

# 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)

## 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 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-1874/2349/4637350/2>, 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 \(France\)](#)

## Informations sur le document source

CoteFG 15 (15)

Collation4 p. (495v, 494v, 493v, 492v)

Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit

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

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

Dernière modification le 18/09/2023

---

étude  
 des  
 chemins  
 de fer
 
 Au milieu des épreuves que la France traversa, les chemins  
 de fer occupait toujours une des premières places dans les préoc-  
 cupations de l'opinion publique. Après la guerre le pays  
 avait 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 préoccupations des conseils généraux: ils délibé-  
 rèrent immédiatement sur l'établissement des chemins de  
 fer nécessaires 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  
 régulières, et le gouvernement fut saisi des demandes de  
 décret d'utilité publique, afin de commencer les travaux.

Dans la <sup>région</sup> du Nord de la France, les départements de Seine-  
 et-Oise, de l'Oise, 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 cas des décisions  
 des conseils généraux? Pourquoi la loi qui leur a donné  
 la faculté de concéder 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,  
 ou apparence bien informées, prétendent <sup>à ce sujet</sup> 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 paralyser

toutes les mesures que les ministres eux-mêmes devraient  
vouloir prendre. On peut remarquer en effet que les ministres  
passent, mais que les bureaux restent; et si, comme  
on le voit, l'administration générale des ponts et chaussées,  
au lieu d'aplanir les difficultés, les fait naître, cela place  
les ministres, peut-être à leur insu, dans une situation  
fautive, et très-préjudiciable aux développements de l'indus-  
trie française. Toujours est-il que depuis que les conseils  
généraux, s'appuyant sur les lois du 19 juillet 1863 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 rendus, mais, sous les prétextes  
les plus contradictoires et souvent les moins fondés, ils  
ont été différés, ajournés, et le pays attend toujours.

Il est difficile aujourd'hui de mettre en doute l'action  
maître de l'esprit de monopole des grandes compagnies,  
et leur résistance à l'exécution de nouveaux chemins de  
fer, du moment que les projets n'émanent pas d'elles.  
Les publications faites depuis trois ans contre l'œuvre des  
conseils généraux, par toutes les voies de la publicité, en  
brochures, livres et publications diverses, révèlent leur  
origine: les articles publiés récemment par les grands  
journaux, de suite 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 apportent à les faire  
reproduire dans les journaux des départements. Les com-  
pagnies 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 prouver l'opinion publique.

<sup>agressivement</sup>  
contre ces artifices, et de faire en sorte que les intérêts des  
établissements, de l'industrie, et du commerce, ne soient  
pas abandonnés à la discrétion 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 se sont eu 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  
procureraient maintenant parisiens du travail à nos  
régions; 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 lenteurs, 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'infériorité relative.

Il faut éviter 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 ceux de la France. elles sacrifieraient ainsi  
elles-mêmes leur propre avenir, en voulant en-  
cager les avantages. La France ne peut plus être  
réservée en pays de monopole; c'est par la libre  
expansion du travail que toutes les entreprises doivent

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