

Jean-Baptiste André Godin à Charles Félix Fouquet, 6 décembre 1877

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

CoteFG 15 (19)

Collation4 p. (35r, 36r, 37v, 38r)

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), Jean-Baptiste André Godin à Charles Félix Fouquet, 6 décembre 1877, Équipe du projet FamiliLettres (Familistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle) consulté le 13/02/2026 sur la plate-forme EMAN :

<https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/49473>

Copier

Informations sur l'édition numérique

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

DroitsFamilistère 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 [6 décembre 1877](#)

Lieu de rédaction [Guise \(Aisne\) - Familistère](#)

Destinataire [Fouquet, Charles Félix \(1825-1904\)](#)

Lieu de destination Versailles (Yvelines)

Scripteur / Scriptrice [Moret, Marie \(1840-1908\)](#)

Description

Résumé Godin a appris par Turquet que Fouquet et Villain font partie de la commission sur le chemin de fer du Cateau à Saint-Erme. Godin explique à Fouquet que le gouvernement avait eu l'idée de ce tracé dès 1857 et qu'une convention avait été passée par l'État avec la Compagnie du chemin de fer du Nord pour relier Soissons à la frontière belge en rejoignant la ligne du Nord entre Busigny et Landrecies. Godin cite les termes de la convention ; il indique que la Compagnie du Nord obtint de reporter la ligne d'Aulnoye à Hirson, laissant Guise déshéritée. Il poursuit en informant Fouquet que la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes a repris le projet et que l'État a refusé le décret d'utilité publique, considérant que la ligne était d'intérêt général et non local. Godin cite la réponse faite par le ministre des Travaux publics de Larcy aux questions posées à ce sujet, réponse publiée dans le journal officiel du 18 décembre 1873. Il explique que sous le ministère de Caillaux, le département de l'Aisne a été dépouillé de toutes les concessions faites en 1872-1873, car il n'était pas représenté par des députés cléricaux, bonapartistes ou monarchistes, mais par les républicains Godin et Turquet. Godin envoie deux cartes de lignes ferroviaires à Fouquet.

Mots-clés

[Chemins de fer](#), [Idées politiques](#)

Personnes citées

- [Assemblée nationale \(France\)](#)
- [Caillaux, Eugène \(1822-1896\)](#)
- [Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes](#)
- [Compagnie du chemin de fer du Nord](#)
- [Larcy, Roger de \(1805-1882\)](#)
- [Turquet, Edmond \(1836-1914\)](#)
- [Villain, Jean Louis Henri \(1819-1886\)](#)

Lieux cités

- [Aisne \(France\)](#)
- [Aulnoye-Aymeries \(Nord\)](#)
- [Avesnes-sur-Helpe \(Nord\)](#)
- [Busigny \(Nord\)](#)
- [Châlons-en-Champagne \(Marne\)](#)
- [Erquelinnes \(Belgique\)](#)
- [Guise \(Aisne\)](#)
- [Hirson \(Aisne\)](#)
- [Landrecies \(Nord\)](#)
- [Le Cateau-Cambrésis \(Nord\)](#)
- [Le Nouvion-en-Thiérache \(Aisne\)](#)
- [Lille \(Nord\)](#)
- [Marle \(Aisne\)](#)
- [Montcornet \(Aisne\)](#)

- [Reims \(Marne\)](#)
- [Rethel \(Ardennes\)](#)
- [Ribemont \(Aisne\)](#)
- [Saint-Erme \(Aisne\)](#)
- [Saint-Quentin \(Aisne\)](#)
- [Soissons \(Aisne\)](#)
- [Valenciennes \(Nord\)](#)
- [Verdun \(Meuse\)](#)
- [Vicq-sur-Aisne \(Aisne\)](#)

Notice créée par [Pauline Pélissier](#) Notice créée le 21/11/2023 Dernière modification le 06/02/2024

Gouze le 6 Décembre 1855

Mon cher Député et ancien collègue,

J'apprends par Bruguet que vous êtes, ainsi que Villain, nommés commissaires dans la question du chemin de fer du Catteau à St Eme. Avez fait, ou non, que vous avez le dossier que j'avais remis pour lui autrefois, il m'invite à vous faire passer des nouveaux éclaircissements, si cela n'est possible.

Il n'est peut-être pas inutile de vous faire connaître, ainsi qu'à Villain, que l'idée du chemin de fer du Catteau à St Eme n'est pas nouvelle, par le gouvernement lui-même ayant concu l'idée d'un chemin de fer analogue dès l'année 1834. En effet une convention passée entre l'Etat et la Cie du nord, le 21 juillet de la dite année, approuvée par décret du 26 du même mois a concédé à titre éventuel à la Cie du nord, un chemin de fer allant de la ligne du nord, entre Bousigny et Rendeux, à un autre point de la ligne de Soissons à la frontière belge. Le Catteau aurait donc été le point intermédiaire indiqué dans cette convention.

Cette convention était ainsi concue :

"art. 6. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder à la Cie du nord, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités

M. Bruguet député de l'Aisne

prénantes par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841.

1^e Un chemin de fer de Soissons à la frontière de Belgique, passant par ou près Laon, Verrières et Hirson.

2^e Un chemin partant d'un point de la ligne de St Quentin à Erquelinnes à déterminer de Busigny à Landrecies, et aboutissant en un point à déterminer de la ligne énoncée au paragraphe précédent.

L'Etat reclama de la C^e du nord l'exécution de cette construction, mais alors au lieu de construire le chemin qu'elle s'était engagée à faire cette C^e se trouva dans une manière à obtenir que la ligne à construire serait reportée d'Aulnoy à Hirson. La ville de Guise se trouva ainsi déshéritée.

C'est donc ce projet qui a été repris par la C^e de Lille Valenciennes, en étudiant un tracé du Bateau jusqu'à St Omer faisant suite au chemin de fer de Lille à Valenciennes et au Bateau.

Vous devrez avoir quant au reste toutes les indications nécessaires dans le dossier que j'ai remis à l'enquet.

Le gouvernement du royaume, soit en nous refusant le decret d'utilité publique n'avait jamais nie l'importance de ce tracé. Au contraire, il se basait pour ce report sur le besoin qu'il y avait de faire exécuter par l'Etat, ou au moins par les grandes C^e, comme chemin de fer d'intérêt général, cette ligne qu'il considérait comme trop importante pour être exécutée comme chemin de fer d'intérêt local.

Le Ministre des travaux publics, M. de Larcy, répondra d'une façon générale aux sollicitations que nous lui arriveront

faites, ou sujet des chemins de fer ainsi retenus par le Gouvernement, disait à la Tribune (officiel du 18 décembre 1873) :

" lorsque le Gouvernement pense qu'un chemin de fer présente un caractère d'intérêt général, il a le droit de refuser la déclaration d'utilité publique ; mais alors, que fait-il ? Peut-il trancher la question à lui seul ? Non, une fois qu'il a déclaré que le chemin de fer est d'intérêt général, il est obligé de venir devant nous pour nous demander de concasser la concession proposée. C'est donc toujours, en définitive, l'Assemblée nationale qui est juge de la question de savoir si un chemin de fer est d'intérêt général ou d'intérêt local, et c'est à elle que le dernier mot appartient. "

C'est à peine que sous le ministre Caillaux qui on s'est décidé à pratiquer le plus profond mépris pour les concessions faites au nom des départements, et que le département de l'Aisne, en particulier, s'est vu dépouillé de toutes les concessions qui il avait faites en 1872-73, sans exception aucun honnête homme. Les lignes du Château à St Erme, de Guise à Hirson, de Guise à Avesnes par le Nouvion, de Soissons à Athel, pour lesquelles les concessions étaient définitives, les enquêtes d'utilité publique complètement faites et les projets accueillis par les populations avec une grande satisfaction, tout cela a été supprimé. D'autres lignes à l'état d'études de bifurquent à Noyon-sur-Aisne, de Marle à Montcornet, etc... ont dû être abandonnées.

C'est donc bien le moins du monde que nous déplorons aujourd'hui et que le Gouvernement nous accorde-

la ligne principale du Cateau à St Eme.

Vous pourrez peut-être nous demander comment il se fait que notre département ait été aussi complètement déso-
rité? La réponse est bien simple : c'est que notre départe-
ment n'avait dans sa députation ni cléricaux, ni bonapar-
tistes, ni monarchistes pour appuyer auprès du pouvoir
les intérêts de notre contrée, et que les deux députés burquen-
ois Godin étaient surtout des députés républicains considérés
par le pouvoir comme des ennemis à traiter le plus
séparément possible.

C'est donc à la Députation d'aujourd'hui à tâcher
de faire réparer le mal accompli. Je compte sur votre
bon sens pour cela et sur celui de Villain.

Je vous envoie par ce courrier, pour compléter
celle-ci, deux cartes :

1^e Plan de Lille à Valenciennes avec les extensions
de la ligne projetée.

2^e Une collée sur toile comprenant les lignes de Lille
à Valenciennes à Reims, Châlons et Verdun, et de
Soissons à Béthel.

Barquet me dit que je ferais bien de demander une au-
dience à la commission. Je ne demanderais pas mieux
d'aller devant elle avec quelques notabilités du pays, mais
pour cela c'est surtout à vous qu'il appartiendrait de
vous en ménager les moyens. Dites-moi, je vous prie, ce
que vous en pensez et ce que vous pourriez faire à ce sujet.

Agitez, je vous prie, mon cher Député et ancien collè-
gue, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Godin