

Un mois plus tard — lors des «embouteillages» sur le réseau du Grand-Luxembourg — il doit de nouveau faire des efforts pour tirer son épingle du jeu. Et il n'est pas fâché de pouvoir, dans son rapport daté du 5/11/1870, invoquer «le commerce et l'industrie sur lesquels retomberaient les pertes si la situation n'était pas redressée». ²⁶ bis)

Au cours des discussions parlementaires qui eurent lieu le 27/1/1876 à la suite de la débâcle de la Société Prince-Henri (provoquée par la déconfiture de la Société des Bassins Houillers), l'ancien Ministre d'État Emmanuel Servais fut mis en cause. Dans son discours, Alphonse Funck (v. fasc. XI, p. 232), qui détenait le département des chemins de fer dans le premier cabinet de Blochausen, se référa aux instructions données à Charles-Frédéric Mersch pour démontrer que Servais n'avait montré aucune faiblesse à l'égard de Philippart, figure centrale de cette malheureuse affaire.

On apprit à cette occasion que lorsque, en 1871, Mersch avait été «dépêché» à Bruxelles, c'était pour procéder à une vérification de la comptabilité de la Société Prince-Henri et pour mettre au clair les points suivants:

La Société des Bassins Houillers, qui avait souscrit la presque totalité des actions de la Société Prince-Henri, s'est-elle libérée des 30 %, ainsi qu'il avait été affirmé au ministre d'État?

Existe-t-il une administration particulière pour chacune des deux sociétés?

Quelle est la valeur réelle des actions du Centre et de Manage Piéton, qui constituaient le cautionnement de la Société des Bassins Houillers?

Enfin Mersch avait à «entretenir les administrateurs des Bassins Houillers des diverses questions relatives à l'exécution des chemins de fer Prince-Henri dont il avait connaissance». ²⁷)

Si, pendant quelque temps, Ch.-Fr. Mersch pouvait avoir éprouvé une certaine méfiance à l'endroit du Reich et de ses visées sur nos chemins de fer, en tout cas les différents pourparlers ferroviaires engagés après la guerre le firent revenir à d'autres sentiments. Cela explique pourquoi il se prononça pour la solution préconisée par le président de la Chambre P. de Scherff dans son discours du 6/2/1871 (exploitation de notre réseau par la «Betriebskommission» avec certaines garanties), solution qui, d'après Mersch, «semble inévitable du fait des difficultés insurmontables présentées par l'exploitation directe de l'État et de l'absence d'intérêt des sociétés étrangères». ²⁸)

Après la conclusion du traité du 11/6/1872 concernant l'exploitation du chemin de fer Guillaume-Luxembourg par le Reich et la Direction Générale des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, un arrêté r. g.-d. du 28 août nomma Mersch Commissaire, afin de régler avec le commissaire du gouvernement allemand les dispositions que l'exécution dudit traité pouvait rendre nécessaires. A partir du 3/2/1874 Charles-Frédéric Mersch se vit attribuer comme adjoint Michel Jonas (v. fasc. XI, p. 98).

Mersch occupa les fonctions de Commissaire du Gouvernement pour les Affaires des Chemins de Fer jusqu'au 17/5/1882 quand un arrêté royal g.-d. lui accorda sa démission et le nomma Commissaire honoraire. ²⁹)