

LE POLITIQUE

MUNICIPAL, PROVINCIAL ET NATIONAL.

BELGIQUE.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANS.

Nous donnons les principaux passages du discours de M. Devaux, prononcé dans la séance du samedi 15 mars.

Depuis l'époque où la Belgique a constitué son indépendance, où elle s'est donnée à elle-même ses institutions et une dynastie, il s'est présenté peu de questions qui se rattachent plus directement aux intérêts les plus élevés de notre indépendance nationale, à l'avenir de la Belgique.

Il ne s'agit de rien moins en effet que de changer en quelque sorte la position géographique du pays. Il ne s'agit de rien moins que de donner deux ports nouveaux à l'Allemagne, de donner géographiquement l'Allemagne à nos deux ports belges.

Qui de nous ignore l'immense importance qu'à eue pour la Hollande depuis des siècles, la possession de l'embouchure des trois fleuves commerciaux ?

Le projet qui nous est soumis a pour but d'appeler la Belgique au partage de ce grand monopole de nos voisins. Car, joindre l'Océan à l'Escaut, à la Meuse et au Rhin par la route projetée, qu'est-ce autre chose que donner à chacun de ces fleuves une embouchure belge ? N'est pas comme si de chacun de ces fleuves, nous pouvions faire dévier un bras pour le faire couler à travers notre territoire ?

Est-il besoin de dire combien un tel changement doit augmenter notre importance nationale en Europe ; qu'il nous ouvre de nouveaux liens, quels intérêts puissants il unira aux nôtres ?

Le chemin de fer que nous discutons, messieurs, est pour l'industrie, la première et grande expression de l'indépendance nationale.

L'indépendance belge seule rend possible l'exécution de ce travail dans l'intérêt de l'industrie belge. Réunis à la Hollande, jamais nous eût été permis de l'exécuter ; réunis à la France, jamais on n'y aurait osé.

Ce sera donc un grand intérêt belge, un intérêt anti-hollandais donné à notre industrie, c'est un grand lien qui rattachera l'industrie à la nationalité.

La route nouvelle doit mettre Liège et Verviers, ces deux foyers industriels trop isolés de nos côtes, en contact avec toute la partie occidentale si fertile et si riche : elle doit faciliter à l'une et à l'autre partie du pays, d'un côté le grand débouché de l'Allemagne, de l'autre le grand débouché de la mer, elle doit ouvrir à toutes nos industries mille débouchés intérieurs plus précieux, peut-être que ceux de l'étranger ; en multipliant les relations individuelles, en rapprochant les distances, elle foudra davantage les populations wallonnes et flamandes, et aidera ainsi à l'entier accomplissement de l'unité nationale ; la facilité du transit amène le moment des affaires ; multiplie les relations avec l'étranger, et combiné avec un sage système d'impôts, il ouvrira mille voies à la vente des produits indigènes.

Que si la route s'étend en Allemagne, si d'autres embranchemens viennent s'y joindre et que le réseau se complète, est-il possible de déterminer le rôle que la Belgique peut être appelée à remplir un jour dans le commerce entre l'Allemagne d'une part, et l'Angleterre, l'Amérique et l'Asie de l'autre ?

Qui ne sait en effet, messieurs, depuis l'enfance du monde, l'influence des conditions géographiques auxquelles un pays est soumis, sur sa destinée commerciale ? N'est-ce pas, si je puis parler ainsi, des fleuves et de la mer que sont nées toutes les grandes villes ; c'est-à-dire, presque tous les grands commerces, tous les grands foyers industriels.

Comment donc prévoir les résultats possibles de cette grande mesure qui doit rapprocher de la mer ce qui en était éloigné, qui doit pour ainsi dire donner à un pays des fleuves nouveaux, et mieux peut-être que des fleuves.

Je ne puis consentir, messieurs, à renfermer dans les mesquines limites d'un vote tacite, ni dans celles d'objections qui reposent sur des bases sans durée, une question qui domine ainsi notre avenir de peuple.

Considérée sous ce point de vue, avec cette prévoyance de notre avenir national, la question principale qui semble dominer cette discussion, ne peut rester long-temps douteuse, je veux parler du mode de construction, de la question des concessions.

Faut-il concéder, c'est-à-dire, aliéner en d'autres mains que celles de la nation, une propriété aussi importante, une propriété qui peut exercer sur son avenir une influence tout aussi grande que la possession d'un fleuve ou d'un port de mer ? Est-il jamais venu à l'esprit de quelqu'un qu'une nation aliénât ses fleuves ou ses ports de mer ?

Quoi ! nous qui nous débattons depuis des siècles pour obtenir la liberté de l'Escaut, nous qui voyons depuis longues années l'Allemagne plus puissante que nous, se débattre pour la liberté de l'embouchure du Rhin, alors que de nos propres mains nous créons une communication d'une égale importance, nous irions de gaieté de cœur aliéner sa liberté. Nous qui avons tant à nous plaindre d'avoir vu si long-temps

notre unique fleuve soumis à la servitude d'une puissance étrangère, nous nous laisserions de soumettre notre fleuve artificiel à la servitude d'une compagnie privée, à la servitude de l'intérêt particulier, c'est-à-dire de la puissance la plus exigeante, la plus inexpugnable peut-être, qui existe sous nos constitutions modernes.

Non, messieurs, ce qui est aussi national dans son essence, dans ses résultats, doit rester national, et ne dépendre que de la nation elle-même.

Le Hainaut jouit aujourd'hui du privilège exclusif des canaux aboutissant à Anvers, au Brabant et aux Flandres. Liège ne jouit pas d'une pareille faveur, mais ce privilège, ce monopole, fait légalement acquis, le Hainaut peut espérer de le conserver toujours ? Je n'existe pas à répondre non, cela n'est pas possible en effet, avec les progrès croissans de l'industrie, avec l'augmentation des besoins qui se fait sentir chaque jour. C'est, je le conçois, une chose regrettable, une perte sensible pour certaines industries du Hainaut, mais il ne peut avoir raisonnablement la prétention de conserver toujours ce monopole. La concurrence avec Liège est inévitable.

La concurrence est une condition à laquelle de nos jours toutes les industries doivent se résigner.

Mais, dit-on, ce n'est pas la concurrence que les propriétaires des houillères du Hainaut craignent, ce qu'ils combattent, ce qu'ils redoutent, c'est leur ruine, leur ruine qui doit être la conséquence du bas prix des transports sur la route nouvelle de leurs rivaux.

Ici, messieurs, la question change de nature, car toutes ces craintes sont fondées sur une seule chose, sur la suppression d'un trop grand abaissement du tarif en faveur des houillères de Liège. Ainsi du moment que les propriétaires des mines du Hainaut veulent bien se résigner à la concurrence avec Liège, si ce n'est que leur propre ruine qu'ils veulent empêcher, et l'inégalité du prix de transport des houilles, dès lors toute cette question se réduit à une question de tarif de péage. Or, quand nous en serons à déterminer le tarif, en est-il un d'entre nous qui veuille l'abaisser au point d'empêcher la concurrence du Hainaut ? quand nous en serons là, je serai le premier à prendre en considération la position du Hainaut, et à vouloir qu'on le ménage, et qu'on mette en harmonie les frais de transports respectifs.

Mais si les communications du Hainaut sont trop chères dans ce moment, ce peut bien être une raison pour élever momentanément les péages sur la route de Liège, ce n'en est pas toutefois une pour soumettre à tout jamais cette route aux péages élevés d'une concession. Car si, comme on le dit, les communications du Hainaut sont trop chères, infailliblement aussi par les progrès de l'industrie, ou par un embranchement de la route en fer, ou par tout autre moyen, cette cherté finira par faire place au bon marché, et alors il ne faut pas que les autres communications du pays soient liées à tout jamais à des péages élevés, ce qui serait l'effet d'une concession perpétuelle.

Ainsi, à moins que les propriétaires des houillères du Hainaut ne veuillent à tout prix empêcher une concurrence qu'ils ne peuvent raisonnablement éviter, ils ne doivent combattre ni la route, ni sa construction par le gouvernement ; leur seul intérêt est dans la fixation du tarif des péages ; il sera débattu, et, je l'espère, respecté, lors de la discussion de ce tarif.

Un orateur distingué vous a parlé, messieurs, de la nécessité de conserver entre les routes un équilibre qui ne peut exister, dit-il, que par suite de la concurrence des entreprises particulières, équilibre qui est rompu dès que le gouvernement y intervient. Cet équilibre, messieurs, n'existe point chez nous.

Le gouvernement l'a rompu depuis long-temps, et précisément en faveur du Hainaut : il l'a rompu le jour où il a été obligé d'acquiescer le canal de Pommerœuil, et lorsqu'il a fait diminuer par son intervention les droits de péage du canal de Charleroi. De ce jour, l'équilibre dont on a parlé a été rompu.

J'ai été surpris d'entendre dire qu'à l'opinion concessionniste il n'y avait à opposer que l'opinion de MM. Simons et de Ridder, qui soit dit en passant, serait peut-être bien de nature à inspirer aussi quelque confiance ; car la nation entière a rendu justice à leur beau travail qui a en un peu d'antécédens dans le pays, et qui ne méritait pas la critique acerbe dont il a été l'objet de la part des adversaires de la route.

Notre honorable collègue ne peut ignorer que le système qu'il défend, a aujourd'hui de nombreux adversaires en France, qu'il a donné lieu à de grandes discussions, que des écrits très-distingués ont été publiés en sens contraire ; que les esprits les plus éclairés semblent presque d'accord pour repousser le système exclusif des concessions ; et qu'aujourd'hui les journaux, organes des diverses opinions, sont d'accord pour blâmer ce système. Cette question, chose rare et digne de remarque, le juste milieu donne la main au mouvement, et même la république à la monarchie ; quant au gouvernement français, il semble partager l'opinion des journaux ; voici comment M. le ministre des travaux publics s'exprimait à ce sujet l'année dernière :

« Si l'état en 1831 avait exécuté lui-même, il ne se trouverait

pas aujourd'hui dans la pénible situation d'avoir pour très peu de chose, aliéné pour 30 ou 90 ans, la moitié des revenus qui seront un jour très-considérables, et qui partout où les canaux ont été achevés dépassent de beaucoup les prévisions. »

Ainsi, messieurs, il s'en faut que le système des concessions soit chose jugée en France ; je crois qu'on serait plus près de la vérité en disant que c'est chose déjugée.

Mais, dit-on, en Angleterre la concession règne en paix. Comment les concessions se sont-elles introduites en Angleterre et à quelle époque ?

C'est dans la dernière moitié du dernier siècle que ce système s'y est introduit et surtout s'y est étendu.

L'Angleterre, malheureusement, sera liée à ce système de concessions exactement comme la France est liée à sa loi des douanes ; les grands capitalistes se sont rendus concessionnaires, ils ont intérêt à ce que les concessions soient maintenues.

Voulez-vous voir de combien sur des communications les plus utiles au commerce les péages sont trop élevés, c'est-à-dire, de combien ils dépassent les frais d'entretien ? voyez les bénéfices des concessionnaires ; le tableau du cours de leurs actions en donne la mesure ; ce tableau se trouve à la page 4 du supplément au mémoire de MM. Simons et de Ridder ; j'y vois que les actions originaires de 100 liv. sterl. du canal de Birmingham, se vendent aujourd'hui 2300 livres ; celles du canal de Coventry, 1080, celles du canal de Trent et Maesy 810, Oxford 690, Stafford et Worcester 570, Leeds Liverpool 450, Grand-Jonction 103, Warwick et Birmingham 265. Pour les chemins de fer les actions de 100 liv. sont aujourd'hui à 300 liv. pour la route de Darlington, à 190 pour celle de Manchester à Liverpool.

J'ai entendu dire à la séance d'hier, et je n'en ai pas été peu surpris, qu'aucune plainte ne s'était élevée en Angleterre contre l'élevation des péages. Je n'ai pas, je l'avoue, de connaissances étendues sur la matière ; mais cependant j'en ai appris assez pour que ces plaintes soient venues jusqu'à moi. Quoi ! il n'y a pas de plaintes sur le péage ! Avez-vous donc oublié ce qui s'est passé au sujet du chemin de fer de Liverpool à Manchester ? Pendant deux ans les commercans ont demandé l'abaissement des péages sur le canal ; ils ont formellement promis que si les propriétaires du canal consentaient à baisser les péages, la construction du chemin en fer n'aurait pas lieu. Les actionnaires alors ne l'ont pas voulu, et c'est seulement alors, par ce motif, que le chemin de Liverpool à Manchester a été construit.

Il n'y a pas eu de plaintes en France, dit-on, mais qu'on lise les journaux ; on verra les reproches auxquels ont donné lieu les péages du chemin de fer de Saint-Etienne, et déjà aussi la concession du chemin de Roanne à Audrezieux.

Mais sans aller si loin, n'y a-t-il pas eu de plaintes en Belgique contre les péages trop élevés des concessionnaires ? Pourquoi alors le gouvernement a-t-il été forcé d'acquiescer le canal de Pommerœuil, de faire baisser les péages du canal de Charleroi ?

On a dit : s'il y a bénéfice trop grand, il y aura concurrence. Oui, mais dans le système des concessions exclusif avec qui y aura-t-il concurrence ? avec d'autres concessionnaires. Or, s'il y a deux routes sur une même ligne, il n'y en aura pas davantage, les concessionnaires se seront bientôt entendus pour partager les bénéfices. D'ailleurs, en Belgique, en réalité, on peut bien dire que pour la route il n'y aura jamais de concurrence. Croit-on qu'il y ait concurrence de chemins de fer d'Anvers à Liège ? personne ne le pense.

Voyez, messieurs, un exemple de concession en Belgique : la compagnie particulière de Bruxelles à Anvers demande pour péage, sur cette belle partie de la route, 19 et jusqu'à 38 centimes par tonneau et par kilomètre, l'a ou, d'après le projet du gouvernement, les frais de transport ne s'élevaient qu'à 4 et 6 centimes.

Messieurs, notre route présente des raisons spéciales pour qu'on s'écarte du système des concessions : la principale c'est le manque des capitaux ou plutôt la paresse des capitaux ; si vous mettez en concession la route du Rhin à l'Océan, c'est absolument comme si vous écriviez dans la loi : la route est donnée à exploiter à la banque de Bruxelles ; la banque seule est capable de faire ce travail. Quant à moi, je ne veux pas qu'une propriété nationale de cette importance soit abandonnée à une compagnie si puissante et si habile, et je dirai même sans lui en faire de reproche, parce que c'est la nature des compagnies financières, si intéressées. Vous n'aurez donc pas de concurrence, et des que vous aurez écrit la concession dans la loi, vous subirez les conditions de la banque.

Chaque embranchement de la route, en France, en Allemagne, donnera des revenus nouveaux à la nation ; si vous donnez le chemin en fer à des concessionnaires, ils auront à établir leurs calculs sur l'état actuel des choses et quant à l'avenir, calculeront toutes choses au pis ; rappelez-vous ce qui s'est passé lors de l'établissement d'une institution financière nouvelle en Belgique, quelle peine la banque n'a-t-elle pas eue à placer ses actions.

Répondrai-je à ce qu'on a dit des voitures à vapeur sur les chemins ordinaires ? Sans être grand physicien, ni pro-

fond mécanique, il est, comme semble facile de comprendre qu'une voiture qui roule sur un pavé rencontre plus de résistance qu'une voiture qui roule sur une surface aussi unie que le fer : la différence a été calculée de un à dix ; ainsi la supériorité des rails sur les chemins pavés est telle, que les rails ont un avantage dix fois plus grand. Les mêmes voitures perfectionnées, transportées sur les chemins de fer, transporteront dix fois plus de poids que sur les routes ordinaires, et seront par conséquent deux fois plus économiques.

Je désirerais, messieurs, dans l'intérêt de la discussion, que les dépenses relatives à l'établissement du chemin de fer fussent examinées avant l'exécution des articles, et quoique l'honorable M. de Puydt ait parlé déjà deux fois, je crois que la chambre sera d'avis qu'il prenne la parole une troisième fois, pour discuter d'une manière spéciale les dépenses, avant de commencer la délibération sur les articles. Je dirai seulement que les revenus ont été calculés sur la circulation du tonnage actuel, et en faisant la part de l'erreur, il faudrait la faire immense, pour qu'elle égalât toute l'extension que l'avenir réserve à la circulation de la route.

Messieurs, je regarde les concessions comme onéreuses, non seulement au commerce, mais aussi à l'état. On voudrait bien nous persuader que les concessions marchent toutes seules, qu'elles ne coûtent rien au trésor. Et cependant, que fait l'honorable membre qui soutient avec tant de talent et d'insistance le système des concessions ? alors qu'il veut mettre son système en exécution, il débute par déposer sur votre bureau une proposition qui demande au gouvernement un capital de 10 millions ; voilà comment les concessions sont gratuites, voilà ce qu'on appelle le *laisser faire*.

On croit que les concessions ne coûtent rien ; et cependant l'honorable membre qui réclame des compagnies concessionnaires, a fait la demande de 16 millions pour aider à faire des routes. Vous seriez de même obligé de donner 8 ou 10 millions aux concessionnaires du chemin de fer ; et au bout de quelque temps, il vous faudra racheter la concession comme on a racheté celle du canal d'Antoing ; on peut dire aussi comme on a racheté celle du canal de Charleroi.

Je ne veux donc pas de concessions, parce qu'elles accablent le commerce, et qu'aussi je prévois qu'elles coûteront cher aux contribuables.

En résumé, je ne veux pas aliéner entre les mains des particuliers une propriété nationale de cette importance, pas plus que je ne voudrais aliéner un port de mer.

A prendre les choses dans le sens de nos adversaires, il y aura perte pour les concessionnaires, et alors je demande si cet esprit d'association dont il parle ne se trouverait pas découragé.

Dans tous les cas, je dois dire que je désire qu'avec le système de construction par le gouvernement, et comme on l'entend avec des adjudications publiques des travaux, je désire qu'il soit nommé une commission dont la surveillance offre toute garantie, je désire qu'il puisse être rédigé à cet égard un amendement.

Séance du 17 mars. — L'ordre du jour appelle la suite de la discussion générale du projet de loi relatif au chemin de fer.

Parmi les pétitions, on remarque la suivante :

Les notaires de la ville de Bruxelles adressent des réclamations contre le projet de loi sur la circonscription projetée des justices-de-peace, en ce que ce projet détruit la base de la loi organique du 25 ventôse an XI sur le notariat et change le classement des notaires.

M. le ministre de l'intérieur : Je me propose d'examiner le projet sous plusieurs points de vue. Plusieurs objections ont été faites concernant l'utilité et l'urgence de construire ce chemin ; d'abord la question d'utilité peut être envisagée sous deux aspects : l'utilité en elle-même sous le rapport de spéculations financières, ensuite l'utilité indirecte sous le rapport commercial industriel, politique et de civilisation. Les produits des capitaux employés à la route seront tels qu'ils peuvent procurer d'immenses bénéfices.

Les revenus de la route d'Anvers à Verviers dont les dépenses monteront à 15,275,000 francs, seront d'un million 4 cent mille francs par an. Pour arriver à cette somme, nous nous sommes basés sur un péage de 4 centimes par tonneau, et par voyageur. Le transport d'un tonneau de marchandises de Verviers à Anvers coûte aujourd'hui 24 francs, par la route en fer il ne coûtera que 9 francs. Ainsi le prix de transport sera moins coûteux que celui par les routes actuelles, et l'on évitera en même temps les frais de séjour. On fera le trajet d'Ostende à Cologne en 12 heures de temps, et de Londres à Cologne en 26 heures, tandis qu'en ce moment il faut 4 à 5 jours. Je dois faire observer que les revenus dont l'évaluation est plus élevée sont calculés sur le mouvement intérieur seulement.

La route en fer, y compris les embranchemens sur Bruxelles et Liège, aura 175,000 kilomètres de longueur : le prix de chaque kilomètre, terme moyen, est calculé à francs 95,000. Les revenus en seront d'un million 25,000 fr., ce qui porte l'intérêt des capitaux à 7 p. c. tout frais décomptés sans comprendre le transit.

Le commerce paie par les voies actuelles cinq à six millions ; par la route en fer il ne paiera que deux millions pour le transport ; donc une économie de trois millions pour le commerce ce qui équivaut en six années au capital de la construction.

C'est surtout par les avantages indirects que l'entreprise mérite notre attention ; une somme énorme sera employée aux dépenses de main-d'œuvre, ce qui aura influence favorable sur la classe ouvrière ; toutes les branches d'industrie et d'agriculture obtiendront ainsi une grande prospérité.

Le commerce de poisson s'accroîtra sans doute si en 12 heures on peut envoyer d'Ostende du poisson frais à Cologne ; la consommation en deviendra plus grande parce que

la qualité sera meilleure ainsi que le marché. De cette manière on encouragera la pêche et la navigation. tant de prospérités.

Mais le projet n'a-t-il rien d'injuste vis-à-vis d'autres localités, notamment le Hainaut ? D'abord le projet de la section centrale, auquel le gouvernement s'est rallié, assure un embranchement au Hainaut ; et depuis la révolution, cette province avait été favorisée plus qu'aucune autre par une réduction de droits sur la navigation ; et croit-on que je m'opposerais à une nouvelle réduction si l'équilibre venait à être rompu entre le Hainaut et Liège ? Je ferai remarquer que sur deux millions de tonneaux de houille que produit le Hainaut, un dixième seulement s'écoule par le bas Escant ; il n'y aurait donc préjudice que pour un dixième, en supposant qu'il ne pût pas soutenir la concurrence avec les charbonnages de Liège. D'un autre côté tout annonce que le marché de France s'ouvrira plus large, et le Hainaut retrouverait de ce côté un débouché avantageux.

Quant à l'utilité financière de la route en fer, il est certain que l'accroissement des industries, du commerce et de l'agriculture augmentera les produits des impôts. Sous le rapport de l'utilité morale, il est clair que les échanges intellectuels se multiplient avec les échanges matériels ; la construction d'un chemin en fer sera une grande satisfaction aux besoins de l'époque.

Voyez ces temples magnifiques qui sont encore debout en Belgique ; ce sont autant de satisfactions dispendieuses à une époque religieuse ; partout des monuments élevés en l'honneur militaire, des colonnes triomphales ont répandu aux besoins militaires de l'époque.

M. le ministre examine ensuite les avantages qui résulteront pour nous de la situation des terrains que le chemin de fer devra traverser, des matières de construction, etc. Il dit que nous avons assez de fer dans le pays pour ne pas en devoir chercher ailleurs, et que le gouvernement n'ira point l'acheter en Angleterre comme des fabricans ou par le crainte. Il soutient que les ingénieurs, qui ont présenté l'immense travail dont il est question, méritent la confiance de tout le monde par leurs lumières et les soins assidus qu'ils ont voués pendant 3 ans à l'étude du projet.

Il se réserve la faculté de parler plus tard sur le mode de construction.

M. de Puydt s'étend longuement sur des divers argumens qu'on a fait valoir en faveur du projet. Il tire de l'exemple d'autres chemins en fer, la conséquence que les revenus n'égalent pas les dépenses, mais laisseront au contraire un grand déficit. Il soutient qu'il ne sera jamais possible pour nous de soutenir la concurrence avec la Hollande déjà en possession des grands débouchés pour l'Allemagne.

Il est certain, que le chemin de fer de la Belgique sera suivi du chemin de fer en Hollande ; il cite à cet égard quelques extraits d'une lettre qu'il a reçue d'Amsterdam, d'un ingénieur, qui lui annonce qu'ayant achevé les opérations pour le projet en Hollande, on attendra que le chemin de la Belgique ait été arrêté par la chambre.

Dans l'état actuel des choses, la Hollande a la prépondérance ; elle la conservera en faisant également un chemin en fer. Tout ce qu'on allègue ici a bien plus de force encore en Hollande, puisque nous sommes réduits à porter en ligne de compte la faveur d'un gouvernement qui ne sympathise guère avec le nôtre, et est au contraire uni à la Hollande par des liens de parenté. Il insiste encore sur la nécessité d'adopter dans tous les cas le mode de construction par concession.

M. Simons, commissaire du roi, entre encore dans un calcul des revenus pour réfuter les objections du préopinant.

M. Meeus considère le projet de loi tel qu'il est, comme impolitique et contraire à tous les principes d'économie sociale.

S'il faut un chemin en fer, dit-il, laissez à l'esprit d'association le soin de le faire, mais que le gouvernement ne vienne pas écraser une province pour le bien-être de l'autre. Jamais, selon lui, les entreprises du gouvernement ne produisent autant que celles des sociétés particulières, parce que le gouvernement est toujours un mauvais agent directeur, comme un grand nombre d'exemples l'ont montré. Le commerce est libre et tout ce qui est une voie pour le commerce doit être libre comme lui.

Lorsque, l'année dernière, je fus consulté sur le projet, je répondis : Créez l'institution qui vous manque, créez une société pour construire la route. Fondateurs de cette société, à l'aide du crédit de la banque qui vous offre ses capitaux, vous obtiendrez des conditions favorables au pays, et en même temps je présentai les bases d'une société à former. Créez une société de 30 ou 50 millions, que le but de cette société soit de construire les routes qui manquent au pays, vous aurez des actionnaires, et, je ne crains pas de le dire, je pris alors la responsabilité morale de ma proposition. Les statuts de cette société établissaient l'intérêt des actions à 5 p. c., les bénéfices excédant 5 p. c. ne devaient être payés aux actionnaires qu'à raison de 3 p. c., et le surplus de ces deux intérêts de 5 et de 3 p. c. devaient être versés dans deux caisses différentes, l'une pour les actionnaires, l'autre pour le pays, et si les actions avaient triplé, comme on le dit, il en résulterait que le pays aurait pu en peu d'années devenir le seul propriétaire, puisque j'avais inséré cette clause exorbitante pour les actionnaires qu'ils devaient être remboursés par deux capitaux pour un qu'ils avaient versé.

On a dit : Si vous mettez en concession la route du Rhin à l'Océan, c'est comme si vous écriviez dans la loi : la route est donnée à exploiter à la banque de Bruxelles, il n'y a que la banque qui puisse faire ce travail ! La banque avait si peu envie d'exploiter la route, que sur six administrateurs de la société, elle demandait qu'un seul fût choisi dans le conseil de la direction de la banque pour veiller à ses intérêts. Eh bien ! ses offres ont été refusées, et c'est en France que les capitaux ont été placés dans l'intérêt de la Belgique.

Cependant, comme la facilité des communications est une nécessité pour le commerce, je voterai plutôt pour une route en fer, quoique onéreuse, que de ne pas avoir de route du tout. Mon vote dépendra aussi de la question d'un embranchement sur le Hainaut.

M. le ministre : On a semblé accuser le gouvernement d'être défavorable à l'esprit d'association ; mais je crois qu'au contraire le gouvernement fait tout son possible pour l'encourager, en lui livrant la construction des routes provinciales. Le préopinant dit ne pas connaître des travaux bien exécutés par le gouvernement. Mais en connaît-il qui l'aient bien été par des concessionnaires, par exemple le canal de Charleroi et celui d'Antoing à Pommerœul.

Après quelques discussions sur des faits personnels peu importants, la séance est levée à quatre heures et demie et remise à demain à midi pour la continuation de la discussion.

Dans la séance du 18 mars, on a continué la discussion générale du projet de loi relatif au chemin de fer. M. le ministre de la justice, dans un long discours, a tâché de répondre aux objections faites dans des séances précédentes contre le système de non-concession.

BRUXELLES, LE 18 MARS.

Le prince royal souffrait depuis quelque temps d'une affection catarrhale légère qui, à cause de sa constitution sanguine, a pris dans les derniers jours un caractère assez aigu pour donner des inquiétudes. Les moyens employés ont produit une amélioration qui fait espérer une issue heureuse.

Palais de Bruxelles, le 18 mars 1834.

D^r Lebeau, Soutin, N. Chantrain, Baud.

— Le deuxième concert de Paganini avait réuni hier au moins autant de monde que le premier. Samedi il n'avait été accompagné que par le piano, hier il l'était par l'orchestre ; ce qui a puissamment contribué à donner plus d'éclat à son jeu. Les trois morceaux qu'il a exécutés ont causé les plus vives émotions parmi l'auditoire. Le dernier surtout a été du plus grand effet ; il y variait, sous une infinité de formes et en exprimant des sentimens différens, un motif du *Carnaval de Venise*, en se jouant des nombreuses difficultés qu'il s'y est créées. Après le deuxième air, la sonate sur la 4^e corde, une couronne lui a été jetée ; elle a été placée sur sa tête par le chef d'orchestre, M. Snel. A la fin du concert il a été rappelé et applaudi à plusieurs reprises.

— Depuis trois jours, les diligences de Liège sont encombrées d'artistes qui viennent entendre Paganini.

LIEGE, LE 19 MARS.

Le sénat a adopté à l'unanimité dans la séance d'hier, le budget de la dette publique, et à terminé la discussion générale du budget de l'intérieur ; il y aura séance aujourd'hui à 10 heures.

— On lit dans le *Journal du Commerce* d'Anvers :

« Nous avons pressentis dans un de nos derniers numéros l'accession prochaine de la ville libre de Francfort à la fédération commerciale allemande ; les journaux francfortois nous apportent aujourd'hui la confirmation de cette nouvelle, qui si le chemin de fer se construit, a de l'importance pour le commerce belge, sous le rapport de la question du transit par la Prusse :

« Le haut sénat de Francfort a décidé de faire le premier pas pour se réunir au système de douanes et de commerce de la Prusse. Des commissaires ont été chargés d'ouvrir des négociations à Berlin. »

— On lit dans l'*Eclair* de Namur :

« L'arrivée des miliciens portera la force des troupes qui se trouvent dans le Grand Duché à 5,000 hommes ; elles occupent leurs cantonnemens à droite et à gauche d'Arlon, et observent humblement les ordres du général Dumoulin, qui sont de ne pas dépasser le rayon de quatre lieues. »

— Le corps des partisans, fort de 8 à 900 hommes, a logé, vendredi dernier, à Dinant, se dirigeant vers le Luxembourg.

— Les nouvelles de Madrid vont jusqu'au ro. Elles annoncent que la fraction du ministère espagnol, représenté par Burgos, n'a pu se soutenir au pouvoir, et que ce ministre a été remplacé par le duc de Torreno dont les vues sont parfaitement en harmonie avec M. Martinez de la Rosa, et qui avait coopéré avec ce dernier ministre à la rédaction de la nouvelle constitution des Cortès que l'on veut faire prévaloir.

— La *Gazette d'état de Prusse*, du 12 mars,

annonce le départ pour Vienne du ministre des affaires étrangères, M. Ancillon. Ce départ a donc dû avoir lieu le 11.

— Le 15 mars dans l'après-midi, le prince d'Orange et son fils sont arrivés de Pétersbourg à La Haye, après une absence de plus de 3 mois.

— Les journaux anglais du 15 sont sans intérêt.

— Le *Messenger de Gand* annonce que le général Magnan, abandonne son commandement, et retourne en France. Nous ne savons ce qu'il faut croire de cette nouvelle.

— M. Dombard, de Genève, examinant l'influence des diverses professions sur la phthisie pulmonaire, dans un travail qu'il a adressé à l'académie des sciences, signale quatre professions comme exerçant une influence préservatrice de cette redoutable affection : ce sont celles de boucher, mineur de charbon de terre, marchand de poisson et tanneur.

— Les passages suivans de la préface des *Mémoires de M. de Chateaubriand* donneront une idée de l'intérêt que cet ouvrage doit inspirer généralement :

« J'ai rencontré presque tous les hommes qui ont joué de mon temps un rôle grand ou petit à l'étranger et dans ma patrie, depuis Washington jusqu'à Napoléon, depuis Louis XVIII jusqu'à Alexandre, depuis Pie VII jusqu'à Grégoire XVI, depuis Fox, Burke, Pitt, Sheridan, Londonderry, Capo-d'Istria jusqu'à Mallesherbes, Mirabeau, etc., depuis Nelson, Bolivar, Méhémet, pacha d'Egypte, jusqu'à Suffren, Bougainville, Lapeyrouse, Moreau, etc. J'ai fait partie d'un triumvirat qui n'avait point eu d'exemple : trois poètes opposés d'intérêts et de nations se sont trouvés, presque à la fois, ministres des affaires étrangères, moi en France, M. Canning en Angleterre, Martinez de la Rosa en Espagne. J'ai traversé successivement les années vides de ma jeunesse, les années si remplies de l'ère républicaine, des fastes de Bonaparte et du règne de la légitimité.

« J'ai été en relation avec une foule de personnages célèbres dans les armes, l'église, la politique, la magistrature, les sciences et les arts. Je possède des matériaux immenses, plus de quatre mille lettres particulières, les correspondances diplomatiques de mes différentes ambassades, celles de mon passage au ministère des affaires étrangères, entre lesquelles se trouvent des pièces à moi particulières, uniques et inconnues. J'ai porté le mousquet du soldat, le bâton du voyageur, le bourdon du pèlerin; navigateur, mes destinées ont eu l'inconstance de ma voile; alcyon, j'ai fait mon nid sur les flots.

« Je me suis mêlé de paix et de guerre; j'ai signé des traités, des protocoles, et publié chemin faisant de nombreux ouvrages. J'ai été initié à des secrets de partis, de cour et d'état; j'ai vu de près les plus rares malheurs, les plus hautes fortunes, les plus grandes renommées. J'ai assisté à des sièges, à des congrès, à des conclaves, à la réédification et à la démolition des trônes. J'ai fait de l'histoire, et je pouvais l'écrire. Et ma vie solitaire, rêveuse, poétique, marchait au travers de ce monde de réalités, de catastrophes, du tumulte.

« Je n'ai plus autour de moi que quatre ou cinq contemporains d'une longue renommée. La France n'a presque plus rien de son passé si riche; elle commence une autre ère : je reste pour enterrer mon siècle, comme le vieux prêtre qui, dans le sac de Béziers, devait sonner la cloche avant de tomber lui-même, lorsque le dernier citoyen aurait expiré.

— M. Béranger a déposé les amendemens suivans sur la loi en discussion, à la chambre française et qui formerait un projet nouveau destiné à remplacer le projet au projet du gouvernement et celui de la commission.

« Art. 1^{er}. Aucune association, quel que soit le nombre de ses membres, ne pourra se former qu'après avoir fait connaître au préfet du département, et à Paris, au préfet de police, son but, ses statuts, le nom de ses fondateurs et de ses chefs, le lieu de leur réunion, et si elle doit avoir ses assemblées fixes et périodiques, les époques où elles se tiendront.

« Le maire de la commune, ou l'un des adjoints ou membre du conseil municipal, délégué par lui, pourra toujours y assister; cet ordre devra être exécuté sur-le-champ.

« Le gouvernement aura toujours aussi le droit d'ordonner, sous la responsabilité, la dissolution immédiate des associations dont l'existence lui paraîtrait contraire à la tranquillité publique. Il rendra compte aux chambres, dans la plus prochaine de leurs sessions, des mesures par lui prises en conformité de la présente disposition.

« Art. 2. Quiconque fera partie d'une association qui n'aura pas été déclarée conformément à l'article précédent, ou dont la dissolution aura été ordonnée; quiconque ne se sera pas séparé d'une réunion à l'instant où il en aura été requis, sera puni, etc. »

Au moment où l'on se prépare non seulement à établir des chemins de fer, mais encore à confectionner des machines à vapeurs locomotives, destinées à parcourir les routes ordinaires, voici les résultats comparatifs d'expériences récemment faites en Angleterre, sur l'évaluation de la force nécessaire à la traction sur les diverses espèces de routes, ce qui ne peut manquer d'attirer l'attention.

Poids transporté. Nature de routes.

	Force nécessaire pour opérer la traction évaluée en kilogrammes.
1,000 kilog. Pavé neuf bien exécuté,	18
» Route en gros gravier,	67 50
» Route en cailloux,	29
» Route en cailloux avec une fondation en blocage,	20 25
» Route en fer,	4 17

D'après ce tableau la résistance sur un pavé neuf et bien exécuté est 4 fois plus considérable que la résistance sur un chemin de fer, tous les 2 étant sensiblement de niveau; sur une route en cailloux, la résistance est 7 fois 1/2 celle d'un chemin de fer et sur une route en gravier elle est seize fois plus forte.

Erratum. — Art. Spectacle, n° d'hier, 2^e ligne, lisez que tous les drames précédens de M. Dumas.

Nous n'avons jamais admis et par conséquent bien moins encore vanté le monopole de l'enseignement donné par les prêtres; mais nous comprenons et nous avons expliqué les avantages de la concurrence de cet enseignement; parce que cette concurrence augmente les moyens de civilisation. Nous croyons même que ceux là qui, mettant leurs préventions personnelles et des haines surannées à la place du sentiment des besoins actuels de la société, rejetteraient ce nouveau moyen de civilisation, se tromperaient grandement de se croire progressifs; qu'ils sont au contraire les stationnaires de l'époque, les partisans du *statu quo* moral des masses.

Personne ne conteste aujourd'hui que la société se transforme; que la société se trouve dans son moment de passage de la pauvreté à un certain bien-être, de l'ignorance à l'instruction. Pour un vingtième seulement de la société, la transformation a eu lieu : beaucoup d'entre nous, s'ils étaient nés il y a cent ans auraient végété dans les rangs où la naissance les avait jetés. Les uns seraient ouvriers et ils jouissent d'une fortune dont leur aptitude commerciale est le seul instrument; d'autres occupent des places honorables de l'état et un talent estimable a été leur seul échelon pour arriver jusques-là. Mais le mouvement civilisateur ne doit pas s'arrêter au point qu'il est arrivé.

Pour être non tout ce qu'on veut mais tout ce qu'on peut être, il y a un préalable nécessaire : c'est l'instruction. L'homme instruit a une bien plus grande valeur que l'ignorant; l'instruction place l'homme plus près de la fortune; et bien! tant que les masses ne pourront pas améliorer leur position par une aptitude plus grande, le contraste entre les besoins et les moyens sera trop grand; cette transformation commencée, il faut l'achever le plus tôt possible. Voilà ce qui fait de la diffusion de l'enseignement, la grande nécessité du moment. C'est elle qui doit *asseoir* la société.

Ceci posé : trois faits frappent l'observateur politique.

1^o Les prêtres peuvent être d'excellens propagandistes de civilisation au moyen de l'enseignement des masses. Et la grande raison c'est que les laïques vendent l'instruction tandis que les prêtres en font l'aumône.

2^o La constitution morale du clergé leur inspire une discipline plus sévère dans l'enseignement de la jeunesse. Or, règle générale, de fortes études pendant les dix-huit premières années de la vie font un homme supérieur. Des études molles pendant cette époque de fondation première du talent, font un homme médiocre. On se plaint aujourd'hui de la superficialité des connaissances. Donc la concurrence de l'enseignement des prêtres doit généraliser la règle des études profondes.

3^o Le monopole de cet enseignement dans les siècles qui nous ont précédé donne pour résultat un siècle philosophe et sceptique. Donc la concurrence de cet enseignement ne fera point d'un siècle incrédule un siècle dévôt : que si vous avez vécu parmi beaucoup de monde, vous aurez retrouvé dans l'armée, sur la scène, au barreau et dans la médecine matérialiste beaucoup d'élèves des hommes que vous redoutez.

Ainsi, selon nous, ils sont des moyens et ils ne sont pas de grands dangers. Faut-il en faire des aides en civilisation, ou faut-il retarder le développement de cette civilisation par la diminution de ses moyens? Nous préférons les adjoindre à l'œuvre intellectuel du siècle à la faveur de la concurrence et de ce chef nous nous croyons progressifs. Vous les excluez, et nous vous croyons stationnaires, puisque vous faites comme tous les stationnaires vous rejetez le perfectionnement des procédés, le progrès.

Mais quand nous disons que vous êtes stationnaires; prenez garde de n'être pas de plus des rétrogrades. Notre libéralisme consiste à accepter toutes les capacités pour l'amélioration physique et morale de la Belgique. Ainsi quand on criait contre les orangistes; nous avons dit : gagnez-les à la révolution; il y a dans l'orangisme le principe du travail et du bien-être matériel. Aujourd'hui nous disons : il y a dans les prêtres l'excellent principe du nivellement intellectuel par l'universalité de l'instruction. Mais que font ceux qui les excluent? Ils rétrogradent jusqu'à l'ancienne lutte contre les classes, jusqu'à la proscription des catégories. Ce n'est pas là vouloir comprendre le grand travail qui agite la société et qui appelle les hommes non à une égalité chimérique par la proclamation de quelques formules impuissantes, mais à l'égalité possible par la diffusion des lumières; et en faisant tomber la dernière barrière artificielle de la vieille société, celle de l'ignorance.

VARIÉTÉS. — CONCERTS DE CARÈME.

Le concert que Liège recherche aujourd'hui avec une sorte de fureur, ces délicieuses soirées musicales de chaque mercredi, ces concerts où la musique rivalise par sa variété avec les mille et une couleurs dont la salle est bariolée, nous étaient inconnus il y a cent ans. Cette dernière réflexion nous a portés à rechercher l'origine et les progrès du concert dans notre cité et quelque incomplètes que soient les notions que nous avons pu recueillir, nous les livrons à nos lecteurs, persuadés que nous sommes, qu'elles auront plus d'intérêt alors que nous vivons pour ainsi dire dans un atmosphère de musique.

Pendant le XVII^e siècle, Liège fut, en quelque sorte, sévree de toute émotion musicale, ce ne fut qu'à l'occupation de notre ville par les troupes alliées de 1702 à 1718 que des Italiens importèrent chez nous le goût de la musique; le nombre des musiciens amateurs s'accrut tellement que les MM. Hamal, pour répondre aux vœux de leurs concitoyens, donnèrent en 1738 une première soirée musicale; ils firent entendre les années suivantes dans les salles de l'hôtel-de-ville de grands concerts spirituels et ces plaisirs prirent un tel essor qu'en 1744 à l'élection du prince Jean Théodore de Bavière, les concerts furent la base de toutes les réjouissances publiques. A cette époque surtout ils étaient remarquables en ce qu'on y exécutait que de la musique liégeoise : ainsi l'on y entendait des oratorios de Jean Noël Hamal fils, des morceaux de musique d'église de M. Henri Guillaume Hamal et plus tard des morceaux de M. Bodson. Notre orchestre alors, était déjà remarquable, par l'ensemble et la vigueur qu'il n'a cessé de conserver depuis et préludait ainsi à la réputation brillante qu'il s'est acquise et à laquelle les grands maîtres n'ont cessé de rendre hommage.

A l'arrivée de l'électeur de Bavière à Liège au mois de décembre de l'année 1752, on lui offrit un concert qui surpassa comme exécution tout ce qu'on avait entendu jusqu'alors, ce fut pour le temps un véritable prodige, aussi le prince allemand payait-il un juste tribut d'éloges aux MM. Hamal qui avaient été chargés de l'organiser.

En 1762, la salle de la redoute aujourd'hui Salle d'Emulation fut entièrement achevée et à partir de cette époque, ce fut dans cette salle, dont l'inauguration eu lieu par une fête musicale où l'on chanta une grande cantate en vers liégeois, musique de M. Hamal; ce fut dans cette salle que tous les concerts furent donnés.

C'est à l'année 1776 que remonte l'origine des concerts de carême ou l'on appelait autrefois concerts spirituels :

avant cette époque les concerts donnés dans cette partie de l'année n'étaient composés que de musique sacrée et de morceaux pieux ; en 1776 au contraire on commença à y jouer des morceaux de notre célèbre compatriote Grétry, des concertos de violon, de violoncelle, de hautbois, et ces concerts se répétèrent chaque année jusqu'à ce qu'enfin la révolution de 1789 vint les détruire. Notre cité où tant de musiciens remarquables trouvaient une existence honorable, fut privée de toute jouissance musicale si ce n'est que de loin en loin quelqu'étranger venait lui apporter le tribut de son talent.

En 1803, MM. Bodson, les frères Decortis et quelques autres artistes liégeois réorganisèrent les concerts de la Société d'Emulation qu'une seconde révolution devait détruire encore, mais heureusement nous avons le plaisir de voir nos concerts plus brillants qu'ils ne l'ont jamais été.

D'après ce faible aperçu, le progrès que l'art musical a fait dans notre bonne cité de Liège, depuis un siècle, est immense, si l'on considère surtout qu'il y a soixante et dix ans on ne trouvait que rarement des musiciens assez habiles pour jouer un concerto, et que, vers l'an 1720, la plupart des bons violonistes ne savaient pas *demancher*, tandis aujourd'hui nous voyons des enfants de 12 ans exécuter les plus grandes difficultés sans que cela paraisse les gêner le moins du monde. Mais grâce à l'institut ou du Conservatoire, nous pouvons espérer que la réputation musicale de Liège, déjà si grande et si justement méritée ira s'accroissant encore, nous le disons surtout après l'épreuve si remarquable du dernier concours. X.

MODES PARISIENNES.

Pour toilette de ville, les couleurs paille, citron et jonquille glacées de blanc sont en ce moment les mieux portées; on pose deux plumes ou des fleurs de même couleur que l'étoffe, mêlées à du lilas blanc.

En négligé les petites maîtresses portent beaucoup de voiles de blonde unie garnis seulement d'une très-petite blonde, ou bien ayant un ourlet très-large.

Jusqu'à ce jour les cols rabattant sont toujours les seuls en faveur. Les pélerines en étoffe pareille aux robes sont toujours de mode, cependant les canezous et les pélerines en tulle ou en mousseline seront fort recherchés, si on en juge par les charmans modèles que l'on prépare pour ce printemps. Ces pélerines légères conviennent infiniment mieux pour l'été.

On fabrique maintenant des demi-voiles, des voiles et des volans en blonde dont la maille très-large imite celle des anciennes dentelles; les dessins aussi sont disposés de la même manière.

Dans ce moment chaque maison fait son choix de nouveautés pour les faire paraître à Long-Champs; mais si l'on en juge par les dispositions générales, les étoffes de soie jouiront encore cet été d'une vogue qui autrefois ont passé pour un *anachronisme*. Nous citerons entr'autres tissus les *fontanges*, qui sont destinés sinon à détrôner le foulard, du moins à partager ses succès; c'est un tissu de soie fort souple et broché de petits dessins fort vifs de couleurs, les dessins en sont très-petits; les plus jolis sont bleus sur bois, blancs sur grenat, verts sur noir et feu sur noir.

UNIVERSITE DE LIEGE. — Faculté des Sciences.

Le 21 du courant, M. Andrien Jean Louis Stevens, de Tongres, subira son examen de candidat à 4 heures.

ETAT CIVIL DE LIEGE du 18 mars.

Naissances : 4 garçon, 5 filles.

Décès : 2 filles.

THÉÂTRE ROYAL DE LIEGE.

Jeudi 20 mars, abonnement courant, *Fra Diavolo* ou *Pauberge de Terracine*, opéra en 3 actes, précédé par la *Vielle*, opéra en un acte.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

SOCIÉTÉ D'HARMONIE (CASINO.)

Assemblée générale de Messieurs les associés, dimanche 23 mars 1834, à 10 heures du matin, au foyer de la salle de Spectacle.

MOTIFS :

1^o Apurement des comptes de 1833.

2^o Proposition du budget de 1834.

Par la commission : Le secrétaire LECOQ. 580

Vente de Mécaniques et Machines à filer la laine.

Le vendredi quatre avril prochain, aux 10 heures du matin, il sera procédé par autorisation du tribunal civil séant à Hasselt, à la vente dans la ci-devant fabrique de M. Pierre de Ceuleneer, sise à Herkenrode, commune de Curange, canton de Hasselt, des mécaniques et machines suivantes :

1^o Deux brisoirs; 2^o trois assortimens complets à filer la laine, avec quatre moulins et deux dévidoirs; 3^o deux droussettes et une cadrille, 4^o quatre moulins fins et gros sans brosse; 5^o un moulin à aiguiser, le tout payable comptant et en francs.

S'adresser pour renseignements au bureau de l'agence commerciale et administrative, rue de la Régence, n^o 922, à Liège.

HUITRES anglaises, chez ANDRIEN fils, rue Souverain-Pont

Cabilleaux, Rivets, Elibottés, Flottes, Plays, à un prix très-moderé, chez ANDRIEN, fils, rue Souverain-Pont.

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

VENTE VOLONTAIRE

Pour sortir de l'indivision.

Mardi 1^{er} avril 1834, à deux heures de relevée, on exposera en VENTE, aux enchères publiques, en l'étude et par le ministère de maître PARMENTIER, notaire à Liège, place de la Comédie.

Une MAISON située à Ans n^o 564, en lieu dit Hautlou; avec jardins et verger, de la contenance de 48 perches 36 aunes, joignant d'un côté à M. Grisard-Braive et autres, d'un deuxième à Waseige-Robert, et d'un troisième côté à Jean Werson.

Ces immeubles proviennent de la succession de Mathieu Werson dit Carel, et sont exploités par Jean Servais et Marie Werson, son épouse.

S'adresser audit notaire PARMENTIER pour connaître les conditions de la vente. 579

A LOUER, pour le 24 juin, une MAISON bâtie à la moderne avec jardin, faisant face à la nouvelle rue de la Cathédrale, n^o 74. 578

POUR CAUSE DE DÉCÈS.

VENTE D'USTENSILES DE FORGERON.

Le 2 avril, à deux heures après midi, les tuteurs des enfans mineurs de feu J. J. P. Pety, en son vivant fabricant de chaudières, feront vendre à l'encan, par le ministère du notaire BERTRAND, en la maison cotée 465, à Xhovémont, une très-forte quantité d'ustensiles de forgeron, consistant en un grand perceur, étaux, presses, enclumes, tenailles, vilibrequins, poinçoirs, cric, poids, balances, clouières et une infinité d'autres ustensiles et de vieille ferraille.

Et le 4 avril, à deux heures, en l'étude dudit M^e BERTRAND, notaire, les tuteurs susdits exposeront en LOCATION la MAISON dudit sieur Pety, située à Xhovémont, n^o 465, avec jardin y attenant et un très-bel atelier de 70 à 89 pieds. — S'adresser audit notaire pour connaître les conditions.

A SURENCHERIR D'UN 10^e DU PRIX.

En l'étude du notaire BERTRAND, jusqu'inclus le 21 mars deux MAISONS avec jardins, situées à Liège, faubourg Ste. Marguerite n^o 7 et 8, adjudgées moyennant le prix de 5400 francs et 69 francs 71 centimes de rentes.

On DEMANDE A ACHETER UNE MAISON DE CAMPAGNE avec six à huit bonniers de terre, on donnera la préférence au Condroz. — S'adresser à M. CLERMONT, avoué.

() POUR SORTIR DE L'INDIVISION.

Il sera VENDU à l'enchère, le samedi 22 mars, à dix heures du matin, en l'étude de M^e BERTRAND, notaire à Liège;

1^o Une MAISON propre au commerce, située à Liège, rue Pied du Pont des Arches, n^o 954.

2^o Et une MAISON, située sous ledit Pont, rue Rebuée, n^o 951.

Les titres et conditions de cette vente sont déposés en l'étude dudit M^e BERTRAND, notaire.

L'administration de la commune d'Ougrée mettra en adjudication par soumission et au rabais le mardi 1^{er} avril prochain, aux dix heures du matin, au bureau de la mairie, la RECONSTRUCTION du presbytère dudit lieu.

S'adresser pour avoir le plan et cahier des charges au secrétariat de ladite commune. 536

MINISTÈRE DES FINANCES.

Adjudication de Papiers à timbrer.

Il sera procédé mercredi 26 mars 1834, au ministère des finances, à Bruxelles, à l'adjudication par soumissions, de la fourniture des Papiers destinés au timbre. Le cahier des charges et les échantillons sont déposés aux bureaux des directeurs de l'enregistrement et des domaines, dans chaque province, où on pourra en prendre inspection.

Bruxelles, le 10 mars 1834.

Le ministre des finances ad interim, (Signé) Aug. DUVIVIER.

Un célibataire cherche, pour l'occuper au mois de juin prochain, un QUARTIER composé de quatre ou cinq pièces, deux chambres de domestiques, remise et écurie. — S'adresser à la Goffe, n^o 974. 524

() Le 21 mars 1834, dix heures du matin, en l'étude de M^e BERTRAND, notaire, place St Pierre, on EXPOSERA en VENTE à l'enchère, une MAISON assez vaste et avantageusement placée pour le commerce, située à Liège, rue Vinave d'île, n^o 596. L'acquéreur aura la faculté de continuer le service de plusieurs rentes et de ne payer comptant qu'une partie du prix.

A VENDRE DE GRÉ A GRÉ.

Une MAISON située à Liège, rue St-Remy, n^o 510, en très-bon état, ayant citerne, pompe, quatre places au rez-de-chaussée, sept au 1^{er} et 2^e étages, cour, jardin, etc.

S'adresser, pour voir ladite maison et connaître les conditions, rue Vert-Bois, n^o 369, et en l'étude de M^e GILKINET, rue Féronstrée, n^o 588. 542

() VENTE volontaire D'IMMEUBLES, en conformité de la loi du 12 juin 1816.

Le neuf avril 1834, à 9 heures du matin, M^e DELBOUILLE, notaire à Liège, à ce délégué par jugement rendu par le tribunal civil séant audit Liège, procédera, devant M. le juge de paix du quartier du Sud de cette ville, au lieu ordinaire de ses séances, rue Saint-Jean-en-Île, à la VENTE, aux enchères et à l'extinction des feux, des BIENS patrimoniaux dont la désignation va suivre:

1^{er} Lot. — Le beau et vaste château d'Aigremont, situé aux Awirs, à deux lieues de Liège, près de la chaussée de Huy; avec un corps de ferme et environ 56 bonniers mètres 60 perches de jardins, prairies, terres, bois et étang, qui en dépendent.

2^e Lot. — Une écurie avec cour et environ 1 bonnier 60 perches de jardin, prairies, terres labourables et broussaille, en diverses pièces.

3^e Lot. — Une maison, avec dépendances, jardin, prairies et terres, le tout contenant 2 bonniers 18 perches 59 aunes, et loué au sieur Antoine Hellin.

4^e Lot. — Deux bonniers 50 aunes de terre labourable en deux pièces, cultivées par Eueune Gilton et Victoire Galler.

Les biens formant les 2^e, 3^e et 4^e lots sont également situés en la commune des Awirs.

5^e Lot. — La prairie de Peville, sise à Waroux, commune d'Alleu, et contenant 2 bonniers 9 perches 15 aunes.

6^e Lot. — 316 dans l'exploitation des mines de houille du Sart d'Avette, aux Awirs.

7^e Lot. — Une grande maison, cotée 290, sise rue devant les Carmes, à Liège, avec deux cours, remise, écurie et autres dépendances.

L'on peut avoir communication des titres de propriété, en l'étude du dit notaire, rue devant Ste-Croix, n^o 864, et prendre connaissance des conditions de la vente, tant chez le même notaire, qu'au bureau de M. le juge de paix.

COMMERCES.

Bourse de Vienne du 8 mars — Métalliques, 97 3/5 — Actions de la banque 1246 1/4.

Fonds anglais du 16 mars. — Consol., 91 1/4 0/0. — Fonds belges, 99 3/4. — Fonds holland 50 1/4. Portug., 64 3/4.

Bourse d'Amsterdam, du 17 mars — Dette active, 49 1/16 — Ditto, 94 7/8. — Bill de change, 22 1/16. — Oblig. du Syndicat, 88 7/8 000 — Ditto, 71 0/0 0/00 — Rente des dom., 0/0 0. Act. de la Société de commerce, 100 1/8. Rente française, 00 0/0. — Ditto de 1833, 00/00. — Obl. russe Imp. et Cr., 102 1/2. 0/0 00. Ditto de 1828, 103 0/0 — Inscrit. russes, 68 0/0 00/00 — Empr. russe 1831, 94 7/8 0000. — Rente perp. d'Esp., 61 1/2 00/00 — Ditto 0000. — Dette diff. d'Esp., 14 1/2. — Obl. mét. Autriche, 96 00/00 0/0 — Lots chez Gallais, 0/0. — Cert. Naples falc., 89 0/0. — Oblig. Danoises, 00 0/0. — Oblig. du Brésil, 72 1/2. — Cortès, 25 1/8 0/00. — Ditto Grec, 0 — Lots de Pologne, 000 0/0.

Bourse d'Anvers, du 18 mars

Changes.	à courts jours.	à deux mois.	à trois mois.
Amsterdam.	111 1/2 perte.	A	
Londres.	12 02 1/2	P	11 97 1/2 P
Paris.	47 3/8		A 46 7/8 A
Francfort.	36	A	35 7/8 P 35 3/4 P
Hambourg.	35 1/2		35 5/16 35 3/16

Escompte 4 0/0 1/2.

Effets publics. Belgique — Dette active, 102 P 0/0. Id. diff. 41 1/4 P. — Oblig. de l'entr., 0 00. — Empr. de 48 mill. 97 3/8 et A 00. Id. de 12 mill., 0/0. Id. de 24 mill., 0 0/0. — Hollande. Dette active, 2 1/2, 00 0/0 0/0. Id. différée, 0000. Oblig. synd., 0 0/0. — Rent. remb., 2 1/2, 88 1/4 A et 95 0 P. Espagne. Guebb., 80 1/4 P. — Id. perp. Paris, 5 p. c., 00 0/0 0/0. Id. perp. Amst., 61 3/8 5/8 et A 0/0. 00. Idem dette différée, 14 1/4 1/2 A.

MARCHANDISES. — Ventes par contrat privé.

1100 matras sucre Mille, à fl. 16 ent. nat.

200 caisses sucre Havane blanc, prix inconnu.

Arrivages au port d'Anvers, du 18 mars.

Le koff oldenb. Helena, cap. Aden, ven. d'Oorkzyl, chargé d'avoine.

Le koff hanov. Anna Margareth, cap. Leefage, ven. de Ditsum, chargé d'orge et beurre.

Le koff hamb. Catharina, cap. Paap, ven. de Hambourg, chargé de grain de blé et de verre à vitre.

Bourse de Bruxelles, du 18 mars. — Belgique. Dette active, 51 1/2 0. Emp 24 mill., 97 1/2 P. — Hollande. Dette active, 49 3/4 P. — Espagne Gueb., 80 3/4 0 0 Perpétuelle Anvers, 4 p. 1/2, 00 00/00. Id. Amst., 5 p. 1/2, 61 3/4 P. Id. Paris, 3 p. 1/2, 40 3/4 P. Cortès à Lond., 25 0/0 A. Dette diff., 14 1/4 A.

Prix des grains vendus au marché de Hasselt le 18 mars.

Froment, l'hectolitre, 43 fr. 20 c. — Seigle, 8.90. — Orge, 9.50. — Avoine, 5.60. — Genièvre, à 10 dent. 43.

H. Lignac, impr du Journal, rue du Pot-d'Or, n^o 622, à Liège