hollande, je crois seulement qu'elle nous mettra à même de lutter contre elle. La Hollande projette elle-même une route en fer vers le Bas-Rhin; la France en projette une autre vers le Haut-Rhin; il ne faut pas que la Belgique reste inactive et perde les avantages de sa position intermédiaire. Nous pouvons nous procurer sur le continent le transit direct avec l'Allemagne. Nous n'avons point, comme la Hollande, des colonies, mais tandis qu'elle se maintient à grands frais dans l'ancien système colonial, la Belgique pourra mettre à profit cette émancipation coloniale qui a peut-être plus d'avenir; l'esprit d'association pourra, d'après des vues plus libérales, réaliser cette compagnie des Indes, projetée il y a un siècle, le gouvernement belge pourra se procurer des comptoirs, des établissements libres sur plusieurs côtes, dans plusieurs îles de l'Archipel indien.

La Belgique peut donc parvenir à compléter son existence commerciale et sur le continent et sur les mers. Qu'il me soit permis de manifester mon étonnement d'avoir pour adversaires deux honorables collègues qui, à l'occasion du budget des affaires étrangères et de la marine, n'ont point hésité à proposer la construction d'une flotte pour protéger notre marine marchande. N'y a-t-il pas inconséquence à vouloir un commerce maritime et à ne pas vouloir un commerce de transit sur terre.

La révolution en arrachant la Belgique à la Hollande, a contracté des devoirs; il faut autant que possible refaire la position commerciale compromise par notre séparation. Nous devons beaucoup à la nature, c'est à nous de faire le reste. Mais tout ne se fait pas en un jour; nous ne sommes tenus que de fournir notre contingent. Le royaume des Pays-Bas malheureusement n'était point un polybe qu'on pût couper en deux, de manière à laisser dans chaque partie un principe de vitalité commerciale également puissant. La révolution belge n'est populaire en Allemagne, que par la question commerciale, les provinces rhénanes ont contre la Hollande les mêmes griefs commerciaux que les provinces belges; nous pouvons donc compter sur la sympathie, sur le concours de la Prusse. Il faut seulement que dans les deux pays, les conditions de la grande communication projetée ne soient point abandonnées à l'arbitraire privé, s'il en était autrement le but serait manqué. En se rattachant à l'Allemagne, la Belgique agira à la fois dans l'intérêt de son commerce et dans celui de sa nationalité; elle résoudra une question d'avenir politique et commercial.

Dans la séance du 17 de la chambre des représentants, M. le ministre de l'intérieur a lu un discours très-étendu sur les dépenses et revenus évalués du chemin en fer. Il a dit qu'en 12 heures on pourra parvenir d'Ostende à Cologne, et de Londres à cette dernière ville en 26 heures, tandis qu'en ce moment il faut 4 à 5 jours. L'intérêt du capital employé à la construction, déduits les frais d'amortissement de l'emprunt sera de 7 p. c. Le transport de marchandises d'Anvers à Ostende obtiendra par la route en fer une économie de 3 millions de francs par an, qui en 6 années égalera les frais de construction d'une route de cette distance.

LIEGE, LE 18 MARS.

Par un arrêté du 15 mars, sont nommés:

Le sieur Adolphy (F. J.), actuellement contrôleur des postes à Hasselt; en la même qualité à Verviers;

Le sieur Renoz (N. A. L. A. F.), actuellement directeur des postes à Huy, contrôleur des postes à Hasselt;

Le sieur Maréchal (F.), actuellement directeur des postes à Saint-Nicolas, en la même qualité à Huy;

Le sieur Piron (L. J.), actuellement colonel de garde civique, directeur des postes à Saint-Nicolas, en récompense des services qu'il a rendus à cause de l'indépendance nationale.

Le public est prévenu que M. le ministre de guerre vient de décider, conformément à la demande que lui avait adressée M. l'administrateur de sûreté publique, que les permis de traverser les avant-postes pour aller en Hollande ou en venir, seront désormais délivrés par l'autorité militaire. C'est, en conséquence, à cette autorité que l'on s'adressera à l'avenir les voyageurs qui veulent traverser les avant-postes belges. Il est cependant bon de faire observer que les permis que délivra l'autorité militaire ne dispenseront pas les voyageurs de l'obligation de se munir de passe-ports de la forme.

(Moniteur.)

La section centrale chargée de l'examen du projet relatif aux régences, se réunit aujourd'hui pour entendre la lecture du rapport de M. Behr.

La commission spéciale nommée pour l'examen des projets de loi tendant à apporter des modifications dans le personnel des cours d'appel de Bruxelles, de Gand et de quelques tribunaux de première instance, vient de se constituer et a nommé M. de Behr son président et M. Pollenus-étaière.

On écrit de Gand, 16 mars :

La réunion des industriels cotonniers de la province, annoncée pour demain à deux heures de l'après-midi, se tiendra dans la salle de la Chapelle, à Gand.

La nouvelle du mariage du prince Paul Bagration, grand-écuyer à la cour de Russie, avec M^{lle} Eugénie Forget, paraît entièrement confirmée.

Les assises de la province de Limbourg, pour le trimestre de 1834, s'ouvriront à Tongres le 21 avril, sous la présidence de M. le conseiller Van der Vrecken.

Les assises de la province de Luxembourg, s'ouvriront le 21 avril à Arlon, sous la présidence de M. le conseiller Mockel.

Nous recommandons vivement à l'attention de nos lecteurs la lecture du beau discours de M. de Brou.

On lit dans le *Journal de La Haye* :

Dernièrement, il a été tiré dans la commune de Nymègue, près de la ferme de Nymègue, par le propriétaire de ces biens, un superbe aigle, que l'on dit être un aigle royal. L'aigle avait envergure de plus de 3 aunes (mètres). On ne l'a été abattu à petit plomb et seulement dans une aile, il est vivant et on espère le conserver.

On lit dans le journal anglais le *Standard* :

En 1782 la poste expédiait 3,070,000 journaux ; en 1796, 8,600,000 ; en 1831, 12,200,000 ; en 1833, 41,600,000. On peut calculer que le nombre des journaux expédiés journellement de Londres est d'environ 40,000 ; et il est arrivé que, dans des circonstances d'une importance extraordinaire, il a été expédié jusqu'à 100,000 journaux en un jour par les bureaux de la poste de la capitale.

On lit dans le *Sun* :

Samedi dernier dans l'après-midi, deux enfans, l'un de six et l'autre de neuf ans, jouaient ensemble sur le bord du canal de Grosvenor à Paulico, lorsque tout-à-coup le plus jeune tomba dans l'eau la tête la première, le plus âgé se précipita sur le champ dans le canal ; après avoir un instant flotté sur l'eau les deux enfans disparurent. Dans cet endroit le canal a dix pieds de profondeur. Par bonheur en ce moment passait M. Peel, imprimeur avec M. Regan, comédien d'Aspley, suivi de son beau chien de Terre-Neuve, Néron, bien connu par les représentations dans lesquelles il a figuré sur différents théâtres.

M. Peel avait vu les enfans s'enfoncer sous l'eau ; il jeta aussitôt une pierre à l'endroit même où ils avaient disparu et excita Néron à aller chercher. Le chien plongea à l'instant même et ramena l'aîné

des enfans ; les vêtemens de l'enfant s'étant déchirés pendant que le chien revenait en nageant au bord du canal, l'animal intelligent plongeant de nouveau, se resaisit de son fardeau et vint le déposer à terre. Puis, retournant au canal, où le plus petit enfant avait déjà surnagé deux fois, il plongea quelques secondes et reparut encore tenant dans sa gueule le pauvre enfant évanoui.

Plus de deux cents personnes réunies sur le bord du canal applaudissaient aux efforts de cet animal précieux, les enfans revinrent bientôt à eux après que les secours nécessaires leurs eurent été prodigués.

Un ancien élève de l'école polytechnique, qui s'est occupé depuis long temps de statistique, établit que sur 54,000,776 hectares dont se compose le sol de la France, 7,185,475 sont encore incultes. Ce sont des landes, des dunes ou des marais.

M., dans son tableau statistique, a divisé la France en régions septentrionales, centrales et méridionales.

Dans les régions septentrionales, on compte 18,287,987 hectares, dont 1,253,115 non cultivés. C'est 6,80 pour 100 de leur superficie.

Dans les régions centrales, 17,515,625 hectares, dont 2,326,482 non cultivés. C'est 7,57 pour 100.

Dans les régions méridionales, 18,217,166 hectares dont 4,605,778 non cultivés. C'est 25,28 pour 100.

Un journal anglais publie les détails suivans sur le nommé John Rediles, qui vient de mourir : « Cet homme a été long-temps connu comme étant le riche cordonnier, prêtant de l'argent de Bishopsgate-street ; il est mort le 4 courant, laissant environ un million de fortune. On dit que c'est par son économie et par son industrie qu'il était parvenu à gagner cette somme. Il était toujours habillé comme un ouvrier : sa mise était extrêmement mesquine ; il avait des actions dans plusieurs compagnies, notamment dans la compagnie des Indes et dans celle de l'éclairage par le gaz. Il passait ses soirées dans une taverne près de Bishopsgate-street, où il prenait de l'ale, du pain et du fromage. De cette manière, il économisait le feu et la chandelle, et dépensait 50 l. st. par an, tandis qu'il prêtait des sommes considérables aux autres. »

Vente d'un violon. — Le comte Trautmannsdorf, maître d'équitation à la cour de Charles VII, acheta un violon de Jacob Stainer, aux conditions suivantes : 35 louis d'or furent immédiatement payés comptant au vendeur ; le comte s'engagea en outre à lui faire servir chaque jour un excellent dîner ; à lui fournir chaque année un habit galonné d'or et deux grands tonneaux de bière ; à lui payer une somme de vingt francs par mois ; à lui faire parvenir douze paniers de fruits tous les ans, et une égale quantité de fruits pour sa vieille nourrice. Le vendeur vécut encore seize ans après ce marché, de sorte que le violon coûta environ 22,000 francs.

THÉÂTRE.

ANGÈLE, d'Alexandre Dumas. — *Le PROSCRIT de M. Adam.*

Voici un drame aussi tragique, aussi plein de passion et de douleur que tous les précédens de M. Dumas ; mais cette fois la pensée-mère, l'impression finale tourne au profit des mœurs et déchire l'âme sans désespérer la vertu. C'est un vice bas et antisocial qui engendre toutes les catastrophes, toutes les angoisses de l'action ; mais ce vice est humilié, il est traîné dans la haine et le mépris des spectateurs. Cette mère est grande d'amour maternel, cette fille est grande des souffrances que renferme son sort de femme livrée à toutes les tyrannies sociales, de ce sort qui tient de la fatalité antique : ce d'Alvimar cette personnification de l'égoïsme lâche et mesquin, est un grand misérable, une infernale nullité, malgré le piédestal intellectuel que lui fait l'auteur et dont il est facile de le faire tomber. Voilà la leçon du drame.

Comme vestige du système que M. Dumas paraît

vouloir abandonner nous ne signalerons pas la séduction d'Angèle : elle est plutôt dans l'intrigue que dans l'action ; plutôt la comédie ressort que comme peinture et il en était besoin pour jeter son drame dans sa complication douloureuse ; mais nous remarquerons comme réminiscence du drame immoral le portrait adulateur de l'égoïsme, de d'Alvimar.

Faire du vice une grandeur morale est un des torts, une des fautes notables de l'école moderne plus connaisseur en passions qu'en caractères. Ainsi, dans la pièce, d'Alvimar est élevé au rang de grand caractère et de haute intelligence, tandis qu'il n'est qu'un homme médiocre qui a conclu à l'égoïsme, parce que sa pensée n'a pas un horizon plus large. Une fois arrêté dans le doute par lassitude d'intelligence, ces gens là jettent un risible blasphème à la providence et à la société et ils en font honneur comme le dit celui-ci, à une grande pensée et à une amère agonie. Quand vous rencontrerez dans le monde de ces hommes qui vivent sur une pensée profonde : demandez leur s'ils s'appellent Lamartine ou Chateaubriand et s'ils ne s'appellent que d'Alvimar, vous pouvez leur rire au nez. En effet, que dit la biographie dramatique de ce profond penseur ? Sa diplomatie se borne à souffler la chandelle pour embrasser une pauvre innocente et à briser deux existences de femmes. Il en a séduit trois ; mais si l'on était un grand homme pour avoir convenu à une femme, il y aurait autant de grands hommes que de pères de famille.

Donc, ce brillant athéisme à la providence et au cœur humain, tout cela n'est que de la très-belle rhétorique de M. A. Dumas : le personnage lui-même est loin d'avoir tant d'esprit : s'il l'avait avec les quatre années de puissantes études qu'il se vante d'avoir faites, il aurait pu, dans ce siècle où le talent est le grand protecteur, se passer de la protection des femmes.

Mais une fois débarrassé du développement de ces prétendues vastes combinaisons qui se réduisent à escamoter comme le *Barbier de Séville*, la clé d'une porte secrète ; on entre dans les grandes émotions du drame, dans les réalités déchirantes de la vie devenue de l'art.

Alors le rôle de d'Alvimar devient vrai. Entouré de ses victimes c'est lui qui est avili : elles se grandissent de toute sa bassesse. Ce quatrième acte tout entier est un événement pour l'âme ; l'auteur y a placé deux grandes et tragiques images ; une fille qui met sa rougure aux pieds de sa mère, une mère qui met sa rougure aux pieds de sa fille ; deux cœurs brisés, deux de ces douleurs plus fortes que notre nature et qui ne peuvent se confier l'une l'autre qu'aux deux plus saintes affections de l'humanité, une mère à sa fille ; une fille à sa mère. Eh bien ! monté à ce tragique diapason, l'émotion se soutient dans l'acte suivant ; et l'action s'élève même en dignité.

Ce qu'il y a de plus grand et de plus petit, est l'amour d'une mère et l'amour de soi-même ; les deux extrêmes de notre être, se trouvent là aux prises : la mère écrase l'égoïste ; elle le supplie, elle se traîne à ses genoux ; elle y jette son amour, son rang, sa fierté de femme ; mais grâce pour sa fille : au milieu de ses cœurs brisés, de ces grands désespoirs qui ne viennent que de lui, l'égoïste ne se trouve qu'une sensation, l'ennui d'écouter cette mère.

Jusqu'ici M. A. Dumas n'avait pas porté si haut son art : la conception est nette et grande, le style vif, dramatique et profond. Le spectateur est intimement remué ; l'auteur est arrivé loin dans la science de la douleur.

Inutile de dire que la pièce a été faiblement rendue. Nous avouons cependant, pour être juste, que Mme. Alexandre a eu d'heureuses inspirations.

A présent ne me demandez pas : qu'est-ce que le *Proscrit* ? car je pourrais vous faire la même question. Je l'avoue, je n'ai pas compris grand chose à cet imbroglio du *Tribunal Invisible* ; mais en revanche, la partie musicale de l'ouvrage a été faite en conscience, souvent avec talent. Le public a remarqué l'introduction et le final du 1^{er} acte, un air chanté par Sylvain et un trio ; enfin tout le rôle du *Proscrit* nous semble empreint d'un caractère de gravité noble et touchante. Nous reviendrons sur cet ouvrage.

SOCIÉTÉ DE BIENFAISANCE. — EXPOSITION.

La Société de Bienfaisance de Liège ouvrira le 13 avril prochain une exposition d'ouvrages de main et d'autres objets, semblable à celle qui a eu lieu l'avant dernière année, au local de la Société d'Emulation.

Tous les objets dont elle se composera seront divisés en lots, comme la première fois, et tirés au sort à la fin du mois.

Le produit en sera consacré à soulager la classe indigente au moyen d'achat et de distribution de vêtements pour l'hiver.

La société fait avec confiance un appel au talent et à la bienfaisance de toutes les personnes qui ont contribué au succès de la première exposition, et espère qu'elles voudront bien assurer celui de la seconde, en y destinant aussi quelque objet.

Les dames peuvent l'orner d'un de leurs ouvrages habituels; un artiste, des productions de son pinceau, de son crayon ou de son burin; un fabricant, d'un échantillon de ses produits. La société recevra également avec reconnaissance le moindre objet que la libéralité des particuliers lui adressera.

Les dons seront reçus chez M^{me} de Cheratte, quai d'Avroy, n° 553, à Liège.

L'ARTISTE. — Sommaire des articles du n° 33. — Poésies, le Soldat, par Eugénie P... — Littérature. — Primevères, par A. Van Hasselt; par J. B. Vauthier. — Beaux Arts. — Premier concert du conservatoire, par C. Leveque. — Nouvelles des théâtres, de la littérature et des arts. — Représentation au bénéfice de M. Juillet, etc.

ETAT CIVIL DE LIEGE du 16 mars.

Décès: 2 filles, 2 hommes, 2 femmes, savoir: Servais Jean Debrus, âgé de 36 ans, canonnier à la cinquième batterie d'artillerie de campagne, en garnison en cette ville. — Henri Bar, âgé de 22 ans, armurier, domicilié à Herstal, province de Liège, célibataire. — Elisabeth Mouton, âgée de 70 ans, rue Pierreuse, veuve de Joseph Guillemain. — Baybe Marguerite Henseler, âgée de 58 ans, marchande, rue St.-Séverin, épouse de Jean Guillaume Englebert.

Du 17 mars. — Naissances: 4 garçons, 42 filles

Décès: 4 garçons, 4 filles, 3 femmes, savoir: Marie Catherine Godin, âgée de 90 ans, rentière, rue Mont Saint-Martin, veuve de Jean Guillaume Florin. — Marie Agnès Mathus, âgée de 31 ans, rue aux Remparts, épouse de Michel Dewandre. — Marie Joseph Wilgot, âgée de 22 ans, journalière, à la Boyerie.

THÉÂTRE ROYAL DE LIEGE.

Aujourd'hui mardi, 18 mars, abonnement courant, la première représentation de *Vive le Divorce*, vaudeville nouveau en un acte, précédé par le *Valet de chambre*, opéra en un acte. Le spectacle commencera par *Simple Histoire*, vaudeville en un acte.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

Administration de l'enregistrement et des domaines

BIENS SEQUESTRES.

VENTE DE CHEVAUX DU HARAS DE TERVUEREN.

Le vingt mars 1834, à onze heures du matin, dans l'enclos du parc de Tervueren, il sera procédé pardevant le notaire DEWEVER à Tervueren, à l'intervention d'un employé supérieur de l'enregistrement et des domaines et du receveur soussigné, à la vente de dix sept chevaux de pur sang anglais, deux chevaux de labour, et d'un poulain, provenant de l'entier persan Sitache.

S'adresser pour les conditions et cahier de charges chez M. le directeur de l'enregistrement et des domaines à Bruxelles, chez MM. DEWEVER et DECOUX à Tervueren, et chez le receveur soussigné.

Un catalogue avec les noms et origines des chevaux à vendre, se distribue gratis dans les bureaux sus-indiqués.

La vente se fait au comptant avec augmentation de dix pour cent de frais.

Louvain, le 16 janvier 1834.

Le receveur de l'enregistrement et des domaines, Edmond FAUVER. 472

UN JEUNE HOMME de Lyon, très-bien au fait de sa partie des vins, pouvant aussi tenir les écritures, désire trouver une PLACE dans cette ville. S'adresser au bureau de cette feuille sous les lettres L. P. 586

CHAMBRES GARNIES ou non à LOUER, avec écurie si on le désire, place Ste-Barbe, n° 32.

L. THOMASSIN, marchand tailleur, rue de l'Université, a l'honneur d'informer le public, QU'IL VA PARTIR pour PARIS, pour y prendre les MODES DE LONGCHAMPS. 575

Ch. DUFOUR, marchand-tailleur, rue Griange, à Huy, a l'honneur d'informer le public qu'il va partir le 23 mars pour PARIS pour y prendre les MODES DE LONGCHAMPS.

HUITRES anglaises, chez PARFONDY, derr. l'Hôtel de Ville

HUITRES anglaises, chez TART, derrière l'Hôtel-de-Ville

Cabilleaux, Rivets et Sorets, chez PERET, rue Ste-Ursule

Elibottes, Eperlans et Anchois, chez PERET, rue Ste-Ursule

1^{er} SORETS doux pleins, chez PERET, rue Ste. Ursule.

CABILLEAUX, RAYES, FLOTTES, ELIBOTTES, au Moriane, rue du Stockis. 576

VENTE publique d'un BEAU MOBILIER de ferme.

Les 28 et 29 mars 1834, à 10 heures du matin, la dame veuve Gilles Derwa, cessant l'exploitation de sa ferme, à Bergilez, y fera vendre aux enchères publiques, sous la direction du notaire FRANCKEN, son beau mobilier qui le garnit, consistant en 8 chevaux et 2 poulains; 40 bêtes à cornes, 8 truies et 20 cochons dits nourraux, 2 charriots, une charrette, charrues, herbes, rouleaux, traits, chaînes, batterie de cuisine, lits, matelats, garde-robes, buffets, tables, chaises, horloge, étainerie, cuivrie, balances, tonneaux et autres objets trop long à détailler. A crédit. 596

() Pour faciliter leur partage, les propriétaires indivis de l'IMMEUBLE ci-après désigné en feront faire la vente aux enchères, le lundi vingt-un avril 1834, à deux heures après-midi, par le ministère du notaire BOULANGER, en son étude, rue Hors-Château, n° 448, à Liège.

Cet immeuble consiste en la belle terre de Bodegnée, ancienne Haute-Voierie, au canton du même nom, arrondissement de Huy, consistant en une ferme et autres bâtiments d'exploitation, quartier de maître, tour, cour, étables, bergeries, écuries et grange, le tout couvert en ardoises, à l'exception d'une très-petite partie de la grange qui l'est en chaume, avec quatre-vingt-dix bonniers, ancienne mesure, faisant 78 bonniers 46 perches métriques de jardins, prairies, houblonnière et terres à labour, le tout situé près et à l'entour de la ferme, une desquelles terres contenant trente-cinq bonniers est en face des bâtiments.

On peut prendre connaissance des titres de propriété et des conditions de la vente chez ledit notaire.

() VENTE D'IMMEUBLES SITUÉS A TILLEUR.

Le jeudi trois avril 1834, neuf heures du matin, les héritiers de Nicolas Joliet, vivant scieur de long, demeurant à Tilleur, feront VENDRE aux enchères, par le ministère de M^e KEPPENE, notaire, à ce commis:

1^o Une MAISON avec cour et dépendances, située dans le village de Tilleur tenant vers Liège à M. Raick, du côté opposé à la veuve Lambert Ernest.

2^o Une PIÈCE de TERRE contenant en iron trente cinq perches, située au pied de la montagne de St-Gilles dite Thier de Tilleur, y joignant et à Gerard Thomas.

Cette vente aura lieu devant M. le juge de paix des cantons Sud et Ouest de Liège, en son bureau, rue St-Jean en Isle, n° 794, où le cahier des charges est déposé ainsi qu'en l'étude à Liège dudit notaire.

A VENDRE une quantité d'ÉTAIN fabriqué ou non fabriqué au prix courant, ainsi qu'il des Moulas en cuivre, Bouteilles de lit, Pot de deux pots, Plat de trois livres à soupe, six Théières carrées et non carrées, deux Térines d'enfants, etc. S'adresser rue du Pont, n° 885. 561

VENTE DE FUTAYE EN DETAIL ET A L'ENCHÈRE.

Au bois des Arches d'Andennes, commune d'Andenne, province de Namur, à la requête de M. Vanherberghen, les 27 et 28 mars 1834, de tous les CHÈNES et HÊTRES qui se trouvent sur 40 bonniers près de la Chapelle St-Maur et vers Morogne.

Ces arbres forment une belle futaye en bois de construction, vernes, etc.

Pour tâcher de finir en deux jours on commencera à neuf heures précises chaque jour.

A crédit moyennant cautions qui doivent être bien connues de M^e LOUMAYE, notaire. 544

MAISON A VENDRE

AVEC DEUX VERGES GRANDES DE JARDIN.

Le 24 mars 1834, à deux heures, il sera procédé, en l'étude de M^e ADAMS, notaire, rue Bonne-Fortune, à la vente aux enchères d'une MAISON avec un jardin de deux verges grandes, située à Liège, rue du Vert-Bois, n° 329 (bis). — L'acquéreur aura toute sécurité et facilité pour le paiement. 535

() Les créanciers de feu M. Joseph FICK, en son vivant, négociant au Pont des Arches, à Liège, sont priés de remettre la note de leurs créances à M^e DUSART, notaire en cette ville.

TRÈS-CONSIDÉRABLE VENTE DE CHÈNES, etc.

24 mars 1834, 10 heures, M. Winand, fabricant à Andennes, fera vendre à l'encan et au pied des arbres, dans son bois de Rouppumont et Monsifort, commune de Ben-Ahin, toute la futaie, croissant sur 25 bonniers environ, laquelle consiste surtout en chènes de 3 à 4 pieds, quantité d'autres de 16 pouces à 2 pieds de diamètre, poutres et vernes en abondance.

La qualité de ces arbres, par leur élévation et grosseur et leur situation à un petit quart de lieue de la route de Huy à Namur, et de la Meuse vis-à-vis de Gives, donnent au vendeur l'espoir que cette vente sera suivie et aux acheteurs plusieurs avantages. Toutes les portions sont faites, les listes se trouvent chez le propriétaire, le garde DELBRUYÈRE à Perwez, et chez le notaire LOUMAYE, préposé à la recette de cette vente qui aura lieu à 2 longs termes de crédit, moyennant que les acheteurs soient non-seulement bien connus, mais reconnus solvables.

37 La maison numéro 360, sise à Liège, rue sur Meuse, sera exposée à BAILL. aux enchères, pour le terme de trois ans, en l'étude de M^e BOULANGER, notaire à Liège, le jeudi 20 mars 1834, à 2 heures après midi.

PROVINCE DE LIEGE.

ROUTE DE LA VESDRE. — PAVAGE.

Le 19 du courant, à dix heures du matin, à l'hôtel du gouvernement à Liège, il sera procédé par devant M. le gouverneur de cette province, en présence de la commission des actionnaires, de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, à l'adjudication publique par soumission et aux enchères des travaux de pavage à exécuter sur la route de la Vesdre divisés en neuf lots, savoir:

Premier lot entre Chênée et Henne.

2^e lot entre le pont de la Rochette et la barrière de la Brouck.

3^e lot entre la barrière de la Brouck et Prayon.

4^e lot de Prayon au Trooz.

5^e lot entre le Trooz et Fraipont.

6^e lot entre Fraipont et Nessonvaux.

7^e lot entre la maison Winand et la barrière de Goffontaine.

8^e lot entre le Perré de Bécogen et la maison Malherbe.

9^e lot du pont du Purgatoire et la maison Deljeze à Ensisval.

Le devis d'après lequel il y sera procédé, est déposé à l'hôtel du gouvernement, dans les bureaux de M. l'ingénieur en chef et chez le secrétaire de la commission des actionnaires, où l'on pourra en prendre lecture et obtenir les renseignements nécessaires.

Liège, le 14 mars 1834.

VILLE DE LIEGE. — Les bourgmestre et échevins, vu la demande du sieur Mathieu Servas, boulanger, demeurant rue sur Meuse, n° 354, tendante à être autorisé à faire reconstruire un four à pains dans l'une des caves de sa maison, arrêtent:

Ladite demande sera publiée par la voie des journaux de cette ville. Les personnes qui auraient des observations à faire valoir contre cet établissement, sont invitées à les adresser à la régence dans le terme de quinze jours.

A l'hôtel-de-ville, le 14 mars 1834.

Le président du collège, Louis JAMME.

Par le collège, le secrétaire DEMANY.

COMMERCE.

Bourse de Vienne du 7 mars — Métalliques, 97 2/3. — Actions de la banque 1248 0/0.

Bourse de Paris, du 15 mars. — Rentes, 5 p. 99, 104 75 fin cour., 104 98 — Rentes, 3 p. 78 45, fin cour., 78 70

— Actions de la banque, 1800 00 — Emprunt de la ville de Paris 1490 00. — Rente de Naples, 94 60; fin cour., 94 90. — Empr. Guchbard, 79 0/0; fin cour., 00 0/0 — Rente perpétuelle, 5 p. 63 0/0; fin cour., 63 0/0; 3 p. 39 0/0; fin cour., 39 1/8; différée, 00 0/0 — Cortès, 25 3/4. — Portugais, 57 0/0. — d'Haïti, 000. — Grec, 000 00 — Empr. belge, 100 1/2 fin courant 100 3/4. — Empr. romain, 95 0/0, fin courant, 00 0/0 — Empr. de la ville de Bruxelles, 000.

Bourse d'Amsterdam, du 15 mars — Dette active, 49 3/8 — Ditto, 00 0/00. — Bill de change, 21 13/16. — Oblig. du Syndicat, 88 1/2 000 — Ditto, 00 0/0 0/00 — Rente des dom., 0/0 0/0.

Act. de la Société de commerce, 400 0/0. Rente française, 00 0/0. — Ditto de 1833, 00 0/00. — Obl. russe Hop. et C., 102 1/4. 0/0 00. Ditto de 1828, 000 0/0 — Inscrit. russes, 68 0/0 00 00. — Empr. russe 1831, 00 0/0 0000. — Rente perp. d'Esp. 61 1/2 00 0/00. — Ditto 0000. — Dette diff. d'Esp. 00 0/0 — Obl. mét. Autriche, 95 15/16 0/0 — Lots chez Gollals, 0/0. — Cert. Naples falc., 88 7/8. — Oblig. Danaises, 00 0/0. — Oblig. du Brésil, 00 0/0. — Cortès, 00 0/0 0/00. — Ditto Grec, 0 — Lots de Pologne, 000 0/0.

Bourse de Bruxelles, du 17 mars. — Belgique. Dette active, 51 1/2 A. Emp. 24 mill., 97 3/8 P. — Hollande. Dette active, 49 3/4 P. — Espagne Guchb., 80 1/2 P. O. Perpétuelle Ancvrs, 4 p. 0/0, 00 00 00. Id. Amst. 5 p. 0/0, 61 1/4 P. Id. Paris, 3 p. 0/0, 40 1/2 P. Cortès à Lond., 24 0/0 A. Dette diff., 44 1/4 P.

Prix des grains au marché de Liège du 18 mars.

Froment vieux l'hectolitre, 12 francs 36 cent.

Seigle, id. 8 64