

[Accueil](#)[Revenir à l'accueil](#)[Collection](#)[Correspondance active de Jean-Baptiste André Godin](#)[Collection Godin](#)[Registre de copies de lettres envoyées](#)[CNAM FG 15 \(21\)](#)[Item](#)[Jean-Baptiste André Godin à Louis Chassaignac de Latrade, 2 décembre 1880](#)

Jean-Baptiste André Godin à Louis Chassaignac de Latrade, 2 décembre 1880

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 (21)

Collation 4 p. (288r, 289r, 290r, 291r)

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 Louis Chassaignac de Latrade, 2 décembre 1880, Équipe du projet FamiliLettres (Famillistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle) consulté le 03/12/2025 sur la plate-forme EMAN : <https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/50392>

Informations sur l'édition numérique

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

Présentation

Auteur·e [Godin, Jean-Baptiste André \(1817-1888\)](#)

Date de rédaction [2 décembre 1880](#)

Lieu de rédaction Guise (Aisne) - Famillistère

Destinataire [Latrade, Louis Chassaignac de \(1811-1883\)](#)

Lieu de destination 42, rue de Châteaudun, Paris

Scripteur / Scriptrice [Inconnu](#)

Description

Résumé Sur le tracé de la ligne de chemin de fer de Valenciennes à Laon. Godin avertit Latrade qu'il ne faut pas confondre le contre-projet [au projet de l'administration des ponts et chaussées] établi à la hâte pour les besoins de l'enquête publique en mars 1880 et le contre-projet remis au ministre des Travaux publics en mai 1880. Il réfute certaines objections de l'administration des ponts et chaussées et des personnes ayant déposé pendant l'enquête publique à l'encontre du contre-projet, et il pointe les difficultés du projet de l'administration. Sur l'accès à la gare projetée dans le contre-projet.

Support Le lieu et la date de rédaction ainsi que l'appel de la lettre sont manuscrits à la mine de plomb : « Guise 2 Xb 80 | Mon le Président de la C[ommissi]on des | chemins de fer | Mon le Député et cher ancien collègue ». Le nom du destinataire, « M Latrade », est manuscrit à la mine de plomb au bas du folio.

Mots-clés

[Chemins de fer](#)

Personnes citées

- [Carnot, Sadi \(1837-1894\)](#)
- [Chenest, Jean-Baptiste Charles Édouard \(1818-1891\)](#)
- [Conseil général de l'Aisne](#)
- [Lefèvre \[monsieur\]](#)

Lieux cités

- [Guise \(Aisne\)](#)
- [Hannapes \(Aisne\)](#)
- [Mennevret \(Aisne\)](#)
- [Oise \(cours d'eau\)](#)
- [Tupigny \(Aisne\)](#)
- [Wassigny \(Aisne\)](#)

Notice créée par [Pauline Pélissier](#) Notice créée le 21/11/2023 Dernière modification le 07/03/2025

Guise 2^e 2^e 80

288

Monsieur le Président de la Commission
des Chemins de fer
Monsieur le Député de l'ancien collège

Pendant notre séjour à Paris nous avons pu constater que l'administration des Ponts et Chaussées avait établi une confusion entre les anciennes études du tracé de la compagnie concessionnaire en 1873 des chemins de fer de Wassigny à Guise et les nouvelles études de notre contre-projet s'appuyant sur les données des études faites lorsque cette ligne était proposée à titre de voie d'intérêt local.

On reproche à notre contre-projet d'avoir des tranchées de 15 mètres ce qui est une erreur manifeste. Il est donc de la plus grande importance de ne pas tenir compte du contre-projet fait à la hâte pour les besoins de l'enquête du mois de Mars dernier ; et de se reporter au contre-projet étudié sur le terrain après la session d'Avril du Conseil Général de l'Aisne et déposé entre les mains de Monsieur le Ministre des Travaux publics au commencement de Mai dernier.

Le duplicata des plans et profils a été présenté à la commission parlementaire des chemins de fer et je l'ai laissé entre vos mains. Mais il m'est resté l'étude du raccordement exposé dans notre mémoire

N. Latrade

je puis vous l'envoyer s'il est utile à la commission.
 Votre mémoire à l'appui de ces plans et pro-
 fils répond aux objections faites à notre contre-projet.
 Mais je crois devoir ajouter aujourd'hui à
 ce Document quelques explications.

D'abord en ce qui concerne les profils en
 travers qui ont servi de base à nos calculs, je vous
 remets la coupe des tranchées en 3^e remblais.

Je vous remets également la comparaison de
 la hauteur des tranchées de notre contre-projet avec
 celles de l'ancien projet de l'Ingénieur. Cette pièce vous
 démontrera combien sont erronées les affirmations
 produites au ministère de la guerre pour faire écarter
 notre contre-projet.

J'ai aussi appris qu'il était fait reproche à
 nos évaluations d'avoir porté nos terrassements à
 1^{er} 665 millimètres, tandis qu'ils devraient être évalués à
 1^{er} 75 centimètres. Supposant que cela soit vrai, ce serait
 1 centime $\frac{1}{2}$ par mètre soit sur 700 000 mètres un
 total de 50 500 francs en plus; mais il y a loin de là à
 deux millions et encore si nos évaluations sont faibles
 sur ce point, il n'y aurait pas de raison pour ne pas
 élever aussi les évaluations portées à 1^{er} 33 centimètres
 pour le projet des Ponts et Chaussées.

D'un autre côté, le contre-projet n'a pas à
 supporter les expropriations considérables à travers toute
 la ville. Car il ne faut pas perdre de vue que malgré
 les réserves de l'exposé des motifs du projet de loi, le

tracé par Mennessier et Dupigny entraîne infailliblement le passage à travers Quise.

Le tunnel, en effet, pour ne pas être submersif, déplacerait seulement les passages à niveau au lieu de les supprimer. Cela serait contraire aux décisions de la commission d'enquête et du Conseil général; on en reviendrait donc à traverser la ville.

Quant à passer à l'Est de Quise comme l'indique le projet de loi cela ne serait possible qu'à l'aide de travaux qui seraient préjudiciables à l'Etat sans profiter à personne. Il faudrait traverser trois fois la vallée de l'Oise dans un trajet de 3 kilomètres et y établir les remblais et les ponts en maintenant l'allongement de parcours qu'on évite dans le tracé par Hannappes; il n'y a que ce dernier tracé qui permette de passer à l'Est de Quise et d'éviter les passages à niveau.

Dans les dispositions faites devant la commission je n'ai rien compris à ce qu'a voulu dire M. Lefèvre. Il paraît que le tracé par Hannappes passe sur une partie de ses cultures et qu'il préfère voir le chemin passer à travers les cultures des autres et couper la ville de Quise que d'en être un peu gêné lui-même.

Quant à la disposition de M. Chenevix elle a surtout fait grief au contre-projet de donner lieu à une deuxième gare. (La gare actuelle est contre la filature et le tissage de M. Chenevix). Cette deuxième gare donnerait lieu au même inconvénient important.

pour la ville. Cela serait vrai si, comme on l'a été
autrefois, on voulait ouvrir une deuxième rue pour
fondre un quartier neuf. Je l'avais proposé en 1878.
Mais dès maintenant la grande rue de Pillon, route
nationale N° 86 conduit à l'entrée de la gare
projetée, sans qu'il y ait lieu à des dépenses énormes
le déposant à présumer que l'accès de la gare serait
difficile à cause de la pente. L'accès peut s'en faire avec
une pente de 3 centimètres par mètre au maximum
sans grande modification de la route nationale. La
double rue que j'avais fait proposer lorsque j'étais
Maire avant le 14 mai, avait deux centimètres
et demi centimètres et demi de pente, il n'y a donc
aucune difficulté de ce côté.

Quant à l'état financier de la ville de Brie
il est très satisfaisant, son budget ordinaire
s'élève à soixante-cinq mille francs. Elle n'a presque
pas de travaux, pas de chemins vicinaux, les
quatre routes de la ville de Brie sont en bon état.
Son produit annuel s'élève à 200 000 francs
elle possède un stock de 100 000 francs.
Elle a des obligations. Elle est donc en position de
faire de réelles améliorations, mais le contre-projet
n'exige pas de dépenses de sa part.

Adieu, je vous prie, Monsieur le Député et cher
ancien collègue, l'assurance de tout mon dévouement.

G. A. N. J.