

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 rédaction28, 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

Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies

(voir opinion nationale du 17 et 18 mai et du 1er juin)

La session prochaine des conseils généraux va
ouvrir une série d'assemblées, interprètes des vœux
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.

Elle est sous les apparences d'une question qui peut paraître
d'ordre public, qu'on élude ces entreprises, et c'est pour
les motifs les plus spéciaux 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 du monopole, en insinuant qu'il est imprudent de ne pas même à petites
entreprises de chemins de fer d'intérêt local, que si l'on
se press trop dans l'entreprise des chemins de fer départe-
mentaux, on risque de faire un pas en avant, on risque
de jeter un pas 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 reconnaît bientôt que ces arguments
sont percés à jour, et qu'ils ne sauraient être insuffi-
sants pour faire revenir les conseils généraux sur leurs
décisions, on imagine 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 pour 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'était plus si facilement démontrée. Mais 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 faire voter au plus vite, et c'est le motif qu'on voulait atteindre.

On ne soumit donc pas ces chemins de fer à la décision de l'Assemblée nationale, mais on imagina une autre chose, on insinua que ces chemins de fer pourraient servir à l'ennemi 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. Nul doute, la France pourrait 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 dans les ~~chemins de fer~~ ^{voies ferrées} qu'un moyen pour l'étranger de pénétrer chez nous, ou 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 patronner des opinions
comme celles qui j'ai énumérées ci-dessus contre les
chemins incisés par les conseils généraux ? cela
paraît difficile à admettre, 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 études et travaux que le gouvernement
a entrepris pour 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 cartons du ministère et n'ont été ni mises
ni examinées, on cherche 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 grande qu'on ne le 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
tend à nous ravir.

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

parat de mise d'entreprises aventureuses, et qui'il
faut 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. (R. L.) ... avec les premières
compagnies concessionnaires furent réformées; les
conditions avantageuses qui leur étaient au profit
de l'état furent écartées, et l'on vit se produire ces étranges
concessions qui furent, par exemple, que des lignes com-
me celles du Nord et de l'Est 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 fait à la vente d'entrer
en possession des premières lignes concédées sous le
gouvernement de Louis Philippe, ne pourra par
ce fait en jouir que deux 1/2 ans, à moins de les
racheter aux grandes compagnies.

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

Hydr. M^{re} Terranier donna une action gratuite par
chaque action libérée; le Paris-Lyon, 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 procédaient plus loin les artifices de la
finance et, avec un triple motif: même si il n'est aujourd'hui
plus, elles donnaient aux actionnaires privilégiés de
ce temps-là jusqu'à 10 % de dividende. On s'était
puissamment servi de ces actions, en conséquence, on
avait vu, pour tout dire, les compagnies ne distribuaient
plus que 6 % environ. Mais il fallait cela pour
faire chèrement au public les actions qui n'avaient
rien coûté: car le motif de réaliser était venu pour les
bénéficiaires, aussi vendirent-ils leurs actions à des
prix exagérés et surfaits. C'est ainsi que ces actions
changeaient de mains et que des titres dont la valeur
n'était que de 700 francs se sont vendus
à la bourse jusqu'à 1700 francs, trois fois leur
valeur. La spéculation de ce temps-là avait réussi
par ce moyen à réaliser de bénéfices sur le
public ^{qui} subissait les entraînements de leurs
combinaisons.

C'est en fait ces entreprises conduites de cette
façon que les hostiles nous offrent aujourd'hui: défigu-
rant de la spéculation dont les nouvelles compagnies
de chemins de fer vont s'entourant; 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.

Se souvenant à quoi nous en tenir sur les garanties, nous présentons 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 privilèges des compagnies financières avaient-ils servi à 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 elle ne l'a 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 ~~pour~~ servir pour les grandes compagnies une vive critique de leur propre passé : on ne peut se attendre d'elles des chemins de fer à bon marché.

Et pour tout dans les limites de semblables
à marquer 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 qu'à jamais, en présence des résistances
des grandes compagnies et des lenteurs calculées
que le gouvernement apporte à rendre les décrets
d'utilité publique qui devraient si utilement
servir la France pour la relever de ses désastres.
Car les entreprises des chemins de fer, sagement
encouragées, auraient non seulement évité au
travail des ouvriers, mais aussi évité à la
France une crise industrielle aussi désastreuse
pour le pays que s'en est été le mouvement
de la guerre.

(à suivre)

Alu. Député