

[Accueil](#)[Revenir à l'accueil](#)[Collection](#)[Correspondance active de Jean-Baptiste André Godin](#)[Collection Godin](#)[Registre de copies de lettres envoyées](#)[CNAM FG 15 \(19\)](#)[Item](#)[Jean-Baptiste André Godin à Charles Félix Fouquet, 6 décembre 1877](#)

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

Cote FG 15 (19)

Collation 4 p. (35r, 36r, 37v, 38r)

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), Jean-Baptiste André Godin à Charles Félix Fouquet, 6 décembre 1877, Équipe du projet FamiliLettres (Famillistère 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

Éditeur Équipe du projet FamiliLettres (Famillistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle)

Droits Famillistère 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) - Famillistère

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

Guise le 6 décembre 1877

35

Mon cher Député et ancien collègue,

J'apprends par Barquet que vous êtes, ainsi que Villain, nommés commissaires dans la question du chemin de fer du Cateau à St Erme. Je me dis, en outre, que vous avez le dossier que j'avais réuni pour lui autrefois, et il m'invite à vous faire passer de nouveaux éclaircissements, si cela m'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 Cateau à St Erme n'est pas nouvelle, que le gouvernement lui-même avait conçu l'idée d'un chemin de fer analogue dès l'année 1857. En effet une convention passée entre l'Etat et la C^{ie} du nord, le 21 juin de la dite année, approuvée par décret du 26 du même mois a concédé à titre éventuel à la C^{ie} du nord, un chemin de fer allant de la ligne du nord, entre Buzignys et Réandre, à un autre point de la ligne de Soissons à la frontière belge. Le Cateau aurait donc été le point intermédiaire indiqué dans cette convention même.

Cette convention était ainsi conçue :

" Art. 6. — Le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder à la C^{ie} du nord, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités

M. Barquet Député de l'Aisne

prévues par l'article 3 de la loi du 3 Mai 1841.

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

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

L'Etat réclama de la C^{ie} du nord l'exécution de
cette convention, mais alors au lieu de construire le che-
min qu'elle s'était engagée à faire, cette C^{ie} s'arrangea de
manière à obtenir que la ligne à construire serait repe-
lée d'Aulnoy à Hirson. La ville de Guise se trouva ainsi
déshéritée.

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

Nous devez avoir quant au reste toutes les indica-
tions nécessaires dans le dossier que j'ai remis à Berquet.

Le gouvernement du reste, tout en nous refusant
le décret d'utilité publique n'avait jamais nié l'importance
de ce tracé. Au contraire, il se basait pour ce refus sur
le besoin qu'il y avait de faire exécuter par l'Etat, ou au
moins par les grandes C^{ies}, 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, répondant
d'une façon générale aux sollicitations que nous lui avions

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 vous pour
 « vous demander de consacrer 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, ~~est~~ c'est à elle que
 « le dernier mot appartient. » ...

C'est si est que sous le ministre Caillaux qui l'on
 s'est dévoué à pratiquer le plus profond mépris pour les conces-
 sions faites au nom des départements, et que le département
 de l'Aisne, en particulier, s'est vu dépouillé de toutes les con-
 cessions qu'il avait faites en 1871-73, sans exception d'un
 seul tronçon. Les lignes du Cateau à St Erme, de Guise à
 Hirson, de Guise à Avesnes par le Nouvion, de Soissons à
 Bethel, pour lesquelles les concessions étaient définitives,
 les enquêtes d'utilité publique complètement faites et les
 projets ^{étaient} accueillis par les populations avec une grande
 satisfaction, tout cela a été supprimé. D'autres lignes
 à l'état d'études de Nidervmont à Vicq-sur-Risne, de
 Marle à Montcornet, etc... ont dû être abandonnées.

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

la ligne principale du Cateau à St Erme.

Vous pourrez peut-être vous demander comment il se fait que notre département ait été aussi complètement déshabité? La réponse est bien simple: c'est que notre département n'avait dans sa députation ni cléricaux, ni bonapartistes, ni monarchistes pour appuyer auprès du pouvoir les intérêts de notre contrée, et que les deux députés bourgeois ou Godeux étaient surtout des députés républicains considérés par le pouvoir comme des ennemis à traiter le plus sévèrement possible.

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

Je vous envoie par ce courrier, pour compléter votre dossier, deux cartes:

1^{re} Une de Lille à Valenciennes avec les extensions de la ligne projetée.

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

Barquet me dit que je ferais bien de demander une audience 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 collègue, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Godeux