

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)

Informations sur le document source

CoteFG 15 (15)

Collation5 p. (491v, 492v, 489v, 488v, 487v)

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, consulté le 14/01/2026 sur la plate-forme EMAN :
<https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/48025>

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 » : 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 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 21 mars 1874 sous le titre « Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies. II » (en ligne :

<https://www.retronews.fr/journal/l-opinion-nationale/21-mars-1874/2349/4637376/2>, 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 rédaction. Le texte copié sur le folio 488v est barré d'un trait au crayon bleu ; le texte du folio 487v remplace celui du folio 488v.

Mots-clés

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

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

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

Dernière modification le 01/06/2024

qui, "ya à oblier toutes les forces vives de la nation à se ranger dans une réaction douloreuse pour les classes laborieuses.

Le Gouvernement hésite évidemment devant les doléances nol-
fondées des grandes compagnies ; il hésite devant les objections qui
accumulent contre la construction des chemins de fer déjà établis-
tais ; et, n'ayant à décider à sacrifier complètement l'intérêt
public au monopole, il ne fait rien pour ne pas déplaire aux grands C^oo.

Il a combattu les effets de la loi qui autorise les conseils géné-
raux à concéder des chemins de fer dans leurs départements. il fallait
mettre cette loi en contradiction, au moins apparente, avec elle-même.
C'est ce que les grandes compagnies ont eu pourvoir faire en disant que
les lignes de chemins de fer, concédées par les départements, et reliées
à de grandes lignes, prenaient un caractère d'intérêt général officiel
faute, par ce motif de la loi du 13 juillet 1851. Les partisans du mono-
pole ont vu dans ce moyen une arme pour renverser les pouvoirs
délégués que la loi avait confiés aux conseils généraux, car, par
cette interprétation de la loi, les concessions départementales devaient
donner lieu à toutes sortes de vérifications, d'examens, de contesta-
tions, et elles étaient ainsi sous un régime arbitraire.

Mais le gouvernement ne puis éterniser cette
situation, et ce n'est pas parce que certaines lignes,
concédées par les conseils généraux, sont trop impor-
tantes et trop nécessaires qu'il en faut rejeter la
concession, c'est au contraire celles là même que le
gouvernement doit s'empêcher d'accorder, et s'il ne croit
faire le faire qu'à titre d'intérêt général, on ne
peut comprendre pourquoi il n'en sait pas l'admission
nationale par un projet de loi.

(suite)

Un Député.

~~qu'il y a à obliger toutes les forces vives de la nation à l'engourdir dans une inaction douloreuse pour les classes laborieuses ?~~

Le Gouvernement hésite évidemment devant les tolérances mal fondées des grandes compagnies ; il hésite devant les objections qui elles accumulent contre la construction des chemins de fer départementaux ; il nous faut donc démontrer combien leurs motifs sont spacieux et peu fondés.

Pour combattre les effets de la loi qui autorise les conseils généraux à concéder des chemins de fer dans leurs départements, il fallait mettre celle-ci en contradiction, au moins apparente, avec elle-même. C'est ce que les grandes compagnies ont pu faire en disant que les tronçons de chemins de fer, concédés par les départements, se reliant à de grandes lignes, prenaient un caractère d'intérêt général, et s'écartaient par ce motif de la loi du 12 Juillet 1869. Les partisans du monopole ont vu dans ce moyen une arme pour renverser les pouvoirs salutaires que la loi avait confiés aux conseils généraux ; car, par l'introduction dans la loi de cet élément d'appréciation et d'interprétation, les concessions départementales devaient donner lieu à toutes sortes de vérifications, d'examens, de contestations, et elles tombaient ainsi sous un régime arbitraire.

En nous plaçant au point de vue de l'intérêt public, nous démontrerons les dangers de ce système et des autres prétentions du monopole, dans un prochain article.

Les études provoquées par les conseils généraux, et les concessions de chemins de fer qui en ont été la conséquence, dans les départements dont les voies de transport sont insuffisantes, se justifient donc par les lois elles-mêmes; pourquoi, dans une situation aussi claire, aussi bien définie, pourquoi devant des faits aussi précis, la loi reste-t-elle sans application pour la plupart des chemins de fer concédés par les conseils généraux?

Après la guerre, le Gouvernement avait des emprunts considérables à réaliser, l'indemnité à payer, il pouvait raisonnablement dire qu'il ne fallait pas que les entreprises de chemins de fer fissent diversion à l'emprunt, et l'on attendait avec patience.

Mais aujourd'hui, le paiement de l'indemnité de guerre est assuré, le crédit de la France s'est affirmé par plus de 35 milliards de souscription, et plus de 17 milliards de dépôt; c'est la première réponse à ceux qui invoquent l'épuisement du crédit contre les compagnies nouvelles; les motifs d'ajournement pris à fait ont donc disparu, et l'importance de la conscription même a démontré la possibilité pour la France de travailler sans retard à assurer à sa production les premiers instruments de travail maintenant nécessaires; c'est à-dire, des chemins de fer correspondant aux besoins de l'activité industrielle du pays.

Le moment serait donc venu de permettre au pays de se livrer aux affaires, de s'occuper de la prospérité publique en laissant la liberté à toutes les entreprises qui ne demandent à l'Etat aucun sacrifice, en protégeant l'esprit d'association au lieu de le réduire. Pourquoi le Gouvernement ne comprend-il pas l'énorme danger

Dans cette question, la loi du 1^{er} Juillet 1865, et la loi organique des conseils généraux du 10 Août 1871, tiennent une place importante, qui peut-être n'est pas assez respectée, en ce qu'au moins semble avoir été trop oubliée jusqu'à ce jour. Il n'entraînait pourtant pas dans les intentions du gouvernement qu'il en fut ainsi, d'après les assurances qu'il m'a données à la tribune à plusieurs reprises; mais il faut bien convenir que ces assurances ne laissent pas moins les intérêts publics dans un grave état de souffrance, et que pendant ce temps l'esprit d'activité et d'initiative, qui s'était éveillé en France au spectacle des besoins du pays, se paralyse par l'inaction à laquelle il est condamné.

Etait-il entré dans la pensée du législateur qui a fait la loi du 1^{er} Juillet 1865 qu'il en fut ainsi? Cette loi a saisi les conseils généraux des départements de la faculté de statuer définitivement sur la direction des chemins de fer à intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, les traités et dispositions pour en assurer l'exploitation.

Après avoir accordé une semblable mission aux conseils généraux, le législateur a-t-il pu vouloir que les actes qu'ils auraient faits, les études de chemins de fer qu'ils auraient provoquées, les concessions qu'ils auraient accordées, en vertu de cette loi, fussent définitivement ajournés et sans solution?

Une telle pensée aurait été la négation de la loi, et si elle avait été ainsi, cette loi même n'eût pas été faite par le législateur.

L'Assemblée Nationale, à son tour, dans la loi organique du 10 Août 1871, a voulu maintenir cette faculté de concession accordée aux conseils généraux, puisqu'elle en a repris tout les termes.

Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies

Nous avons dit, dans un précédent article, que nous examinerions les motifs qui militent pour que l'application de la loi sur les chemins de fer départementaux ne soit pas plus longtemps sans effet.

Il est un point important sur lequel les partisans des plus grands des chemins de fer semblent éaccord avec les partisans de la liberté réservée, par la loi, à la concurrence : c'est que l'industrie française éprouve le plus grand besoin de voir développer le réseau de nos chemins de fer ; c'est que l'il est indispensable à l'avenir et à la prospérité de notre pays que les départements industriels soient mis en possession de moyens de transports égaux à ceux des nations rivales de notre industrie, et que faire de le faire notre industrie est en péril.

Les partisans du monopole, après avoir résisté jusqu'à ce jour à l'établissement des chemins de fer dans ce but, affirment eux-mêmes que les besoins sont réels, évidents, qu'ils ne font doute pour personne, et que le moment est venu de prendre en séries-consideration les études présentées au Gouvernement. Voilà qui semble entençoir ; les chemins de fer départementaux sont nécessaires, indispensables ; mais ces aveux sont suivis de tant de reticences qu'ils sont plus dangereux qu'une opposition franche, parce qu'ils dissimulent l'intention réelle d'écartier plus que jamais, et par échelles de prétentes, les chemins de fer que les conseils municipaux ont votés et concédés. Il est donc intéressant d'examiner les présentations des compagnies, et de voir sur quoi reposent les arguments en vertu desquels elles combattent les concessions de chemins de fer faits par la couleur 19. J