

# Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies

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

## Les folios

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

7 Fichier(s)

## Présentation

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

Date de rédaction [vers le 7 mars 1874](#)

Lieu de rédaction 28, rue des Réservoirs, Versailles (Yvelines)

## Description

Résumé « Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies (voir *L'Opinion nationale* des 17 et 21 mars et du 2 avril) » : l'article dénonce l'opposition des grandes compagnies de chemins de fer et du gouvernement au développement des lignes de chemins de fer concédées par les conseils généraux.

Notes

- Date et lieu de rédaction : d'après la lettre de Godin à *L'Opinion nationale* du 7 mars 1874 (FG 15 (14), fol. 384r-385r.
- Le manuscrit est publié dans le journal *L'Opinion nationale* du 11 avril 1874 sous le titre « Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies. IV » (en ligne : <https://www.retronews.fr/journal/l-opinion-nationale/11-avril-1874/2349/4637900/2>, consulté le 12 janvier 2023). Un premier article de Godin, intitulé « Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies » et signé « Un député » paraît dans *L'Opinion nationale* du 17 mars 1874 pour dénoncer l'opposition des grandes compagnies de chemins de fer et du gouvernement au développement des lignes de chemins de fer concédées par les conseils généraux (en ligne : <https://www.retronews.fr/journal/l-opinion-nationale/17-mars-1874/2349/4637350/2>, consulté le 12 janvier 2023) ; les articles suivants parurent dans les numéros de *L'Opinion nationale* des 21 mars, 2 avril 1874 et 11 avril 1874 ; sous le titre « Les conseils généraux et les chemins de fer d'intérêt local », une nouvelle série d'articles, non signés mais probablement rédigés par Godin paraissent dans *L'Opinion nationale* des 14 avril, 16 avril et 19 avril

1874.

SupportL'article comprend 7 pages copiées dans l'ordre inverse de leur numérotation.

## Mots-clés

[Chemins de fer](#), [Finances d'entreprise](#), [Industrie](#)

Personnes citées

- [Assemblée nationale \(France\)](#)
- [Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée](#)
- [Louis-Philippe Ier \(1773-1850\)](#)

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

Lieux cités

- [Aisne \(France\)](#)
- [Angleterre \(Royaume-Uni\)](#)
- [Belgique](#)
- [Creil \(Oise\)](#)
- [France](#)
- [Saint-Quentin \(Aisne\)](#)
- [Yvelines \(France\)](#)

## Informations sur le document source

CoteFG 15 (15)

Collation7 p. (481v, 480v, 479v, 478v, 477v, 476v, 475v)

Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit

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

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

Dernière modification le 21/08/2024

---

Les chemins de fer Départementaux  
et les grandes compagnies

(voir l'opinion nationale des 17 et 18 août et du 1er Comité)

La session prochaine des conseils généraux va  
ouvrir une série d'assemblées, interprètes des vrais intérêts  
du pays, en ce qui concerne la question des chemins de fer,  
question si agitée par le gouvernement, et contre  
laquelle les grandes compagnies et les partisans du  
monopole cherchent à élever toutes sortes de difficultés.

Voilà sous les apparences de la vérité qui peut tromper,  
l'erreur public qu'on élève ces entreprises, et c'est pour  
les motifs les plus spécieux que la plupart des concessions  
qu'on fait par les conseils généraux sont revêtus jusqu'à ce jour  
des lettres patentes du ministère des travaux publics.

Les partisans de l'opposition au monopole ont  
insinué qu'il est imprudent de ne pas même à former  
des entreprises de chemins de fer d'intérêt local, que si l'on  
se pressa trop dans l'entreprise des chemins de fer départe-  
mentaux, au lieu de faire un pas en avant, on risque  
de jeter en arrière en arrière, et qu'il faut se mettre en garde  
contre la spéculation et contre des entreprises aventureuses  
que les grandes compagnies sont les seuls instruments  
dont l'état dispose pour nous faire tous les chemins  
de fer.

Voilà les principaux arguments mis à l'ordre du jour  
avant, mais on reconnut bientôt que ces arguments  
étaient percés à jour, et qu'ils ne pouvaient être insuffi-  
sants pour faire revenir les conseils généraux sur leurs  
décisions, on imagina alors de dire que les chemins de fer

2

d'intérêt départemental proposés devraient être considérés comme chemin d'intérêt général. Mais cela ne faisait que déplacer la question, changer les pouvoirs appelés à en décider et n'annuleraient pas les chemins de fer; car si par le chemin d'intérêt local le gouvernement devait rendre le décret d'utilité publique, pour le chemin d'intérêt général ce décret devrait être soumis à l'examen de l'Assemblée nationale; la situation n'en était plus facile pour les amis du monopole des grandes compagnies, car l'utilité des chemins de fer départementaux n'est pas si évidemment démontrée par ce qui est que le gouvernement les reconnaissait lui-même pour être d'une grande importance commerciale et comme moyens de relations. C'était donc un motif pour les soutenir au plus vite, et c'est le contraire qu'on voulait atteindre.

On ne soumit donc pas ces chemins de fer à la sanction de l'Assemblée nationale, mais on imagina une autre chose, on insista que ces chemins de fer pourraient servir à l'ennermi en cas d'invasion!

Contre les tristes et invincibles difficultés qu'on oppose aux chemins de fer départementaux, on pleure en France, dans les départements de Seine et Oise, de l'Aisne, et ailleurs. Autrefois, la France pouvait envisager les chemins de fer comme un moyen de servir avec célérité ses forces le long de ses frontières, et ce qu'aujourd'hui le génie militaire ne verrait plus sous les ~~voies ferrées~~ <sup>voies ferrées</sup> qu'un moyen pour l'étranger de pénétrer chez nous, au lieu d'en être un pour nous d'aller au devant de lui? Cela semble impossible et

3

incroyable. Le ministère de la guerre ne peut professer  
de semblables craintes.

Est-ce donc dans le conseil des ponts et chaussées  
qui peuvent s'accréditer ou se pérenniser des opinions  
comme celles que j'ai énumérées ci-dessus contre les  
chemins incisés par les conseils généraux ? cela  
paraît difficile à concevoir, et pourtant c'est bien sous  
de semblables motifs qu'on s'efforce d'obstruction de ces  
entreprises si utiles au pays. De telles lenteurs sont  
nuisibles pour les compagnies concessionnaires.

Les articles 23, 24, 25, 26 du gouvernement  
n'ont eu pour résultat que d'empêcher la construc-  
tion de nouveaux chemins de fer, ils n'ont servi à  
rien autre : les études des tracés sont restées renfermées  
dans les bureaux du ministère et n'ont été ni mises  
ni examinées, on tâchait au contraire à les effacer  
une à une, et les grandes compagnies, au lieu de se  
montrer plus pressées à donner satisfaction  
aux vœux du pays, ne s'agitent que pour empêcher  
toute entreprise conçue en dehors d'elles.

Une question plus grave qu'on se la pense  
se cache sous celle des chemins de fer et des transports,  
c'est la question de la liberté de l'industrie et du trafic,  
c'est celle de la prospérité de la France, que le monopole  
fait à nous nuire.

Il est surprenant de voir les résistances au dévelop-  
pement de nos voies ferrées se retrancher derrière des  
objections comme celles que nous avons énumérées,  
et s'entendre dire qu'il faut se mettre en garde contre  
les chemins de fer départementaux parce qu'ils sont de

parat de mire d'entreprises aventureuses, et qui'il  
fait se défier de la spéculation. ...

Qu'ont donc été les grandes compagnies  
sinon des entreprises dans lesquelles les combinaisons  
de l'agiotage et de la spéculation ont réalisé les profits  
les moins justifiés au point de vue de l'intérêt  
public.

Et, en effet, on ne réserve plus en France, il  
faut bien l'espérer, les excès de la spéculation se produisent  
avec le laisser-aller qui y a été mis sous le régime  
impérial. (P. L.) Les concessions faites avec les premières  
compagnies concessionnaires furent réformées; les  
conditions avantageuses qui leur étaient données au profit  
de l'état furent écartées, et l'on vit se produire ces étranges  
concessions qui furent, par exemple, que des lignes comme  
celles du Nord et de Caen à St Quentin, autrefois  
concedées la première pour 3 ans et la seconde pour  
9 ans, furent prorogées pour 99 ans. L'empire  
étendit ce système de prorogation sur toutes les  
lignes, au profit des grandes compagnies, de telle sorte  
que l'état, qui aujourd'hui se voit à la veille d'être  
en possession des premières lignes concédées sous le  
gouvernement de Louis Philippe, ne pourra par  
ce fait en jouir que deux ans, à moins de les  
acheter aux grandes compagnies.

Aussi c'est de cette époque qu'on peut dire que  
la spéculation sut faire ses affaires. On vit des compa-  
gnies créer des actions sans versement de capital, et se  
les répartir entre actionnaires. La compagnie de

Lyon-Méditerranée donna une action gratuite par  
 chaque action libérée, le Paris-Ayon, une action  
 gratuite sur deux libérées; l'Orléans, trois actions  
 gratuites sur cinq actions anciennes. Les compagnies  
 ne se bornèrent pas à grossir le chiffre des actions  
 sans avoir ajouté un centime au capital réel des  
 entreprises. Elles réussirent plus loin les artifices de la  
 spéculation et, avec ces moyens, moins qu'il n'est aujourd'hui  
 permis, elles donnèrent aux actionnaires privilégiés de  
 ce temps-là jusqu'à 10 % de dividende. On s'est  
 parfois demandé pourquoi, par conséquent, on  
 ne leur a pas fait, les compagnies ne distribuaient  
 plus que 6 % environ ? Mais il fallait cela pour  
 attirer chèrement au public les actions qui n'avaient  
 rien coûté. Le moment de réaliser était venu pour les  
 bénéficiaires, aussi vendirent-ils leurs actions à des  
 prix exagérés et surfaits. C'est ainsi que les actions  
 changeaient de mains et que des titres dont le valeur  
 intrinsèque n'était que de 500 francs se sont vendus  
 à la bourse jusqu'à 1700 francs, trois fois leur  
 valeur. La spéculation de ce temps-là a une victime  
 par ce moyen, c'est le public de bénéfices sur le  
 public <sup>qui</sup> subissait les entraînements de leurs  
 combinaisons.

C'est en fait, ces entreprises conduites de cette  
 façon que les héritiers nous offrent aujourd'hui : dépit  
 nous de la spéculation dont les nouvelles compagnies  
 de chemins de fer nous ont abusés; les grandes com-  
 pagnies sont seules capables de nous offrir des  
 garanties sérieuses pour l'établissement des voies

6

fer des départementales, nécessaires à la France.

La sous à quoi nous en tenir sur les garanties que présentent les grandes compagnies : le plus clair, c'est que leurs fondateurs ont su faire ces fortunes fabuleuses qui s'imposent aujourd'hui au gouvernement dans toutes les opérations financières de l'Etat : c'est qu'elles savent surtout faire tourner à leur seul profit les avantages qui devraient n'exister qu'au profit de la nation.

Mais, en échange de leurs bénéfices, les privilégiés des compagnies financières avaient-ils au moins ses obligations ? La construction des chemins de fer à bon marché, la France pourrait trouver un dédommagement aux richesses que les financiers des chemins de fer lui doivent, mais il n'en est pas ainsi ; non seulement la formation du capital social de ces compagnies a servi à la spéculation, mais toutes les voies construites par elles grandes compagnies ont donné lieu à des dépenses énormes. Les grandes lignes ont coûté de 450 000 à 650 000 francs le kilomètre, quand il est démontré que des chemins de fer ont pu être faits en Angleterre, en Belgique, et même en France, au prix de 100 000 à 150 000 francs le kilomètre, c'est-à-dire à un prix quatre fois moins élevé. Mais ces lignes économiques furent créées par de petites compagnies ou par des entrepreneurs particuliers. Suivre un tel exemple ~~de~~ servir pour les grandes compagnies une vive critique de leur propre passé : on ne peut de ~~ce~~ attendre d'elles des chemins de fer à bon marché.

Et pour tout dans les limites de semblables  
 énoncés que les voies nouvelles à faire pour les  
 départements doivent être exécutées. C'est là ce que  
 les conseils généraux doivent demander avec plus  
 d'insistance que jamais, en présence des résistances  
 des grandes compagnies et des lenteurs calculées  
 que le gouvernement apporte à rendre les décrets  
 d'utilité publique qui accablent et attachement  
 servi la France pour la relever de ses désastres.  
 Car les entreprises des chemins de fer, sagement  
 encouragées, auraient non seulement évité de  
 laisser à nos ouvriers, mais aussi évité à la  
 France une crise industrielle aussi désastreuse  
 pour le pays que s'en est vu à l'étranger.

(à suivre)

Alu. Député