

Godchaux; un manque de confiance bien-fondé à l'égard des moyens des concessionnaires anglais, mis à l'épreuve notamment par les exigences des autorités militaires de la forteresse, arrêterent des pourparlers qui avaient déjà aboutis à la convention du 4. 6. 1846 (60).

En novembre 1849, donc un an après le départ de Lafontaine, les partisans du rail, qui se groupaient autour des frères METZ et qui se sentaient solidaires avec les milieux industriels du Luxembourg belge et de Trèves, décidèrent d'entrer dans la voie des réalisations. Les premières étapes en furent le vote par 29 voix contre 13 de la loi du 6. 1. 1850 garantissant au concessionnaire éventuel un minimum d'intérêt de 3 % ; l'entrée en relations du gouvernement WILLMAR avec les gouvernements des pays voisins ; l'assemblée à Luxembourg, le 7. 4. 1850, des « Amis du Chemin de fer Luxembourgeois. » C'est ce groupe belgo-prusso-luxembourgeois qui réussit à enthousiasmer pour la question les sommités des milieux politiques, économiques et administratifs du Grand-Duché. Seul Théodore de Lafontaine « tout en se déclarant avec fermeté pour la construction du chemin de fer, évoqua néanmoins des difficultés et ennuya par des détails superfétatoires l'assemblée convoquée à des fins plus importantes ». Le président de la Chambre des députés Charles METZ et le président du Tribunal de commerce de Trèves Secherling répondirent à Th. de Lafontaine qui, d'après un journal de l'époque, « en a eu en long et en large. » (61)

Les voies ferrées furent construites, non sans grands embarras financiers. Lafontaine avait prévu ceux-ci et il s'en lavait les mains. Mais oserait-on citer son nom dans le Livre d'Or des pionniers du rail ?

Avec l'avènement de GUILLAUME III (17. 3. 1849) et sous la lieutenance du prince HENRI (5. 2. 1850) on constate une recrudescence de l'influence de Théodore de Lafontaine « en haut lieu ».

A partir de 1853 il fait partie de la *Commission de législation*, précurseur du Conseil d'Etat.

En présence des continuelles prétentions du gouvernement néerlandais tendant à faire supporter par le Grand-Duché une part de la dette de l'ancien royaume des Pays-Bas, Théodore de Lafontaine et Mathias SIMONS furent chargés de traiter à fond la question dans un mémoire qui fut soumis au cabinet de La Haye, en 1854.

Lafontaine pouvait ainsi redresser ce qu'on*) lui reprochait pour l'époque où il faisait partie de la Commission de gouvernement : d'avoir permis, par « apathie » peut-être mais, certes, non par « complicité » le transfert au fameux Syndicat d'amortissement, des annuités versées en paiements de l'achat des domaines situés au Grand-

*) A. Calmes, *La restauration*, op. cit., p. 311. D'après ce même auteur, Lafontaine avait été lui-même débiteur du Syndicat d'amortissement en tant qu'acquéreur (avec M. Wellenstein et W. Macher) du « Kreuzbusch » près de Wormeldange (p. 313).