

# Jacques CAIL

1801-1858

## Introduction

Nous avons découvert sur le site du patrimoine numérique de la ville de Valenciennes, de nombreux articles de journaux locaux, "*Le Courrier du Nord*" et "*L'Écho de la Frontière*", qui évoquent l'usine Cail de Denain. Ceci nous a permis de faire plus ample connaissance avec Jacques CAIL, frère aîné de Jean-François. Il dirigea cette usine dès sa fondation. Nous sommes en mesure de dresser un portrait plus précis de Jacques, lequel eut un rôle essentiel dans la carrière de Jean-François en le présentant à DEROSNE et aussi grâce à ses compétences en matière de locomotives.



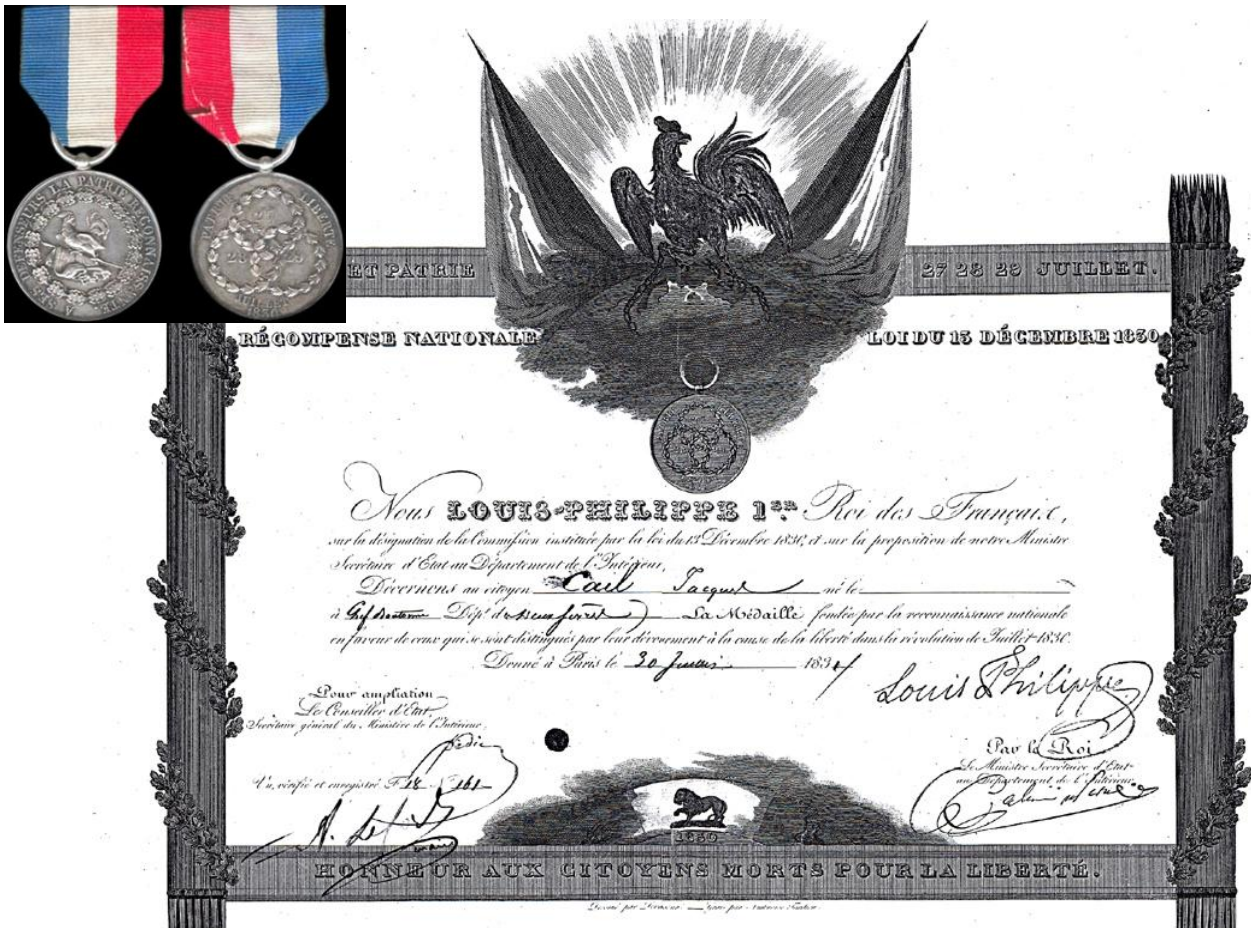
Portrait de Jacques CAIL

## Son parcours

Jacques naquit à Javarzay, commune de Chef-Boutonne, le 9 frimaire an X (lundi 30 novembre 1801). Vers l'âge de 17-18 ans il débute sa carrière professionnelle. Il est déjà chez DEROSNE, chargé de travaux d'une exécution difficile dont il s'acquitte avec honneur, lorsqu'il lui recommande son frère Jean-François en 1824.

Il se marie le jeudi 13 avril 1826 avec Louise Obéline MABILLE à Passy. Ils n'auront pas de descendance.

Lors des évènements de juillet 1830 amenant Louis-Philippe au pouvoir, il est récompensé pour "*son patriotisme et dévouement*". On lui décerne la médaille de juillet, accompagnée d'un diplôme.



On le retrouve en 1832 chez Scipion PERIER, EDWARDS, CHAPOT et Cie, installée à Chaillot. Cette société fabrique des appareils d'évaporation Bram-Chevalier et des locomotives. Il a 250 ouvriers sous ses ordres. Le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon a passé commande en 1836 de quatre locomotives de type 020 à la société. Elle en livre deux en 1837, mais fait faillite l'année suivante. C'est SCHNEIDER au Creusot qui livre les deux dernières en 1839. Entre temps, en 1838, Jacques intègre cette société qui vient de se lancer dans la construction des locomotives. Il y est responsable de la construction des chaudières de locomotives. Il restera dans cette société jusqu'en 1844.

En 1844, il revient chez DEROSNE et CAIL. À cela deux raisons, DEROSNE et CAIL décident :

- de se lancer dans la construction de locomotives et Jacques est spécialiste dans ce domaine depuis une douzaine d'années
- de développer leur entreprise en créant une nouvelle usine à Denain, prévue au départ à Marly lez Valenciennes, dont la direction est confiée à Jacques. À cette occasion est créée la société "**Derosne Jean-François Cail et Jacques Cail**". Après la disparition de DEROSNE en 1846 elle devient la société "**Jacques Cail et Jean-François Cail et Cie**". Elle est dissoute après le décès de Jacques CAIL survenu le 28 juin 1858 et devient "**La régie de Denain**". La direction en est confiée à Frédéric ZOUBE, ancien directeur de l'annexe de Valenciennes.

Avant de prendre la direction de la société de Denain, Jacques a déjà déposé des brevets dans les deux domaines dans lesquels il excelle.

En avril 1829, pour un appareil de distillation, alors qu'il est chez DEROSNE.

En 1838 et 1841, pour des joints de chaudière à vapeur alors qu'il est au Creusot. Il se fait représenter par son frère Jean-François.

"**L'Écho de la Frontière**" du 12 octobre 1844, annonce l'arrivée à Denain, dans une partie inoccupée du vaste chantier de la compagnie d'Anzin, d'un atelier de la maison Derosne et Cail « pour y fabriquer les machines à vapeur et les appareils à sucre, les grues-balances, les tenders des locomotives et la chaudronnerie en grand. Ils fabriqueront aussi des bateaux en fer pour le transport du cook (sic) et autres matières volumineuses ».

Il dépose des brevets qui révolutionnent la construction des locomotives, par le perfectionnement des chaudières (janvier 1846) et surtout la construction des roues en fer forgé (1852 et 1855). En 1856 il dépose un nouveau brevet sur le mode de construction d'un appareil propre à produire le gaz destiné au chauffage des générateurs suivant le système Beaufumé.

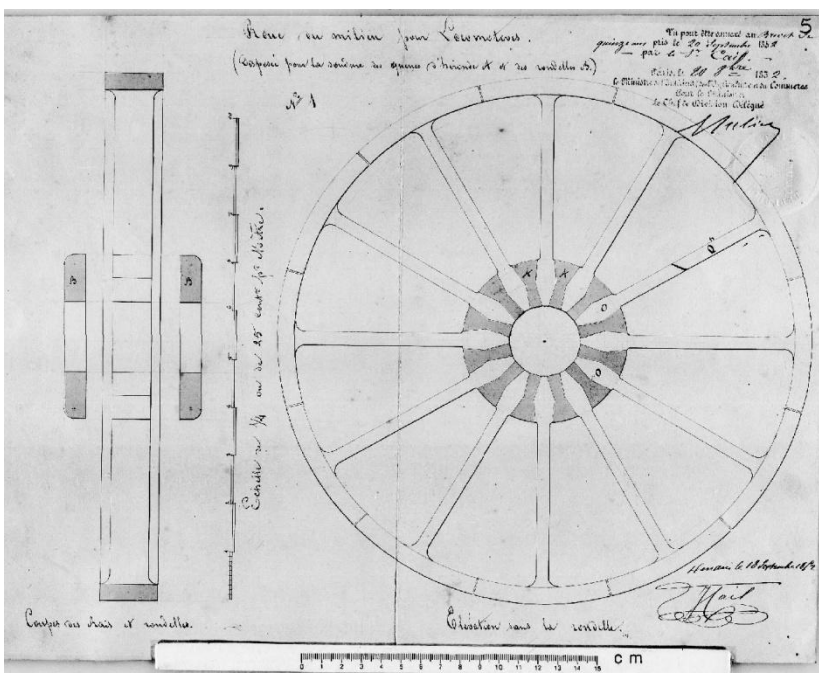


Schéma extrait du brevet de 1852  
Moyeux des roues de locomotives

Voir la 1<sup>ère</sup> page du brevet page 5

En 14 ans, Jacques va considérablement développer l'usine de Denain. À sa mort, "**L'Écho de la Frontière**" du 1<sup>er</sup> juillet 1858 rappelle que c'est devenu : « *un atelier de constructions spéciales des plus importants, 700 ouvriers, 8 machines à vapeur d'une force totale de 80 chevaux, un outillage considérable en tous genres, sont les éléments de production de pièces de tôle et de forge pour une valeur de 3 millions de francs* » et ajoute : " *Avons-nous besoin d'affirmer ce qui est ici de notoriété publique, que tout ce qui sort de la maison Cail a reçu le cachet d'une exécution habile et consciencieuse. Les locomotives ne portent-elles pas cette preuve matérielle dans toutes les directions et le fait n'a-t-il pas été partout constaté ?* ».

La preuve que cet éloge n'est pas surfait, c'est d'abord la médaille d'argent obtenue à l'exposition de l'industrie française de 1849 et surtout la grande médaille d'honneur décernée à la maison Cail lors de l'exposition universelle de Paris en 1855. La maison de Denain y présente :

- une Chaudière de locomotive pour le chemin Grand-Central ;
- une Roue motrice tout en fer forgé, pour machine locomotive de système Crampton, finie ;
- une Roue motrice en fer forgé du même système, non terminée, pour faire voir l'assemblage du moyeu avant le soudage ;
- diverses Pièces de forge pour locomotives et machines fixes ;
- diverses Tôles de détail pour locomotives, embouties et à bords relevés.

À cette occasion Jacques est élevé au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Cette distinction va être l'occasion de deux importantes manifestations à Denain.

La première pour le retour triomphal de Jacques CAIL, ainsi rapporté dans "**Le Courrier du Nord**" « *C'est jeudi dernier, 22 novembre, que M. Cail, revenant de la distribution des récompenses, est rentré à Denain. Rejoint à Douai par les principaux employés de la succursale de sa maison dans cette ville, et à Sommain par ceux de l'établissement que M. Zoude dirige à Valenciennes, le nouveau chevalier de la Légion d'honneur arrivait à Denain dans un convoi conduit par une locomotive pavoisée de drapeaux tricolores. A peine descendait-il à la station qu'un vivat poussé par plus de 4.000 assistants accueillait sa venue. Là des salves furent tirées avec deux canons forgés pour l'occasion dans ses ateliers, et la musique de la localité, dirigée par M. Secondat, vint mêler son harmonie au bruit des pétards et du canon et aux cris de la foule enthousiaste.*

*Dans cette foule, se distinguaient au nombre de plus de 800, les ouvriers de la maison Cail, auxquels étaient venus se joindre ceux de la maison A. Grebel et Cie. Cette forte colonne, militairement rangée dans la gare, offrait le plus imposant spectacle. Chaque ouvrier avait au bras un ruban rouge ; les contre- maîtres portaient des brassards rouges et verts et les employés des brassards tricolores ».*

De la gare à l'usine, le cortège avance au milieu de la foule, sous les guirlandes et les arcs de triomphe

*« Mais c'est à l'entrée de son établissement que la plus agréable surprise était réservée au héros de la fête. Là avait été érigé un avant corps composé de deux pilastres parallèles surmontés d'un entablement d'ordre toscan ; la base des colonnes se composait des récipients d'appareils centrifuges, et les futs ainsi que les pilastres étaient formés avec les tuyaux en cuivre jaune brun d'une chaudière de locomotive. Au-dessus de l'entablement, un groupe de pièces de forge et de roues d'engrenage formaient fronton ; le milieu de ce groupe était occupé par une roue de locomotive en fer forgé. Au-dessus de cette roue, un aigle en tôle, de grande dimension, couronnait le fronton. Cet aigle, véritable tour de force de chaudronnerie, fabriqué au marteau en 29 heures, sortait des mains de M. Masson, l'un des plus habiles ouvriers de l'établissement. Les angles du fronton étaient occupés par deux médailles en cuivre d'appareils à distiller complets, et les retours d'équerres par des poulies et roues d'engrenages disposées graduellement ».*

La cérémonie s'est achevée par un bal et l'article par un hommage au monde du travail.

La seconde est un banquet donné par Jacques CAIL, le dimanche 2 décembre 1855, à ses principaux employés et ouvriers et à ses amis. Parmi les 150 convives, deux dames, Mes CAIL et HALOT de Bruxelles.

Il a profité de sa venue à Paris pour l'exposition universelle de 1855 (15 mai - 15 novembre), alors qu'il est logé chez son frère Jean-François, pour faire une donation entre époux et faire son testament, auprès de maître AMY, notaire de la famille et de la société.

Jacques CAIL est décédé le 28 juin 1858, à l'âge de 57 ans, suite à une chute ayant occasionné une blessure légère à une jambe. Non prise en considération au départ, cette blessure va s'infecter et entraîner une grave maladie, provoquant sa mort. Son frère Jean-François, indigné par un passage de l'article de " *L'Écho de la Frontière* " qui parle de « *faute de soins* » adresse au rédacteur du journal une lettre dans laquelle il mentionne que son frère « *n'a pas cessé un seul instant de recevoir de sa famille, de son médecin M. le docteur Carpentier et de M. Marbotin, appelé en consultation, les soins les plus affectueux et les plus dévoués* ». Cette mise au point a été adressée à tous les journaux de Valenciennes.

« *Rien, en effet, à nos yeux, n'est plus digne que ces touchantes manifestations des classes ouvrières, d'être enregistrées par la presse, car rien ne peut mieux faire comprendre l'intérêt qui doit s'attacher aux intelligents travailleurs qui ont su, comme M. J. Cail, grandir la réputation industrielle et manufacturière de la France* ».

Ses obsèques ont lieu le mercredi 30 juin à Denain. Au cimetière, cinq discours sont prononcés, faisant l'éloge de l'homme et de l'entrepreneur. Dans le sien, CHEYLUS, cogérant de la société Cail, dit que : « *Fils de ses œuvres, M. Jacques Cail a noblement contribué aux travaux qui ont fait du nom qu'il porte un nom justement honoré dans l'industrie et qui heureusement pour la société n'est point éteint par l'accident douloureux qui nous amène dans ce lieu funèbre* ». Dans les autres discours on évoque son origine modeste, son intelligente habileté, son humanité, et qu'il était, un « *martyr du travail* ».

Sa dépouille a été placée dans un caveau d'attente avant d'être transférée dans le cimetière de Passy à Paris le 21 octobre 1858.

Son épouse Louise Obbéline MABILLE décède le 1<sup>er</sup> avril 1859, à Passy rue Boulainvilliers.



Durée : quinze ans.

N<sup>o</sup> 14,487.

Loi du 5 juillet 1844.

EXTRAIT.

Art. 32.

Sont déchu de tous ses droits :

1<sup>o</sup> Le breveté qui n'aura pas acquitté son annuité avant le commencement de chacune des années de la durée de son brevet ;

2<sup>o</sup> Le breveté qui n'aura pas mis en exploitation sa découverte ou invention en France dans le délai de deux ans, à dater du jour de la signature du brevet, ou qui aura cessé de l'exploiter pendant deux années consécutives, à moins que, dans l'un ou l'autre cas, il ne justifie des causes de son inaction ;

3<sup>o</sup> Le breveté qui aura introduit en France des objets fabriqués en pays étrangers et semblables à ceux qui sont garantis par son brevet.

Art. 33.

Quiconque, dans des enseignes, annonces, prospectus, affiches, inscriptions ou estampilles, prendra la qualité de breveté sans posséder un brevet délivré conformément aux lois, ou après l'expiration d'un brevet antérieur, ou qui, dans un brevet, mentionnera la qualité de breveté ou son brevet sans y ajouter ces mots : sans garantie du Gouvernement, sera puni d'une amende de 50 à 1,000 francs. En cas de récidive, l'amende pourra être portée au double.

7

(1) La durée du Brevet court du jour du dépôt de la demande à la Préfecture, sans tenir de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1844.

Le loi n'a point réservé à l'Administration le droit d'accorder des délais pour le paiement de l'annuité ou pour la mise en activité de découvertes.

Les questions de déchéance sont exclusivement de la compétence des tribunaux civils.

Le Ministre ne peut donc accueillir aucune demande tendant à obtenir des délais pour le paiement de la taxe et la mise en activité de brevets, en à être relevé d'une déchéance encourue.

Le Ministre de l'Intérieur, de l'Agriculture et  
du Commerce,

Vu la loi du 5 juillet 1844;

Vu le procès-verbal dressé le 20 Septembre 1852, à 2 heures  
45 minutes, au Secrétariat général de la Préfecture du département  
du Nord et constatant le dépôt fait par le S<sup>r</sup>.

Caël

d'une demande de brevet d'Invention de quinze années, pour  
des moyens de roues de locomotives et Wagons en fer laminé.

3

Attendu la régularité de la demande

Arrête ce qui suit :

Article premier.

Il est délivré au S<sup>r</sup> Caël, Mécanicien, à Denain,  
(Nord)

à ses risques et périls, sans examen préalable, et sans garantie, soit de  
la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de la fidélité  
ou de l'exactitude de la description, un brevet d'Invention de quinze  
années, qui ont commencé à courir le 20 Septembre 1852,  
pour des moyens de roues de locomotives et Wagon en  
fer laminé.

Article deuxième.

Le présent arrêté, qui constitue le brevet d'Invention, est délivré  
au S<sup>r</sup> Caël,  
pour lui servir de titre.

A cet arrêté demeurent joint le duplicata certifié de la description  
& de cinq dessins déposés à l'appui de la demande, et dont la  
conformité avec l'expédition originale a été dûment reconnue

Paris, le vingt octobre mil huit cent cinquante-deux.

Le Ministre de l'Intérieur, de l'Agriculture et du Commerce.

Pour le Ministre, et par délégation :

Le Chef de Division,

Caël