

Jean-Baptiste André Godin à Edmond Turquet, 4 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.

10 Fichier(s)

Informations sur le document source

Cote FG 15 (21)

Collation 10 p. (300r, 301r, 302v, 303v, 304r, 305r, 306v, 307v, 308r, 309r)

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 Edmond Turquet, 4 décembre 1880, Équipe du projet FamiliLettres (Famelistère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle) consulté le 05/12/2025 sur la plate-forme EMAN :

<https://eman-archives.org/Famililettres/items/show/50397>

Informations sur l'édition numérique

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

Présentation

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

Date de rédaction [4 décembre 1880](#)

Lieu de rédaction Guise (Aisne) - Famelistère

Destinataire [Turquet, Edmond \(1836-1914\)](#)

Lieu de destination 11, route de la Révolte, Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine)

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

Description

Résumé Sur le tracé de la ligne de chemin de fer de Valenciennes à Laon. Godin informe Turquet qu'il a écrit au ministre des Travaux publics, au président de la commission des chemins de fer [de la Chambre des députés], au rapporteur de la commission et à Crozet-Fourneyron. Il fait un résumé de cette correspondance qui soutient le contre-projet de la ligne de chemin de fer de Guise à Wassigny et son passage à Guise contre le projet de l'administration des ponts et chaussées.

Notes Sadi Carnot est sous-secrétaire d'État aux travaux publics du 5 février au 23 septembre 1880, puis ministre des Travaux publics du 23 septembre 1880 au 16 novembre 1881. Le président de la commission des chemins de fer de la Chambre des députés est alors Louis Chassaingnac de Latrade et le rapporteur de la commission Ferdinand Sarrien.

Mots-clés

[Chemins de fer](#)

Personnes citées

- [Carnot, Sadi \(1837-1894\)](#)
- [Chenest, Jean-Baptiste Charles Édouard \(1818-1891\)](#)
- [Crozet-Fourneyron, Émile \(1837-1909\)](#)
- [Latrade, Louis Chassaingnac de \(1811-1883\)](#)
- [Lefèvre \[monsieur\]](#)
- [Menche de Loisne, Henri Marie Joseph \(1824-1903\)](#)
- [Rue des docteurs Devillers](#)
- [Sarrien, Ferdinand \(1840-1915\)](#)

Lieux cités

- [Gare de Guise, Guise \(Aisne\)](#)
- [Guise \(Aisne\)](#)
- [Hannapes \(Aisne\)](#)
- [La Capelle \(Aisne\)](#)
- [Lesquielles-Saint-Germain \(Aisne\)](#)
- [Mennevret \(Aisne\)](#)
- [Oise \(cours d'eau\)](#)
- [Tupigny \(Aisne\)](#)

Notice créée par [Pauline Pélissier](#) Notice créée le 21/11/2023 Dernière modification le 28/02/2025

Guise 4 Décembre 1880.

Monsieur le Député et cher
collègue au conseil général,

Depuis que je vous ai vu, j'ai écrit
à M. le Ministre des Travaux publics,
au Président de la commission des chemins
de fer, au Secrétaire de cette même
commission et à M. Crozet-Fournignon,
Député. Je vous résume ci-dessous ce
que ces lettres ont eu pour objet de leur
expliquer.

À M. le Ministre j'ai signalé ces
points principaux :

C'est notre contre-projet raccourci
de 260 mètres le trajet et produit ainsi,
au profit de la production et de la con-
sommation une économie permanente
de cent mille francs par an, et des
transports plus faciles pour le public
comme pour les particuliers ;

M. Crozet, sans le citer à l'état.

Que le tracé par Hannappes desservit des populations qui prouvent leur intérêt au tracé par cent vingt mille francs de souscription, et que ce tracé ne coupe pas en deux la ville de Guise.

Que pour faire écarter de tels avantages il fallait un motif capital ; qu'on l'a trouvé en affirmant, sans preuve, que le contre-projet coûterait deux millions de plus que le projet des Ponts et Chaussées.

Que pour donner à cette affirmation une apparence de vérité, M. Benche de Laigne a dit :

Les terrains sont de mauvaise qualité.

Le contre-projet contient des tranchées considérables ;

Il a dit, en outre, que nos évaluations sont trop faibles, que nos terrassements coûteraient $1^{\frac{1}{2}}$ au lieu de $1^{\frac{1}{2}}, 66$ porté à nos devis ; et qu'enfin le projet par Mennevet desservit la forêt domaniale.

En réponse à ces allégations,
 j'ai redit que notre contre-projet
 étant plus court de 3600 mètres doit évi-
 demment coûter moins pour la super-
 structure ;

Qu'en ce qui concerne l'infrastructure
 les deux tracés sont à trois kilomètres de
 distance moyenne l'un de l'autre, que
 la qualité des terrains est la même pour
 les deux tracés, et que, sous ce rapport,
 il n'y a plus plus de difficulté de cons-
 truction pour le contre-projet que pour
 le projet.

Que contrairement aux affirma-
 tions de M. Benche de Loigne, les tran-
 chées du contre-projet sont plus faibles
 que celles du projet des Ponts et Chaussées.
 M. Benche de Loigne a dans son tracé
 des tranchées de 11^m 45 - 12^m 50 - 17^m 45
 et 17^m 45.
 Les plus fortes tranchées du

contre-projet sont de $7^m 63 - 9^m 31 - 10^m 45$ ou $14^m 25$. Il est donc étonnant en présence de ces faits de voir les Ponts et Chaussées critiquer la hauteur des tranchées du contre-projet.

Quant aux évaluations, elles sont beaucoup plus élevées dans notre contre-projet.

Ainsi, pour le projet des Ponts et Chaussées, les terrassements sont portés
 le mètre cube à francs 1,33
 le mètre courant de tunnel à francs 800,00

Dans le contre-projet
 les terrassements sont portés
 le mètre cube à francs 1,66
 le mètre courant de tunnel à francs 1400,00

J'ai ajouté que s'il y a lieu d'élever nos évaluations de terrassements de $1,66^{\text{cent}}$ à $1,75$, cela fait une différence de $8^{\text{cent}} \frac{1}{2}$ par mètre au environ francs 59000 sur tout le contre-projet; il

il y a loin de là à deux millions,
 et que du reste s'il convient d'élever
 nos évaluations, à plus forte raison
 faudrait-il faire une opération ana-
 logue sur le projet des Ponts et
 chaussées.

En conséquence de tous ces motifs,
 il est à remarquer que les 16 500 mètres
 d'infrastructure du contre-projet coûtent
 à peine deux millions; qu'il est donc
 de toute impossibilité que notre tracé
 coûte deux millions de plus que le
 projet des Ponts et chaussées puisqu'il
 faudrait pour cela que celui-ci ne
 coûtât rien.

Que, tout au contraire, en raison
 de ces 3 600 mètres en plus et des
 expropriations de deux gares et de
 celles à travers Guise ou du tunnel
 à construire, on peut évaluer que

la ligne des Ponts et Chaussées coûtera au moins un million de plus à l'Etat.

Que la clause du projet de loi qui réserve le passage en tunnel ou celui à l'est de la ville, condamne en réalité la ville à être traversée par le chemin de fer :

1^{er} Parce que le tunnel pour éviter les passages à niveau serait obligé de passer au dessous de la rue Chantieraine et qu'alors il serait submersible, étant trois mètres environ au-dessous des eaux de la rivière et du canal. Il faudrait donc passer à niveau sur les rues. Les passages à niveau seraient simplement déplacés même avec le tunnel.

2^{er} Quant au passage à l'est : En partant de la gare actuelle, dite de Lesquieles, on aurait déjà traversé l'Arise une fois ; il faudrait la

retraverser aussitôt pour monter
sur les coteaux, puis la traverser
une troisième fois pour gagner Fla-
migny. Il y aurait là trois fois la
dépendance que le tracé par Hannappes
n'exige qu'une fois; et cela sans rac-
courcir le projet des ports et chaussées
plus long, nous l'avons dit, de 3600 mètres.
Le tracé par Bennevret et Eupigny
s'il était adopté entraînerait donc
forcément le passage à travers Guise.

Le tracé par Hannappes est donc
le seul moyen d'en finir avec les menées
des adversaires de notre contre-projet.

En indiquant au Président de la
commission les principaux points,
je lui ai fait observer que je n'avais
rien compris au dire de M. Lefèvre
devant la commission; mais que
la préférence de ce dernier pour le

passage à travers Guise résulte de ce que le tracé par Mannappes passe sur des cultures.

Quant à la déposition de M. Chenev, le fait saillant qu'elle introduisait dans le débat, c'est qu'une nouvelle gare entraînerait des dépenses considérables pour la ville de Guise et que l'accès de la gare n'aurait lieu qu'avec de fortes pentes.

Sur le premier point, la ville n'aurait pas de dépense à faire si elle se contentait de la rue de Villers, route nationale de La Capelle à Guise, contre laquelle la gare toucherait.

Mais en supposant que l'administration ne puisse profiter de cela pour embellir la ville, elle pourrait le faire. La ville n'a pas de charge en ce moment, et elle a un octroi

qui lui rapporte plus de 40.000^{frs}
 et un budget de recettes dont les
 prévisions s'élèvent pour cette année
 à 76 000^{frs}.

Quant aux pentes d'accès qui sont
 actuellement sur une très-courte lon-
 gueur de 4 à 5 centimètres, elles peuvent
 être ramenées à 2 ou à 3 centimètres.

J'ai aussi envoyé à M. Crozet-
 Fournayron la statistique des transports
 de la gare de Guise, pendant les quatre
 derniers mois. Ces relevés démontrent
 que les expéditions de produits faites
 par la gare sont:

Pour la S ^{te} Gadin et C ^{ie} de	2.559.000 ^{kilg}
Pour la S ^{te} Chenest et C ^{ie} de	96.627
Pour la ville et les communes des environs de	755.522

D'où il résulte que l'établissement
 Gadin et C^{ie} fait 26 fois plus de transports

que la maison Chenev et c^{ie} est 3 fois plus que tous les arrivages à cette gare, y compris ceux de M^{re} Chenev.

L'établissement Godin et c^{ie} occupe aujourd'hui plus de 1300 ouvriers ; 185 chevaux de force vapeur ; et il loge 400 familles.

Ces détails me paraissent de nature à mériter l'attention de la Commission. C'est pourquoi je les sou mets à votre examen, et pour vous faire bien connaître certains détails que peut être vous ignoriez.

Veuillez agréer, mon cher Député et collègue au conseil général, l'assurance de tout mon dévouement.

Godin