

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 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 \(France\)](#)

Notice créée par [Équipe du projet FamiliLettres](#) Notice créée le 07/07/2023
Dernière modification le 18/09/2023

RESERVE
BIB CIVIL

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 ^{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 paralyser

toutes les mesures que les ministres eux-mêmes auraient voulu 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'industrie française. Toujours est-il que depuis que les conseils généraux, s'appuyant sur les lois du 18 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 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 malicieuse 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 Paris et le journal de Paris, entre autres, visent à 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 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 promulguer l'opinion publique.

^{agissements}
contre ces agissements, et de faire en sorte que les intérêts des
établissements, de l'industrie et du commerce, ne soient
pas abandonnés à la disposition 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 vient au 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 partout du travail à nos
républicains; 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
extension du travail que toutes les entreprises doivent

assurer leur avenir, Les compagnies de chemins de fer
se 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'âme des conseils
général.