

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.

5 Fichier(s)

Citer cette page

Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888), Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies, 1874-03-07 [circa]

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

Consulté le 08/08/2025 sur la plate-forme EMAN :
<https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/48024>

Informations sur le document source

CoteFG 15 (15)

Collation5 p. (486v, 485v, 484v, 483v, 482v)

Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit

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

Informations sur l'édition numérique

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

DroitsFamelistère de Guise et Bibliothèque centrale du CNAM ; projet EMAN (Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne nouvelle). Licence Creative Commons Attribution – Partage à l'Identique 3.0 (CC BY-SA 3.0 FR).

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) » : 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 2 avril 1874 sous le titre « Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies. III » (en ligne : <https://www.retronews.fr/journal/l-opinion-nationale/2-avril-1874/2349/4637864/2>, 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.

Support L'article comprend 5 pages copiées dans l'ordre inverse de leur numérotation.

Mots-clés

[Chemins de fer](#), [Finances publiques](#), [Industrie](#)

Personnes citées [Compagnie du chemin de fer du Nord](#)

Lieux cités

- [France](#)
- [Nord \(France\)](#)

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

Dernière modification le 18/09/2023

S.

Cet exemple, pris parmi beaucoup d'autres, résume les dangers qu'il y a pour les départements à rester en face du ~~tout~~ monopole des grandes compagnies : ce serait pour longtemps encore l'ajournement des chemins de fer départementaux, car le système des grandes compagnies consiste à empêcher d'abord le ^{plus} retarder le plus qu'il est possible la concession des lignes d'intérêt local, — toutes les usines étant obligées d'arriver par voiture aux gares de leurs grandes lignes, elles se préoccupent peu des frais que l'industrie et le commerce ont à supporter à ce sujet ; puis, dès que ces compagnies reconnaissent que la concession des lignes secondaires ne peut être différée davantage, que les projets en sont élaborés, les études faites et les concessions accordées à d'autres, elles arrivent alors avec la prétention de faire résilier les contrats et demandent à entrer en possession de ces concessions nouvelles au mépris de tout respect des droits acquis. Le but évident de semblables manœuvres ^{aujourd'hui étudiées} est de faire disparaître la plus forte partie des projets ^{et de différer} le plus longtemps possible l'exécution des lignes ^{qui leur seraient concédées} nouvelles, et ces compagnies arrivent à leurs fins.

~~Chaque fois que leurs seuls intérêts, les grandes compagnies prétendent que leurs lignes suffisent aux besoins de l'industrie et du commerce, et elles redoutent la création des chemins de fer départementaux que incontestablement, procureront aux localités des moyens de transport plus économiques.~~

(mirre)

Un Député.

populations, et assureraient la marche prospère des affaires en enrichissant le pays de nouveaux moyens de transport.

Par une contradiction singulière, les partisans du monopole, malgré leurs nombreuses objections contre la construction des nouveaux chemins de fer, comprenant l'impossibilité d'empêcher à un moment donné l'exécution de ces chemins, cherchent à se créer dans l'opinion publique, qu'il n'en ne se fera pas toutes ces concessions aux grandes compagnies, on appellera par ce fait des désastres financiers sur la France.

En attendant que nous ayons réglé les sinistres prières et dévotions leur inanité, ne perdons pas de vue le mauvais vouloir avec lequel les grandes compagnies ont accueilli depuis 10 ans les propositions qui leur ont été faites pour l'établissement des chemins d'intérêt local dans les départements, et les résistances qu'elles ont opposées à ces entreprises.

Dans le département du Nord, par exemple, le conseil général avait résolu de concéder en 1869 un réseau de chemins de fer pour l'exécution duquel le département offrait une assez large subvention : la C^{ie} du Nord refusa toutes les propositions qui lui furent faites. plus tard une autre compagnie vint offrir de prendre ce réseau sans subvention, le département lui concéda ces chemins. (Qu'arriva-t-il alors ?) Le voici : c'est que la compagnie du Nord, après avoir refusé la concession qui lui avait été offerte avec subvention par le département du Nord, alla offrir à son tour une subvention à la compagnie concessionnaire pour traiter avec elle, et obtint qu'elle lui rétrocédât sa concession, acceptant ainsi à son préjudice une différence double de celle qu'elle n'aurait pas voulu accepter à son profit.

Où & serait-on chercher des hommes plus au courant des
 véritables besoins des localités? Ce n'est assurément pas dans
 les grandes compagnies ^{qui le Directeur Général} des chemins de fer qu'on peut avec raison
 investir d'une pareille autorité, et pourtant c'est à peu près
 ce qui se passe: en fait, ce sont aujourd'hui les grandes com-
 pagnies et les complaisances dont elles sont l'objet qui para-
 lysent en France le développement de nos chemins de fer, et
 arrêtent ainsi l'essor du travail et la prospérité du pays.

Pour atteindre ce but les ~~monopolistes~~ ^{monopolisateurs} cherchent à cor-
 riger les erreurs économiques les plus subtiles:

Ils prétendent que la France n'a plus les ressources néces-
 saires: que nos budgets ne peuvent suffire, qu'il faut laisser
 se recomposer l'épargne;

Que nos emprunts sont à peine couverts;

Qu'il ne faut pas immobiliser les ressources de la
 France dont le pays finit avoir besoin; etc...

C'est avec une multitude de lieux communs de cette
 nature que le monopole cherche à égaler l'opinion publique,
 et, en attendant, les financiers monopolistes dirigent vers des
 entreprises faites à l'étranger les capitaux qui ne trouvent
 pas à s'employer dans notre pays.

Si les nombreux milliards offerts lors de l'emprunt
 pour l'indemnité de guerre ne prouvaient surabondamment
 que la France dispose de ressources que le Gouvernement ne
 sait pas utiliser, la rapidité avec laquelle s'est couverte
 la souscription qui vient d'avoir lieu pour le chemin de
 fer de Orléans à Châlons en serait une nouvelle preuve; et
 il en serait de même sur tous les points de notre territoire
 si le Gouvernement n'y faisait pas obstacle. De tous côtés
 des voies nouvelles s'ouvriraient, donneraient du travail au

construction des grandes lignes desservant les intérêts généraux du pays, il est tout aussi évident qu'il existe des intérêts secondaires se rattachant tout particulièrement à des besoins industriels propres à ^{certaines} ~~autres~~ circonscriptions que les grandes lignes nationales ne peuvent desservir, et que ce ne sont plus les grands pouvoirs de l'Etat qui peuvent bien connaître ces besoins locaux, presque toujours ~~ignorés~~ au contraire ignorés d'eux.

Ni le corps législatif, ni le gouvernement, ni le conseil d'Etat ne peuvent saine ment comprendre l'importance de ces besoins, et encore moins l'urgence qu'il y a de leur donner satisfaction. Si le sort des chemins nécessaires pour desservir les intérêts locaux est abandonné aux décisions du gouvernement, l'industrie en France serait livrée à l'insouciance ou à la partialité des bureaux du ministère des Travaux publics et à toutes les influences du monopole qui ont leurs entrées dans ces bureaux, les intérêts enfin des départements seraient livrés au plus complet arbitraire et la source de la richesse du pays serait tarie en partie à cause de l'incapacité apportée à faciliter son écoulement. Il n'y aurait alors de prospérité possible que pour les départements sur lesquels il plairait au pouvoir central de porter son attention, les autres seraient condamnés au repos et à la stagnation.

On peut donc comprendre combien il est nécessaire que les conseils généraux soient investis du soin des intérêts industriels compris dans les départements, et combien la législation a eu raison de confirmer en 1871, par la loi organique de ces conseils, les pouvoirs que la loi de 1866 leur avait donnés.

En réalité quel corps peut être plus compétent et plus favorablement placé pour apprécier des besoins locaux de l'industrie et du commerce que les conseils généraux pour chaque département ?

1

Les chemins de fer départementaux
et les grandes compagnies

(sur l'opinion nationale des 17 et 21 Mars)

Parmi les motifs qui ont pu engager le gouvernement à retarder l'exécution des chemins de fer concédés par les conseils généraux, deux motifs sont le plus souvent que dans les réseaux dont ces concessions se composent, il est des tronçons qui par leur réunion forment des lignes susceptibles d'un grand trafic; ce qui veut dire qu'elles sont très nécessaires à l'industrie et aux populations qui les demandent; mais c'est aussi sur ce motif que le gouvernement s'appuie pour les revendiquer comme constituant des lignes d'intérêt général. Or, si c'en est ainsi, le besoin de ces lignes est évidemment démontré, et il semble tout naturel de penser que le gouvernement doit se presser davantage pour en assurer la prompt exécution; il n'en est pas ainsi cependant: plus elles sont reconnues nécessaires et utiles aux populations, plus elles sont discutées et différées; on arrête ainsi l'exécution des concessions faites; on fatigue, on décourage les compagnies concessionnaires, et les concessions restent sans effet. Il ne peut en être autrement, car les lignes principales des nouvelles compagnies restant en suspens, les décrets d'utilité publique pour les tronçons qui doivent alimenter ces lignes restent sans effet. Les concessions ne pouvant être exécutées qu'à la condition que les avantages en vue desquels elles ont été faites leur soient maintenues.

Si l'on peut trouver que les intérêts de l'état doivent être justement réservés dans les questions de chemins de fer, et que les concessions faites par les conseils généraux doivent être soumises à l'examen du gouvernement, cela ne peut avec justice effacer ni faire disparaître l'action des conseils généraux, car il est évident qu'il appartient aux grands corps de l'état de prévoir et d'apprécier les besoins nationaux qui militent en faveur de la