

Jean-Baptiste André Godin au président de la chambre de commerce de Saint-Quentin, 25 avril 1867

Auteur·e : [Godin, Jean-Baptiste André \(1817-1888\)](#)

Les folios

En passant la souris sur une vignette, le titre de l'image apparaît.

6 Fichier(s)

Informations sur le document source

CoteFG 15 (9)

Collation6 p. (139r, 140v, 141r, 142v, 143r, 144v)

Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit

Lieu de conservationBibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers, Paris

Citer cette page

Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888), Jean-Baptiste André Godin au président de la chambre de commerce de Saint-Quentin, 25 avril 1867, Équipe du projet FamiliLettres (Familistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle) consulté le 14/01/2026 sur la plate-forme EMAN : <https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/45670>

Copier

Informations sur l'édition numérique

ÉditeurÉquipe du projet FamiliLettres (Familistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle)

Présentation

Auteur·e [Godin, Jean-Baptiste André \(1817-1888\)](#)

Date de rédaction [25 avril 1867](#)

Lieu de rédaction [Guise \(Aisne\)](#)

Destinataire [Chambre de commerce \(Saint-Quentin, Aisne\)](#)

Lieu de destination Saint-Quentin (Aisne)

Description

Résumé Sur les locomotives routières. Godin répond au président de la chambre de commerce de Saint-Quentin qui lui demande des renseignements sur les locomotives routières. Godin estime que les locomotives sur routes ordinaires sont dans une phase d'expérience et qu'il est difficile de se prononcer sur leur avenir. En préambule, il affirme que cette question ne doit pas être préjudiciable aux études de création de voie de chemin de fer, car les voies de communication des localités industrielles comme Guise se détériorent au lieu de s'améliorer. Cette détérioration est défavorable à la généralisation des locomotives à vapeur sur routes comme la sienne. Il faudrait que les routes, comme les voies ferrées, aient une résistance uniforme sur tous les points du parcours, que les fortes pentes soient adoucies, que le macadam soit toujours ferme et solide et que les routes soient d'une largeur suffisante. Il explique qu'à la différence des locomotives sur voies ferrées, les locomotives sur routes ordinaires sont soumises à des variations incessantes en fonction des soubresauts du sol, des pentes ou de la météorologie. Les coups de collier, les chocs sont causes de nombreuses réparations. La vitesse de 4 à 5 kilomètres par heure lui semble la meilleure pour un service régulier. Les locomotives routières sont destinées à remplacer les bœufs et les chevaux de trait, sur des trajets de petite distance mais rien de plus. Godin ajoute qu'un service régulier de locomotives à vapeur exigerait en outre l'installation de réservoirs d'eau tous les 6 à 8 kilomètres, la consolidation des ponts et des ouvrages d'art. Il recommande d'éviter de multiplier les wagons et de les faire avec la capacité de porter 15 tonnes. Il explique que la réglementation sévère l'a fait renoncer à mettre en service une locomotive pour aller à Saint-Quentin et à Bohain : « Je ne me sers de ma locomotive que pour les déchargements de mes bateaux quand elle est en état de fonctionner. » Il lui semble que le coût du transport par locomotives sur routes pourrait être inférieur de moitié au transport par voitures, mais que les imprévus sont trop nombreux pour donner lieu à un calcul.

Mots-clés

[Appareils et matériels](#), [Chemins de fer](#), [Fonderies et manufactures "Godin"](#),

[Transport de marchandises](#), [Transport de voyageurs et voyageuses](#)

Lieux cités

- [Bohain-en-Vermandois \(Aisne\)](#)
- [Saint-Quentin \(Aisne\)](#)

Notice créée par [Équipe du projet FamiliLettres](#) Notice créée le 28/02/2023

Dernière modification le 18/09/2023

Paris le 23 aout 1867 139

De l'opposition de l'Assemblée de la
chambre de commerce de d'auzay

Opposé

par votre lettre du 23, voulant nous en
faire l'honneur de me demander les avis-
gements sur les transports à vapeur
appliqués aux routes ordinaires. C'est
certainement un fait assez difficile que
d'émettre une opinion sur des tentatives
qui ont tant débattu dans leur phase
d'application. Mais je peut dire ce que
les progrès de l'industrie rendent aux
difficultés entourant au début d'une appli-
cation nouvelle de la vapeur comme
elle qui nous surprit. par conséquent
l'avis que je vais faire n'est que
la constatation de l'état présent des choses.

Permettez moi de vous dire
privattement, que mon avis, a avant
un véritable malheur si le bruit qui
se fait sur l'application des locomotives
à vapeur aux transports, pourrait retarder
un peu, l'usage des nouvelles
voies ferrées dont le besoin se fait si
inspiramment dans les localités
industrielles de notre département.
car pour quelques uns d'entre elles,

Les voies de communication sur terre de
l'ambition proportionnellement au
développement de la population et des transports
et intérêt en contrepartie en raison de
et accroissement. au point de l'intérêt
impraticables et ce qui a lieu pour faire
sur la route qui nous est la plus nécessaire

l'aspiration que j'ai tenté dans le
désir d'atteindre les conditions nécessaires dans
lesquelles mon industrie et place pour
des transports a être ce contre elle le
meilleur état de la route sur laquelle
je puis le plus utilement me servir de
ma locomotive et la route devient imprac-
ticable aux voitures ordinaires et dans
des conditions d'autant moins favorables
qu'il servir à vapour car si la locomotive
a régi sur la route ordinaire à giration
elle sera de ce à un amélioration très
satisfaisante de nos routes.

Il est des conditions nécessaires auxquelles
il faut satisfaire pour que la traction
à vapeur soit facile et profitable sur les
routes ordinaires, c'est de la réduire le
plus possible de celle que présente la
voie ferrée: sur celle-ci le rail offre
une résistance presque à peu près égale
au poids et au mouvement combiné de
la machine: n'importe sur quel point
et à quel moment la locomotive se
trouve sur la voie, elle y trouve la

mon établi. sa force motrice
agit dans les mêmes conditions. dit
arrive par hasard qu'il y ait de la
neige sur la place sur les rails,
on voit les deux moteurs perdre leur adhérence
et tourner sur elles-mêmes sans exercer
la traction de aussi; mais ce sont les
des cas accidentels sur les chemins de fer et
qui n'opposent pas pour cela de causes
de choc ni d'efforts extraordinaires agissant
dans la force motrice sur les organes
de la machine. les routes au contraire
présentent des causes diverses et souvent répétées
de difficultés assez étranges avec la traction
sont à la bonne conservation des machines
qui seront sans doute toujours un obstacle au
que la locomotive routure soit appuyée ou
s'aplique au chemin de fer.

pour que le ~~chemin de fer~~ a rapport donné soit
faible et profitables sur les routes ordinaires il
serait au moins nécessaire que les pentes et
les rampes fissent moins, que la machine
fut toujours forte et solide, que les chaînes
possédaient une longueur suffisante pour
ne pas être obligé de la quitter au détour
des virages et des courbes que l'on croisait.
à défaut de ces améliorations, la locomotive
routure est sujette à des alternatifs d'efforts,
qui en fatiguent vite la machine et
donnent lieu à des réparations fréquentes.
un simple examen fait comprendre

qui ne peut être augmenté, sur le
chemin de fer le locomotive train en
charge constante et régulière des que
la force initiale est suffisante pour
mettre le train en mouvement avec force
continuer son effet dans obstacle et sans aucun
sur un route ou contrain avec force
de varier à chaque instant suivant
l'état de la chaussée, thermomètre ou la
sabotage du sol, les pentes et les rampes,
et suivant la police et le beau temps
car l'acharne des routes diffère suivant
que le sol est en ou recouvert d'un bon
liquide. au moins de départ du sol
la locomotive est obligée de faire ce que
on appelle pour attelage le coup de
cuisse de la voie lue à des choses, à des
sabotages, à des effets dans la machine
qui donnent lui à de fréquentes répara-
tions. est aussi la maladie qui appa-
rait à ce que les locomotives rouleuses marchent
à grande vitesse car que que les suspensions
sur route la vibration pendant le
marche est beaucoup plus considérable
sur la locomotive rouleuse que sur la
locomotive de chemin de fer et les effets
de cette vibration sont surtout sur
marchant à une vitesse seulement de 10 ou
15 kilomètres à l'heure que les organes de
la machine se dérangent promptement et
que la chaussée elle même se déplace.

et maintenir les tubes de disoignant
en peu de temps et laissant passer la
vapeur. La marche la plus convenable
elle au moins qui me paraît être la
plus en usage est une course régulière
met que de 6 à 8 Kilomètres à l'heure
la locomotion routière n'en débute pas
détinie, que offre des transports qui
n'obligent à rien de cette gêne insécurité qui
les services publics exigent de nos jours elle
est imminemment détinie à remplacer
les bœufs et les chevaux de trait mais pas
autre chose c'est une partie des exploitations
particulières quelle puissance être utile pour
remplacer la force animale dans les transports
à petit-déstance. Le chemin de fer même
à petit débit sera toujours comparativement
à la locomotion routière le moyen des transports
rapides et réguliers.

La course régulière de locomotions routières
exige indépendamment des améliorations que
je dis, indiquées comme indispensables aux
routes. Des meurtres pour abîmenter d'au
tout de 6 à 8 Kilomètres la consécration
de la plupart des routes et des traverses dont
on il serait économisé contre la multiplicité
des wagons et de les faire capables de porter
1/2. son charge la marche par elle même
doit de l'assurance de traction à son
point puisque les réglements interdisent
les voies autres qu'à bandages lier

La liste des autorisations au moins celle qui me concerne est du reste presque une prohibition de l'emploi de ce machine aussi si je devais devant les responsabilités que l'on a fait peser sur moi lorsqu'il a été agi dans le St quentin et à Bapaume je ne me serais de ma locomotion que pour les débargements de mes batteaux quand il est en état de fonctionner.

Dans l'état actuel de nos routes et de la construction des locomotions et en prenant les restrictions réglementaires appuyées à leur usage, il serait difficile de faire une évaluation de tout le transport Nisond'Orne. Il est certain que si l'on se réfère à la dépense de la machine et des frais généraux qui entrent dans les provisions d'un marchand régulier, l'on trouverait une économie de plus de moitié sur les transports par voie d'eau, les plus récents : mais la pratique devrait faire complètement disparaître les dommages du calcul, devant les causes inévitables de frais exceptionnels imprévis et difficiles à prévoir en raison des causes variées qui y donnent lieu.

Je regrette que vos renseignements ne donnent pas de toutes les données précises que demandent vos attendus de moi, mais cela tient à ce que les données me font rapport à moi-même malgré l'agence Morris : mes sentiments de sympathie considération et mon désir tout à votre disposition

Godin