

Jean-Baptiste André Godin au rédacteur du journal Le Siècle, 18 février 1874

Auteur·e : Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888)

Les folios

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

4 Fichier(s)

Informations sur le document source

CoteFG 15 (15)

Collation4 p. (69r, 70r, 71r, 72r)

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 rédacteur du journal Le Siècle, 18 février 1874, consulté le 14/01/2026 sur la plate-forme EMAN : <https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/47758>

Copier

Présentation

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

Date de rédaction [18 février 1874](#)

Lieu de rédaction Guise (Aisne)

Destinataire [Le Siècle \(Paris, 1836-\[1932?\]\)](#)

Lieu de destination Paris

Description

Résumé Sur les chemins de fer. Godin souhaite rectifier des erreurs économiques contenues dans l'article du journal *Le Siècle* du 10 février 1874, qui considère que le développement en France des chemins de fer d'intérêt local est nuisible aux intérêts publics. Godin explique que les grandes compagnies cherchent à constituer

un monopole au détriment de la prospérité nationale, que les lois des 12 juillet 1865 et du 10 août 1871 avaient donné aux conseils généraux la faculté de concéder des chemins de fer départementaux, mais leurs initiatives sont combattues par les grandes compagnies avec la complicité du gouvernement qui refuse de délivrer les décrets nécessaires à l'exécution des projets. Godin estime que la création de lignes de chemins de fer serait un remède à la crise industrielle actuelle et au chômage qu'elle entraîne. Il juge qu'il faut laisser se développer librement l'industrie des transports qui pâtit de la tutelle de l'État et que si l'on empêche les capitaux français de faire prospérer les chemins de fer en France, ceux-ci iront enrichir les pays voisins, « à peu près comme quand nous payons cinq milliards de rançon de guerre ». Godin propose d'offrir au *Siècle* de nouveaux développements sur cette question à son retour à Versailles.

Notes

- Destinataire : d'après le texte de la lettre.
- La lettre est signée « Godin | député de l'Aisne ».
- L'article du journal *Le Siècle* sur les chemins de fer, qui alerte sur la disponibilité des capitaux pour étendre le réseau de chemins de fer en France, est publié en première page du numéro du mardi 10 février 1874 (voir en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k7333243/f1>, consulté le 20 janvier 2023).
- La loi du 10 août 1871 à laquelle Godin fait référence est la loi relative aux chemins de fer d'intérêt local (voir en ligne : <https://journals.openedition.org/rhcf/2095>, consulté le 18 janvier 2023)
- La loi du 12 juillet 1865 à laquelle Godin fait référence est la loi relative aux conseils généraux (voir en ligne : <https://www.senat.fr/evenement/archives/D18/1871.html>, consulté le 18 janvier 2023)

Support Des mots du texte de la lettre sont manuscrits à la mine de plomb par-dessus l'encre effacée de la copie sur les folios 69r et 70r ; corrections manuscrites à la mine de plomb sur le folio 70r.

Mots-clés

[Chemins de fer](#), [Emploi](#), [Finances d'entreprise](#), [Industrie](#), [Travailleurs et travailleuses](#)

Événements cités [Guerre franco-allemande de 1870 \(19 juillet 1870-29 janvier 1871, France\)](#)

Lieux cités

- [Aisne \(France\)](#)
- [France](#)
- [Versailles \(Yvelines\)](#)

Notice créée par [Équipe du projet FamiliLettres](#) Notice créée le 07/07/2023

Dernière modification le 01/06/2024

Guise 18 février 1876

Chemin de fer

Monsieur le Maire

Le Siècle, dans son N° du 10 courant, contient un article sur les chemins de fer dont il me paraît nécessaire de relancer les erreurs économiques, et c'est à vous-même que je m'adresse pour cela. Le journal le Siècle a toujours été assez libéral et assez progressif pour être opposé à la constitution des monopoles qui peuvent avoir pour conséquence de paralyser la libre développement de l'industrie et de la richesse en France. C'est pourtant à cela que conduit l'article dont je parle, au sujet des chemins de fer, en propagant cette erreur que le développement des chemins de fer en France peut être nuisible aux intérêts publics.

Mais ces grandes compagnies, et celle du Nord en particulier, s'emparent dès de cet article, et le font elles reproduire dans les journaux des départements, à tête de réclame.

On fait donc ainsi les affaires, des grandes compagnies de chemins de fer qui agissent aujourd'hui pour constituer le monopole des transports en France, au grand détriment de la prospérité nationale.

Il faut remarquer qu'à peine sorti de la guerre, le pays avait espéré que la France devait réparer ses pertes par le travail ; et en effet comme que le chemin de fer est aujourd'hui le premier instrument de travail ; et, les conseils généraux, tous les 20 départements industriels, ^{les conseils généraux}, agissant en vertu des lois du 9 juillet 1869, ^{du 10 aout 1871} qui leur avaient donné la faculté de concier des chemins de fer départementaux, avaient doté leurs

départementaux des concessions qui leur sont indispensables. Les conseils généraux seraient-ils que la France est au retard sur les nations voisines dont le sol est sillonné de chemins de fer dans toutes les directions, et qu'il n'y a possibilité de tirer le maximum aujourd'hui dans la voie du progrès industriel et agricole qu'à la condition de posséder le plus grand moyen d'exploitation qui offre la voie ferrée.

Le pays avait immédiatement conçu la forme supérieure d'un développement nouveau à la prospérité industrielle de la France, mais il avait commis sans l'esprit de nouveauté et sans l'esprit de mouvement qui sont immédiatement entraînés pour paralyser cet état national. Les grandes compagnies de chemins de fer, plus pressenties de leur exploitation que de l'accroissement de la richesse française, du pays, se sont émues de la formation de ces réseaux de chemins de fer départementaux ; elles ont mis en jeu tous les ressorts de la publicité et de l'administration ; elles ont inventé sophismes et sophismes pour démontrer les mille dangers imaginaires qu'il y avait à établir tous ces chemins de fer. Beaucoup d'arguments dont le bon sens s'afflige n'en ont pas moins fait aux hommes de penser appris dans les ministères, puis sont arrivés à une échec flagrant au sein des conseils du Gouvernement ; et dès lors, l'œuvre des conseils généraux était paralysée ; la loi en vertu de laquelle ces conseils avaient agi était élue, et l'entreprise des nouveaux chemins de fer allait être paralysée si ce n'est arrêtée.

Telle est la situation : depuis trois ans, les conseils généraux ont tracé dans les départements des chemins de fer indispensables ; les enquêtes d'utilité publique ont démonté avec la plus grande évidence l'urgence de ces voies ferrées ; le

Gouvernement à ce.. soul a paroî être plus intelligent que la France entière, il a refusé les décrets nécessaires à leur élection, et ces dépositions coïncident ^{une chose difficile} celle de l'Église. Pour example, si j'en suis : l'exécuter mi entreprendre un peu de chemins de fer qu'il nous concedés.

Cela favorisera ^{vous savez c'est ainsi par} une croissante industrielle des plus graves que n'importe où dans le monde ~~existe~~; le chômage et la misère s'étendent sur nos populations; les bras sont inoccupés; les forces vives du pays serons perdues et le gouvernement nous privera de charbon de fer quand il en sera possible de maintenir l'activité de la vie au sein de nos populations, en dotant le pays de richesses marquées.

Mais je vais m'arrêter, ne sachant quel accueil vous ferez à ma lettre. Je tire donc de ces considérations cette conclusion qui il est contraire aux intérêts de la France d'affirmer sans preuve, comme cela a été fait dans l'article publié par le siècle, que les chemins de fer d'intérêt local sont un danger pour notre crédit public; et si vous souhaitez bien m'accorder je démontrerai dans une nouvelle lettre,

que le malheur de la France, en matière de chemins de fer communs en tout autre chose, c'est d'être trop gouvernée, et de ne pas assez laisser à la puissance de la liberté;

Où il est dangereux d'abandonner l'établissement des chemins de fer au bon plaisir du gouvernement;

Où l'industrie des transports a besoin de se développer librement comme l'industrie manufacturière, sous peine de ruiner celle-ci;

Où si l'on empêche les capitaines français d'enrichir librement notre pays, c'est les condamner à aller porter la richesse ailleurs;

Qu'ira si la France, faute d'employer des capitaux étrangers, porte ses milliards à l'étranger pour créer des chemins de fer au profit des nations voisines, c'est enrichir nos voisins au detriment de la France, à peu près comme quand nous payons cinq milliards de rançon à la guerre.

Qui n'est aussi inconscient de mettre les entreprises de chemins de fer en tutelle qu'il le ferait d'y mettre les entreprises industrielles. Beaucoup d'entreprises commerciales et industrielles proclament dans la crise actuelle, on ne songera pas pour cela à empêcher de nombreux établissements de se former; il ne faut pas davantage s'opposer à l'entreprise des chemins de fer sous le vain prétexte que ces entreprises pourraient ne pas être heureuses.

Il est d'autres motifs très-sérieux qui reclament dans l'intérêt de l'état la liberté de l'exploitation des chemins de fer; aussitôt ma rentrée à Versailles, je serai à votre disposition si vous m'autorisez à développer ces propositions dans les colonnes du Moniteur.

Veuillez agréer, Monsieur le Rédacteur, l'assurance de ma parfaite considération:

Godin
Député de l'Aisne