

## 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)

### 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

### Citer cette page

Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888), Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies, Bibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers, Paris, FG 15 (15)

Consulté le 25/02/2026 sur la plate-forme EMAN :

<https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/48023>

Copier

### 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 \(France\)](#)

Notice créée par [Équipe du projet FamiliLettres](#) Notice créée le 07/07/2023  
Dernière modification le 21/08/2024

A

*Les chemins de fer départementaux  
et les grandes compagnies  
(v. l'opinion nationale à l'Y et le Nord il du 1<sup>er</sup> juillet)*

La session prochaine des conseils généraux va encore étoffer ces assemblées, interroger les maires intimes du juge. On présente la question des chemins de fer à l'attention si négligée par le gouvernement, et contre laquelle les grandes compagnies et les partisans du monopole cherchent à élancer toutes sortes de difficultés.

Voici sous les apparences de bonté qui peu à bonté, l'inénarrable facilité qu'on déclade ces entreprises, et c'est pour les motifs les plus spéciaux que la plupart des concessions quittent les conseils généraux sans résolution jusqu'à ce jour dans l'administration des travaux publics.

Les partisans toutefois, rassurés du monopole, ont insinué qu'il est imprudent de ne pas ménager à l'entrepreneur des chemins de fer d'intérêt local, que si l'on se place trop dans l'entreprise des chemins de fer départementaux, on risque de faire un pas en arrière, on risque de faire un pas en arrière, et que l'on se mette en garde contre la spéculation, contre les entreprises aventureuses, que les grandes compagnies sont les seules instruites pour l'établissement d'un tel système, pour donner tous les chemins de fer.

Voilà les barmahaises argumentant ainsi l'accord du conseil, mais on reconnaît bientôt que ces arguments n'étaient pas forcés à jouer, et que les républicains étaient insuffisamment sur faire renoncer les conseils généraux sur leurs décisions, et imagina alors de dire que les chemins de fer

d'intérêt départemental proposés devraient être considérés comme chemin d'intérêt général. Mais elle ne faisait que déplacer la question, changer les pouvoirs appelés à en décider et n'annulaient pas les chemins de fer; car si pour le chemin d'intérêt local le gouvernement devait rendre le décret d'utilité publique, pour le chemin d'intérêt national ce décret devrait être soumis à l'assemblée nationale. L'Assemblée nationale: la situation n'en était plus facile pour les amis du monopole des grandes compagnies, car d'utilité des chemins de fer dépendait entièrement de l'assemblée démontre bien le fait que le gouvernement les reconnaissait lui-même pour être d'une grande importance commerciale et comme moyens de relations. C'était donc évident pour les faire arrêter au plus vite, et c'est le contraire qu'on voulait atteindre.

On ne soumit donc pas ces chemins de fer à l'assemblée nationale, mais on imagina un autre chose: on mourut que ces chemins de fer pouvaient servir à l'ennemi en cas d'invasion!

Tout les tristes et embûchées difficultés qui on oppose aux chemins de fer départementaux, on plein France, dans les départements de Seine et Oise, de l'Aisne, et ailleurs. Peut-être, la France pourrait envisager les chemins de fer comme un moyen de défendre avec élévation ses forces le long de ses frontières, et ce qui aujourn'hui le génie militaire ne verrait plus sous les ~~voies ferrées~~ qui un moyen pour l'étranger de pénétrer chez nous, ou bien d'en être un pour nous d'aller au devant de lui? cela semble impossible et

3

inévitable. le ministère de la guerre ne peut proférer  
de vaines craintes.

Est ce donc dans le conseil des ponts et chaussées  
qu'il faut s'accréder ou se patronner des opinions  
comme celles que j'ai énumérées ci-dessus contre les  
chemins vicinaux par les conseils généraux ? Cela  
paraît difficile à démontrer, et pourtant c'est bien sous  
de semblables motifs qu'on réfute l'opposition de ces  
représentants utiles au pays. Ces tâches sont  
suivemment pour les compagnies concessionnaires.

Le résultat obtenu, c'est le gouvernement  
n'a pas obtenu le résultat que d'empêcher la construc-  
tion de nouveaux chemins de fer, ils n'ont servi à  
rien de tel : les études des états dans ces dernières  
années les candidats au ministère et n'ont été au moins  
ni examinées ; on devrait au contraire à les offrir  
une à une, et les grandes compagnies, au lieu de se  
montrer plus expressives à donner satisfaction  
aux intérêts du pays, si s'agitent que pour empêcher  
toute entreprise à quelque endroit d'elles.

Cette question plus grande qu'une loi de police  
de cache sous cette dénomination de fer et des transports,  
c'est la question de la liberté de l'industrie et du travail  
c'est celle de la prospérité de la France, que le monopole  
voudrait nous faire.

Il est surprenant de voir les résistances au develop-  
pement de nos voies ferrées se retrancher derrière des  
objection toutes fausses, celles que nous avons énumérées,  
et à entendre dire qu'il faut se mettre en garde contre  
les chemins de fer départementaux, però qu'ils sont le

point de vue d'entreprises avantageuses, et qui n'a fait ce défi de la spéculation : ...

Qui 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 reverra plus en France, il faut bien l'espérer, les enjeux de la spéculation se produire avec le laisser-aller qui y a été mis dans le régime impérial. Ces lignes, gérées avec les jinorives, uniques concessionnaires furent réformées ; les conditions avantageuses qu'il leur donnaient au profit de l'Etat furent écartées, et l'on vit se produire ces étrange conventions qui font, par exemple, que des lignes comme celles du Port de l'Oréel à St-Germain, dont l'autorisation concédée la première pour 35 ans et le second pour 35 ans, furent prorogées pour 99 ans. L'empire éteint ce système de prorogation sur toutes les lignes, au profit des grandes compagnies, de telle manière à l'état, qui aujourd'hui serait à la veille de l'entrée en possession des plus mêmes lignes concédées sous le gouvernement de Louis Philippe, ne pourra par ce fait en faire que deux 35 ans, à moins de les acheter aux grandes compagnies.

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

(8)

Lyre-Méditerranée donna une action gratuite par  
l'aque action libérée; le Paris-Dijon, une action  
gratuite sur deux libérées; l'Orléans, trois actions  
gratuites sur cinq actions anciennes. Les compagnies  
se servirent pas à grossir le chiffre des actions  
sans avoir ajouté un centime au capital réel de  
l'entreprise. Elles possédaient alors bien les artifices de la  
spéculation et, avec un malice malicieuse qui n'est aujourd'  
hui, elles donnerent aux actionnaires privilégiés de  
ce temps-là jusqu'à 20 % de dividende ! Ces actions  
privées de l'Orléans, en tout cas, avaient été émises, une  
à 100 francs fort, les compagnies ne distribuaient  
plus qu'un 6 % environ ? Mais il fallait cela pour  
échapper au public des actions qui n'avaient  
rien à faire dans l'objectif de réaliser était venir pour les  
bénéficiaires, aussi renoncèrent-ils leurs actions à des  
prix exagérés et surfaits. C'est ainsi que les actions  
changeaient de mains et que des titres dont la valeur  
n'était que de 50 francs se sont vendus  
à la bourse jusqu'à 1500 francs, trois fois leur  
valeur. La spéculation fut à ce tarif où une réalité  
par ce moyen d'un million de bénéfices sur la  
publie qui subissait les entraînements de leurs  
comptinaires.

Il n'est en fait d'entraînées conduites de cette  
façon que les bâtilles nous orient aujourd'hui : déjouez-  
vous de la spéculation dont les nouvelles compagnies  
de chemins de fer nous parlent ; les grandes com-  
pagnies sont seules capables de vous offrir des  
grandes séries pour l'établissement des voies

6

feries départementales, nécessaires à la France.

Se bons à quoi nous en tenir sur les garanties qui protègent 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 mandages qui devraient si occuper qu'au profit de la nation.

Si, en échange de leurs bénéfices, les privilégiés des compagnies financières avaient moins de sécurité dans 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 donnent. 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 et grandes compagnies ont donné lieu à des dépenses énormes. Ces grandes lignes ont coûté de 150 000 à 650 millions de francs le kilomètre, quand il est démontré que des chemins de fer ont pu être faits en Belgique, 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. Suivez un tel exemple : ~~on~~ pourra servir pour les grandes compagnies une très vive critique de leur propre passé : on ne peut pas attendre d'elles des chemins de fer à bon marché.

8<sup>e</sup> pourtant dans les limites de semblables  
économies que les voies nouvelles à faire pour les  
départements doivent être évidentes. 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 entreprises catholiques  
que le gouvernement apporte à rendre les décrets  
qui ont été publiés. Qui accroîtrait si utilement  
avec la France pour la relancer de ses désastres.  
Car les entreprises des chemins de fer, sagement  
encouragées, auraient non seulement créé un  
besoin d'entrepreneurs, mais aussi évité à la  
France une crise industrielle aussi désastreuse  
pour le pays que l'est été le démantèlement  
de la France.

(à suivre)

A la Député