

Dire que les embarras avaient déjà commencé peu après l'approbation par la Chambre, le 25. 11. 1855, de la convention conclue le 9 du même mois entre l'Etat et les sieurs Ad. Favier et St. Jouve de Nancy.

Après que l'Etat fut venu en aide aux concessionnaires entrés en difficultés, il y eut procès contre Favier pour attaquer, comme entachée de fraude, la convention du 4. 1. 1857 par laquelle ce banquier avait cédé son entreprise à la Société Guillaume-Luxembourg, fondée le même jour.

Puis ce fut, le 2 mars de la même année, la transaction avec le Guillaume-Luxembourg dont les statuts furent approuvés et qu'il s'agissait de substituer légalement aux sieurs Favier et Jouve.¹⁾

Se voyant, dès le début, empêtré dans la malencontreuse affaire que constituait la création des premiers chemins de fer, l'Etat dut encore faire de nouveaux sacrifices avant d'assister en 1865, impuissant, à l'accord intervenu entre le Guillaume-Luxembourg et la Compagnie (française) de l'Est qui, ne satisfaisant aucune partie, causa une certaine anxiété dans les milieux officiels ou intéressés.

En 1868 le Gouvernement, présidé entretemps par Servais, crut pouvoir trouver un apaisement dans la convention du 5 décembre par laquelle le Guillaume-Luxembourg afferma son réseau pour 45 ans à la Compagnie de l'Est moyennant trois millions de francs garantis par l'Etat français. Servais ayant approuvé cette convention, il la déposa le 15. 1. 1869 sur le bureau de la Chambre. Mais au Parlement il se heurta aux objections de N. Metz qui trouvait qu'en présence de la participation d'un Etat étranger, le Ministre d'Etat aurait dû préalablement demander l'accord du pouvoir législatif^{bis}) (v. chap. Emm. Servais, L'écrivain).

Le 4. 1. 1870 l'Etat dut défendre la validité de l'acte de concession conclu avec le Prince-Henri, et cela contre le Guillaume-Luxembourg, celui-ci revendiquant le droit de préférence (dont nous avons parlé au chapitre «Prince-Henri») à appliquer à un tronçon du Prince-Henri, en l'occurrence la ligne d'Esch à Athus qui s'avérait d'ailleurs la plus productive du réseau.

La société demanderesse était représentée par Maîtres Ernest Simons (v. p. 392) et Alexis Brasseur (v. fasc. XIX) et l'Etat par Maîtres Ch. Munchen (v. fasc. II) et G. Leibfried (v. fasc. XVII).

Le jugement du 11. 4. 1870 accueillit la prétention du Guillaume-Luxembourg, mais l'Etat ayant interjeté appel, le jugement fut réformé par la Cour, le 30 juin, et la société intimée déboutée.

Jusqu'à l'issue du procès, Servais fut fort inquiet car, écrit-il, «si la concession de la ligne d'Esch à Athus n'était pas maintenue, il ne fallait plus songer désormais à la construction de celle de l'Attert et de la Sûre dont l'exploitation isolée n'aurait pas paru pouvoir s'effectuer avec bénéfice. C'étaient des avantages qui va-