Jean-François CAIL (1804 – 1871)

Un génie oublié de la première révolution industrielle[1]

Conférence donnée le 17 septembre 2026 en l'hôtel CAIL

pour le centième anniversaire de sa transformation

en la Mairie du VIIIè arrondissement de Paris



[1] La première révolution industrielle est la vapeur, la deuxième est l'électricité et le pétrole, et la troisième est l'électronique, l'informatique et internet.

En souvenir de mon aïeul
Jean-François CAIL
qui nous a montré le chemin,
et dont la devise aurait été
« Labor omnia vincit
improbus [2]»
s'il avait pu faire les études
qu'il méritait.

[2] « *Un travail acharné vient à bout de tout* » (Livre premier des Géorgiques de VIRGILE).



S1 - Jean-François CAIL dans les années 1860 (source : Château de La Briche)

Avant de commencer cette conférence, je voudrais remercier Madame Catherine LECUYER, Maire du VIIIè arrondissement, qui a décidé cette manifestation pour le centième anniversaire de la transformation de l'hôtel CAIL en la mairie du VIIIè arrondissement, ainsi que Madame Laurence RIOT-LAMOTTE, conseillère déléguée d'arrondissement chargée de la culture, de la jeunesse et des sports qui en a assuré l'organisation.
Je vais donc vous parler ce soir de Jean-François CAIL et de la transformation de sa maison en mairie.

Préface

Ma grand-mère est née et a vécu jusqu'à son mariage dans cette maison bâtie par Jean-François CAIL, son arrière-grand-père.

Jean-François CAIL fait partie de ces grands hommes injustement oubliés par l'Histoire, comme le comte de RAMBUTEAU[3]. Qui connait RAMBUTEAU aujourd'hui ? Quand on évoque les grands travaux de modernisation de Paris au XIXe siècle, on pense inéluctablement au baron HAUSSMANN, alors que le principe de ces travaux remonte au début du 1er Empire avec la décision prise par Napoléon de percer la rue de Rivoli, et que le vrai coup d'envoi de la modernisation de Paris a été donné par le comte de RAMBUTEAU, le prédécesseur d'HAUSSMANN à la préfecture de la Seine sous la Monarchie de Juillet, qui a fait sortir Paris de son urbanisme médiéval avec ses premières lois d'expropriation pour cause d'intérêt public, l'aménagement des Champs-Elysées, le percement de nombreuses artères, l'agrandissement de l'Hôtel de Ville, la création de 3 000 lits d'hôpitaux, l'éclairage au gaz, la création de 6 ponts sur la Seine…

Mais ce n'est pas lui dont l'Histoire a retenu le nom ; peut-être a-t-il fait moins d'heureux qu'HAUSSMANN, ne disposant pas des mêmes budgets pour indemniser les expropriations, lui qui avait mis un point d'honneur à ne pas endetter la capitale ! Heureuse époque… Que reste-t-il du comte de RAMBUTEAU aujourd'hui ? Une rue assez longue et large qui traverse le quartier des Halles et qui porte son nom, une station de métro, quelques vespasiennes sur les trottoirs pour ceux qui savent qu'il en a implantées plus de 400...

Mais, me direz-vous, quel est le rapport entre Jean-François CAIL et le comte de RAMBUTEAU ? Celui-ci avait eu des mots très aimables pour Jean-François CAIL lorsqu'il fit visiter ses usines parisiennes en 1846 à la duchesse d'ORLEANS et à son fils le comte de PARIS (je cite les *Mémoires du comte de RAMBUTEAU* dont je vous recommande la lecture) :

« Quand la Duchesse d'ORLEANS vint visiter les ateliers CAIL, je conduisis le comte de PARIS dans un angle obscur, et je lui dis : « Monseigneur, c'est d'ici, il y a vingt-trois ans, que M. CAIL, simple ajusteur, est parti pour parvenir à la tête de cette grande manufacture où il occupe quinze cents ouvriers. Vous allez y voir vingt belles locomotives et six grandes machines à cuire le sucre dans le vide *».*

[3] Claude-Philibert BARTHELOT, comte de RAMBUTEAU (1781 - 1869) est un préfet et administrateur français, conseiller d'État et pair de France ; il a joué un rôle important en tant que préfet de la Seine de 1833 à 1848 sous la Monarchie de Juillet en mettant en place les premiers éléments de la transformation de Paris qui sera poursuivie par le préfet HAUSSMANN sous le Second Empire : percée de nombreuses artères, aménagement des Champs-Élysées, achèvement de nombreux édifices (Arc de Triomphe, église de la Madeleine) et constructions d'importants monuments. Appliquant sa devise « *de l'eau, de l'air, de l'ombre* », RAMBUTEAU fait moderniser le réseau des égouts et construire de nombreuses fontaines, dont certaines sont encore en fonction sur la voie publique. Passionné de sylviculture, il installe l'arbre dans la rue : il développe les espaces verts et la plantation d'arbres le long des avenues. Il généralise l'éclairage au gaz : en 1833, la ville comptait 69 becs de gaz (réverbère à gaz qui a rendu obsolète l'utilisation des réverbères à huile) et à son départ, 8 600. En 1834, il a fait installer plus de 400 urinoirs publics (appelés ironiquement "*colonne rambuteau*") sur les trottoirs de Paris.

Car Jean-François CAIL était un vrai génie. Parti de son village natal situé au cœur de la France profonde avec un écu de 6 francs en poche, mécanicien autodidacte formé par l'apprentissage, il a réussi à créer une multinationale de la chaudronnerie qui est devenue au fil du temps le premier fabricant mondial de matériel pour les sucreries et le deuxième constructeur français de locomotives, sans parler de ses nombreux ouvrages d'art comme le pont de l'Europe à deux pas d'ici et de ses réalisations unanimement reconnues à l'époque dans l'industrialisation de l'agriculture en France ; travailleur infatigable pour ses entreprises, il trouva néanmoins le temps de faire construire des immeubles, pour lui - comme cette maison -, pour ses ouvriers, voire pour des tiers.

C'était un vrai génie de l'organisation et de la mise en œuvre concrète des conceptions intellectuelles ; c'était un visionnaire pour imaginer en 1844 que le chemin de fer allait prendre l'importance que l'on sait quand tant de savants le dénigraient, et il fallait avoir un sens pratique hors du commun pour imaginer l'adaptation des techniques de la fabrication des chaudières utilisées pour la distillation du sucre dans la construction de celles des locomotives.

C'était un visionnaire quand il devina que le marché de la fabrication des locomotives allait se tarir par saturation du réseau, et qu'il décida de se diversifier dans la construction d'ouvrages d'art pour les chemins de fer en France comme à l'étranger.

C'est surtout un homme qui n'hésitait pas à bousculer l'ordre établi, à « *disrupter* » comme on dirait aujourd'hui : par exemple, depuis toujours, la production de sucre aux Antilles était réalisée par ce que l'on appelait des « *maisons-habitations* » qui plantaient la canne, la récoltaient et produisaient le sucre : aucune mécanisation n'aurait été rentable pour de si petites quantités de sucre, avec en outre, un processus de fabrication du sucre n'avait pas évolué depuis le XVIIIe siècle ; Jean-François CAIL va proposer la création d'usines centrales pour fabriquer le sucre en grande quantité, laissant aux colons le soin de planter et de récolter la canne.

De même, en France, quand il décida d'appliquer des méthodes industrielles dans la gestion des exploitations agricoles en y introduisant la machine à vapeur, ou lorsqu'il imagina l'installation d'une force motrice commune pour alimenter les ateliers des artisans du meuble de la rue des Immeubles-Industriels dans le 11è arrondissement de Paris.

De même également, pendant la guerre franco-prussienne de 1870, lorsqu'il convertit rapidement ses usines de fabrication de locomotives en usines d'armement, et qu'il transforma des moulins à canne à sucre en moulins à farine afin de produire du pain pour nourrir les Parisiens assiégés.

C'est un précurseur humaniste, avec la mise en place d'une forme de protection sociale pour ses ouvriers, avec la construction d'immeubles pour loger ses ouvriers à un moment où l'habitat ouvrier était plutôt insalubre, ainsi qu'avec l'octroi d'un intéressement pour ses principaux cadres ; écologiste avant l'heure, c'était un adepte de l'économie circulaire dans le fonctionnement de ses exploitations agricoles, son principe étant de ne prendre à la nature que l'air puisqu'il rendait tout le reste sous forme de fumier, de viande etc…, et de ne pas recourir à la chimie pour améliorer les rendements.

De même, à l'instar de son mentor Charles DEROSNE dont je reparlerai plus loin, Jean-François CAIL est un pragmatique qui ne va pas hésiter à acquérir des techniques développées par d'autres s'il les trouve pertinentes, avec pour objectif de les améliorer significativement par la suite : ce fût le cas notamment de la licence de fabrication de la locomotive d'origine anglaise CRAMPTON qui restera le synonyme de la réussite de Jean-François CAIL dans la construction des locomotives.

Et puis, il n'hésite pas à s'associer avec des concurrents : son partenariat avec FIVES-LILLE lui ouvrira son développement à l'international en lui donnant une taille critique indispensable pour obtenir des contrats à l'étranger, notamment en Russie.

C'est aussi un vrai bâtisseur, non seulement bâtisseur d'empire industriel ou d'exploitations agricoles, mais aussi d'immeubles à Paris et en province, en utilisant des techniques modernes qu'il a pu éprouver dans l'industrie comme les charpentes métalliques.

Et enfin, comme l'ont confirmé les hommages rendus lors de son décès, c'est un homme qui a su rester simple malgré son immense réussite ; je cite Benoit DUREAU, le directeur du *Journal des Fabricants de Sucre* : *« sa fortune personnelle devint considérable, mais son caractère ne changea point ; il resta simple, cordial, sans morgue, de relations faciles, aimant surtout à s'entourer de collaborateurs ou d'hommes qui, comme lui, demandaient au travail ces joies sans amertume qu'il lui fût permis de goûter* [4]» ; comme il disait lui-même en évoquant son village natal, je le cite : « *ce village bien-aimé dont je suis parti humble et pauvre, mais où j'avais appris à être honnête et laborieux*[5] ».

Admiré et respecté par ses pairs, Jean-François CAIL a été complètement oublié de nos jours, et sans le labeur incessant d'un petit groupe de passionnés de sa ville natale de Chef-Boutonne qui essaient de faire perdurer sa mémoire, son nom aurait probablement totalement disparu.

Car malheureusement, faute d'un héritier compétent pour la diriger, la société CAIL & CIE ne lui a pas longtemps survécu, et hormis l'exemple qu'il nous a laissé, seuls demeurent aujourd'hui les immeubles qu'il a construits à Paris et en province, beaucoup d'ouvrages d'art toujours en service, et quelques locomotives dans des musées.

Et pourtant, ses qualités étaient immenses, telles que rapportées par ses contemporains et confirmées par son analyse graphologique :

- Intelligence, dont l'organisation plus encore que l'invention confinait au génie ;
- Audace dans la conception, contrôlée par la sûreté de son jugement ;
- Ethique irréprochable, qui l'éloignait des combinaisons politiques ou financières ;
- Sens de l'adaptation, vision, force de caractère, optimisme ;
- Humilité et simplicité, même après une réussite aussi exceptionnelle ;
- Altruisme, qui en l'absence de lois sociales, le conduisait à associer ses collaborateurs, contremaîtres, employés et ouvriers aux résultats de l'entreprise.

Voilà des qualités et des vertus que l'on souhaiterait trouver davantage chez nos dirigeants aujourd'hui.

En ces temps où nous célébrons le 100è anniversaire de la transformation de son hôtel particulier en mairie – et je rends hommage à ceux qui ont pris cette décision d'acquisition en 1922 sinon cet hôtel aurait subi le même sort que la plupart des hôtels de la plaine Monceau : au mieux une transformation en bureaux avec suppression des éléments de décors, ou au pire, destruction -, j'ai voulu ce soir l'espace d'un instant, le faire sortir de l'oubli et lui rendre une partie de l'hommage qui lui était dû.

Je vais dans un premier temps vous résumer sa vie, puis je traiterai les trois passions qui ont fait sa renommée :

- CAIL Industriel, avec la création d'un Groupe international fabriquant aussi bien du matériel pour les sucreries que des locomotives et des ouvrages d'art,
- CAIL Agriculteur, avec la création de ses domaines agricoles que sont Les Plans, La Briche, et Trostianetz-Podolski, et enfin,
- CAIL Bâtisseur, avec les nombreux immeubles qu'il a fait bâtir pour lui dont cette Mairie, et pour des tiers,

avant de conclure.

Alain CORNU-THENARD

[4] B. DUREAU, *Jean-François Cail, sa vie et ses travaux.*
[5] Discours de Jean-François CAIL le 25 avril 1869 au Grand Hôtel.

Chapitre 1 - Un peu d'histoire…

Jean-François CAIL est né le 8 février 1804 à Chef-Boutonne dans le département des Deux-Sèvres, entre Niort et Angoulême, dans une petite maison qui existe toujours, située dans une venelle qui reliait le vieux Chef-Boutonne au château de Javarzay qui appartenait alors à la famille de Guillaume LAMOIGNON de MALESHERBES l'avocat de Louis XVI qui fût aussi le dernier marquis de Chef-Boutonne : c'est un petit clin d'œil de l'Histoire pour celui qui bâtira son hôtel parisien boulevard Malesherbes. Nous sommes encore sous le Consulat, mais comme disait Victor HUGO, « *déjà Napoléon perçait sous Bonaparte »* : le sacre de l'empereur allait intervenir le 2 décembre de la même année qui verra naître également Charles GOODYEAR, l'inventeur de la vulcanisation du caoutchouc, Georges SAND, et, signe de sa destinée, où Richard TREVITHICK, un anglais, lança la première locomotive qui devait circuler dans le Monde.



S2 - La maison natale de Jean-François CAIL

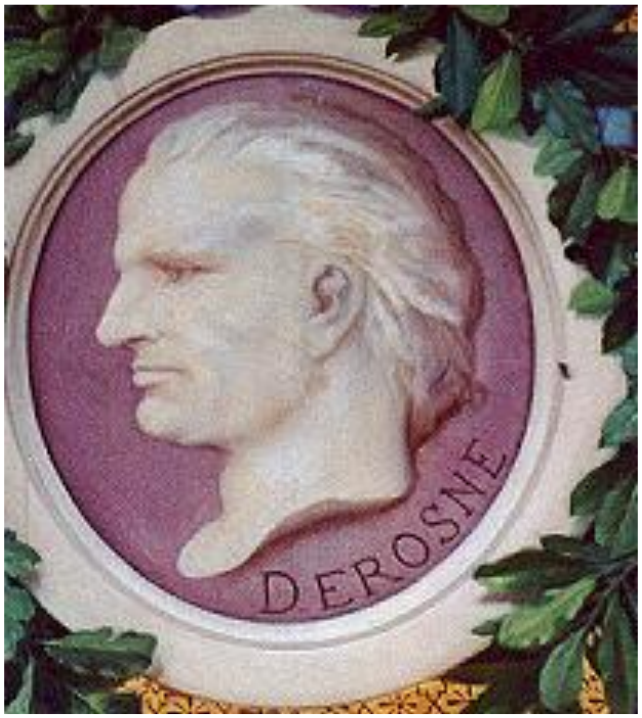
C'est le 3è enfant d'une fratrie qui en comportera 8, mais dont 3 mourront en bas âge comme il arrivait malheureusement fréquemment à cette époque. Une pièce de 20 m^2, plus une pièce à l'étage, ce n'est pas vraiment la misère, mais l'indigence, avec un père charron et accessoirement sacristain du village, seul travailleur pour faire vivre une famille aussi nombreuse. Son père va déceler rapidement chez Jean-François une intelligence hors du commun qui méritait de recevoir une instruction qui n'était pas encore obligatoire en ce temps-là ; faute à son père de pouvoir rétribuer l'instituteur, Jean-François CAIL arrêtera ses études à l'âge de 9 ans, mais – probité poussée jusqu'au scrupule – il utilisera ses premiers salaires pour rembourser à son ancien maître ses émoluments non réglés. On ne se refait pas…

C'est à l'âge de 12 ans que Jean-François CAIL va réaliser sa première invention : une râpe en tôle pour réduire la pomme de terre en farine, qu'il ira vendre sur le marché de Chef-Boutonne. Il faut rappeler qu'à cette époque, la pomme de terre ne faisait pas encore partie des légumes, et qu'elle était essentiellement utilisée comme complément dans la fabrication du pain sous forme de farine.

Vers 12 ans également, il lui faut choisir un métier : malgré l'avis familial lui recommandant plutôt de devenir boulanger ou cordonnier, Jean-François CAIL préfère manier le fer et le cuivre, et il opte pour le métier de chaudronnier, métier bien humble à une époque où ni la vapeur, ni l'industrie n'existent ; il va suivre un apprentissage à Chef-Boutonne, puis, à l'âge de 15 ans, il quitte le foyer familial pour entamer son « *Tour de France* » de 1818 à 1824 ; il va passer trois ans à Luçon, un an à Niort et un an à Orléans, puis enfin il arrive à Paris : il n'a que 20 ans…

Il choisit de travailler dans une entreprise novatrice, chez Antoine PAUWELS[6], qui fabrique du matériel pour les premières installations du gaz, et où l'on exécutait de la chaudronnerie véritablement industrielle ; c'était à l'époque une industrie nouvelle encore pleine d'aléa, car le gaz ne manquait pas d'adversaires, comme plus tard les chemins de fer. Cela va le changer de la fabrication des casseroles et des bassines, mais il y restera moins d'un an.

Car, à l'instigation de son frère aîné Jacques, il rejoint l'entreprise de Charles DEROSNE, pharmacien chimiste, membre de l'Académie de médecine, dont le nom était depuis longtemps attaché à des travaux industriels remarqués pour les appareils distillatoires. Charles DEROSNE prend très vite conscience des qualités exceptionnelles de son nouvel ouvrier, et le nomme contremaître au bout de quelques mois, puis chef d'atelier en 1828, directeur intéressé en 1830, avant de le choisir comme son successeur en 1836 ; les deux hommes étaient très complémentaires : pendant que le premier déposait des brevets d'ordre chimique, le second en prenait d'ordre mécanique, l'un apportait les idées théoriques et l'autre les mettait en pratique : en tout, ils vont déposer ensemble 41 brevets pour le matériel de sucrerie.



S3 - Charles DEROSNE – chambre de J-F. CAIL - Hôtel CAIL, Paris

En 1825, Jean-François CAIL épouse Jeanne-Etiennette MOULINET ; leur union ne dura malheureusement pas : leur fille Célina-Marguerite nait en mars 1830, mais sa mère décède l'année suivante. Célina-

[6] Antoine PAUWELS (1796 – 1852) suit d'abord des études médicales, avant de s'engager dans l'armée. Prisonnier à la bataille de Leipzig en 1813, il est employé comme aide-pharmacien durant sa captivité. À son retour en France, il est décoré par le roi Louis XVIII, fonde une fabrique de produits chimiques, étudie les propriétés éclairantes de l'hydrogène et des gaz de la houille et, par l'entremise du duc d'ORLEANS, installe la première usine à gaz aux portes de Paris, à l'emplacement de l'actuel 129 rue du Faubourg-Poissonnière..

Marguerite épousera en 1852 Alexandre HALOT, de 26 ans plus âgé qu'elle, le directeur de la succursale de Bruxelles de DEROSNE & CAIL. Cette union restera sans postérité.

En 1834, Jean-François CAIL se remarie avec Marguerite-Célinie LEFRANC (1815 – 1890), une femme de tête qui le secondera toute sa vie, et dont il aura 3 enfants : Louise-Célinie (1836-1926), qui épousera Charles HEBERT, agent de change à Paris, seule branche qui aura une descendance, Alfred (1839-1889) qui a laissé deux enfants sans descendance à ce jour, et Adolphe (1845-1869), qui était destiné à succéder à son père, mais dont une maladie contractée dans les Antilles a entrainé la mort précoce.

En 1844, la maison DEROSNE ET CAIL se diversifie dans le chemin de fer, depuis la fabrication des locomotives jusqu'à celle des ouvrages d'art, en France comme à l'étranger.

La même année, Jean-François CAIL achète deux terrains de 568 et 626 m^2 rue de la Tour à Passy, de part et d'autre d'un terrain hérité par sa femme. C'est sa première opération immobilière.

En 1844, lors de la cérémonie officielle de l'Exposition des Produits de l'Industrie Française, le roi Louis-Philippe décerne la Légion d'Honneur à Jean-François CAIL.

Charles DEROSNE meurt en septembre 1846, laissant Jean-François CAIL seul aux commandes : la société comporte alors 2 500 collaborateurs, sans compter les ateliers des colonies : 800 personnes au quai de Billy (devenu quai Branly), 700 à Grenelle, 600 à Denain, 300 à Bruxelles et 100 à Amsterdam.

Deux ans plus tard, la chute de la monarchie de juillet a failli emporter la jeune société CAIL & CIE ; en effet, l'un des membres du nouveau gouvernement provisoire, le socialiste Louis BLANC[7], crée la « *Commission du Luxembourg* » avec pour mission expresse et spéciale de s'occuper du sort des travailleurs.

Louis BLANC va tester ses idées utopiques sur la plus grosse entreprise industrielle de Paris, les ETABLISSEMENTS CAIL & CIE, en voulant créer une « *association ouvrière*[8] », l'ancêtre du socialisme autogestionnaire : chaque ouvrier aura le même salaire, les ouvriers peu qualifiés comme les ingénieurs. Cette expérience du nivellement par le bas va se traduire par une baisse du temps de travail de 32 % en raison de l'absentéisme et du découragement des meilleurs ouvriers qui ne sont plus payés à la pièce. C'est une catastrophe, et l'association est liquidée au bout de trois mois le 9 juillet 1848.

Pour éviter la liquidation de sa société, Jean-François CAIL va s'acquitter personnellement des sommes dues aux créanciers, et reprendre la tête de l'entreprise. Il a pour cela recours au crédit : il va donner soixante pour cent en argent, quarante pour cent en actions, plus le paiement d'intérêt sur les sommes dues. Une société nouvelle est créée pour 20 ans, la société en commandite par actions CAIL & CIE ; Jean-François CAIL va en détenir les trois-quarts du capital.

Cette société va prospérer tout au long du Second Empire, avec ses ateliers parisiens, des succursales à Denain, Valenciennes et Douai, des filiales à l'étranger, à Bruxelles, à Amsterdam et en Russie et des agences en Guadeloupe, en Martinique, à Cuba, à Java, à l'ile Bourbon (devenue La Réunion) et à l'ile Maurice. Une véritable multinationale.

Jean-François CAIL crée dès 1850 une caisse d'aide mutuelle à laquelle était affecté 1/11è des bénéfices de sa société ; elle permettait aux ouvriers accidentés du travail de percevoir une allocation.

[7] Louis Jean Joseph BLANC (1811 - 1882) est un journaliste et historien français, membre du gouvernement provisoire de 1848 et député sous la Troisième République. Il est promoteur de l'aphorisme communiste « *De chacun selon ses facultés à chacun selon ses besoins* » : « *L'égalité n'est donc que la proportionnalité, et elle n'existera d'une manière véritable que lorsque chacun produira selon ses facultés et consommera selon ses besoins*. ». Cet adage sera notamment repris par les communistes libertaires et les marxistes.

[8] Les ouvriers s'associent et se partagent les bénéfices dépassant le salaire de la journée de chacun au prorata du taux de la journée de chaque associé.

En 1853, Jean-François CAIL achète en Charente près de Ruffec - donc non loin de son Chef-Boutonne natal - le Domaine des Plans d'une superficie de 160 hectares, qu'il portera à 308 hectares en 1871, où il va créer une ferme modèle.

Jean-François CAIL recevra la Grande Médaille d'Honneur à l'Exposition de Paris en 1855, tandis que son succès lors de l'Exposition de Londres de 1857 lui vaudra une promotion au grade d'officier dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

En 1856, Jean-François CAIL achète deux terrains mitoyens de 738 et 770 m^2 rue du Louvre à l'angle de la rue de Rivoli, en face de la colonnade du Louvre, où il va construire un grand immeuble dans le style imposé des immeubles de la rue de Rivoli.

En 1857, nouvelle acquisition agricole, 600 ha cette fois, à La Briche près de Château-la-Vallière en Touraine. Jean-François CAIL va réitérer ce qu'il a commencé à faire aux Plans, mais cette fois en plus grand, puisque la propriété s'étendra sur 1 600 ha en 1870.

La même année, parallèlement à ses activités en Russie en association avec la société FIVES-LILLE, Jean-François CAIL va acheter une propriété de dix-huit mille hectares à Trostianetz-Podolsky, au sud de Kiev, où il va cultiver de la betterave et, bien sûr, installer une distillerie pour faire du sucre et de l'alcool.

En 1865, Jean-François CAIL achète un terrain d'un demi-hectare pour construire son hôtel particulier au 56 boulevard Malesherbes à Paris où nous sommes ce soir, adossé à un immeuble de rapport.

En 1867, l'Exposition Universelle de Paris va marquer l'apogée de sa réussite. Il va obtenir une médaille d'or pour chacune de ses deux activités industrielles, sucreries et locomotives, et il va triompher dans l'exposition annexe consacrée à l'agriculture pour ses outils et ses machines agricoles et l'aménagement de la ferme de La Briche, citée comme modèle. Lors du repas donné par l'Empereur Napoléon III, il va se retrouver placé à côté du Khédive d'Egypte, et il va en profiter pour décrocher un contrat de fourniture de sucreries.



S4 - Vue de l'Exposition universelle de 1867 à Paris avec en son centre le bâtiment dont la plupart des charpentes en fer ont été construites par la société CAIL & CIE en association avec FIVES-LILLE (Photo Eugène CICERI)

Le 25 avril 1869, Jean-François CAIL va donner un banquet au Grand Hôtel à, je cite : « *ses collaborateurs, aux délégués des ouvriers de ses ateliers et à ses amis* » à l'occasion de ses nominations au grade de commandeur du Medjidjé[9] par Son Altesse le Khédive[10] d'Egypte et à celui d'officier de l'ordre de Léopold par Sa Majesté le Roi des Belges. Toujours modeste lorsqu'il s'agit de lui, Jean-François CAIL conclura son toast en disant, je cite : « *En paix, comme en guerre, quand un régiment tout entier s'est signalé, on ne peut en décorer chaque soldat. Voici pourquoi souvent – et ici une fois de plus – on en décore le drapeau* ».

Son fils cadet Adolphe, beaucoup plus brillant que son frère aîné, est devenu le principal collaborateur de son père et se préparait à lui succéder ; malheureusement, il contracte une mauvaise fièvre lors d'un voyage aux Antilles en 1867 pour aller visiter ses usines sucrières, et il va décéder à Paris le 2 août 1869 après que sa mère l'ait veillé pendant deux ans dans le midi à Cannes. Jean-François CAIL, pour ce fils adoré, fait édifier un tombeau au Père-Lachaise[11], œuvre monumentale à la mesure de sa douleur et de sa fortune, située avenue CAIL.



S5 - Tombeau de la Famille CAIL au Père Lachaise

[9] L'ordre du Medjidjé est un ordre honorifique de l'Empire ottoman fondé en 1852[1] par le sultan Abdülmecit Ier (1839-1861) ; il était attribué pour récompenser les services civils et militaires et a été supprimé lors de l'avènement de la République de Turquie en 1922.

[10] Khédive est un titre héréditaire accordé en 1867 par le gouvernement ottoman au pacha d'Égypte, à l'époque Ismaïl Pacha.

[11] Cette chapelle funéraire est la plus imposante du cimetière après celle de THIERS.

La France déclare la guerre à la Prusse le 19 juillet 1870 ; Jean-François CAIL, l'apprend de passage à La Briche où il surveille les travaux de la construction de son futur château, et il comprend que l'Empereur va entrainer la France au désastre : *« il va me tuer* » dit-il de façon prémonitoire en frappant fortement le mur extérieur de la façade et en y laissant une trace encore visible.

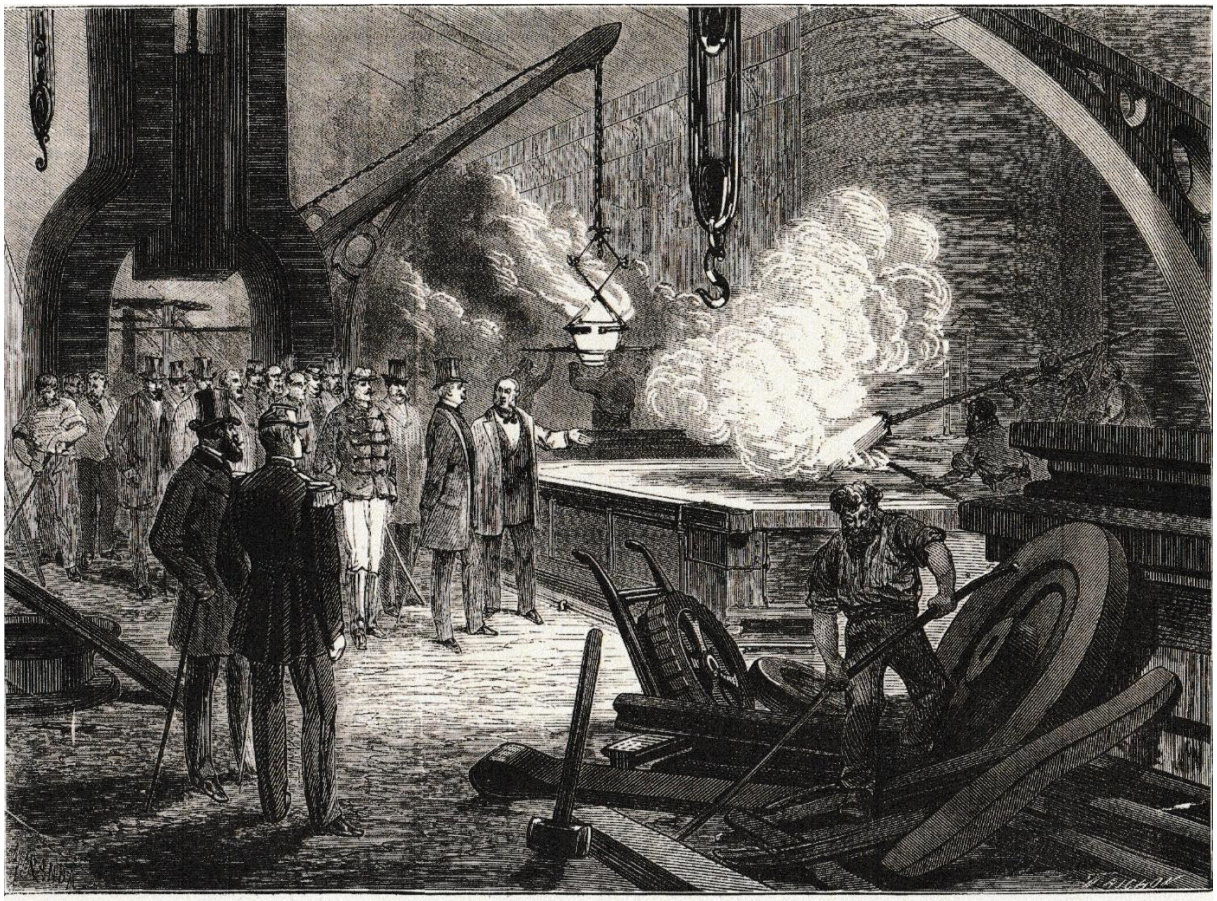
Sans nous étendre longuement sur la guerre de 1870, rappelons simplement que ce conflit purement franco-allemand est un prétexte utilisé par BISMARCK pour unifier l'Allemagne autour de la Prusse, que l'Empereur Napoléon III est le chef des armées alors qu'il est très malade, et que l'armée française – tant sur le plan des hommes que sur celui du matériel -, n'arrive pas à la cheville de l'armée prussienne. « *Il ne manque pas un bouton de guêtre* » disait le ministre de la guerre français, le maréchal LE BŒUF, en juillet 1870, trompant ainsi l'Empereur sur la capacité de l'armée Française.

Les défaites militaires s'accumulent pour culminer par la débâcle de Sedan le 2 septembre, jour où l'Empereur signe sa reddition au roi de Prusse ; mais la reddition de l'Empereur ne met pas fin à la guerre. La IIIe république est proclamée le 4 septembre, et un Gouvernement de Défense Nationale est créé dirigé par Adolphe THIERS, adversaire irréductible de l'Empire, qui entend poursuivre la guerre. Mais les villes tombent les unes après les autres, et seule Paris semble vouloir résister jusqu'au bout. Ce fût le siège le plus long subi par la ville de Paris : d'abord 131 jours à cause de l'armée prussienne du 19 septembre 1870 au 28 janvier 1871, puis 74 jours à cause de la Commune du 18 mars au 31 mai 1871.

Mais pour résister, il faut des canons, et la Maison CAIL, qui avec ses 2 500 ouvriers sait fondre le cuivre et le fer et dispose de machines-outils nombreuses et perfectionnées et d'un stock important de matières premières, va reconvertir très rapidement ses ateliers en usine d'armement.

Elle va fabriquer des mitrailleuses, des chaloupes-canonnières[12], des locomotives et des wagons blindés, des barricades mobiles, un appareil à lancer du pétrole… Dans les anciens ateliers du quai de Billy, Jean-François CAIL a installé une cartoucherie : on sort des obus, des boites à mitraille, et 35 à 40 mille cartouches par jour.

[12] Les chaloupes canonnières, de dimension beaucoup plus restreinte que les bateaux à vapeur de la Seine, sont complètement construits en fer, mais leur ressemblent sous plus d'un rapport. Seulement, les deux côtés de l'avant sont protégés par des plaques de métal qui se dressent fort au-dessus du niveau du pont, formant paravent, mais d'une façon assez disgracieuse. Entre les plaques qui se joignent sur l'avant, un étroit espace est ménagé pour laisser passer un canon en cuivre poli, de longue portée, qui est servi par des artilleurs de la flotte. Le 19 avril 1871, les ateliers CAIL lancent une nouvelle canonnière nommée *La Voltigeuse* pour renforcer la flottille sous le commandement du capitaine RENAUT.



LE MARÉCHAL DE MAC-MAHON ASSISTANT A LA FONTE D'UN AFFUT A L'USINE CAIL. — Voir le Bulletin.

S6 (Source : Fonds d'Archives OGERAU-SOLACROUP)

Paris assiégé n'a plus de pain. Jean-François CAIL va créer une minoterie grâce aux moulins à canne destinés aux sucreries du vice-roi d'Égypte qui n'avaient pu être expédiés du fait du siège : transformés en moulins à farine, ils permettront la fourniture d'environ la moitié de la consommation parisienne de pain.

Paris capitule le 28 janvier 1871, mais BISMARCK considère que le Gouvernement de la Défense Nationale n'est pas habilité à négocier et à conclure la paix, et exige qu'une assemblée représentant la France entière soit élue. Les élections ont lieu le 8 février 1871 : Jean-François CAIL se présente, mais il n'est pas élu, n'obtenant que 1 641 suffrages alors qu'il en aurait fallu plus de 20 000 pour être élu, tandis que ses ouvriers ont donné leurs voix à l'*Internationale.* Sur 40 députés, Paris élit 36 républicains favorables à la poursuite de la guerre ; mais la province, encore rurale à 80 %, élit une écrasante majorité de députés partisans de la paix, hostiles à la République tenue pour responsable d'avoir inutilement prolongé la guerre, et hostiles à l'Empire pour l'avoir déclarée. Tout cela nous rappelle le vote du Brexit. Le 17 février, cette assemblée à dominante ultra-cléricale et monarchiste donne carte blanche à Adolphe THIERS pour négocier les préliminaires de paix.

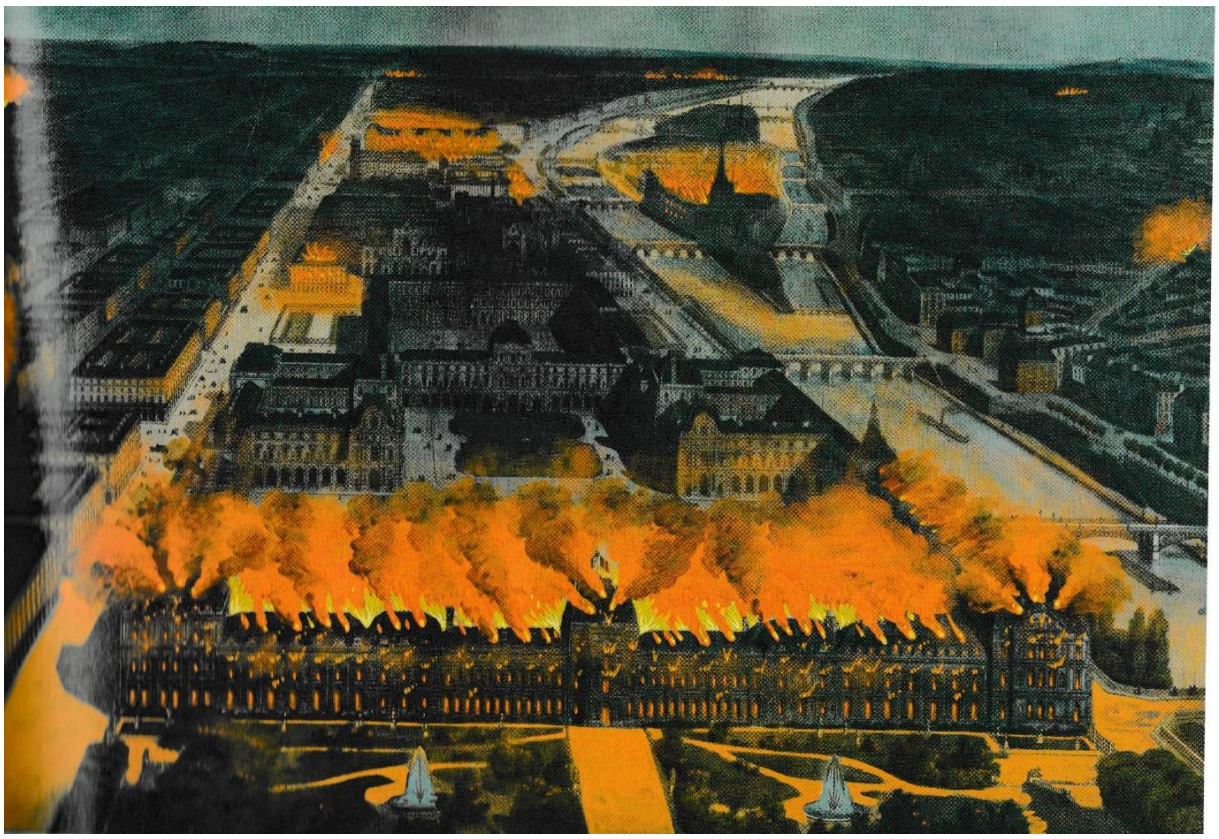
Le 18 mars l'Assemblée déménage à Versailles avec le gouvernement au moment où éclatent les premières émeutes de la Commune.

Beaucoup d'ouvriers de chez CAIL rejoignent les fédérés[13], et ses ateliers se vident. Tout ceci affecte douloureusement Jean-François CAIL, qui est - je cite le journal l'*Illustratio*n - « *pris de crachements de sang, une de ces maladies chroniquement foudroyantes de poitrine qui ne pardonnent pas* » - sans doute une pneumonie ou la tuberculose -, et atteint au physique comme au moral, le 28 mars, il quitte

[13] Combattants et partisans de la Commune de Paris, les Fédérés tirent leur nom de la Garde Nationale dont les bataillons étaient regroupés en une fédération.

Paris qu'il ne devait plus revoir pour aller refaire sa santé dans son domaine des Plans où il va s'éteindre le 22 mai 1871, le premier jour de cette *semaine sanglante* où les Versaillais entraient dans Paris pour mettre un terme à la Commune en massacrant dans un bain de sang les révolutionnaires qui s'étaient soulevés. Au moment de mourir, ayant conservé toutes ses facultés, il dit à sa femme, je cite : « *J'aurai travaillé jusqu'à la fin, je ne le regrette pas : ce serait à refaire, je recommencerais ».* Il n'avait que 67 ans.

Coïncidence de l'histoire : à l'heure où son décès est annoncé en mairie (celle de la rue d'Anjou) le 22 mai 1871 à 2 heures de l'après-midi, une balle fracasse une vitre de la salle à manger de son hôtel du boulevard Malesherbes et se fiche dans les boiseries : on en voit encore la trace. Mais les 23 et 24 mai, les immeubles construits par Jean-François CAIL à l'angle des rues du Louvre et de Rivoli sont la proie des flammes allumées par les Communards - sans doute pour le remercier de les avoir nourris pendant le siège - alors que brûle également le palais des Tuileries tout proche.



S7 - L'immeuble construit par J-F. CAIL au 6 - 8 rue du Louvre pendant l'incendie du 23 mai 1871

Le 2 août, date anniversaire de la mort de son fils Adolphe, un service solennel a lieu à Saint Augustin. L'abbé BARTHELEMY, dans « *Les Contemporains* », écrit je cite : « *l'église ne fut pas assez grande pour contenir la foule d'amis, d'industriels, de commerçants et surtout d'ouvriers qui vinrent lui apporter un dernier témoignage d'estime et de reconnaissance* ». Il sera inhumé dans le tombeau du Père Lachaise où reposait déjà son fils cadet.

Alfred CAIL, moins doué pour les études que son frère Adolphe, a été dirigé vers l'école des Arts et Métiers de Châlons-sur-Marne. Après le décès de son père auquel il a succédé, il a dû faire face à une période difficile, avec la grande dépression qui a sévi de 1873 à 1896, après le krach de la bourse de Vienne le 9 mai 1873 qui a entrainé la faillite de plusieurs banques, la chute de la bourse de New York et la faillite de nombreuses compagnies ferroviaires outre Atlantique (89 sur 364), tandis que la crise affectait tout particulièrement le secteur sidérurgique en Europe.

Et puis, Alfred CAIL était plus porté sur les mondanités que sur le travail assidu que demande la direction d'une grande entreprise multinationale. Sa gestion va être ouvertement contestée lors de l'assemblée

générale du 27 janvier 1881 ; la société va être liquidée à la fin de 1881 et la famille CAIL sera écartée de la gestion de la nouvelle société qui repart sous le nom de SOCIETE ANONYME DES ANCIENS ETABLISSEMENTS CAIL. Pendant la décennie soixante-dix, la veuve de Jean-François CAIL a vu s'effondrer l'œuvre de son mari et elle a dû abandonner 11 millions de francs aux obligataires pour sauver la réputation de son époux.

Ayant perdu sa femme Emma le 6 avril 1887, Alfred CAIL décèdera aux Plans comme son père, le 14 mai 1889, laissant deux enfants mineurs, Jean-François (1872 – 1902) et Charles-Edouard (1874 – 1959) ; l'un mourra jeune encore en 1902, et l'autre en 1959. Aucun n'aura de descendance.

Le génie n'est décidément pas forcément héréditaire.

Passons maintenant aux trois passions de Jean-François CAIL : l'Industrie, l'Agriculture et l'Immobilier.

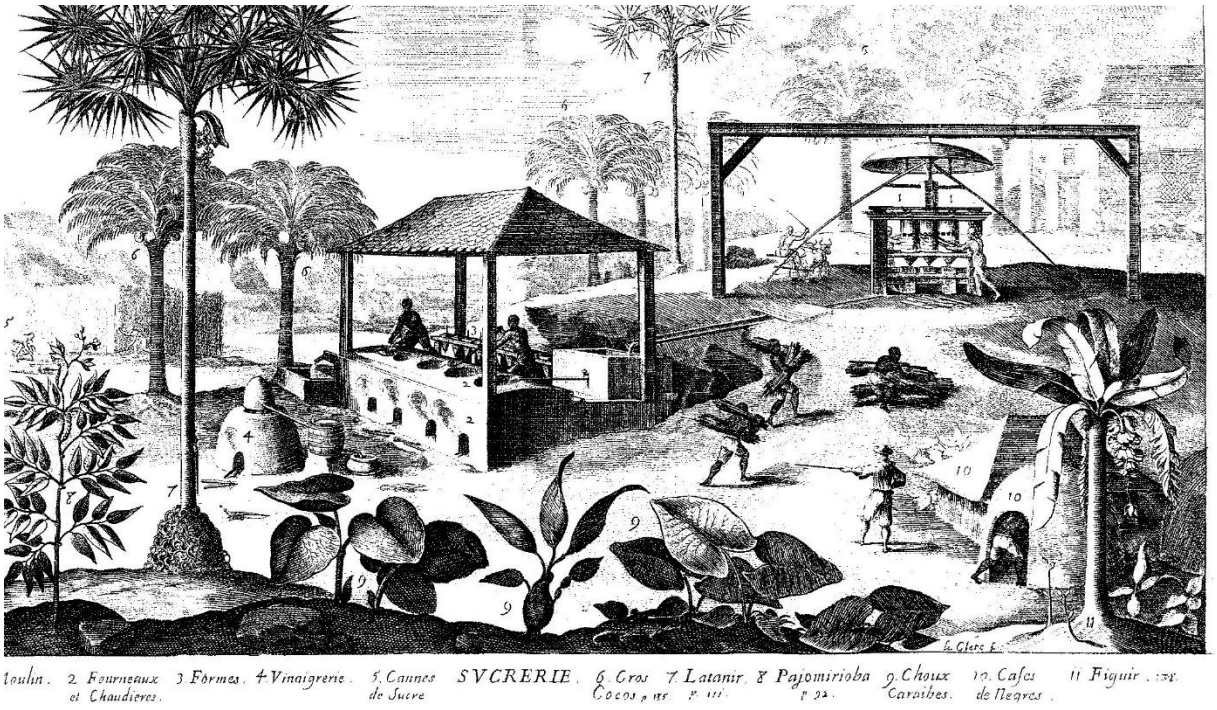
Chapitre 2 - CAIL Industriel

L'activité industrielle de Jean-François CAIL fut double : la production de sucre et la construction de locomotives pour le chemin de fer.

L'activité sucrière : premier fabricant mondial de matériel pour les sucreries

C'est l'activité essentielle de Charles DEROSNE (1780 – 1846) quand Jean-François CAIL le rejoint en 1824. Fils du chimiste François DEROSNE, Charles DEROSNE se lance dans l'extraction du sucre dans les pommes de terre, puis dans les betteraves, pour remplacer le sucre de canne qui ne venait plus des Antilles en raison du Blocus Continental.

Pour bien comprendre cette problématique, je vais vous faire un rapide rappel historique sur la fabrication du sucre à partir de la canne et de la betterave, et sur son approvisionnement en métropole.



S8 - La fabrication du sucre aux Antilles (source : Histoire générale des Antilles habitée par les François)

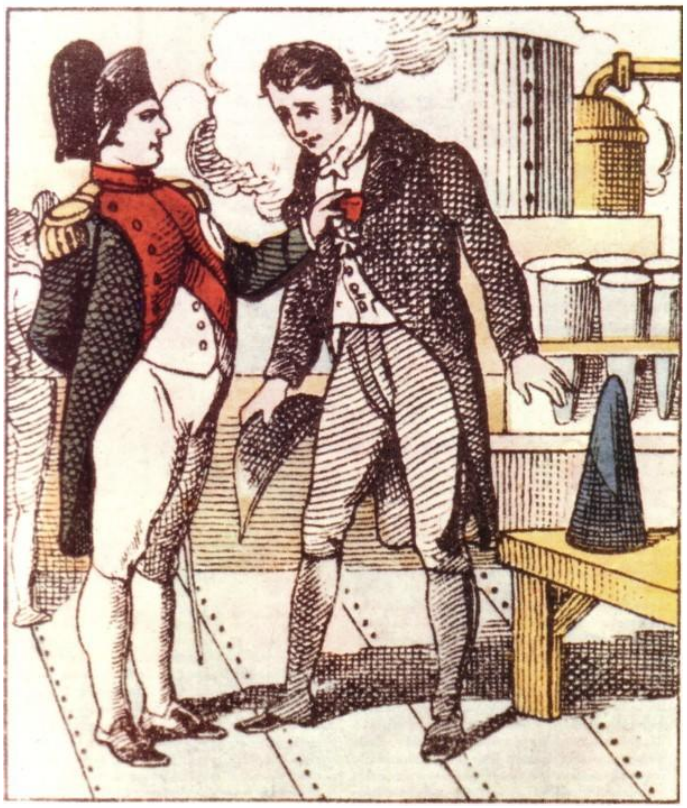
Jusqu'à la Révolution de 1789, les colonies d'Amérique, Guadeloupe et Martinique, fournissent l'intégralité du sucre consommé en France (21 900 tonnes à la veille de la Révolution), sucre produit avec la méthode dite du *Père LABAT*[14] qui remonte au début du XVIIIe siècle : la production est faite par de petites exploitations appartenant à des colons qui habitent ce que l'on appelle des « *maisons-habitations* », qui récoltent la canne en petite quantité et produisent sur place un sucre brun qui sera affiné en métropole ; mais à partir de 1792, le conflit avec les anglais interrompt les relations régulières avec les colonies d'Amérique, et il en résulte un rationnement qui va s'aggraver après la bataille de Trafalgar en 1805 lorsque Napoléon institue le Blocus Continental en 1806 pour fermer le continent au commerce anglais en réponse au blocus déjà mis en place par les anglais sur les importations de produits des Amériques. Il faut trouver une solution alternative pour produire du sucre[15].

[14] Célèbre dominicain qui géra pendant onze ans à la fin du XVIIè siècle l'habitation-sucrerie de son ordre à la Martinique.

[15] Le pain de sucre de forme conique, qui coûtait 3 francs avant la Révolution, en coûtait plus de 30 en 1804.

Or à la fin du XVIe siècle, le célèbre agronome français Olivier de SERRES[16] a observé que la betterave possédait un jus qui, en cuisant, ressemblait au sirop de sucre issu de la canne, mais son observation restera purement botanique.

Il faut attendre décembre 1811, où le jeune industriel français Benjamin DELESSERT[17] va réussir à fabriquer du sucre de betterave à un coût compétitif dans son usine de Chaillot, un peu moins blanc que le sucre de canne mais presque aussi pur : la vente de ce pain de sucre se fera sous emballage bleu scellé pendant plus d'un siècle ; le 2 janvier 1812, son ami le chimiste Jean-Antoine CHAPTAL[18], va prévenir de sa réussite le ministre de l'Intérieur Jean-Pierre de MONTALIVET, qui va alors chercher l'Empereur, et selon l'image d'Epinal, celui-ci remettra à Benjamin DELESSERT sa propre Légion d'Honneur et le fera baron d'Empire.



S9 - L'Empereur remet sa propre Légion d'Honneur à Benjamin DELESSERT

Voici donc comment le sucre de betterave est officiellement né en France en ce 2 janvier 1812 ; mais le rendement obtenu par DELESSERT n'est que de 1,5 %.

Charles DEROSNE, à la fois savant et entrepreneur, va jouer un rôle essentiel dans le développement de cette nouvelle industrie. Il est arrivé pratiquement aux mêmes résultats que Benjamin DELESSERT, mais un peu plus tard, et il installe ses ateliers de chaudronnerie au 7 rue des Batailles[19] à Chaillot en 1812

[16] Olivier de SERRES (1539 - 1619) est l'auteur d'un vaste traité, le *Théâtre d'Agriculture et mesnage des champs*, qui connut 19 rééditions de 1600 à 1675. Il est généralement considéré comme le père de l'agronomie française.
[17] Jules Paul Benjamin DELESSERT (1773 -1847) est un naturaliste, homme d'affaires et politique français. Il s'est rendu célèbre sous le Premier Empire en développant la méthode d'extraction du sucre de la betterave inventée par son collaborateur Jean-Baptiste QUERUEL (1779 – 1845) qui avait épousé Françoise LEBAUDY, la sœur de Jean, le fondateur du groupe sucrier éponyme.
[18] Jean-Antoine CHAPTAL, comte de CHANTELOUP (1756 - 1832), fut chimiste, médecin et homme politique. Sur les bases scientifiques établies par Antoine LAVOISIER il théorisa et popularisa la chaptalisation, technique de vinification permettant d'augmenter par sucrage la teneur en alcool des vins.
[19] Devenue l'avenue d'Iéna.

pour fabriquer les appareils d'évaporation et de raffinage. De 1808 à 1813, il va déposer un certain nombre de brevets sur la fabrication du sucre, et va atteindre un rendement de 4 %[20].

L'abdication de Napoléon en juin 1815 entraîne la fin du Blocus Continental, le retour du sucre de canne en France, donc la chute du prix du sucre de betterave et la ruine de ses producteurs métropolitains.

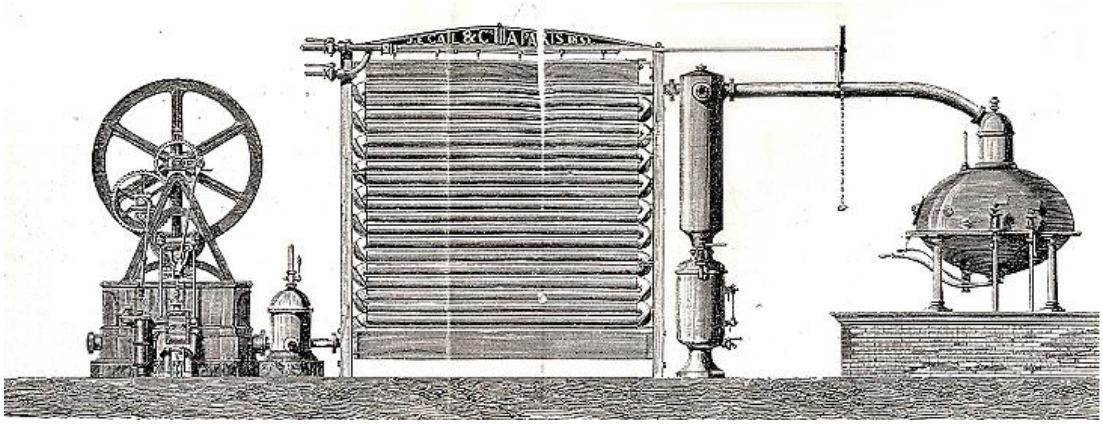
En janvier 1818, Charles DEROSNE achète le brevet de l'appareil de distillation continue de Jean-Baptiste CELLIER-BLUMENTHAL[21] pour la distillation de la betterave. Il va perfectionner cet appareil comme à chaque fois qu'il a acheté un brevet déposé par un tiers.

En 1819, à l'Exposition Publique des Produits de l'Industrie Française – l'ancêtre de l'Exposition Universelle -, il présente son appareil qui lui vaut une médaille d'argent, et ce succès va se traduire par l'agrandissement de ses ateliers, le développement de l'activité de chaudronnerie, et le besoin d'un ouvrier chaudronnier pouvant le seconder : ce sera Jean-François CAIL.

Jusqu'en 1843, la lutte va être terrible entre le camp des colons appuyés par les armateurs qui prônent le sucre de canne, et celui des betteraviers associés aux agriculteurs, et le gouvernement va passer son temps comme d'habitude à osciller entre ces deux camps en prenant des mesures contradictoires. Plus le gouvernement va protéger le sucre de canne et plus sa fabrication va rester obsolète, et plus les betteraviers survivants vont se moderniser en métropole en améliorant la qualité du sucre tout en baissant son prix de revient.

En 1838, DEROSNE ET CAIL commence son expansion à l'international en vendant son système à un exploitant de La Réunion.

Jean-François CAIL va fabriquer, puis faire breveter, un modèle inédit d'évaporateur dit à « *double effet* », utilisant un cycle unique de compression-dépression pour créer le vide, plus simple que celui qu'utilisait DEROSNE, une machine si bien conçue qu'elle réduisait des deux tiers la consommation du charbon employé dans le traitement des sucres. Cet appareil, présenté à l'Exposition des Produits de l'Industrie en 1839, vaut une médaille d'or à la Maison DEROSNE ET CAIL et la Légion d'Honneur à Charles DEROSNE ; la Maison DEROSNE ET CAIL devient une référence incontournable dans ce domaine de la fabrication du matériel pour les sucreries.



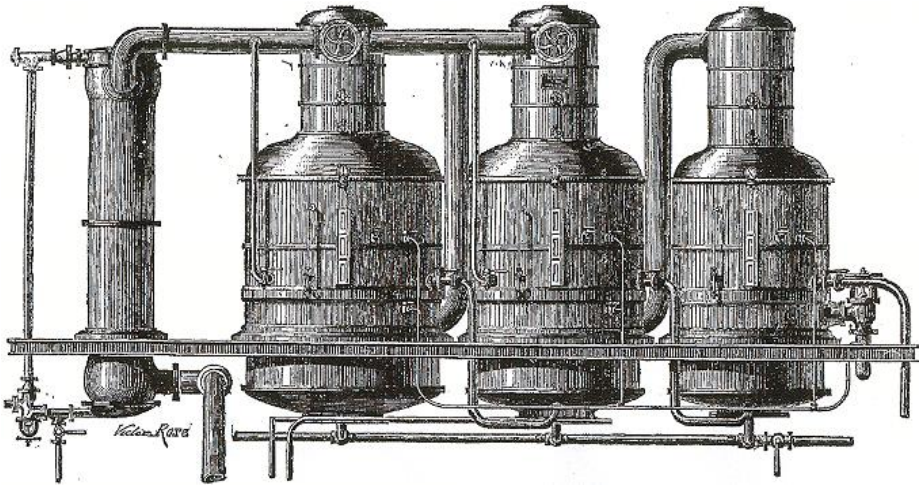
S10 - Appareil d'évaporation dans le vide, à double effet (condensation par évaporation)
(Source : Association C.A.I.L.)

Mais le système DEROSNE ET CAIL suppose des investissements qui ne sont pas compatibles avec la petite taille des exploitations des Antilles qui ne produisent chacune en moyenne que 75 tonnes de sucre par

[20] Le rendement actuel est entre 16 et 20 %.

[21] Jean-Baptiste CELLIER-BLUMENTHAL (1768–1840) est un ingénieur français reconnu pour avoir conçu le premier alambic à colonne continue en 1808, breveté en 1813. Cette invention majeure a transformé la distillation artisanale en une puissante industrie de masse.

an : il faut les regrouper, et c'est l'idée des usines « *centrales »*, mais qui ne sont rentables qu'à partir de 5 à 600 tonnes de sucre par an.



S10 - Appareil d'évaporation dans le vide à triple effet avec condenseur (source : Association C.A.I.L.)

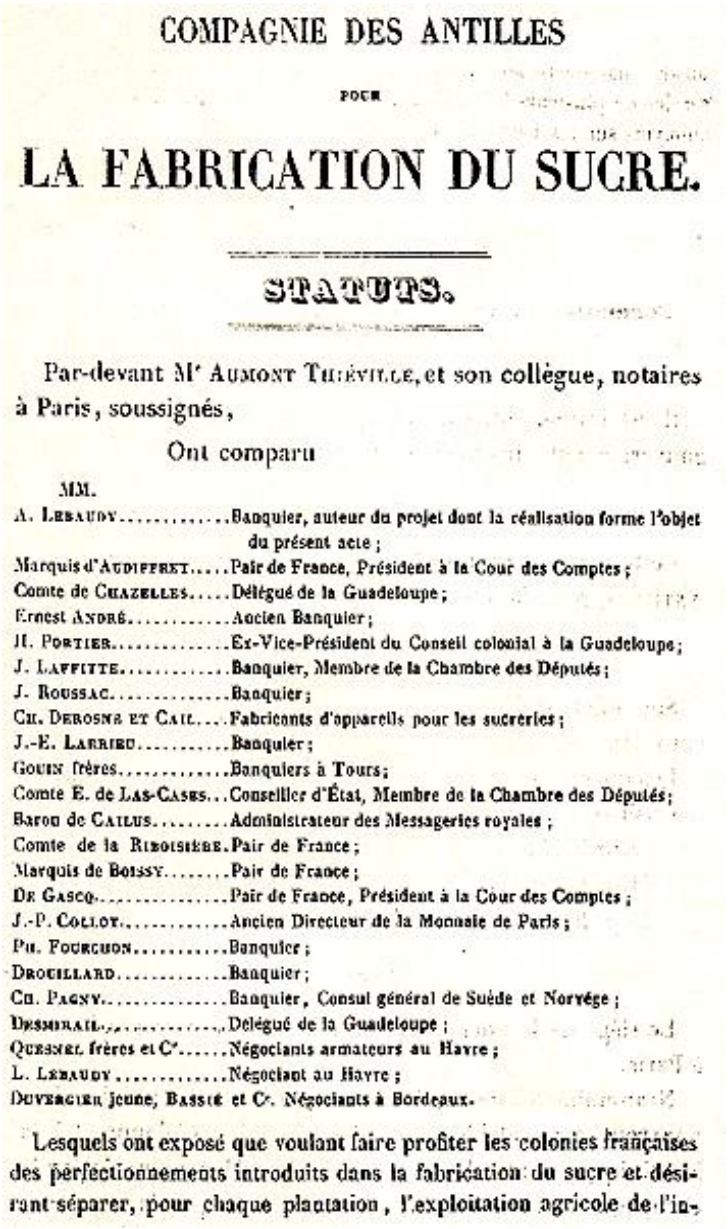
Les députés finissent par voter la loi du 2 juillet 1843 qui instaure un système d'égalité des droits à l'échéance d'une période de quatre ans : l'impôt intérieur sur le sucre produit en France sera le même que les droits de douane frappant les importations de sucre des colonies. Pour survivre, les colons vont devoir se moderniser.

Un drame va cependant accélérer cette évolution : le 8 février 1843, un tremblement de terre ravage la Guadeloupe et l'ile proche de Marie-Galante : des centaines d'habitations-sucreries sont sinistrées ; un seul remède : la construction d'usines centrales. Mais il faut des capitaux.

La solution va finalement venir d'Adolphe LEBAUDY[22], qui a épousé Louise, la seconde fille de Charles DEROSNE et dont le père a fondé la raffinerie LEBAUDY[23] à La Villette en 1824 : c'est un banquier, associé-gérant de la CAISSE GENERALE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE, première banque d'affaires française à l'époque, qui fonde en 1844 la COMPAGNIE ROYALE DES ANTILLES, dont DEROSNE & CAIL est actionnaire, ainsi que 8 banquiers et 8 représentants du haut personnel politique et administratif de la Monarchie de Juillet dont 4 pairs de France, 6 Maisons de Commerce (sociétés d'import-export) et 3 planteurs antillais : que du beau monde ! Cette compagnie va créer et financer quatre usines centrales en Guadeloupe et une en Martinique.

[22] Adolphe LEBAUDY (1804 – 1875) est un financier français dont le père, Jean LEBAUDY (1776-1847) a fondé la raffinerie de sucre LEBAUDY à La Villette en 1824.

[23] Après sa fusion dans les années 1930 avec SOMMIER, la structure a été reprise en 1968 par le Groupe SAINT LOUIS dont l'activité sucrière a été rachetée en 2001 par la compagnie allemande SÜDZUCKER.



COMPAGNIE DES ANTILLES

POUR

LA FABRICATION DU SUCRE.

STATUTS.

Par-devant Me Auxont Théville, et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu

MM.

A. Lebaudy.....Banquier, auteur du projet dont la réalisation forme l'objet du présent acte ;
Marquis d'Audiffret.....Pair de France, Président à la Cour des Comptes ;
Comte de Chazelles.....Délégué de la Guadeloupe ;
Ernest André.....Ancien Banquier ;
H. Portier.....Ex-Vice-Président du Conseil colonial à la Guadeloupe ;
J. Laffitte.....Banquier, Membre de la Chambre des Députés ;
J. Roussac.....Banquier ;
Ch. Derosne et Cail.....Fabricants d'appareils pour les sucreries ;
J.-E. Larrieu.....Banquier ;
Gouin frères.....Banquiers à Tours ;
Comte E. de Las-Cases...Conseiller d'État, Membre de la Chambre des Députés ;
Baron de Cailus.....Administrateur des Messageries royales ;
Comte de la Ribotsière.Pair de France ;
Marquis de Boissy.....Pair de France ;
De Gasco.....Pair de France, Président à la Cour des Comptes ;
J.-P. Collot.....Ancien Directeur de la Monnaie de Paris ;
Ph. Fourchon.....Banquier ;
Drouillard.....Banquier ;
Ch. Pagny.....Banquier, Consul général de Suède et Norvége ;
Desmirail.....Délégué de la Guadeloupe ;
Quesnel frères et Cie.....Négociants armateurs au Havre ;
L. Lebaudy.....Négociant au Havre ;
Duvergier jeune, Bassé et Cie. Négociants à Bordeaux.

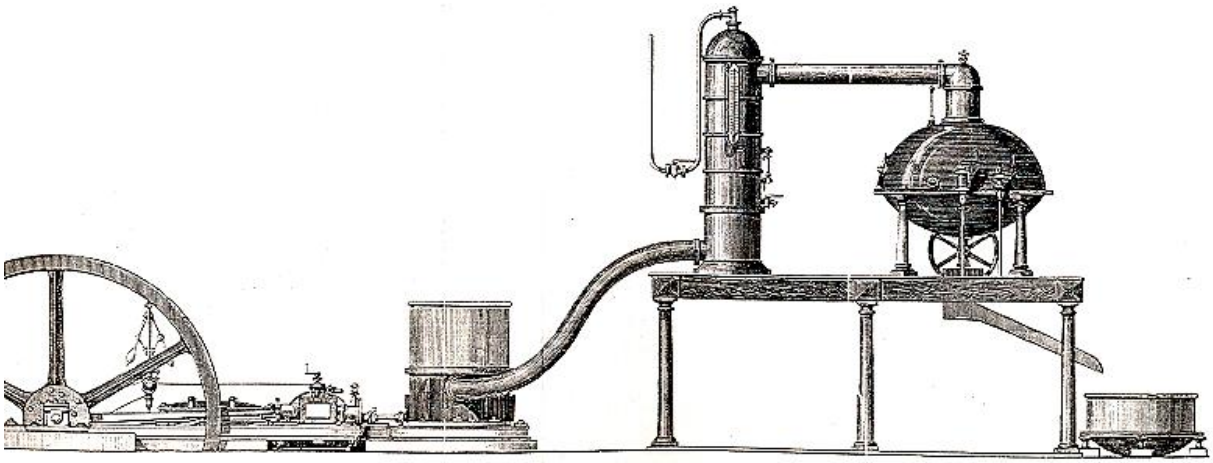
Lesquels ont exposé que voulant faire profiter les colonies françaises des perfectionnements introduits dans la fabrication du sucre et désirant séparer, pour chaque plantation, l'exploitation agricole de l'in-

S11 – Liste des actionnaires de la Compagnie des Antilles (source : Association C.A.I.L.)

Jusqu'en 1874, 12 usines centrales vont fonctionner dans les Antilles, dont 6 avec du matériel DEROSNE ET CAIL. Le colon produira la canne qui sera livrée à un industriel qui fabriquera le sucre en adoptant des moyens modernes qui supposent des capitaux élevés dont les planteurs ne disposent pas. Inutile de dire que les colons ont été vent debout contre l'abandon de la distillation qui allait les ramener au rang de simples agriculteurs, entrainant un déclassement social insupportable à leurs yeux.

La croissance des volumes de production de sucre parle d'elle-même : entre 1843 et 1848, le sucre d'origine betteravière passe de 28 000 à 60 000 tonnes, tandis que celui issu de la canne passe de 83 000 à 99 000 tonnes : le premier peut continuer à s'étendre presque indéfiniment, tandis que l'autre est limité en surface et est toujours englué dans le problème de l'esclavage.

En 1847, Jean-François CAIL, désormais seul à la tête de l'entreprise, va déposer un brevet pour un système d'appareil pneumatique horizontal propre aux chaudières à vapeur pour cuire le sucre dans le vide, et il va continuer d'améliorer les procédés de fabrication du sucre par différents dépôts de brevets qui sont récompensés lors des Expositions Universelles.



S12 - Appareil d'évaporation dans le vide (condensation par injection d'eau) (source : Association C.A.I.L.)

Parallèlement, Jean-François CAIL décide de prendre des participations dans des sucreries pour en faire les vitrines locales de ses matériels. En 1847, il rachète l'usine de la Pointe-Simon à Fort de France qui a déposé son bilan ; il va la doter des matériels les plus modernes, avec machine à vapeur et turbines, et va employer 100 personnes pour produire de 450 à 500 tonnes de sucre par récolte.

Le décret du 27 avril 1848 proclame l'abolition de l'esclavage dans toutes les colonies et possessions françaises que Napoléon avait réintroduit en 1802 ; pour mémoire, l'esclavage avait été aboli dans les colonies britanniques en 1814.

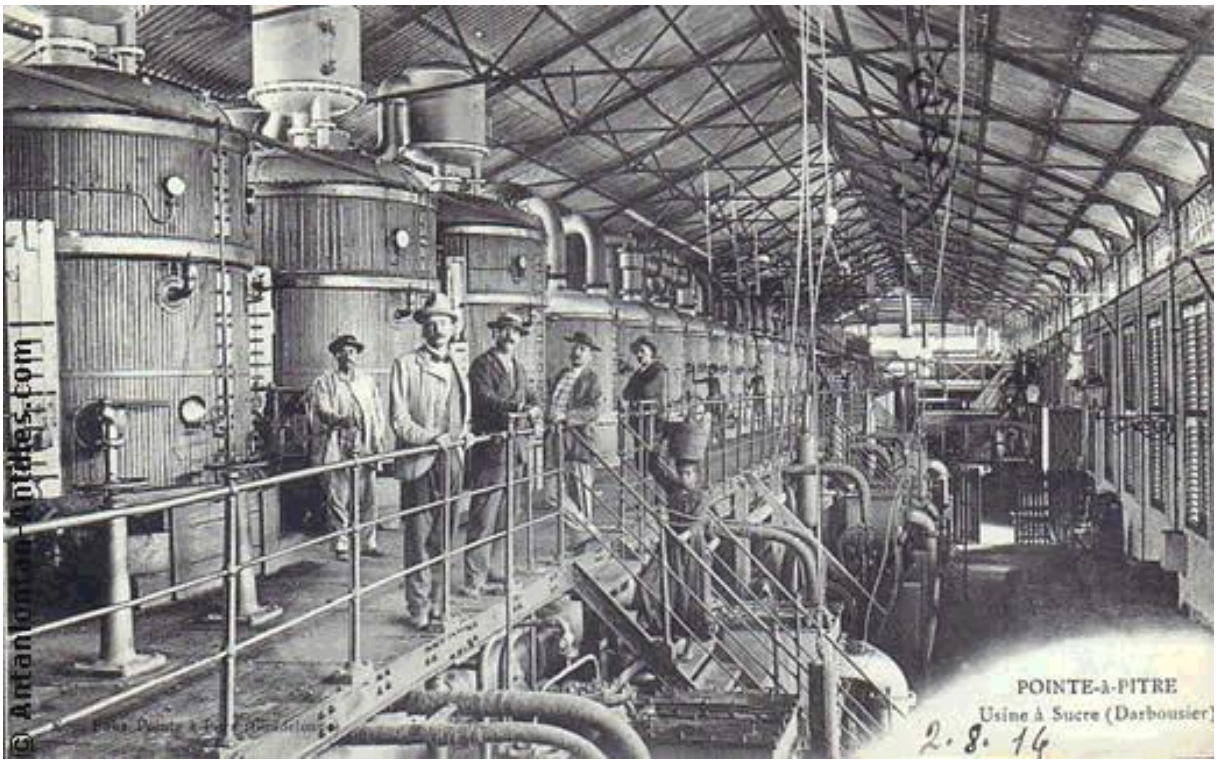
Lors de l'Exposition Universelle de 1862, à Londres, Jean-François CAIL expose l'ensemble du matériel d'exploitation du procédé des deux chimistes français PERIER et POSSOZ qui effectue l'épuration calço-carbonique dite de « *double carbonatation* »[24] ; c'est toujours ce procédé – grandement amélioré depuis par de nombreux brevets - qui permet encore aujourd'hui d'éliminer le maximum d'impuretés dans la fabrication du sucre.

En 1863, Jean-François CAIL va convaincre Napoléon III de créer le CREDIT FONCIER COLONIAL pour permettre aux propriétaires des habitations de construire des sucreries modernes ou de renouveler le matériel existant ; Jean-François CAIL va devenir en une dizaine d'années le premier financier et le plus gros producteur de sucre des Antilles.

Il va s'associer avec les SOUQUES, une famille originaire de Saint-Gaudens, implantée en Guadeloupe depuis 1836 dont il finira par détenir 60 % de l'usine de Beauport à la fin de 1864.

En 1867, il va prendre une participation de 40 % dans le capital de la SOCIETE SUCRIERE DE LA POINTE A PITRE, société en commandite par actions dont Ernest SOUQUES – également président du Conseil Général de la Martinique - est gérant, à l'origine de l'usine de Darboussier d'une capacité considérable pour l'époque de 60 000 tonnes de sucre, dont il va de surcroît financer l'exploitation par un crédit fournisseur.

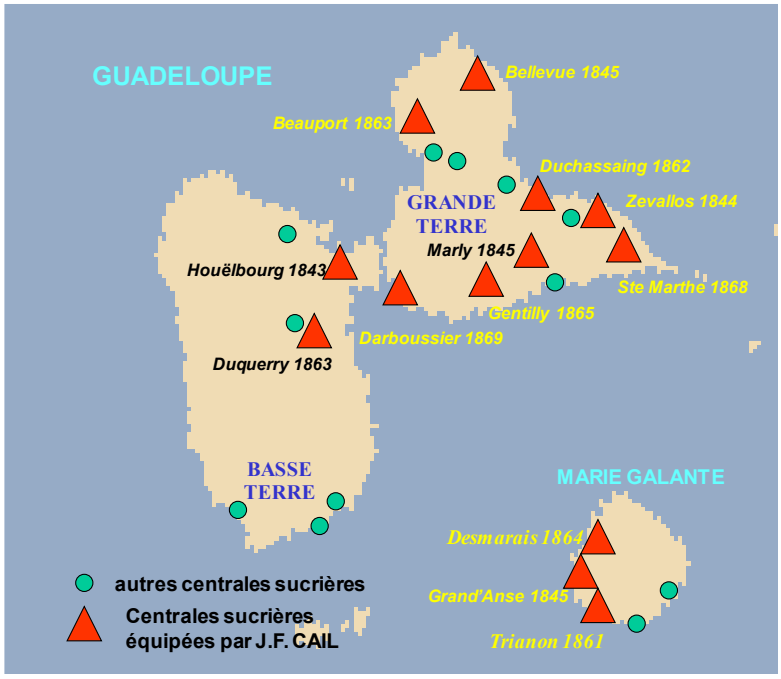
[24] Le principe consiste à mettre de la chaux dans le jus chauffé à 70° et à la précipiter avec les impuretés par un jet de gaz carbonique.



S13 - Intérieur de l'usine Darboussier : les appareils à cuire (source : Association C.A.I.L.)

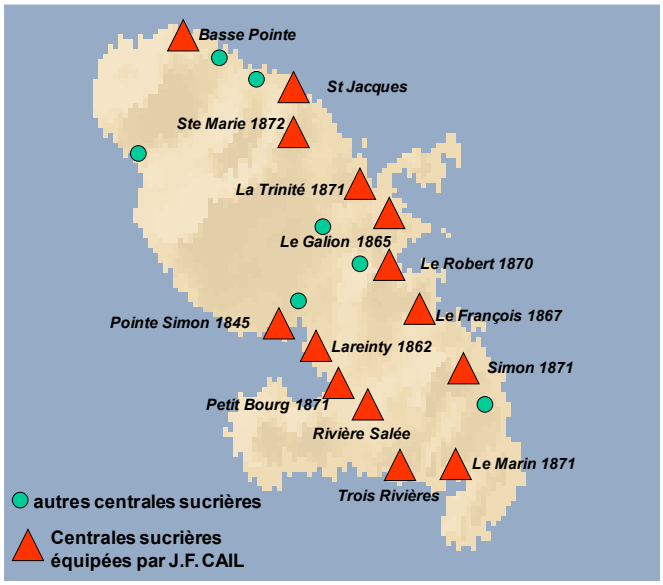
Cet investissement lui permettra d'équiper d'autres usines avec son matériel en Guadeloupe.

S14 - Implantations de CAIL & CIE en Guadeloupe (source : Association C.A.I.L.)



Jean-François CAIL va également créer une agence à la Martinique en 1861.

S14 - Implantations de CAIL & CIE en Martinique (source : Association C.A.I.L.)



Même si son nom reste attaché aux activités du chemin de fer dont nous allons parler maintenant, à la mort de Jean-François CAIL, le total consolidé de ses investissements dans les activités sucrières s'élevait à 12 millions de francs or, soit un peu moins de la moitié de son actif brut, et la Guadeloupe constitue de très loin son principal champ d'investissement hors métropole : il y est propriétaire ou associé majoritaire dans quatre usines : Darboussier, de très loin sa principale affaire antillaise dont il a fait l'acquisition à titre personnel en 1869, Bellevue (1845) également à titre personnel, ainsi que Beauport (1863) et Gentilly (1865).
Il n'est pas certain qu'un engagement financier d'une telle ampleur dans un seul pays - qui ne constituait tout de même pas le plus gros des marchés - ait été complètement volontaire ; sans doute Jean-François CAIL s'est-il fait progressivement « *piéger* » par l'impécuniosité des planteurs guadeloupéens qui s'étaient adressés à lui comme simples clients pour créer une usine moderne sans disposer des fonds propres nécessaires.

L'activité ferroviaire : le deuxième fabricant français de locomotives

Là aussi, il faut que je vous rappelle la naissance du chemin de fer dans notre pays. Imaginez la révolution qu'a représentée l'arrivée du chemin de fer : auparavant, la vitesse moyenne de déplacement en diligence ne dépassait pas 10 à 15 km/h, ce qui rendait les déplacements quasiment impossibles, et brusquement, on va passer à 60 km/h, voire à 120 km/h en vitesse de pointe !

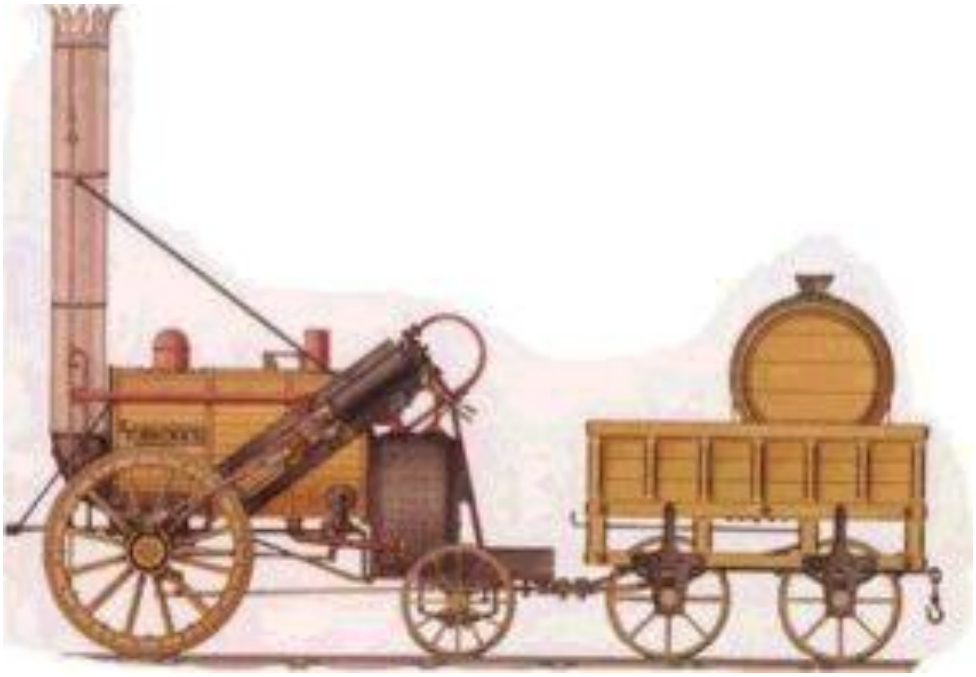
Si les premiers travaux sur l'utilisation l'énergie produite par de la vapeur d'eau remontent à l'antiquité, ce sont surtout le français Denis PAPIN, constructeur de la première chaudière en 1679, et l'écossais James WATT, avec l'invention en 1781 du cylindre à double action[25], qui permirent à cette transformation de l'énergie en travail de décoller.

Comme je le rappelai dans mon introduction, coïncidence de l'Histoire, l'essai de la première locomotive construite par le gallois Richard TREVITHICK a lieu treize jours après la naissance de Jean-François CAIL : celle-ci remorque sans encombre 10 tonnes de fer et cinq wagons chargés de 70 hommes sur une voie longue de 15 km, à une vitesse proche de 8 km/h (le trajet se fait donc en quatre heures et cinq minutes). Je le mentionne, car c'est de cette époque que date l'utilisation des

[25] La vapeur entraîne le piston, lors de sa montée et de sa descente : la puissance de la machine s'en trouve fortement augmentée.

rails : en effet, les locomotives étaient trop lourdes pour circuler sur des routes dont l'état laissait de surcroît beaucoup à désirer.

Mais le véritable père de la locomotive moderne est l'anglais George STEPHENSON[26] ; après un premier prototype construit en 1814, il met au point la première « *vraie* » locomotive en 1817, avec tender séparé et remorqué et plate-forme de conduite à l'arrière, qui peut remorquer un train de charbon de 70 tonnes, et atteint 30 km/h en 1825 ; sa plus célèbre création est « *The Rocket* » (*La Fusée)* construite en 1829 pour relier Liverpool à Manchester qui sera donc la première ligne de voyageurs au monde.



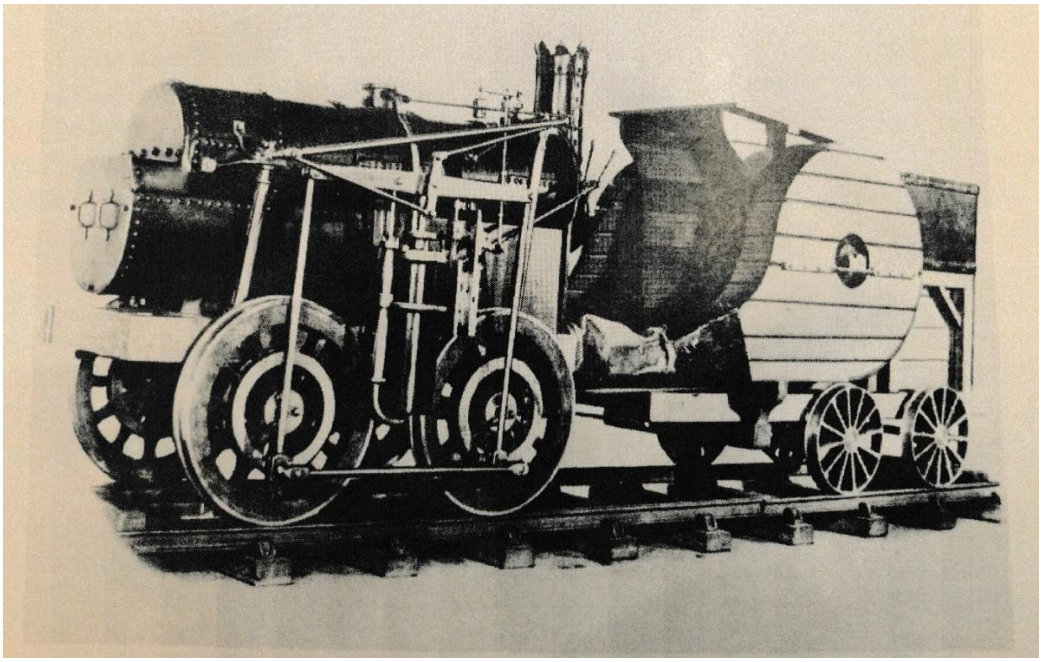
S15 - La Fusée (Source : Association C.A.I.L.)

Objectivement, les anglais avaient pris une avance considérable dans la fabrication des locomotives à vapeur, surtout parce que la Grande Bretagne était le berceau de la première révolution industrielle : elle disposait du charbon en abondance, d'une industrie métallurgique très développée, et avait un problème concret à résoudre concernant l'évacuation du charbon des galeries pour le transporter jusqu'aux canaux et aux ports, et il fallait progressivement remplacer les chevaux par des machines à vapeur.

En face de cela, la France disposait d'un important réseau de routes et de canaux qui allait concurrencer sérieusement le chemin de fer, le charbon y était moins abondant et plus cher, l'Etat jouait (déjà) un rôle plus important et le chemin de fer fut considéré comme une infrastructure stratégique devant être réglementée et organisée par l'Etat, sans évoquer la légendaire prudence des investisseurs français en face des importants capitaux que nécessitait le chemin de fer. Si nous avons commencé plus lentement, grâce à nos excellents ingénieurs, nous avons rattrapé rapidement notre retard.

[26] George STEPHENSON (1781 -1848) est un ingénieur anglais, pionnier du chemin de fer à vapeur. La *Locomotion*, construite par lui et son fils Robert, est la première locomotive à vapeur à transporter des passagers sur une ligne ferroviaire publique, en 1825.

En France, Marc SEGUIN[27] et ses frères inventent en 1825 la chaudière tubulaire[28] qui a pour effet de multiplier par six la puissance développée : sans leur invention, la locomotive à vapeur n'aurait pas dépassé le stade expérimental. Ils créent la première ligne transportant des voyageurs en France en 1832, de Saint Etienne à Lyon, comme complément à leur entreprise de transport fluvial, et ils furent les premiers à utiliser des rails en fer sur des traverses de bois au lieu de rails en fonte posés sur des cubes de métal ou de pierre, tandis que la deuxième ligne entre Paris et Versailles date de 1837, avec embarcadère (on ne dit pas encore « *gare* ») place de l'Europe ; mais le chemin de fer ne va connaître son véritable essor que sous Louis-Philippe dans les années 1840, et ce sont des polytechniciens et des ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées qui vont en assurer le développement.



S16 - Locomotive de Marc SEGUIN – 1829 – 4.5 tonnes - 40 km/h

Il faut attendre les années 1837-1839 pour voir une véritable fabrication de locomotives dans notre pays, avec notamment l'entreprise SCHNEIDER[29] au Creusot. Mais ce sont les locomotives d'origine

[27] Marc SEGUIN (1786 - 1875) est un scientifique, inventeur, ingénieur et entrepreneur français. Disciple de Joseph de MONTGOLFIER, dont il est le petit-neveu, œuvrant en étroite collaboration avec ses quatre frères, il expérimente en 1822 le premier pont suspendu à fil de fer au-dessus de la Cance, et sur ce modèle, il construit en 1825, à Tournon-sur-Rhône, le premier grand pont suspendu d'Europe continentale. Il brevète en 1827 la chaudière tubulaire à tubes de fumées conçue pour des bateaux à vapeur naviguant sur le Rhône. Deux ans plus tard, il applique cette invention aux locomotives à vapeur. La locomotive Seguin fait ses premiers tours de roue le 1er octobre 1829, quelques jours avant la *Rocket* de George STEPHENSON. Elle circule sur la ligne de chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, concédée aux frères SEGUIN en 1827. C'est la première ligne de France à expérimenter en 1832 la traction par des locomotives à vapeur, elle transporte simultanément des marchandises et des voyageurs.

[28] Le principe consiste à diviser la masse d'eau à vaporiser en faisant passer l'air chaud provenant de la combustion à travers une série de tubes plongés dans l'eau de la chaudière pour rendre la vaporisation plus rapide.

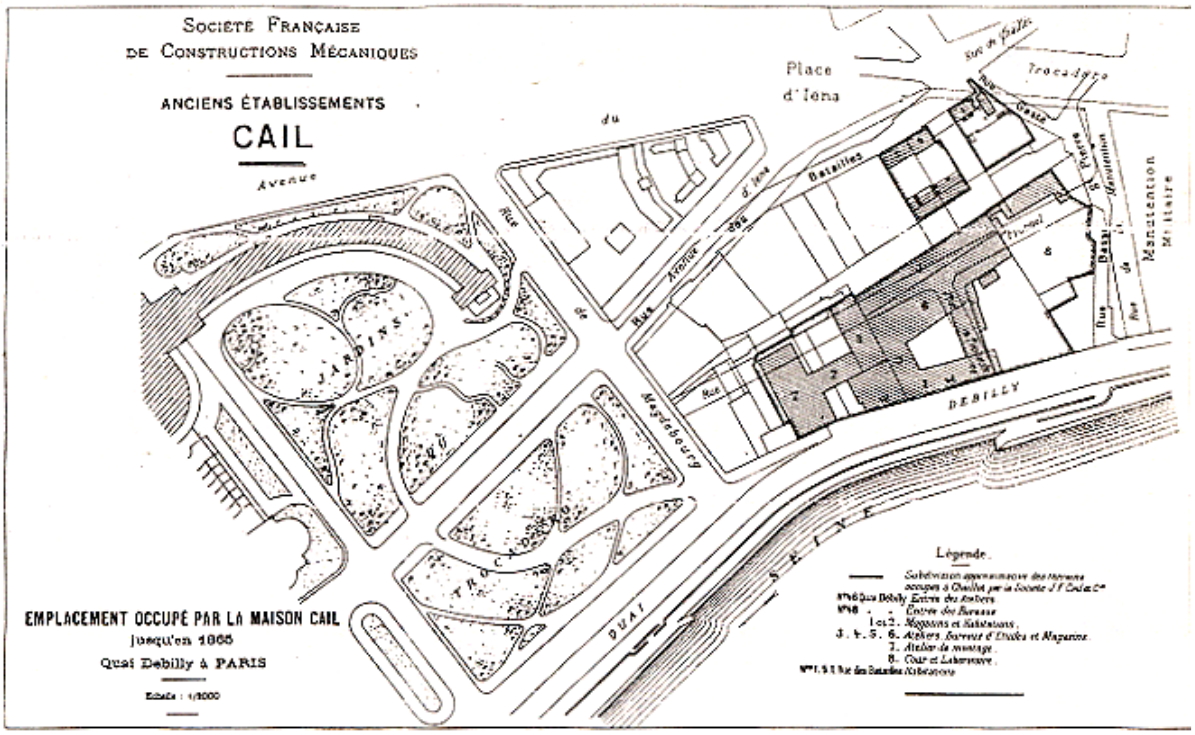
[29] En 1836, les frères Adolphe et Joseph-Eugnèe SCHNEIDER reprennent une fonderie au Creusot, et Schneider & Cie innove dans le processus de fabrication du fer en utilisant des machines à charbon et à vapeur. En 1870, l'usine emploie 10 000 ouvriers qui produisent de nouveaux alliages, des blindages et de l'acier au nickel, et devient le premier fabricant français d'armes en 1871 activité qui sera abandonnée en 1945 ; l'arrivée de l'électricité permet à la société de se diversifier dans les équipements électrotechniques et la société de matériel électrique Schneider-Westinghouse est formée en 1929. Naissance d'Empain-Schneider en 1960, acquisition de la Télémécanique en 1988, de Square D en 1991, de Merlin Gérin et 1992 et de Modicon en 1997 ; le nom actuel Schneider Electric date 1999.

anglaise qui se vendent le mieux en raison de leur réputation, et grâce à des prix plus bas : en 1843, la France n'a construit que 100 locomotives mais en a importé tout autant d'Angleterre.

La loi du 11 juin 1842 donne naissance au réseau français, en étoile, avec sept lignes depuis les frontières vers Paris, et deux lignes de la Méditerranée vers l'Océan et le Rhin.

L'ordonnance du 3 septembre 1844 et la loi du 9 juin 1845 vont écarter la concurrence britannique en créant des droits de douane élevés assis sur le poids des locomotives, ce qui revient à les taxer à hauteur de 30 % de leur valeur lors de leur entrée en France. Cette politique protectionniste va donner un sérieux coup de fouet à la production française, mais comme les constructeurs existants n'arrivent pas à suivre la demande, et il va en résulter une augmentation sensible des prix.

L'engagement de la société DEROSNE ET CAIL dans cette nouvelle activité industrielle à compter de 1844 se fait à l'instigation de Jean-François CAIL qui voit avec son génie de visionnaire une diversification naturelle aux activités de distillerie qui reposent déjà sur l'utilisation de la vapeur. Cette diversification va se faire au prix de lourds investissements : la création des ateliers de Denain et de Grenelle.



S17 - Les usines DEROSNE ET CAIL du quai de Billy (source : Association C.A.I.L.)

Et pourtant, le chemin de fer était loin d'être populaire : il avait de nombreux détracteurs qui le chargeaient des pires calamités, comme François ARAGO, éminent physicien et membre de l'Académie des Sciences, qui avait affirmé, je cite : « *qu'au-delà de 27 km/h, le cœur exploserait* », « *qu'en franchissant des tunnels on risquait des fluxions de poitrine* » et que « *les femmes enceintes feraient obligatoirement une fausse-couche* »… Que deviendrait-on sans expert !

Jean-François CAIL ne lui en tiendra pas rigueur puisqu'il a fait reproduire le profil d'ARAGO au-dessus d'une des portes de sa chambre derrière le mur du fond de la salle des mariages.

.

Cette nouvelle activité va encore améliorer la notoriété de la société DEROSNE ET CAIL. Heureusement le génie organisationnel de Jean-François CAIL a permis de résoudre les problèmes techniques nés du passage des appareils pour sucreries et distilleries aux locomotives, mais on imagine ce qu'il a dû falloir comme travail de recrutement et de formation des ouvriers afin d'y arriver.

En cette même année 1844, l'Etat a mis à l'adjudication un lot de 34 locomotives pour le réseau du Nord : DEROSNE ET CAIL va en obtenir 22. Les usines CAIL vont sortir 1 545 locomotives jusqu'à la mort de Jean-François CAIL, dont près de 840 seules et plus de 700 en participation avec la société FIVES-LILLE. La convention passée entre ces deux compagnies concerne, outre la fabrication de locomotives, celle de ponts et viaducs (800 en France), des installations ferroviaires tant en France qu'en Italie, en Espagne et en Russie, et la construction de la charpente métallique de l'Exposition Universelle de 1867 dont vous avez déjà vu la photo.

DEROSNE ET CAIL, durant les années 1840, est de loin le premier constructeur français, et est en mesure de sortir 200 locomotives par an. Mais la crise frappe la spéculation ferroviaire à partir de la fin de 1846, et la révolution de 1848 ajoutée à l'incertitude de l'avenir du rail sous la deuxième république vont raréfier puis tarir les commandes nouvelles : la production va même s'arrêter en 1849 chez SCHNEIDER et en 1850 chez CAIL & CIE.

C'est sous le Second Empire que va exploser le développement du chemin de fer en France, et la Maison CAIL va y prendre une place remarquable : CAIL & CIE va construire 539 locomotives dans la décennie 1850 pendant que ses concurrents en construisent 1 444, et 767 dans les années 1860 contre 2 774 pour ses concurrents. Pendant ce temps, ses effectifs croissent de 1 000 personnes entre 1848 et 1855.

Mais comme le marché français risque d'être saturé, CAIL & CIE se développe à l'exportation qui représente entre 47 % et 65 % de son chiffre d'affaires selon les années entre 1857 et 1870, et notamment vers la Russie qui absorbe 55 % de la production de CAIL & CIE à partir de 1867 grâce à l'association avec FIVES-LILLE.

Les locomotives CAIL

Les Etablissements CAIL ont exécuté plus de cent types différents de locomotives routières et de locomobiles, depuis la petite locomotive agricole de 1,5 tonne jusqu'à la machine à douze roues couplées de 44 tonnes, aussi ne vais-je pas vous les citer toutes. Je ne vous parlerai que des célèbres CRAMPTON et des LA BOURBONNAIS, deux modèles dont on peut encore voir un exemplaire à la Cité du Train de Mulhouse.

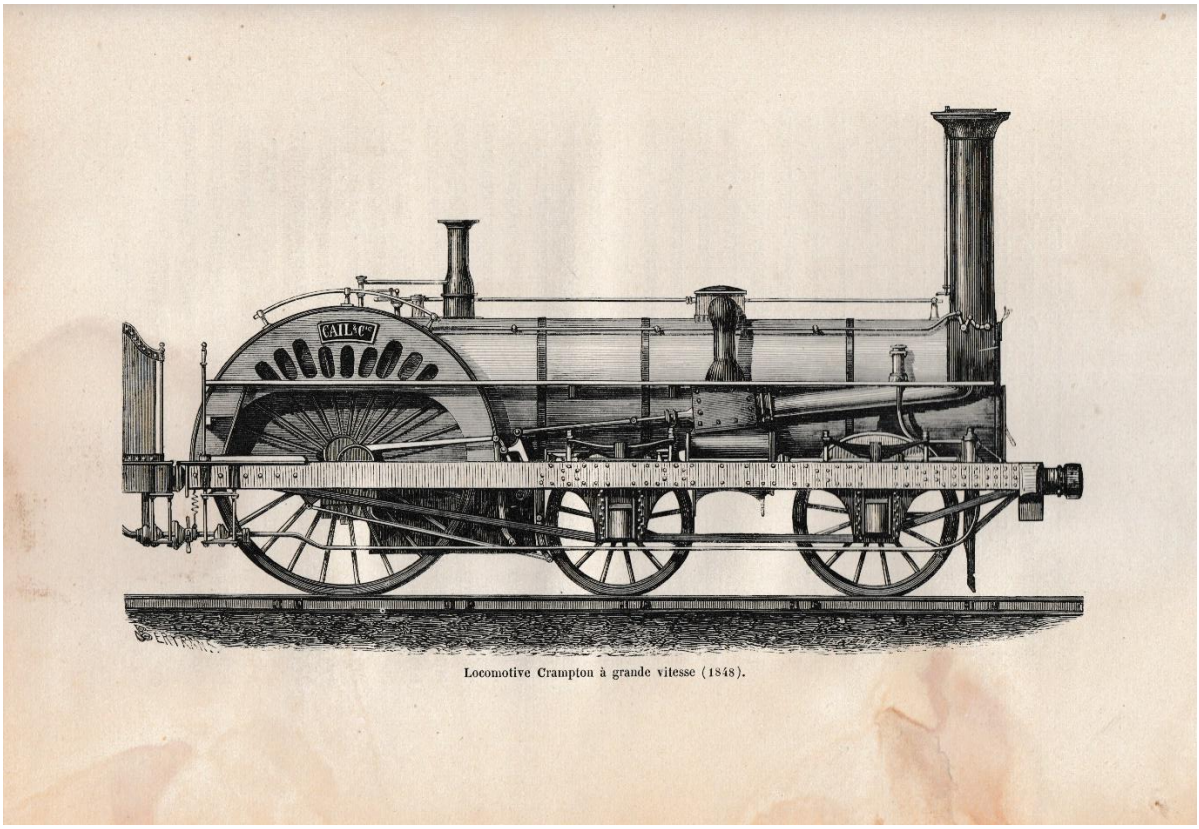
La CRAMPTON

Le nom de CAIL restera longtemps associé à celui de la locomotive CRAMPTON, le TGV du XIXe siècle, appelée aussi le « *lévrier du rail* » ; la CRAMPTON était une machine avec pour caractéristique une grande roue motrice de plus de 2 mètres de diamètre dont l'essieu était reporté à l'arrière du foyer, lui assurant une remarquable stabilité, d'un poids de 30 tonnes, capable de remorquer des trains à 80 km/h de moyenne, soit plus du double des moyennes alors réalisées ; alors que les locomotives roulent à 50 - 70 km/h en vitesse de pointe, la CRAMPTON atteint 120 km/h et même 144 km/h le 20 juin 1890 lors d'essais sur le réseau PLM entre Montereau et Sens. Jean-François CAIL en a acquis la licence d'exploitation de son brevet pour la France le 24 octobre 1846 en exclusivité pour 15 ans.

Son inventeur est un ingénieur anglais, Thomas Russell CRAMPTON[30], mais un accident intervenu à la locomotive « *London* » en Angleterre la discrédite dans ce pays dont le réseau présente des courbes

[30] Thomas Russell CRAMPTON (1816 - 1888) est un ingénieur anglais surtout connu pour avoir conçu la locomotive Crampton, mais il s'est intéressé à de nombreux domaines de la technique et notamment au télégraphe électrique ainsi qu'au tunnel sous la Manche pour lequel il inventa une machine à forer.

trop courtes[31] pour permettre une grande vitesse et c'est en France, en Belgique et dans les Etats Allemands qu'elle va connaître un énorme succès.



S18 - La locomotive CRAMPTON à grande vitesse – 1848 (source : Les grandes usines – TURGAN)

La première CRAMPTON fut mise en circulation en 1847 pour la Compagnie du Nord ; le trajet Paris-Calais fut inauguré le 25 février 1849 par le nouveau Président de la République Louis-Napoléon BONAPARTE : le train d'essai mis en service entre Paris et Calais via Lille a fait le trajet en 5 heures, avec des vitesses de pointe atteignant 100 km/h ; face à de si brillantes performances, Napoléon III prend un décret en 1853 autorisant la CRAMPTON à porter sa vitesse de pointe à 120 km/h (à l'époque, c'est l'Empereur qui décide de la vitesse maximale des trains). Elle tire les trains officiels de Napoléon III, du Tsar de Russie et du Vice-Roi d'Egypte, et a permis le retour du passage par la France de la fameuse malle des Indes.

De 1847 à 1859, CAIL & CIE construit 125 CRAMPTON dont la moitié pour le réseau du Nord et le reste pour le réseau Est, Paris-Lyon, les chemins de fer de Russie et d'Egypte. La livraison en mars 1849 des 12 CRAMPTON au Chemin de Fer du Nord a été l'événement de l'année ferroviaire et le point de départ de la création des trains express en France.

Lors de la première Exposition Universelle en 1849, CAIL & CIE, pour marquer son entrée dans le cercle des constructeurs de locomotives, va présenter une CRAMPTON et les machines-outils spécialement créées pour la construire, et cela lui vaudra un rappel de médaille d'or. Cette même CRAMPTON lui vaudra la grande médaille lors de l'Exposition Universelle de Londres en 1851.

Il ne reste aujourd'hui qu'une seule CRAMPTON – la dernière « CAIL » - à la Cité du Train de Mulhouse : construite en 1852, elle a continué de servir jusqu'au 31 juillet 1914, après avoir parcouru 2 433 298 km en 62 ans de service. On construisait solide à cette époque-là.

[31] Ils ne connaissaient pas la clothoïde ou spirale de CORNU qui permet d'avoir une dérivée de la vitesse nulle dans les virages.



S19 - La locomotive Crampton 80 « Le Continent » des usines CAIL (Cité du Train de Mulhouse)

La BOURBONNAIS '0 3 0'[32]

L'autre locomotive CAIL visible à la Cité du Train de Mulhouse est une La BOURBONNAIS, une locomotive pour services mixtes, servant tout aussi bien à la traction de trains de marchandises sur des lignes de bon profil que pour une traction ralentie sur des profils accidentés. Ces machines ont été utilisées essentiellement sur la ligne du PLM. Très robustes et très économiques, ces locomotives ont battu des records de longévité : l'une d'entre elles, construite en 1855, était encore en service en 1946 !

[32] Le numéro de classe des locomotives se compose de trois nombres : en France, le premier représente la quantité d'essieux porteurs à l'avant, le deuxième la quantité d'essieux moteurs et le troisième la quantité d'essieux porteurs à l'arrière.



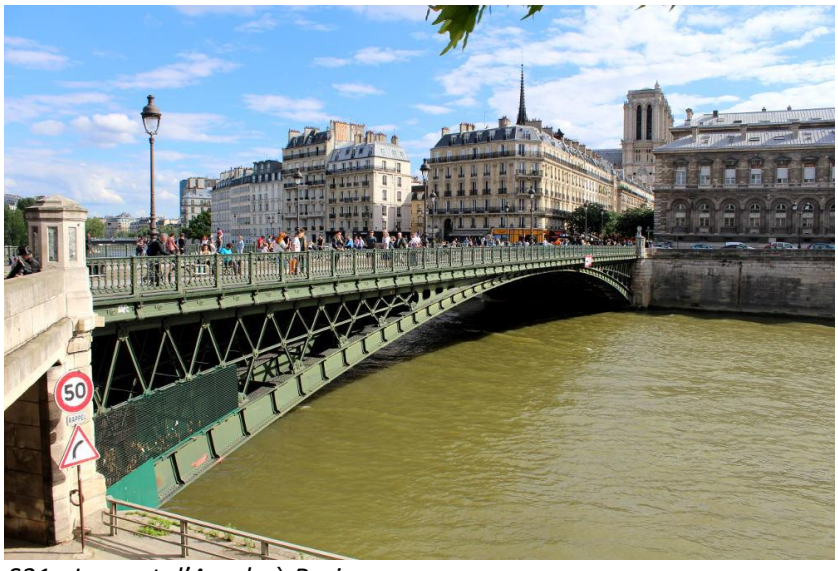
S20 - Locomotive La BOURBONNAIS type 0 3 0 (Cité du Train de Mulhouse)

La production maximale était de 25 locomotives par semaine en 1867.

Les infrastructures ferroviaires

Sentant arriver la baisse des commandes des grands réseaux arrivés à maturité, la Maison CAIL se lance dans les infrastructures ferroviaires en installant en 1853 de nouveaux ateliers rue de Chabrol[33] tout près des ateliers de Grenelle : on y construit tous les ponts et viaducs en fer de la ligne de Moscou à Nijni – Novgorod, et ceux de Moscou à Saratov ; mais la Maison CAIL a aussi exécuté des travaux pour du matériel ferroviaire en Europe, des ponts en Italie, en Espagne et en Suisse, tous les ponts métalliques de Lausanne à Berne par exemple.

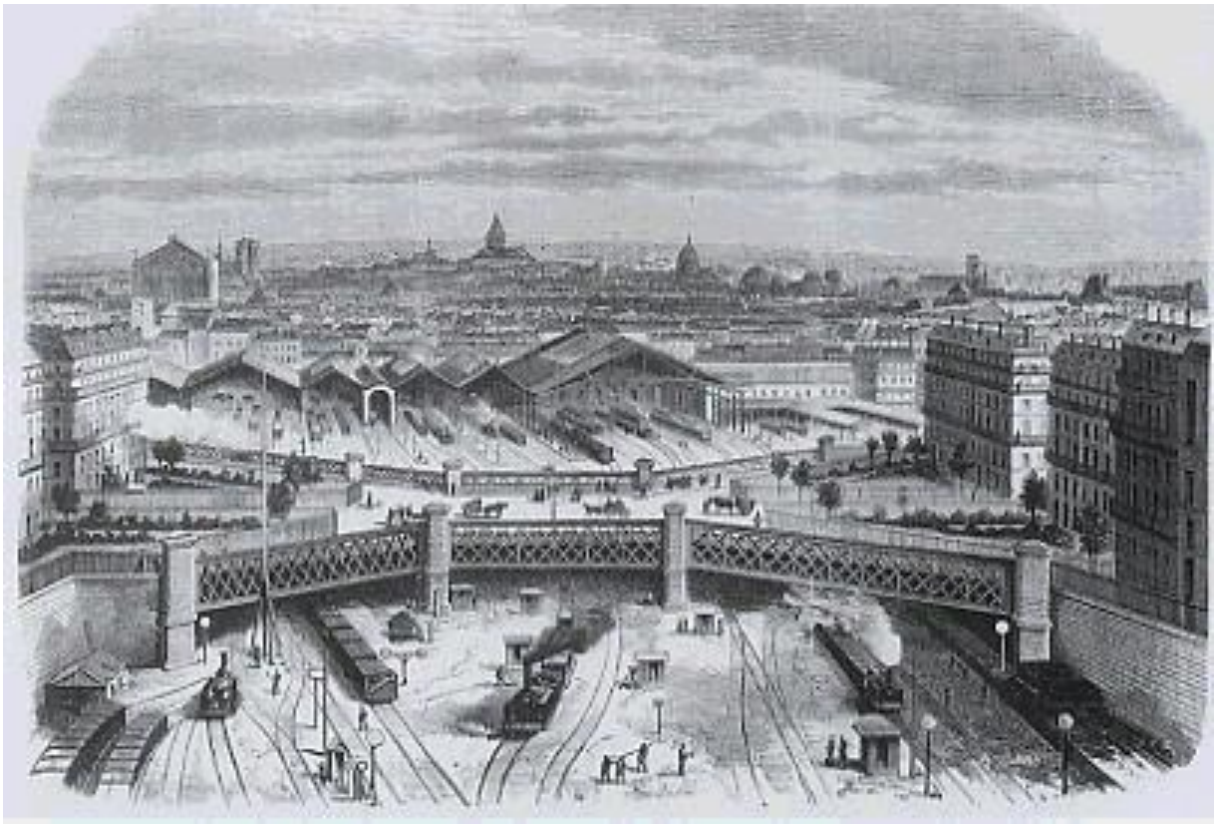
A Paris, deux ponts ont été construits par CAIL & CIE : le pont d'Arcole, qui relie l'Hôtel de Ville de Paris sur la rive droite à l'Hôtel Dieu sur l'ile de la Cité, premier pont en fer et non en fonte :



S21 - Le pont d'Arcole à Paris

[33] Devenue rue des Usines en 1867 puis rue du Docteur Finlay en 1934.

et le pont de l'Europe – une prouesse technique qui permet à 6 rues (Londres, Vienne, Madrid, Constantinople, Saint Pétersbourg et Liège) de se croiser près de la gare Saint Lazare) :



Le pont de l'Europe à Paris, achevé en 1868, et la gare Saint Lazare : une prouesse technique avec sa forme en « X » (source : Association C.A.I.L.)

Les Ateliers CAIL ont aussi fourni des charpentes métalliques comme celle de l'église Saint Augustin qui a été laissée apparente, église pour l'édification de laquelle Jean-François CAIL fit un don de 200 000 francs or au curé de l'époque pour l'aider dans le financement de la construction de son presbytère.

D'autres ouvrages d'art ont été construits dans le Massif Central par les Etablissements CAIL et FIVES-LILLE, pour la Compagnie du PARIS-ORLEANS.

Enfin, la Maison CAIL par l'intermédiaire de sa filiale belge a participé en coopération avec FIVES-LILLE à la construction du chemin de fer de la ligne Kiev – Balta qui avait été concédée le 23 mai 1866 par le département des chemins de fer russes à un groupe de financiers belges. Il devait être réalisé en quatre ans avec la livraison de 72 locomotives et 72 tenders, 234 voitures de voyageurs et 1 674 wagons de marchandises.

Les ateliers CAIL étaient aussi capables de réaliser de véritables pièces d'orfèvrerie comme la rampe de l'escalier de l'hôtel CAIL que vous avez pu admirer en montant ou celle du château de La Briche dont je vous montrerai une photo tout à l'heure, tout en fabriquant les machines et outils de toutes sortes dont les usines avaient besoin.

Cependant, cette activité restera toujours secondaire par rapport à celle du sucre, pourtant considérée comme moins noble. D'ailleurs, Jean-François CAIL a très peu investi personnellement dans ce métier.

Chapitre 3 - CAIL Agriculteur

L'activité agricole, les fermes industrielles

Passons maintenant à l'activité agricole de Jean-François CAIL avec la création des fermes industrielles. En souvenir de ses origines campagnardes, Jean-François CAIL a voulu devenir agriculteur en appliquant à l'agriculture les méthodes qui lui ont si bien réussi dans l'industrie ; son idée n'est pas de remplacer l'homme par la machine mais au contraire de centupler ses forces. Il a été conforté dans son projet lors de l'Exposition Universelle de Londres de 1851 : il y voit des machines à vapeur utilisées pour le battage des grains, et des appareils mécaniques à moissonner et faucher. Il lui vient alors l'ambition de révolutionner l'agriculture française en réalisant des fermes qui pourront servir de modèle pour ses contemporains.

Adepte de l'économie circulaire avant l'heure, il va tout d'abord extraire les produits industriels (l'alcool et le sucre) de la plante, puis donner à manger aux animaux les pulpes résiduelles, et enfin rendre à la terre le fumier et le purin obtenus. Ainsi finalement, il ne prélève que l'air !

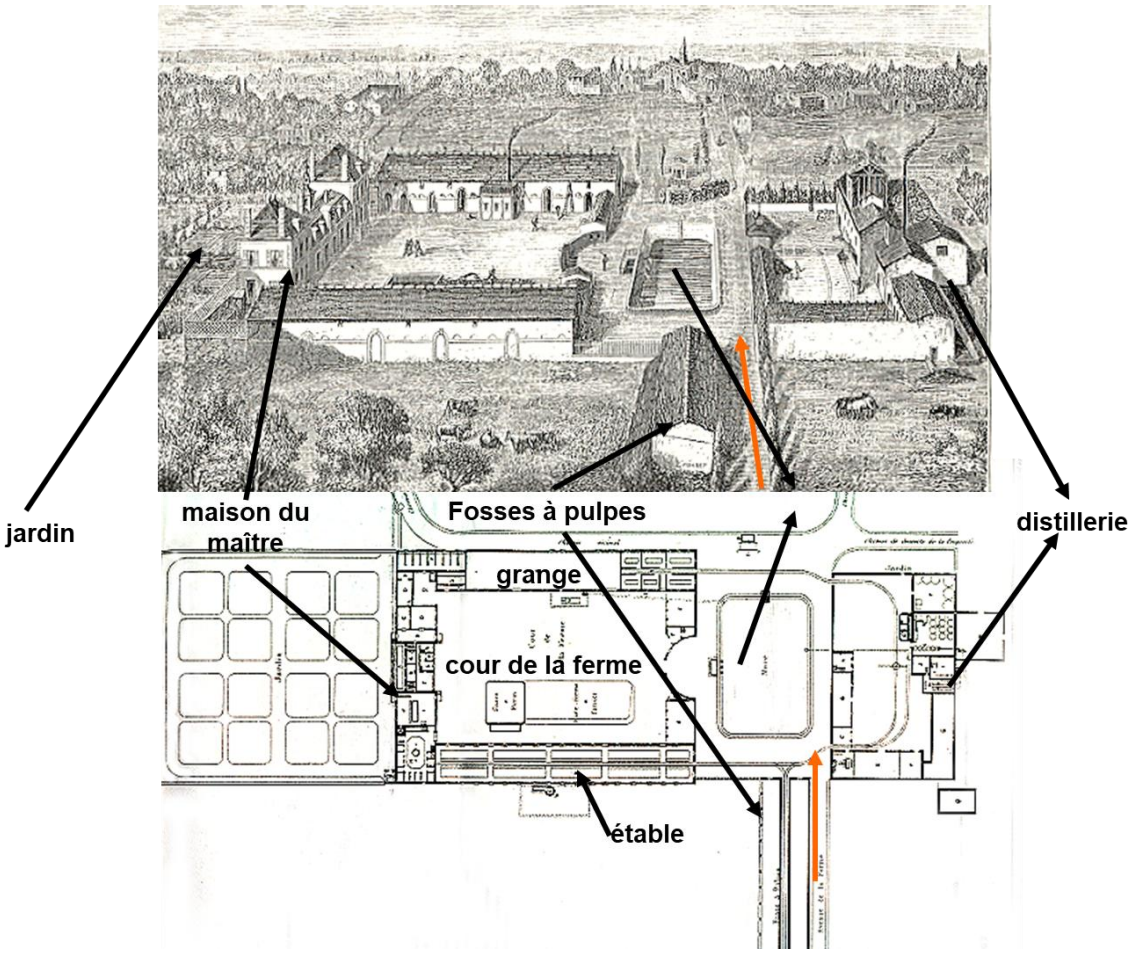
Son expérience dans la distillation de la betterave fait que chacune de ses fermes sera dotée d'une distillerie et il va mettre cette formule en application dans deux fermes modèles qu'il va constituer, « *Les Plans* » près de Ruffec et « *La Briche* » près de Château-La-Vallière ; écologiste sans le savoir, il opte pour la culture extensive avec un recours limité à l'engrais chimique, le principe étant de produire et de fabriquer sur place tout ce dont on a besoin.

Bien sûr, il convient de relativiser ses succès qui n'ont pu avoir lieu qu'en raison de la fortune de l'industriel qui lui a permis de réaliser tous ces investissements, alors que le monde paysan de l'époque était très largement marqué par le manque de capitaux, mais aussi par l'inertie des traditions et la méfiance à l'égard des nouveautés.

Les Plans

Le Domaine des Plans se situe dans un canton voisin de celui de Chef-Boutonne, son village natal, à trois kilomètres de Ruffec.

Jean-François CAIL acquiert le Domaine des Plans en 1853, qui comporte environ 160 ha de terres qu'il portera 308 ha en 1871, d'un seul tenant.

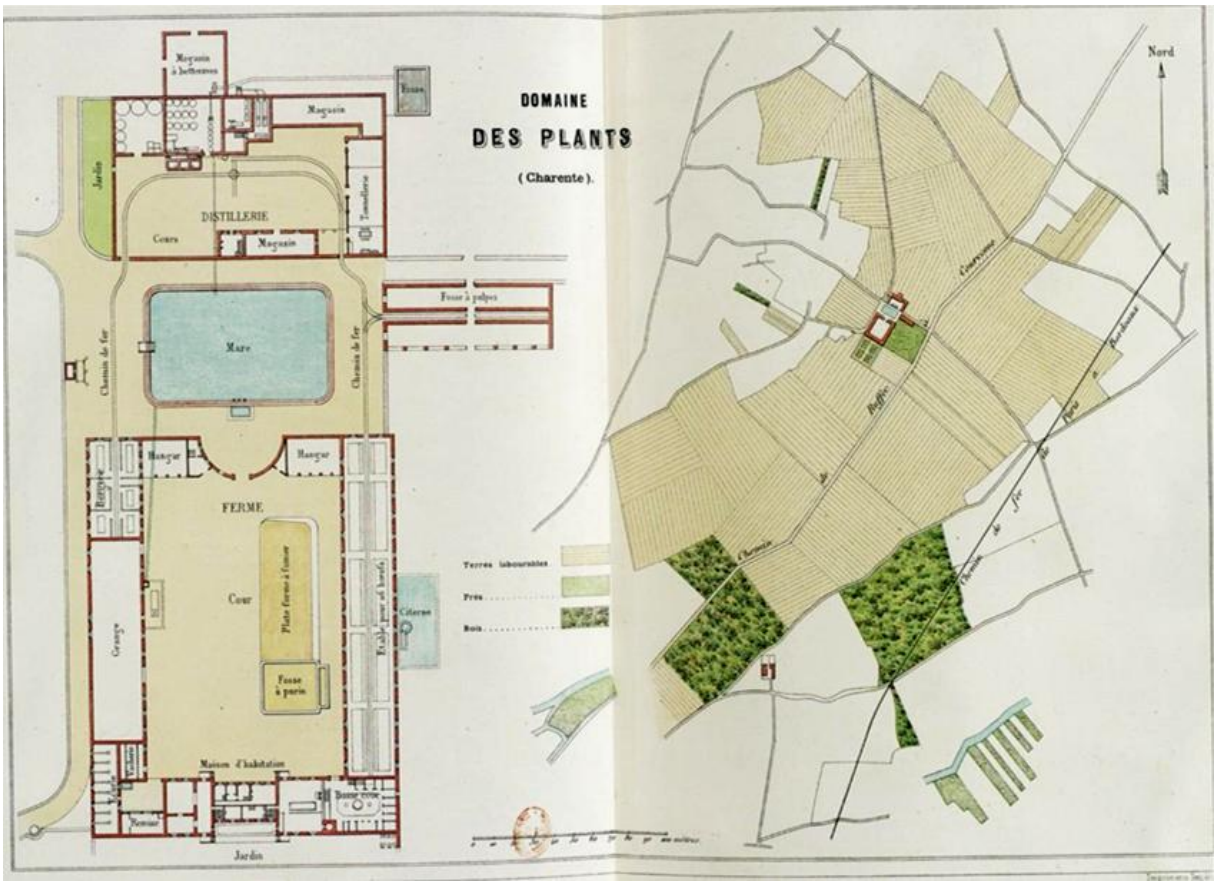


S23 - Organisation spatiale de la ferme des Plans (source : Association C.A.I.L.)

Jean-François CAIL va labourer en profondeur, engraisser la terre, construire une distillerie de betterave : le rendement du blé va passer de 8 hl à l'hectare en 1853 à 30 hl à l'hectare en 1867, et celui de la betterave sera de 65 t/ha avec de l'engrais sans azote.

La ferme va également élever du bétail, alors qu'il n'y en avait pratiquement pas en 1853.

La ferme va dégager des résultats bénéficiaires dans les années 1860-1870. Au moment du décès de Jean-François CAIL, elle était dotée des derniers perfectionnements comme l'éclairage et le chauffage grâce au gaz de fumier, le télégraphe, et même l'eau courante grâce à une station de pompage branchée sur une source.



S24 - Le Domaine des Plans en 1869 (source : Association C.A.I.L.)

Alfred CAIL va, comme son père, décéder sur le Domaine en 1889, et la propriété va rester dans la famille CAIL jusqu'en 1893 avant d'être vendue par lots.

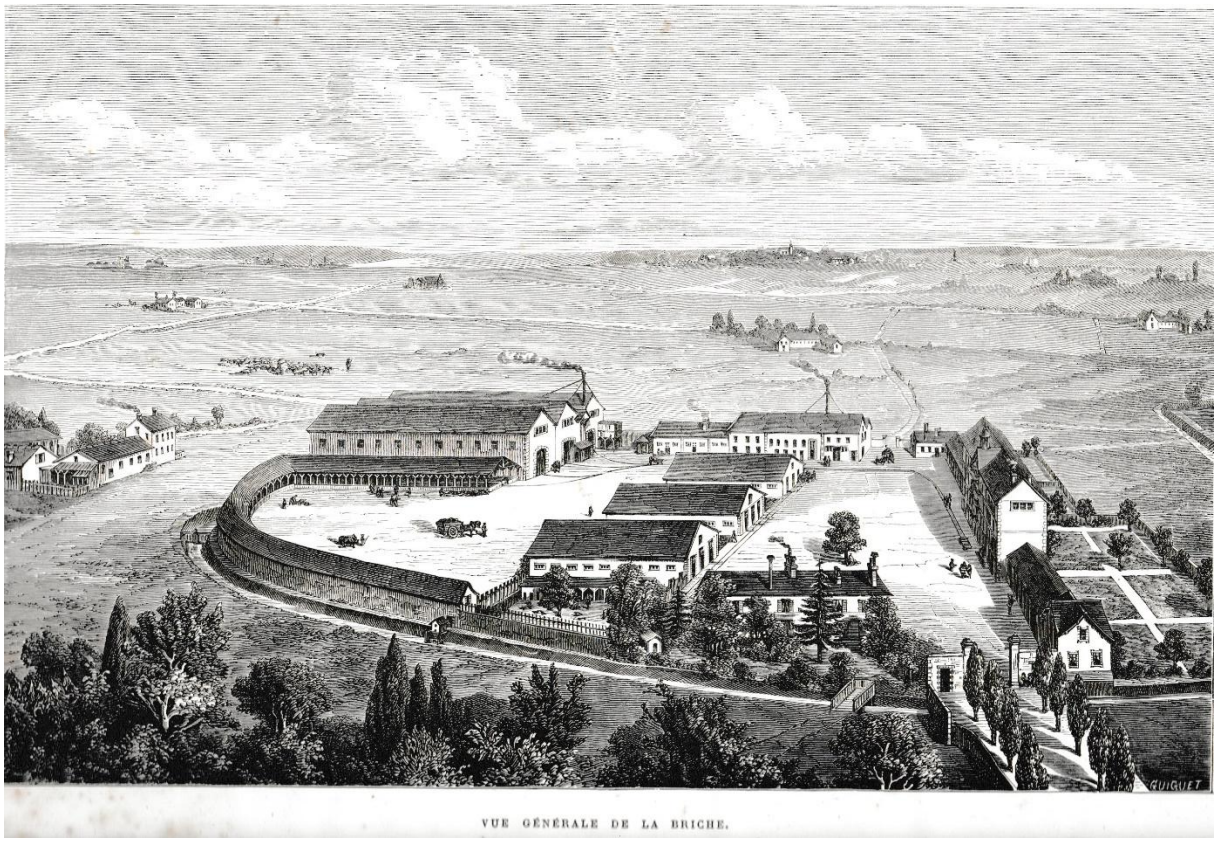


S25 - La maison de maître du Domaine des Plans

La Briche

La Briche se situe à 20 km de Langeais dans la Gâtine tourangelle dans le canton de Château-la-Vallière. Au moment de son achat en mai 1857 par Jean-François CAIL, elle se compose de 600 ha, d'un rendement très médiocre ; Jean-François CAIL racontait cette phrase qui lui avait été dite par une passagère de la patache qui l'emmenait pour la première fois sur son domaine : « *Ah ! Monsieur, la Briche ! triste pays, les cailles y meurent de faim* ! » Rien ne permet d'affirmer que ce calembour soit volontaire, mais Jean-François CAIL aimait à le répéter.

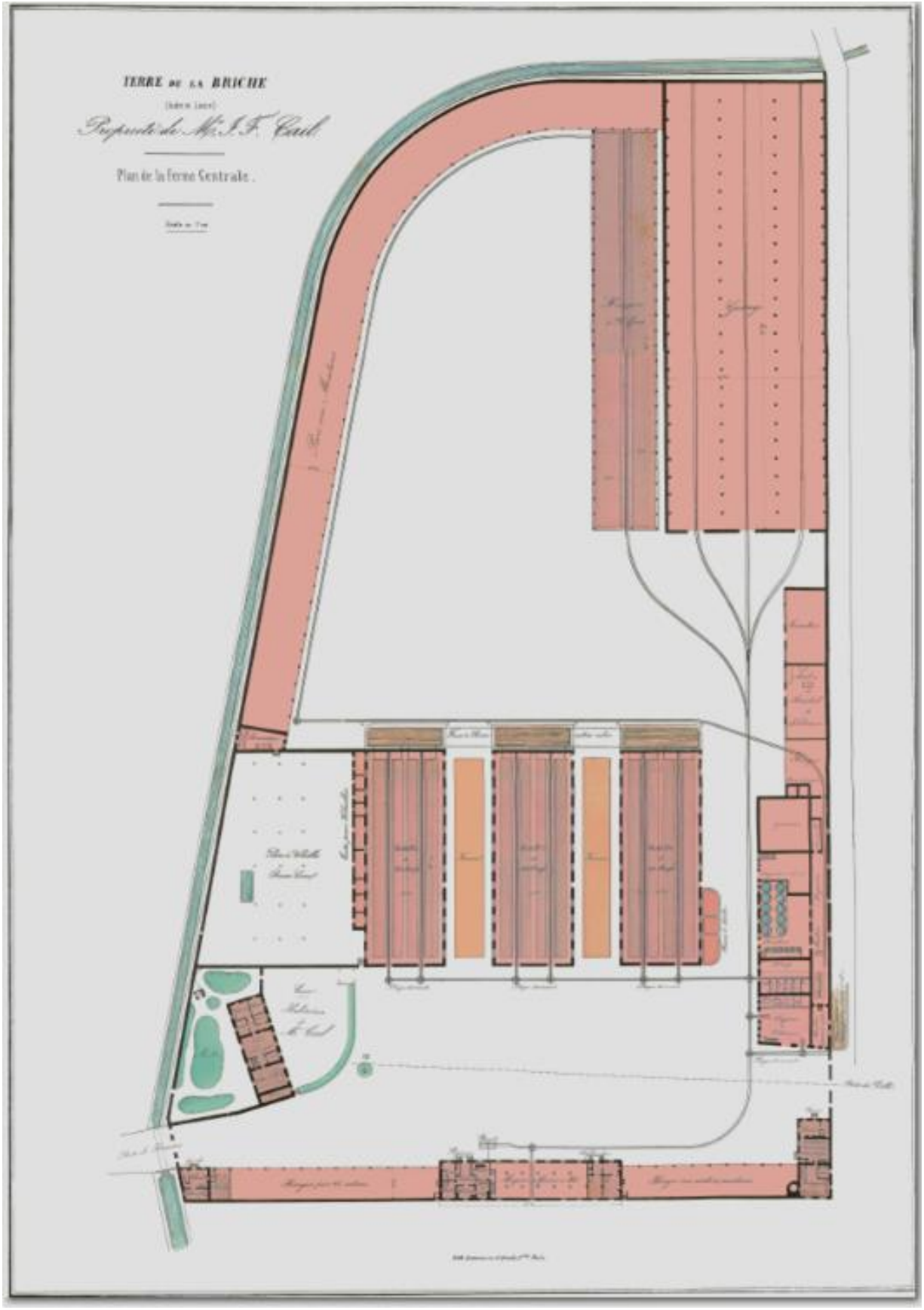
Il va faire passer le domaine de 600 à près de 1 600 ha d'un seul tenant de 1857 à 1871. Convaincu que la stagnation des eaux était la cause principale de l'insuccès de ses prédécesseurs, que l'on a irrigué au lieu de drainer, et non la qualité de la terre, il va drainer 600 ha je cite : « *à la pioche, à la pelle et à la brouette* », et arracher les vingt-cinq mille peupliers plantés vers 1825 dont les racines entretenaient une humidité nuisible.



S26 - Ferme de La Briche

Un peu à l'image de ce qu'il avait fait aux Antilles, Jean-François CAIL va bâtir une ferme centrale et sept fermes secondaires, avec des chemins totalisant trente kilomètres, et quinze kilomètres de voies ferrées pour la circulation des locomotives et des locomobiles, afin de la relier la ferme centrale aux fermes satellites.
Pour effectuer les travaux de la ferme, Jean-François CAIL va créer une annexe de la colonie de Mettray qui fonctionnera pendant 21 ans. La colonie de Mettray, située en Indre-et-Loire près de Tours, est la plus connue de la cinquantaine de colonies pénitentiaires appelées aussi colonies agricoles fondées à partir de 1839 ; ces colonies accueillaient de jeunes délinquants des villes pour leur éviter la prison, à une époque où la séparation entre détenus majeurs et mineurs n'existait pas, afin de « *les amener au bien, les rendre honnêtes, reconnaissants, religieux, les soumettre par la persuasion à la discipline la plus sévère et aux travaux les plus rudes, sans recourir à la force armée ou là la force brutale* ». En tant qu'entrepreneur chrétien soucieux de la condition de ses semblables et chef d'entreprise parisien qui côtoie la misérable condition de vie du monde ouvrier, Jean-François CAIL s'était intéressé dès 1839 – donc bien avant l'acquisition de La Briche - à la fondation de la colonie pénitentiaire de Mettray, en

compagnie d'Alexis de TOCQUEVILLE et d'Alphonse de LAMARTINE. Il va donc construire des locaux à La Briche pour abriter une centaine de colons, avec une infirmerie et une chapelle.



S27 - Plan de la ferme Centrale de La Briche (source : Association C.A.I.L.)

Jean-François CAIL va introduire les machines à vapeur pour le labourage : en 8 jours de 8 heures de travail, on a labouré 60 ha, soit 7 ha/jour en employant 4 personnes. Sans la machine à vapeur, il aurait fallu au moins 80 bœufs, 20 laboureurs et 20 toucheurs pour effectuer le même travail.

Le Domaine persiste en l'état jusqu'à la fin du XIXe siècle et il est même agrandi de 300 ha en 1873 par la veuve de Jean-François CAIL qui achète le domaine voisin du château d'Hommes. Mais le déclin arrive avec la hausse du coût de la main d'œuvre et également en raison de la réorganisation de l'industrie sucrière en France qui se développe surtout au Nord de Paris et devient difficile à concurrencer, situation aggravée par les problèmes de débouchés de l'alcool distillé qui assurait bon an mal an plus de la moitié des bénéfices de l'exploitation : la distillerie ferme en 1905. Le domaine va se désagréger peu à peu, et à la suite des partages familiaux en 1949, la propriété éclate : il ne reste alors que 250 ha de l'ancienne Briche qui seront vendus en 1981.

De toute cette aventure agricole et industrielle hors normes, après une tentative inaboutie de cession des bâtiments au Conseil Général à la fin des années 1990 afin d'y installer un écomusée, il ne reste malheureusement plus que des ruines envahies par les ronces.

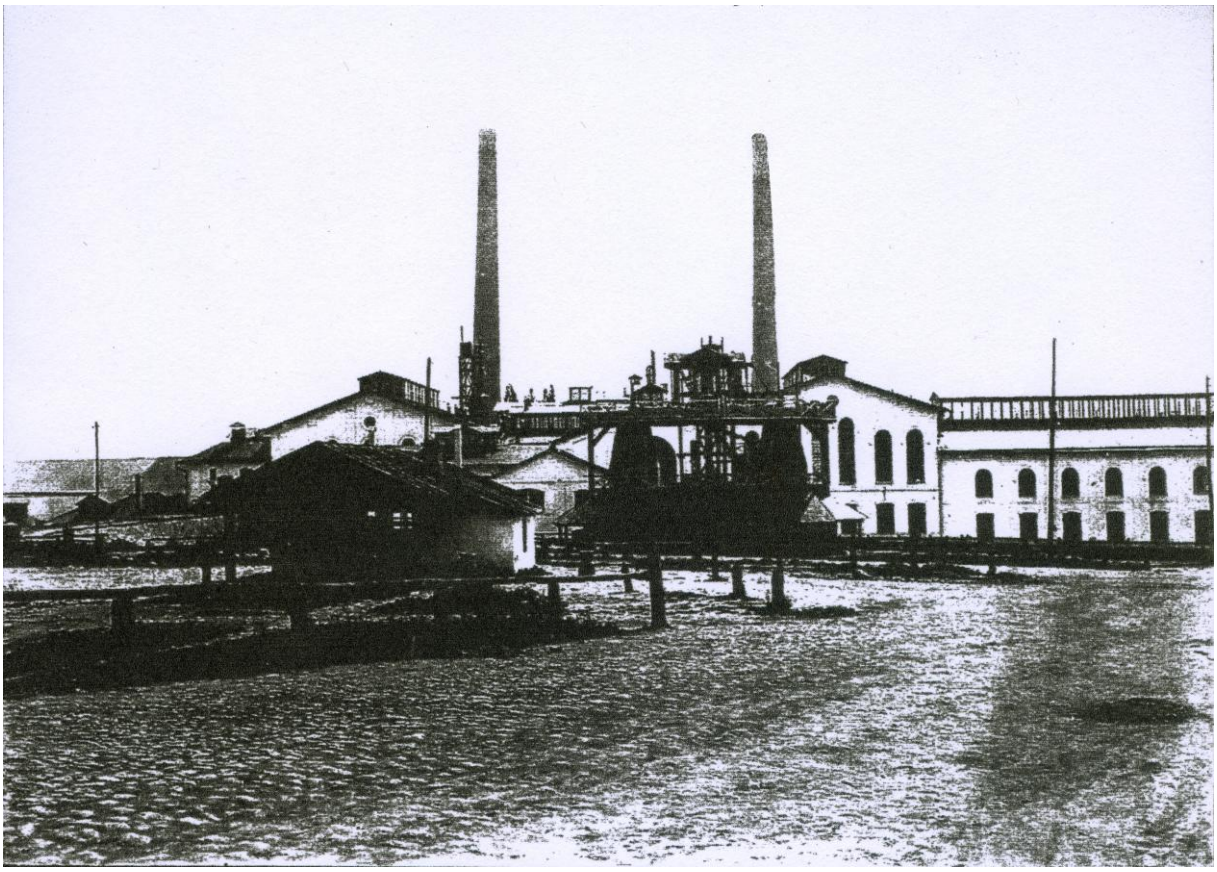
Trostianetz - Podolski

Le développement des affaires de la Maison CAIL en Russie va également amener Jean-François CAIL à faire des investissements en Ukraine, au sud-ouest de Kiev, donc à l'ouest de la ligne de chemin de fer de Kiev à Balta construite ultérieurement par la Maison CAIL en association avec FIVES-LILLE ; c'est ainsi qu'il achètera en 1857 une propriété de 18 000 ha à Trostianetz-Podolski pour cultiver essentiellement de la betterave, mais aussi du blé, du seigle et de l'avoine ; une partie des terres est également exploitée en forêt ; il y aura en tout 9 fermes, une distillerie, et deux sucreries qui seront opérées au moyen d'une société, la SOCIETE DE LA FABRIQUE DE SUCRE DE TROSTIANETZ, dont Jean-François CAIL détiendra 46 % du capital.

C'est dans ce domaine que la veuve de Jean-François CAIL décèdera d'une fluxion de poitrine en 1890.

En 1921, au moment de la naissance de l'URSS, le domaine sera spolié par les communistes.

En octobre 2012, des représentants de l'Association C.A.I.L. firent le voyage de Trostianetz en voiture : s'ils retrouvèrent bien les fondations de la sucrerie dont s'élèvent encore des murs en mauvais état, en revanche plus rien ne subsiste de la maison de maître d'origine qui n'a pas survécu aux guerres et à la révolution.



S28 - L'usine de Trostianetz (source : fonds d'archives OGERAU-SOLACROUP.)



S29 - La maison de maître de Trostianetz (source : fonds d'archives OGERAU-SOLACROUP)

Chapitre 4 - CAIL Bâtisseur

Jean-François CAIL n'est pas un spéculateur, et s'il n'a jamais investi dans des œuvres d'art, il a été atteint par la fièvre de l'immobilier comme beaucoup d'autres personnes fortunées sous le Second Empire, mais avec un objectif de placement à long terme. Il est d'ailleurs intéressant de constater que tous ces investissements ont été réalisés grâce à des emprunts effectués auprès du Crédit Foncier de France au taux moyen de 5 % et non à partir de ses fonds propres. S'il a toujours construit des immeubles dans le style propre aux immeubles Haussmanniens (façades en pierres de taille, balcons filants…), même pour ses ouvriers, il a toujours essayé d'y apporter les techniques modernes qu'il avait éprouvées dans ses autres métiers comme les charpentes métalliques.

Investissements personnels

Passy

En 1844 et 1846, Jean-François CAIL achète à Passy deux terrains situés de part et d'autre d'un immeuble avec jardin sis 10 rue de Passy hérité par sa seconde épouse ; sur ces terrains et le jardin de l'immeuble de son épouse, il va construire trois immeubles en pierre de taille, les 7, 9 et 11 rue de la Tour.



S30 - 10 rue de Passy



7 – 9 – 11 rue de la Tour et retour rue Gavarny

Rue du Louvre[34]

Jean-François CAIL achète en 1856 et 1857 à la ville de Paris deux terrains mitoyens situés en face de la colonnade du Louvre ; sur ces deux emplacements réunis qui totalisent ainsi 1 508 m^2 il va construire un immeuble en pierre de taille, les 6 et 8 rue du Louvre. Ils brûleront presque complètement lorsque les communards leur mettront le feu les 23 et 24 mai 1871 pendant la *semaine sanglante*.

[34] Devenue rue de l'Amiral de Coligny en 1972.



Le 6 – 8 rue du Louvre après l'incendie des 23 – 24 mai 1871

Hôtel CAIL – 56 boulevard Malesherbes

C'est dans le tout nouveau quartier de la Petite Pologne rasé par HAUSSMANN, que Jean-François CAIL va acquérir auprès des frères PEREIRE entre 1862 et 1863 des terrains formant une surface globale d'un demi-hectare[35] pour édifier l'hôtel particulier dans lequel nous sommes ce soir, adossé à un immeuble de rapport, l'ensemble disposant d'un grand jardin ; cet hôtel a été construit en 1865-1867 par Albert LABOURET, le fils de Rodier LABOURET qui avait bâti l'Imprimerie Nationale, les guichets du Louvre, les Magasins du Louvre et les arcades qui les bordent, et avait reconstruit celles de la rue de Rivoli.

Voici le descriptif de l'hôtel lors de sa construction en 1865 :

Hôtel est élevé sur sous-sol et caves, composé d'un rez-de-chaussée, de deux étages et d'un étage lambrissé couvert en ardoises, zinc et plomb.
Le rez-de-chaussée-sous-sol comprend : logement de concierge, salle de bain, calorifère, deux cuisines avec buanderies et offices pour le grand rez-de-chaussée-entresol et le premier étage, lingerie, water-closets, passage de porte cochère, grand et petits escaliers, caves au-dessous.
Le grand rez-de-chaussée-entresol, élevé de plusieurs marches, avec grande terrasse sur le boulevard Malesherbes, comprend : cabinet de travail, grand et petit salons, quatre chambres à coucher, cabinets de toilettes, salle à manger avec office, et séparées de cet appartement par un escalier et vestibule particuliers, deux pièces sur la cour servant de chambres.
Au premier étage, grand appartement composé de galerie, vestibule, trois salons, trois chambres à coucher avec toilette, salle de bains, lingerie, salle à manger et office, salle de billard et grand jardin d'hiver, water-closets.
Au deuxième étage, même distribution moins la salle de billard, remplacée par un fumoir, jardin d'hiver.

[35] 1862 : achat de 1 862.50 m^2 ; 1863 : échange de 3 598.16 m^2 contre 4 autres terrains situés dans le quartier totalisant 5 294 m^2 acquis la même année.

Au troisième étage, cuisine et office pour l'étage au-dessous ; trois petits appartements, chambres de domestiques, greniers etc.
Les communs et dépendances situés sur la gauche de la cour d'honneur avec façade et sortie rue de Lisbonne, comprennent écuries en sous-sol, trois remises, sellerie, magasins, water-closets, logement de jardinier, et au premier étage, grenier et chambres de cochers.
Cour vitrée pour le lavage et le service des voitures.
Grande cour d'honneur et jardin d'agrément donnant sur les rues de Lisbonne et du général Foy, avec serres, bâches, pièce d'eau etc. Ce jardin était agrémenté d'un bassin où folâtrait entre deux eaux un crocodile que mon arrière-grand-père avait ramené de l'un de ses voyages.



S32 - L'hôtel CAIL devenu Mairie du VIIIè arrondissement en 1926

Jean-François CAIL s'est réservé le 1er étage pour lui, son épouse et ses deux garçons célibataires ; sa fille aînée, Mme François Alexandre HALOT, disposait de l'entresol et sa 2è fille, Mme Charles HEBERT, mon arrière-arrière-grand-mère, habitait au 2è étage.

Au premier étage, en sortant du grand escalier, on entre dans une galerie qui desservait successivement, donnant sur le boulevard Malesherbes, la chambre de Madame Jean-François CAIL – devenu l'actuel bureau du Maire -, le boudoir de Madame CAIL où je me trouve, le grand salon avec ses trois portes-fenêtres et le petit salon de famille, avec leurs 5 canapés et leurs 18 fauteuils qui sont en partie toujours là, et leurs 22 chaises, et enfin la chambre de Jean-François CAIL qui l'actuel bureau des adjoints.

De l'autre côté de la galerie, la salle à manger qui donne sur la cour, avec ses 18 chaises et sa table à 8 allonges, commandait à l'origine une salle de billard qui ouvrait sur une serre en retour sur la rue de Lisbonne, et qui était en permanence ornée des plus belles azalées, de capillaires et de plantes exotiques.



S33 - L'hôtel CAIL en 1870 – Façade sur jardin (source : château des Ricordières)

Lorsque la famille a vendu l'hôtel en 1922, il a fallu réaliser un certain nombre de travaux lourds de structure pour changer sa destinée.

La terrasse qui reliait à l'origine les deux ailes au niveau de l'entresol côté boulevard Malesherbes a été supprimée car elle obscurcissait le sous-sol où on voulait installer des bureaux ; à gauche dans la cour, le long de la rue de Lisbonne, se trouvait une aile qui abritaient les jardins d'hiver et le billard ainsi que les communs et les écuries : toute cette aile a été détruite par l'architecte Jacques HERMANT et remplacée par une aile mieux conçue pour être occupée par des bureaux.

Enfin, la salle des mariages où nous sommes maintenant a été créée par la réunion des trois salons. Le décor des deux premières pièces a été complété dans le boudoir de Madame CAIL par le prolongement des boiseries car il n'en était pas revêtu, tandis qu'une toile d'Hector d'ESPOUY (1926) est venu répondre, au centre de ce troisième plafond et donc au-dessus de moi, à celles que Pierre-Victor GALLAND[36] avait exécutées soixante ans plus tôt pour les deux autres.

[36] Pierre-Victor GALLAND, élève de DROLLING, se spécialisa dans le décor des plafonds des demeures aristocratiques, tels que les hôtels SEDILLE, 28, boulevard Malesherbes, PEREIRE ou ceux de la place de l'Etoile ; il travailla également au Panthéon, à l'église Saint-Eustache, au palais de Saint-Cloud, mais aussi à New York, à Saint-Pétersbourg et Londres ; il participa à la fin de sa vie au décor de l'Hôtel de Ville, la galerie des Métiers.

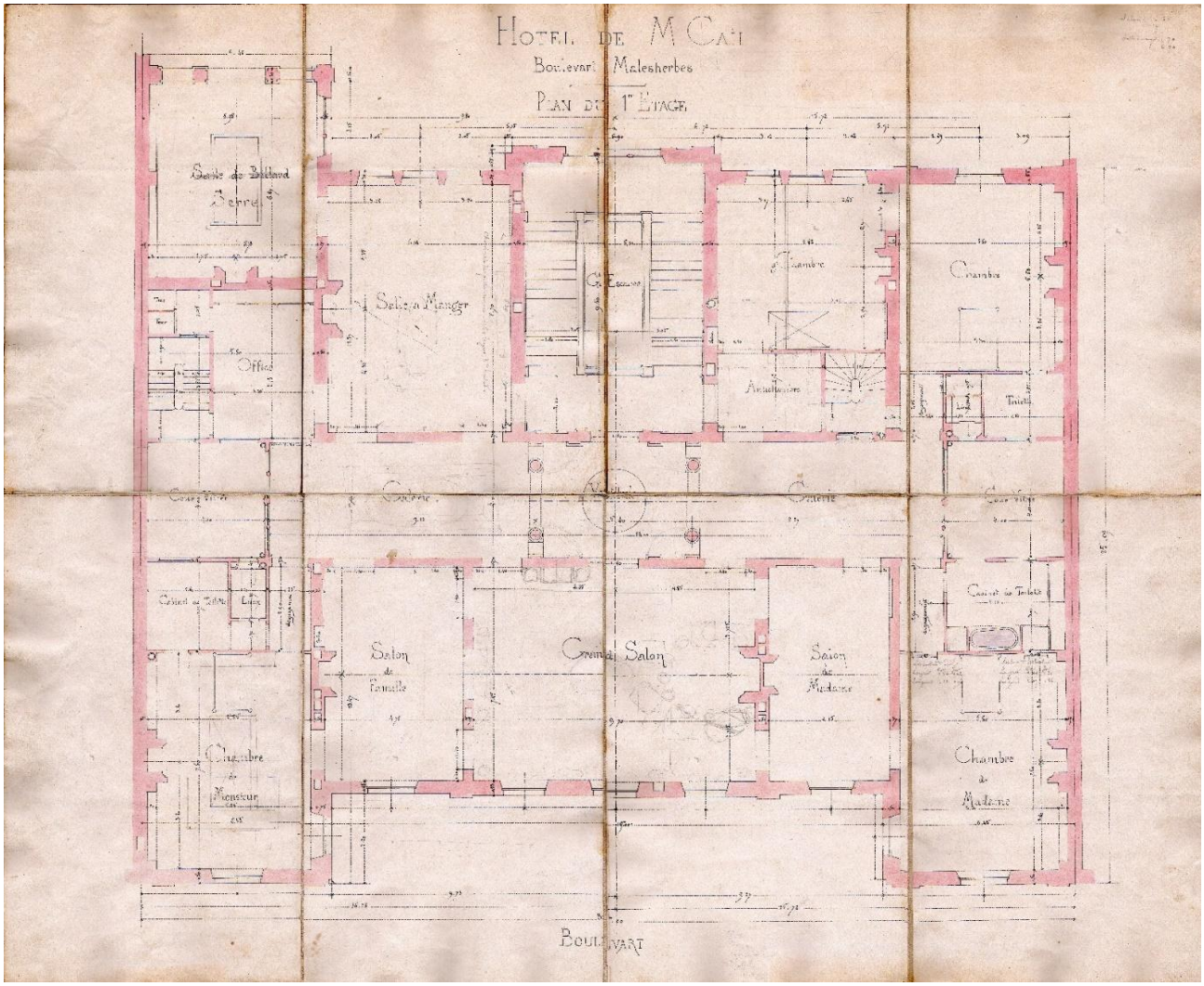
L'inauguration de la mairie a eu lieu quatre ans plus tard le 2 juin 1926 avec une cérémonie à laquelle le président DOUMERGUE et le préfet de la Seine, Paul BOUJU, avaient tenu à apporter un éclat dont la presse nous a laissé une relation dithyrambique. Le discours du maire du VIIIè de l'époque, M. Gastin DRUCKER a décrit l'hôtel CAIL comme « *un témoignage représentatif du Second Empire* » en insistant sur le luxe intérieur, la ferronnerie, les dorures et les peintures, avant de le rapprocher du style du Palais Garnier.



S34 - Hôtel CAIL – Les trois salons réunis forment la salle des mariages de la Mairie du VIIIè



S35 – L'ancienne salle à manger de l'Hôtel Cail



S36 - Plan du 1er étage de l'Hôtel CAIL en 1865 (source : Association C.A.I.L.)

L'immeuble de rapport a été construit dans le même style que l'hôtel contigu, et porte les numéros 52 et 54 sur le boulevard Malesherbes. Il donne par derrière sur le jardin de l'hôtel CAIL. Lors de la vente de l'hôtel en 1922, un mur a fermé le jardin au droit de l'immeuble jusqu'à la rue du Général Foÿ.



S37 - Cour intérieure du 52 – 54 boulevard Malesherbes ; Jean-François CAIL a fait graver ses quatre vertus cardinales sur le fronton du 4è étage : TRAVAIL, INDUSTRIE, COMMERCE, AGRICULTURE

Les terrains de Grenelle

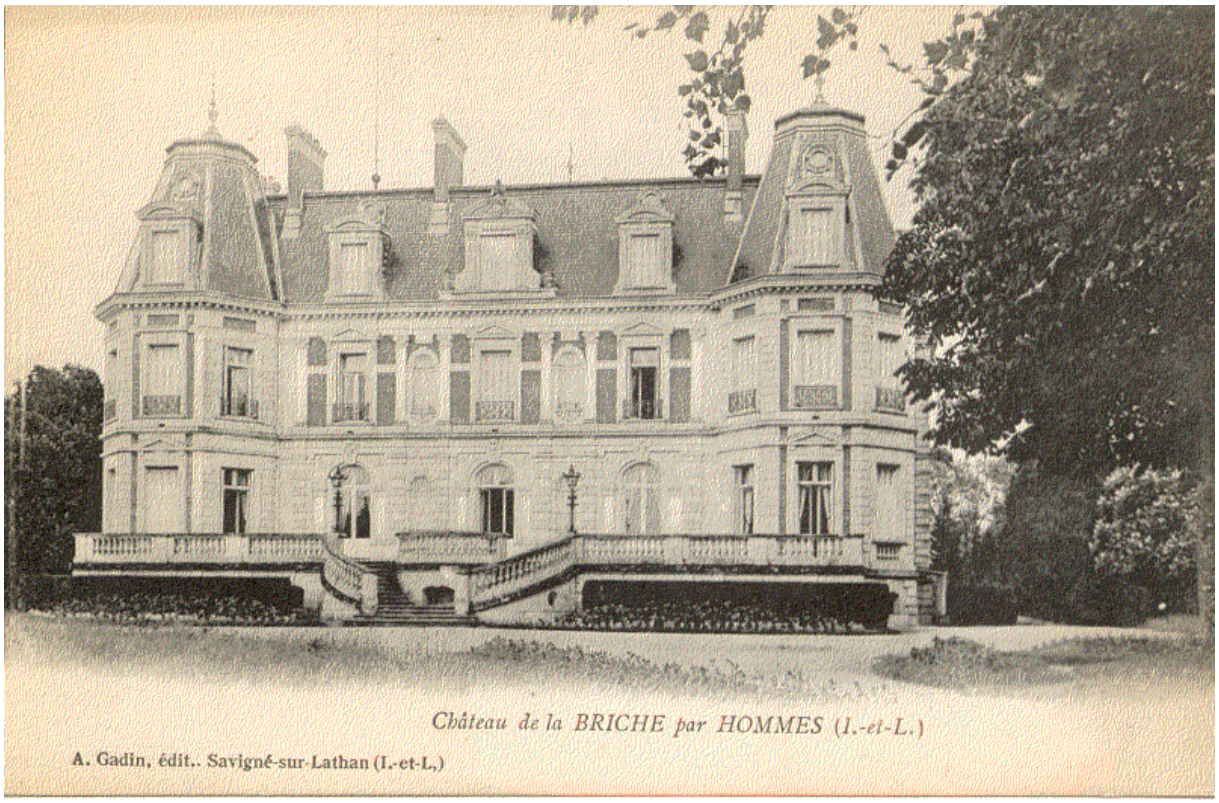
Et puis, Jean-François CAIL, en homme d'affaires avisé, a rapidement compris qu'il valait mieux détenir en direct l'immobilier professionnel plutôt que de le faire porter au bilan de ses sociétés ; il va donc acquérir des terrains entre 1860 et 1869 boulevard de Grenelle représentant un peu plus de trois hectares qui seront ensuite pour la plupart loués à la SOCIETE CAIL & CIE :

- 8 rue Saint Charles et 32 rue des Usines (devenue la rue du Docteur Finlay) ;
- 3 terrains totalisant 11 862 m^2, se trouvant entre le quai de Grenelle, au Nord rue Viala, sur le devant à la rue Saint Charles, sur une partie à la rue des Usines.

Le château de La Briche

Jean-François CAIL décida en 1867 de construire un château à côté de la ferme de La Briche. Ce n'était pas pour y passer des vacances qu'il ne prenait pas, mais pour, entre autres, recevoir ces visiteurs qui venaient du monde entier admirer cette ferme modèle. Il en confia la réalisation à un architecte tourangeau en 1869, mais les travaux furent interrompus au moment de la déclaration de guerre en juillet 1870. La veuve de Jean-François CAIL reprendra les travaux et les confiera à un architecte parisien, Emile LEMENIL, à qui son mari avait déjà confié l'édification d'immeubles pour le personnel des Ets CAIL dans le Faubourg Saint Denis, dont je vais vous reparler, et qu'il avait également choisi pour bâtir les immeubles de la rue des Immeubles-Industriels dans le XIe, la « *cité idéale des artisans du meuble* » sur laquelle je vais également revenir.

Le parc de 45 ha sera dessiné par son ami Adolphe ALPHAND, qui avait déjà dessiné les grands parcs parisiens comme le Parc Monceau et les Buttes Chaumont, avec un parc à la française pour les abords du château et un parc à l'anglaise pour les parties éloignées, avec des abris à cygnes, une passerelle en fonte au-dessus d'une rivière artificielle, un kiosque, un salon de verdure, un coin pique-nique et sa glacière alimentée par de la glace venant de Norvège…



S38 - Le château de La Briche côté jardin avant l'incendie de juillet 1934

Le vestibule comporte un splendide escalier en pierre, doté d'une rampe en fer ouvragé, qui représente des branches de gui et des grappes de raisin, et dont on a voulu atténuer la froideur du contact en la recouvrant d'une menuiserie en ébène, rampe bien évidemment forgée dans les ateliers de la Maison CAIL.



S39 - La rampe de l'escalier du château de la Briche

Le premier étage est occupé par les chambres de la famille, en particulier celle destinée à Jean-François CAIL – mais qu'il n'a jamais habité -, dont la table de nuit, le lit à son chiffre et l'armoire, tous les trois en palissandre sculpté de couleur presque noire avec des inserts en cuivre, sont visibles au musée CAIL du château de Javarzay à Chef-Boutonne, sa ville natale.



S40 - Chambre de Jean-François CAIL du château de la Briche reconstituée au château de Javarzay (source : Association C.A.I.L.)



S41 - Le château de La Briche côté route vers 1930

Environ 45 pièces dont 33 chambres, 28 cheminées, plusieurs escaliers, un sous-sol complet sur deux niveaux, pas de vrai chauffage central… tout ceci n'est plus guère adapté à la vie actuelle.

Constructions pour des tiers

Né modestement dans la France profonde, Jean-François CAIL a toujours conservé le souvenir de ses origines, et c'est là sans doute que nous trouvons son souci du bien-être de ses ouvriers à une époque où peu de patrons s'en préoccupaient. Nous avons déjà parlé de la création de la caisse sociale, mais il fit davantage, notamment dans la rue qui allait porter son nom en 1868 dans le Xe arrondissement, pour loger ses ouvriers, et dans un projet révolutionnaire de cité industrielle qu'il conçut rue des Immeubles-Industriels dans le XIe arrondissement.

LOGEMENTS OUVRIERS

Jean-François CAIL va se lancer dans un programme construction de logements sociaux, car les conditions de vie des ouvriers sont effroyables en cette fin du XIXe siècle. A la fin des années 1860, la Société CAIL va monter une opération avec une compagnie privée, la COMPAGNIE IMMOBILIERE DU FAUBOURG SAINT-DENIS, pour acheter des terrains et bâtir des immeubles de type Haussmannien dans un quartier de Paris où le foncier est resté le moins cher, à la limite nord du Xe arrondissement. Aux logements, la société CAIL adjoint école, crèche, magasins, et même un théâtre, l'actuel théâtre des Bouffes du Nord, confié à un jeune architecte encore inconnu, Emile LEMENIL dont nous avons déjà parlé.



S42 – La rue Cail au début du XXè siècle

Deux nouvelles artères sont ouvertes pour l'occasion, les rues Cail (nommée le 20 juillet 1868, donc de son vivant, comme Victor HUGO) et Perdonnet (brillant ingénieur suisse des chemins de fer), tandis que, ironie du sort, la rue dans laquelle débouchent ces deux nouvelles artères, la rue des Buttes-Chaumont, sera rebaptisée rue Louis Blanc en 1885…

LA CITE IDEALE DES ARTISANS DU MEUBLE

[Je parle sous le contrôle d'Hervé DEGUINE qui est parmi nous ce soir et qui a écrit un livre très documenté sur le sujet dont je vous recommande la lecture.]

A la fin du Second Empire, la prospérité de l'industrie du meuble héritée du XVIIIe siècle arrive à son terme et va connaître une grave crise économique qui va frapper les vingt-huit mille artisans du bois et les milliers d'artisans associés à l'industrie du meuble.

Effet pervers de la Révolution, l'abolition des privilèges, des jurandes et des corporations, a fait perdre leur monopole aux artisans du meuble qui remontait à Louis XI, avec la création incontrôlée d'ateliers d'artisanat dans d'autres quartiers de Paris.

Le développement des transports, et notamment du chemin de fer, a permis à d'excellents artisans de province de venir les concurrencer sur place, voire à favoriser l'importation de meubles d'Angleterre où l'industrie s'est mécanisée de façon précoce, réduisant les prix de revient et rendant les meubles compétitifs malgré le coût du transport, sans parler de la vente directe à base de catalogues qui implique une forme de standardisation et le début des fabrications en série qui vont mettre un terme à ce qui faisait l'originalité et la réputation des artisans du Faubourg.

Face à ce déclin, l'idée consistant à mutualiser la force motrice et à favoriser la mécanisation du travail fait son chemin. La SOCIETE DES IMMEUBLES INDUSTRIELS DU FAUBOURG SAINT-ANTOINE est créée, à laquelle va être apportée une parcelle de terrain sur laquelle seront construits 19 immeubles identiques : deux niveaux de sous-sol, un rez-de-chaussée et un entresol à usage artisanal ou industriel, trois étages d'habitation classiques, plus un quatrième sous comble ; les rez-de-chaussée et les entresols disposent de très larges ouvertures, tandis que les étages supérieurs, sont couverts d'un torchis de ciment crénelé de façon à suggérer la pierre de taille comme dans les immeubles haussmanniens classiques ; l'architecte Emile LEMENIL n'a fait en réalité que décliner le modèle qu'il avait déjà construit au 17, rue Cail. Le classement ultérieur de cette rue à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques fait que les façades n'ont subi aucune modification depuis 1873.



S43 - La rue des Immeubles-Industriels

Le projet était prêt quand éclate la guerre de 1870, et malgré la Commune, le projet a été maintenu et le premier coup de pioche a lieu au printemps 1872 pour une inauguration en juillet 1873.

La machinerie est installée sous l'immeuble n°10 avec une verrière qui ressort dans la cour ; la force motrice à vapeur est fournie par deux chaudières en parallèle fournissant 200 chevaux, et est distribuée dans chacun des immeubles des deux côtés de la rue au moyen d'arbres de transmission souterrains traversant toutes les caves de part en part sur toute la longueur de la rue, tandis que des rouages mécaniques permettent ensuite la transmission verticale de l'énergie aux ateliers situés aux rez-de-chaussée, aux entresols et aux premiers étages, activés par un système de courroies et de poulies, tout ceci mis en place évidemment par la société CAIL & CIE.

Un certain nombre d'indices nous laissent à penser que Jean-François CAIL en fût l'instigateur. D'abord ce genre de projet rentre bien dans la philosophie de l'homme. Ensuite, qui d'autre que lui aurait pu confier un projet d'une telle envergure à un architecte encore inconnu à l'époque – Emile LEMENIL – à qui il avait déjà confié la construction de plusieurs immeubles dans le quartier de la Chapelle, qui de surcroît installe ses bureaux au siège social de la société CAIL & CIE au 15 quai de Grenelle, tandis que le notaire qui a créé la société est Maître Victor AMY, le notaire personnel de Jean-François CAIL et celui de la société CAIL & CIE. Enfin, la succession CAIL détenait une créance de FF. 139 750 sur la société.

Chapitre 5 - CAIL Aujourd'hui

Pour conclure…

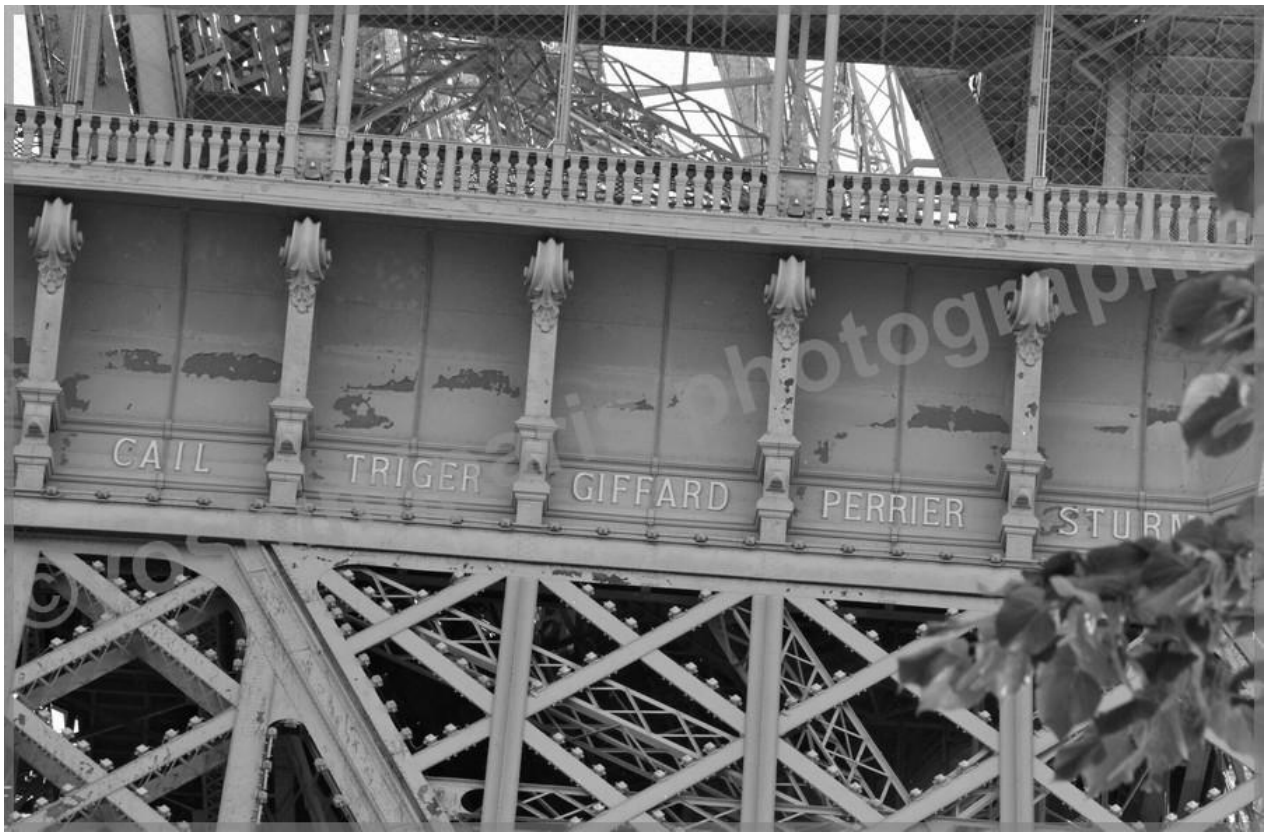
Voici donc l'histoire de cet homme de génie qui a vécu sous trois rois, deux empereurs et trois républiques, qui a traversé victorieusement deux révolutions dont la seconde, celle de 1848, a bien failli le ruiner définitivement.

Parti de sa maison natale à l'âge de 15 ans avec un écu de 6 francs or en poche, à une époque où l'ascenseur social était bien plus lent qu'aujourd'hui, Jean-François CAIL laissera à sa famille un patrimoine de près de 28 millions de francs or (€ *85 millions de nos jours*), ce qui était tout de même relativement rare même à cette époque où pourtant tout était possible à qui voulait sérieusement entreprendre avec talent.

Que reste-t-il de ce grand homme aujourd'hui ?

Certes, Jules VERNE lui a fait construire les réservoirs du *Nautilus* dans *« Vingt-mille lieues sous les mers »*, et raconte dans « *Le Chancellor »* que des moulins à force centrifuge produits par la maison CAIL allaient équiper une usine hydraulique en Caroline du Sud, mais la société CAIL & CIE, bien qu'ultérieurement adossée à celle de FIVES-LILLE, a complètement disparu. En outre, qui lit encore Jules VERNE ?

Certes, Gustave EIFFEL l'a reconnu comme faisant partie des 72 savants qui ont honoré la France de 1789 à 1889 dont le nom est inscrit sur la Tour Eiffel, où il figure comme *industriel* en bonne compagnie à côté d'Eugène SCHNEIDER, le premier constructeur français de matériel ferroviaire et son principal concurrent, et de Marc SEGUIN, l'inventeur de la chaudière tubulaire sans qui la locomotive à vapeur n'aurait jamais dépassé le stade expérimental : son nom est évidemment inscrit sur la façade orientée vers Grenelle.



S44 - Tour Eiffel – Façade côté Grenelle

Mais objectivement, beaucoup de ces 72 noms ne nous disent plus rien : pour n'évoquer que les voisins de Jean-François CAIL, qui connait le procédé TRIGER pour l'extraction du charbon dans les zones aquifères ou l'injecteur de GIFFARD que l'on trouve pourtant sur toutes les machines à vapeur ?

Nous avons un vrai problème dans la transmission de notre roman national dans notre beau pays.

Peu de livres ont été consacrés exclusivement à sa vie : parmi eux, celui très synthétique, écrit tout de suite après sa mort par Benoit DUREAU, le directeur du *Journal des Fabricants de sucre*, introuvable en librairie, un opuscule, encore plus concis, de Raymond PROUST paru en 1955, épuisé également, et enfin, un ouvrage extrêmement détaillé, écrit en 2004 par Jean-Louis THOMAS, le président de l'Association C.A.I.L. dont on peut commander un exemplaire en allant sur le site de l'association.

Emmanuel CHADEAU, le spécialiste de l'histoire des transports, considère dans « *L'économie du risque* » paru en 1988 que Jean-François CAIL est au chemin de fer ce que Louis RENAULT est à l'automobile et Marcel DASSAULT à l'aviation, ce qui est évidemment très élogieux. Cela dit, si tout le monde connait la marque RENAULT, sans doute un peu moins connaissent la vie exceptionnelle de Louis RENAULT dont la fin a quelque peu terni le souvenir ; quant à Marcel DASSAULT, il est encore trop présent dans nos mémoires pour que nous puissions l'avoir oublié. Mais Emmanuel CHADEAU reconnait qu'Alfred CAIL n'était pas à la hauteur des enjeux, et que - sans doute pour se libérer de l'image probablement très pesante de son père - il a effectué de mauvais choix stratégiques, avec notamment, des diversifications hasardeuses à un moment où il aurait fallu plutôt investir dans le cœur de métier de la Maison-Mère : dès 1871, à peine son père enterré, il effectue un investissement de 2 millions de francs dans la SOCIETE DES ABATTOIRS DE VAUGIRARD, investissement immobilier sans doute prometteur à long terme, mais présentant peu de synergies industrielles avec son activité de base, et en 1881, il va créer au Havre les CONSTRUCTIONS MECANIQUES DE NORMANDIE, société spécialisée dans la réparation des chaudières navales dans un port déjà saturé d'entreprises de cette nature, et qui n'arrivera jamais à s'imposer ; l'année suivante, en 1882, il fallut restructurer CAIL & CIE qui devint la SOCIETE ANONYME DES ANCIENS ETABLISSEMENTS CAIL avec le soutien du COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS, mais sans représentant cette fois de la famille CAIL aux commandes : une lente agonie commençait, et le décès de « *Monsieur Alfred* » en 1889 a précipité sa descente vers les enfers du monde industriel.

Pour un industriel, laisser un nom de façon pérenne dans l'Histoire nécessite soit une invention révolutionnaire comme Denis PAPIN, soit la création d'un produit à son nom jusqu'à ce qu'il devienne une marque ou un nom commun pour survivre sans représentant de la famille fondatrice (comme RENAULT ou CITROËN), soit créer une dynastie comme les SCHNEIDER.

Malheureusement, Jean-François CAIL ne coche aucune de ces cases.

Les locomotives à vapeur ont toutes été construites sous licence : aucune d'elle ne porte le nom de CAIL.

Une dynastie, à l'époque, impliquait l'existence d'un fils susceptible d'assurer la succession : Jean-François CAIL a très tôt souhaité associer Adolphe, son fils cadet, en qui il avait décelé une vraie compétence qu'il n'avait visiblement pas ressentie chez son autre fils, Alfred ; malheureusement, Adolphe a été enlevé trop tôt à l'affection des siens, et Alfred non seulement n'était probablement pas à la hauteur, mais il n'a pas eu le temps de profiter de l'enseignement de son père, ni su s'entourer de personnes de grande qualité.

Il faut aussi convenir aussi que la distillerie de la betterave ou de la canne à sucre est un peu moins en vogue de nos jours et que l'on ne construit plus vraiment de machines à vapeur.

Pour conclure, on peut se demander comment Jean-François CAIL, mort encore jeune à 67 ans, s'il avait vécu jusqu'à 85 ans - donc jusqu'en vers 1890 – aurait géré la crise qui a suivi son décès, tant sur le plan industriel que sur le plan agricole ? Bien sûr, nul ne peut le dire, mais quand on a survécu à deux révolutions, à une première liquidation en 1848 et à une transformation intégrale de l'activité en 1870, on peut sans doute affronter avec succès n'importe quelle nouvelle crise.

Il nous reste donc à nous réjouir que la Ville de Paris ait racheté l'hôtel CAIL en 1924, sans quoi cette Maison aurait, elle aussi, disparu, et c'est cette heureuse transformation que nous célébrons ce soir.

Bibliographie et Sources

Mémoire sur l'exploitation agricole de La Briche pour concourir à la prime d'honneur du Département d'Indre et Loire en 1864, par Jean-François CAIL, Imprimerie de Charles Lahure, 1863

Notice sur La Briche (Indre-et-Loire), propriété de M. J. F. Cail, Librairie agricole de la Maison Rustique, 1867

Exploitation agricole des Plants appartenant à M. J.-F. Cail – Mémoire pour concourir à la prime d'honneur du département de la Charente en 1868, par Jean-François CAIL, Librairie agricole de la Maison Rustique, 1867

Historique de l'état dans lequel j'ai paris le Domaine des Plants il y a quatorze ans et de celui dans lequel je le présente aujourd'hui en 1867 à Messieurs les Membres du Jury de la prime d'honneur, par Jean-François CAIL, Ruffec, Imprimerie et Librairie de Picat père, 1867

Toasts portés au banquet donné par M. J.-F. Cail, le 25 avril 1869, à ses collaborateurs, aux délégués des ouvriers de ses ateliers, et à ses amis à l'occasion de ses nominations au grade de commandeur du Medjidié par S.A. le Khédive d'Egypte et à celui d'officier de l'ordre de Léopold par S.M. le roi des Belges

Les grandes usines, La Briche, par TURGAN, tome 7, Michel Lévy Frères, 1870

Les grandes usines, Etablissements Derosne et Cail, par TURGAN, tome 2, Michel Lévy Frères, 1871

Inventaire après décès de Monsieur Jean-François Cail, Maître AMY, 1871

Jean-François Cail, sa vie, ses travaux, par M. B. DUREAU, Gauthiers Villars, 1872

Inventaire après le décès de Madame Veuve Cail, Maître ANDRE, 1891

Mémoires du comte de Rambuteau publiés par son petit-fils, Calmann-Levy, 1905

Choses vues, par Victor HUGO, Ollendorf, 1913

La Briche et les Ricordières, par Paul HEBERT, 1934

Conférence donnée sur Jean-François Cail le 17 mars 1975 en l'Hôtel Cail, par François CAIL

Le célèbre constructeur mécanicien JF Cail, par Raymond PROUST, Imprimerie Romain, Chef-Boutonne, 1955

Histoire de Beauport au temps des Souques, par Christian SCHNAKENBOURG, 1998

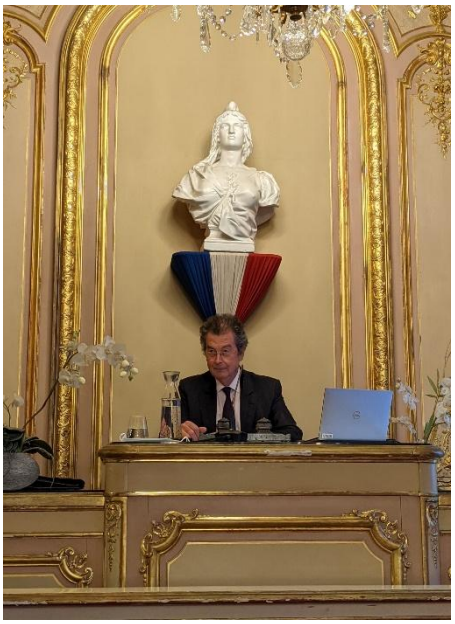
La vie de château, splendeurs et misères de deux québécois en France, par Jacques et Caroline BOUCHARD, Editions Québec Amérique, 2003

Jean-François Cail, un acteur majeur de la première révolution industrielle, par Jean-Louis THOMAS, Editions C.A.I.L., 2004

La rue des Immeubles-Industriels, par Hervé DEGUINE, Editions des Immeubles Industriels, 2013

L'économie du risque – Les entrepreneurs 1850 – 1980, par Emmanuel CHADEAU, Olivier Orban, 2015

Remerciements



Je voudrais remercier tout particulièrement Monsieur Jean-Louis THOMAS, le président de l'Association C.A.I.L., l'auteur d'un livre sur Jean-François CAIL qui fait autorité, pour m'avoir accueilli si sympathiquement à Chef-Boutonne avec les membres de son bureau, pour m'avoir donné accès à sa considérable documentation, et avoir bien voulu répondre avec beaucoup de patience à mes questions sans fin : ses recherches encyclopédiques ont largement alimenté mon texte.



S45 - Jean-François Cail, 1870

Table des matières

Préface 7
Chapitre 1 - Un peu d'histoire… 11
Chapitre 2 - CAIL Industriel 21
L'activité sucrière : premier fabricant mondial de matériel pour les sucreries 21
L'activité ferroviaire : le deuxième fabricant français de locomotives 28
Chapitre 3 - CAIL Agriculteur 37
L'activité agricole, les fermes industrielles 37
Les Plans 37
La Briche 40
Trostianetz - Podolski 42
Chapitre 4 - CAIL Bâtisseur 45
L'immobilier parisien ..... **Erreur ! Signet non défini.**
Le château de La Briche 52
Construction pour des tiers 54
Chapitre 5 - CAIL Aujourd'hui 57
Bibliographie et Sources 59
Remerciements 61