

## Jean-Baptiste André Godin au ministre des Travaux publics, 18 juillet 1878

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. (282r, 283r, 284v, 285r)

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 au ministre des Travaux publics, 18 juillet 1878, Équipe du projet FamiliLettres (Familistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle) consulté le 12/01/2026 sur la plate-forme EMAN :

<https://eman-archives.org/FamiliLettres/items/show/49664>

### Informations sur l'édition numérique

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

Droits Familistère 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 [18 juillet 1878](#)

Lieu de rédaction Guise (Aisne) – Familistère

Destinataire [Freycinet, Charles de \(1828-1923\)](#)

Lieu de destination Paris

## Description

Résumé Sur la ligne de chemin de fer du Cateau à Saint-Erme. Godin expose au ministre la question de l'implantation de la gare à Guise, commune aux lignes de Saint-Quentin à Guise et du Cateau à Saint-Erme. Le projet initial prévoyait d'implanter la gare près de l'usine du Familistère, projet qu'il avait soutenu en tant que premier maire républicain de Guise. Après sa révocation en 1874, une nouvelle enquête fut provoquée qui aboutit à une autre implantation de la gare, dans la partie basse de la ville, éloignée d'un établissement employant 1 200 personnes ayant le tort d'être républicaines. Le raccordement de la gare existante à la ligne du Cateau à Saint-Erme nécessiterait de traverser toute la ville et de créer 12 passages à niveaux. Godin plaide pour l'implantation initiale de la gare de la ligne du Cateau à Saint-Erme, économique en argent et en distance.

Notes

- Charles de Freycinet (1828-1923) est ministre des Travaux publics du gouvernement français du 13 décembre 1877 au 4 février 1879.
- La lettre est signée « Godin | Conseiller général de l'Aisne
- Ancien député à l'Assemblée | nationale »
- Le 4 août 1878, sous le titre « Une ville bien partagée », le journal *Le Devoir* décrit de manière ironique la ville de Guise traversée par le chemin de fer et ses rues interrompues par de multiples passages à niveaux (en ligne : <https://cnum.cnam.fr/pgi/fpage.php?P1132.1/352/100/434/0/0>, consulté le 12 mai 2023).

## Mots-clés

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

Lieux cités

- [Busigny \(Nord\)](#)
- [Guise \(Aisne\)](#)
- [Laon \(Aisne\)](#)
- [Le Cateau-Cambrésis \(Nord\)](#)
- [Saint-Erme \(Aisne\)](#)

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

---

Prise le 17 juillet 1878

Monsieur le Ministre des  
Travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Les études de chemin de fer furent en 1860  
menées par moi, entre autres, dans la ville à l'initiative du  
gouvernement; il me semble utile de vous faire  
directement connaître des faits qui auraient pour  
conséquence de courir, évidemment à l'état un demi-  
million, en empêcher la circulation de la ville en  
cas de plus fâcheuses des conditions.  
Voici les faits:

Le chemin de fer du Tarkau à St Etienne que  
vous avez classé, passe à côté de Puisse et amène au  
gare touchant à la ville. Cette gare était située  
sur un plateau à mi-côte, 14 mètres environ  
d'altitude au-dessus du bas de la ville. Le chemin  
de fer serait arrivé à cette gare avec des rampes  
de trois et cinq millimètres de chaque côté; elle  
était donc dans les meilleures conditions et de 100  
mètres plus rapprochée du centre de la ville que  
celle adoptée plus tard, dans les circonstances que  
je vais avoir l'honneur de vous indiquer. La  
première projet de gare, avait en outre la marotte  
d'être à proximité de la plus grande usine du

pays qui pouvait ainsi se raccorder au chemin de fer,

Les plans et projets de cette gare avaient été faits de concert avec l'administration de la ville dont j'étais maire ; et ils avaient obtenu le consentement unanime du conseil municipal.

Un traité était passé entre la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Guise à St Gervais et celle du chemin de fer du Cateau à St Omer, pour faire gare commune en cet endroit.

Mais le décret d'utilité publique ne fut pas accordé au projet du Cateau à St Omer, et le gouvernement du 26 Mai suivant dans ces entrefaites,

je fus le premier maire républicain, membre de l'Assemblée nationale, révoqué en 1876.

En faisant étudier la gare, j'avais fait élaborer le plan d'un quartier neuf et diverses aménagements importants pour la ville.

Le maire étant révoqué, il fallait arrêter les œuvres de son administration et dissoudre le conseil municipal ; on nomma une commission municipale réactionnaire. Bientôt après, on provoquait à l'aide d'une chicane de procéder à une deuxième enquête qui devait aboutir à faire changer la gare, malgré les réclamations des commerçants de la ville.

Tout était fait dans ces conditions : enfin à l'enquête ce qui on voulait ; le changement de la gare fut décidé et elle fut reportée dans la partie la plus basse de la ville, rendant impos-

sûre le raccordement de mon usine avec la gare. On enlèverait ainsi à une industrie occupant plus de 1200 personnes, les conditions économiques que nous l'intérêt du pays on devrait au contraire lui assurer. Mais le personnel de cet établissement n'a pas le tort d'être républicain.

Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, la gare du chemin de fer d'intérêt local de Guise à St Quentin est dans une situation choquée au métrage de toutes les prévisions d'avenir, et dans la plus complète négligence des moyens de prolongement de la voie ferrée.

Mais cette gare existe ; et ceux qui l'ont fait construire veulent naturellement qu'elle soit utilisée. Pour atteindre ce but, on fait maintenant des études en vue de traverser la ville dans son plein, et dans sa plus grande longueur. Toutes des rues principales seraient coupées par ces passages à niveau et quatre à six rues seraient dans le même cas. Il y aurait donc deux à douze passages à niveau dans une ville d'environ six mille âmes; ville où chaque mois se tient une foire aux bestiaux et de tous approvisionnements pour la campagne, ce qui attire un afflux considérable de population occupant toutes les rues principales. Or, toutes ces rues seraient coupées par les passages à niveau du chemin de fer.

Le tracé du chemin de fer à travers la

ville coûterait environ un demi-million de plus à l'Etat que celui primordialement adopté pour le Cateau et Orme. L'Etat aurait donc intérêt à l'adoption de ce dernier tracé qui se concilie parfaitement avec les études nouvelles faites de Busigny à Laon.

Ce projet primitif a, en outre, le mérite de ne donner lieu à aucun passage à niveau pour la ville de Guise, d'avoir des pentes et rampes moins fortes, et d'être plus court de 1500 mètres que l'étude faite en ce moment.

Je sollicite de votre bienveillance, Monsieur le Ministre, un moment d'autorisation pour vous soumettre les documents établissant la preuve des faits sur lesquels j'ai l'honneur d'attirer votre attention. Je me rendrai près de vous au plus tôt, jour et heure qu'il vous plaira de m'indiquer.

Veuillez agréer, Monsieur le  
Ministre, l'assurance de mon  
dévouement.

J. G. L.

Conseiller général de l'Aisne  
et député à l'Assemblée  
nationale.