

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.

4 Fichier(s)

Informations sur le document source

Cote FG 15 (15)

Collation 4 p. (495v, 494v, 493v, 492v)

Nature du document Copie à la presse d'un manuscrit

Lieu de conservation Bibliothèque 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/48026>

Copier

Présentation

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

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

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

Description

Résumé 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 17 mars 1874

sous le titre « Les chemins de fer départementaux et les grandes compagnies. » et signé « Un député » (en ligne : https://www.retronews.fr/journal/l-opinion-nationale/17-mars-1874/2349/4637_350/2, consulté le 12 janvier 2023). Il s'agit du premier article rédigé 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 ; 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

- Corrections manuscrites au crayon bleu sur la copie.
- L'article comprend 4 pages copiées dans l'ordre inverse de leur rédaction.
- Note manuscrite au crayon bleu en haut du folio 495v : « Articles sur les chemins de fer ».

Mots-clés

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

Lieux cités

- [Aisne \(France\)](#)
- [France](#)
- [Nord \(France\)](#)
- [Pas-de-Calais \(France\)](#)
- [Seine-Maritime \(France\)](#)
- [Yvelines \(France\)](#)

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

Dernière modification le 18/09/2023

Le milieu des épreuves que la France traverse, les chemins de fer occupent toujours une des premières places dans les préoccupations de l'opinion publique. Depuis la guerre le pays a vu compris que le meilleur moyen de réparer ses pertes était de donner un nouvel essor à ses industries agricoles et manufacturières; pour cela, il fallait créer des moyens de transport proportionnés à ceux qui existent chez les nations voisines; il fallait combler les lacunes des nos voies ferrées. Aussi, dans les départements industriels, ce fut une des premières préoccupation des conseils généraux: ils déclarent immédiatement leur état d'établissant dans les concours de fond nécessaire pour compléter, dans ces départements, les moyens de transport en faveur des localités industrielles négligées jusqu'à ce jour. Des études furent faites, les enquêtes réalisées, et le gouvernement fut saisi des demandes de décret d'utilité publique, afin de commencer les travaux.

Dans la ^{region} Nord de la France, les départements de Seine-et-Oise, de l'Aisne, du Nord, du Pas-de-Calais, de la Seine-Inférieure, présentèrent les projets indispensables pour donner les éléments d'une activité nouvelle à cette région; mais, par une fatalité singulière, tous ces projets sont restés lettre morte jusqu'à ce jour.

Pour quel motif est-il fait si peu de ces déclarations des conseils généraux? Pourquoi la loi qui leur a donné la faculté de conceder des chemins de fer reste-t-elle sans application, quand les besoins du pays sont si évidents? Voilà ce que chacun se demande. Des personnes, au apparence bien informées, prétendent ^{à ce sujet} que les bureaux de la direction générale des chemins de fer subiraient l'action d'influences considérables et contraires à l'exécution de ces projets, et que ces influences chercheraient à faire,

toutes les mesures que les ministres eux-mêmes auraient voulu prendre. On peut remarquer en effet que les ministres peinent, mais que les bureaux restent; et si, comme on le voit, l'administration générale des ponts et chaussées, n'a rien d'expliquer les difficultés, les fait naître, cela place les ministres, peut-être à leur insu, dans une situation fausse, et très-préjudiciable aux développements de l'industrie françoise. Ces journées ont-il que depuis que les conseils généraux, s'apuyant sur les lois du 12 Juillet 1865 et du 10 Août 1871, ont concédé des chemins de fer départementaux, les départements n'ont rien pu faire; les décrets d'utilité publique n'ont pas été rédigés, et ainsi, sans les protestations les plus contradictoires et souvent les moins fondées, ils ont été différés, ajournés, et le pays attend toujours!

Il est difficile aujourd'hui de mettre en doute l'action malte de l'esprit de monopole des grandes compagnies, et leur résistance à l'application de nouveaux chemins de fer, du moment que les projets n'émanent pas d'elles. Les publications faits depuis trois ans contre l'œuvre des conseils généraux, pour brouiller les voies de la publicité, en brochures, livres et publications diverses, révèlent leur origine dans les articles publiés récemment par les grands journaux. ~~de juillet et le journal de Paris, entre autres,~~ viennent de publier, en faveur des grandes compagnies, des articles dont la source est indiquée par le soin même que les agents de ces compagnies appartiennent à les faire reproduire dans les journaux des départements. Les compagnies ne reculent devant aucun sacrifice pour obtenir l'insertion de ces articles, et il semble ainsi que la presse soit unanime pour condamner l'entreprise des chemins de fer départementaux.

Il est très-important de préconiser l'opinion publique.

§ 8

agréments

contre ces abstentions, et de faire en sorte que les intérêts des
mineurs, de l'industrie et du commerce, ne soient
pas abandonnés à la dissolution des grandes compagnies,
il importe surtout que l'Assemblée nationale et le
Gouvernement ne se laissent pas aller aux suggestions
intéressées de ces publications.

Aujourd'hui une crise industrielle des plus consi-
dérables qui règne en lieu en France, accable les classes
ouvrières abandonnées au chômage. Si le gouverne-
ment avait autorisé les chemins de fer concédés par les
conseils généraux, des travaux d'utilité publique
procurentraient maintenant partout du travail à nos
installations; et, au lieu de laisser perdre les forces vives
du pays, on aurait enrichi la France des voies de trans-
ports qui lui sont nécessaires pour conserver son
rang parmi les premières nations du monde.

Si le Gouvernement ne prend promptement
le parti de mettre fin à ces hésitations, à ces hésitations,
en écartant les résistances intéressées qui font obstacle
aux entreprises nécessaires au pays, nous sommes
condamnés à nous voir de plus en plus dépassés
par nos voisins dans la voie du progrès industriel,
et nous nous trouverons obligés de subir l'humilia-
tion d'un état véritable d'inériorité relative.

Il faut échapper ce malheur à notre pays; il ne faut
pas que les compagnies, par un esprit trop étroit de
leurs propres intérêts, puissent compromettre plus
longtemps leur cœur de la France. elles sacrifieraient ainsi
elles-mêmes leur avenir, en voulant en-
ragéer les avantages. La France ne peut plus être
descrivrinié un pays de monopole; c'est par la lutte
l'espansion du travail que toutes les entreprises doivent

assurer leur avenir, Les compagnies de chemins de fer
ne peuvent vouloir faire exception à cette règle; nous
en démontrerons les motifs dans un autre article, en
examinant tous les arguments et les moyens qui
ont été employés pour étouffer l'avis des conseils
généraux.