

## La consécration



5.01 Paris – La tour Eiffel

L'essentiel des informations biographiques qui va suivre est issu du remarquable travail de collecte, d'analyse et de mise en forme effectué par les descendants de cette famille SARLIN et particulièrement par Monsieur Patrick de Mare dont la mère, décédée en 2020 était la dernière représentante de cette branche. Très attaché à Ansouis, il a repris le flambeau et nous a communiqué un grand nombre d'informations, souvent inédites.

Conscients du temps et des efforts qu'ils ont investis, nous les remercions très chaleureusement pour leur aimable autorisation de réutilisation.

**Jean Louis Dominique SARLIN (1841-1915)** dit Louis fils, est né le 29 août 1841 à Philippeville aujourd'hui Skikda en Algérie.

Il est le seul survivant de la fratrie à la suite de la catastrophe survenue sur l'étang de la Bonde à Sannes en 1858, au cours de laquelle ses trois frères se noient avec trois autres amis.

Doté d'une bonne instruction, il est initié très jeune aux affaires par son père. Il s'installe rapidement à Paris où il représente alors l'une des plus grosses fortunes du midi de la France.

Il accède au gotha de la finance et il entretient une grande amitié avec Jules GREVY futur Président de la République (1879-1887).

Jean Louis est aussi un grand connaisseur de vins fins comme son père, car il reçoit beaucoup dans son imposant hôtel particulier de 25-27 rue de Courcelles à Paris 8<sup>e</sup>. Il achète ainsi plusieurs récoltes entières de Sauternes dont des « *Château Yquem* » et des « *Guiraud* » qu'il distribue à toutes ses relations d'affaires ou amis.

Au début des années 1870, Jean Louis s'associe à un industriel nommé Débrousse pour cultiver et exploiter l'alfa<sup>1</sup> sur une grande échelle en Algérie ; ils émettent le souhait d'obtenir la concession de très vastes terrains sur les hauts plateaux du sud Oranais en contrepartie de leur engagement à construire une ligne de chemin de fer entre Macta situé sur la côte où ils possèdent une exploitation de 24.100 hectares, jusqu'à Saïda située à proximité de la « *mer d'alfa*<sup>2</sup> ».



5.02 La mer d'alfa en Oranie

Ils obtiennent de la commune de Mascara un engagement de location 250.000 hectares sur une durée de 24 ans.

Mais ce contrat est refusé en 1872, par le Gouverneur GEYDON, après de nombreuses consultations, au motif de protéger les petits exploitants locaux ; lesquels ne pourraient résister face à une exploitation industrielle de cette plante. Les associés n'abandonnent pas pour autant leur projet. Ils poursuivent leurs négociations avec le Gouverneur. Ils obtiennent finalement satisfaction le 21 décembre 1873.

Une convention entre le gouverneur général de l'Algérie et MM. Débrousse et Compagnie, est signée pour la concession de 250 kilomètres de chemin de fer et de 300.000 hectares de terrains à alfa dans la province d'Oran<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> L'alfa ou sparte est une plante herbacée vivace. Sa fibre était récoltée et expédiée en Angleterre pour faire du papier de grande qualité.

<sup>2</sup> L'alfa occupe en Algérie, et notamment en Oranie, d'immense étendue (*mer d'alfa*). Source [numba.cirad.fr/CIRAD](http://numba.cirad.fr/CIRAD)

<sup>3</sup> Pour en savoir plus, visiter le site « *Les entreprises coloniales françaises en Algérie* » :

L'entreprise des frères SARLIN a la capacité de se projeter sur tous les terrains.

Avec son père et son frère, ils sont désignés en tant qu'entrepreneur général pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Clermont-Ferrand et Tulle, concédée à la Compagnie éponyme en 1872 ; mais de très grandes difficultés techniques liées au tracé tourmenté, conséquence d'une topographie accidentée, perturbent l'avancement des travaux.

Finalement l'état rachète la ligne au terme d'une convention signée en 1877, approuvée en 1878. La ligne est inaugurée le 5 juin 1881. En 1883, l'état la rétrocède à la « Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans ».

Il s'ensuit de profonds litiges financiers entre les investisseurs et les entreprises soumissionnaires qui donneront lieu à plusieurs procès ; ces derniers se concluront en 1884 par la reconnaissance de la bonne foi de l'entreprise SARLIN et par le rétablissement dans ses droits.

En 1883, le journal « *Le Gaulois* »<sup>4</sup> relate que l'industriel Jean-Louis Dominique Sarlin a construit à partir de fin 1880, à Roubaix, un nouvel espace de « *Conditionnement et Magasins Généraux* », destinés à entreposer la laine peignée ou filée, ainsi que la soie et le coton. Ces installations seront ouvertes en 1882 ; elles se révéleront toutefois assez rapidement insuffisantes. Il leur est reproché d'être excentrées et de plus, la proximité d'un passage à niveau de voie ferrée provoque des embouteillages<sup>5</sup>.



5.03 La condition publique du boulevard d'Halluin à Roubaix  
© médiathèque de Roubaix

Cette branche de la famille SARLIN aura réussi à s'imposer dans le concert des grands industriels de son époque. La réussite de son grand-père dans les premiers temps de la colonisation de l'Algérie a été le tremplin qui a permis à ses descendants de capitaliser et prospérer.

Toutes les portes de la finance et du pouvoir se sont ouvertes, jusqu'à intégrer les plus hautes autorités de l'Etat. Ses cousin et cousine germains, enfants de son oncle paternel Eugène épouseront respectivement une nièce et un neveu du Président de la République Jules GREVY.



Lui-même, épouse à 48 ans, le 2 juin 1886<sup>6</sup> en l'église Saint-Thomas d'Aquin (Paris 7ème), Marie Louise PERIVIER âgée de 24 ans, fille de Samuel PERIVIER<sup>7</sup>, premier président de la Cour d'appel de Paris. La bénédiction nuptiale est donnée par Monseigneur BERNADOU, archevêque de Sens, au milieu d'une assistance très brillante. La cérémonie civile du mariage avait eu lieu la veille, à la mairie du 7ème arrondissement. Les témoins de Jean Louis SARLIN ont été Jules GREVY, Président de la République, et Daniel WILSON<sup>8</sup>.

5.04 Marie Louise PERIVIER (collection privée famille SARLIN)

[https://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie\\_franco-algerienne.pdf](https://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_franco-algerienne.pdf).

<sup>4</sup> Edition du « *Gaulois* » le 12 juillet 1883 ; n° 360.

<sup>5</sup> Voir l'excellent site de la vénérable Société d'Emulation de Roubaix : <https://www.histoiredroubaix.com>.

<sup>6</sup> Un article du Figaro du 3 juin 1886 relate ce mariage dans le menu détail.

<sup>7</sup> En tant que haut magistrat, il sera notamment en charge des audiences liées au scandale de Panama en 1893 et du second procès de Zola devant la cour d'assises de Versailles.

<sup>8</sup> Daniel Wilson (1840 à Paris, 1919 à Loches), est un homme politique français. Il est connu pour son implication dans le scandale des décorations qui entraîna la démission de son beau-père, le président de la République française Jules Grévy.

Jean Louis SARLIN est doté d'une force inouïe ; il pouvait briser un jeu de cartes entre ses mains (!). A la fin de sa vie, il apprend le grec.

il est également réputé pour être un brillant escrimeur.

Des matinées étaient organisées régulièrement à l'Elysée par M. COLLIN, le maître d'armes de la Présidence, auxquelles participaient tout aussi régulièrement Jean Louis SARLIN <sup>9</sup>.

En 1887, il achète une grande maison à Royan, la villa « *Sainte-Anne* », construite entre 1879 et 1882 sur un vaste terrain arboré situé en plein centre-ville.

Cette ancienne demeure de la famille Cadoret de Beaupreau est rebaptisée « *les Palmiers* » et fait immédiatement l'objet de transformations très importantes sous la direction de l'architecte Auguste RATEAU ; il agrandit les jardins et reconstruit la façade côté mer, en rajoutant 2 ailes et une rotonde où il installe son bureau, le tout couvert par de grands combles à la française en ardoises.



“Les Palmiers” - Avenue de Pontaillac, - ROYAN (Charente-Inférieure).

5.05 Villa « Les palmiers » à Royan avant 1940  
Crédit photo « Mairie de Royan »

Après sa vente à la veille de la seconde guerre mondiale, la villa devait devenir un collège de jeunes filles ; mais partiellement endommagée par les bombardements elle est restaurée à partir de 1947 toujours en vue d'y abriter le collège ; les travaux achevés les services municipaux s'y installent provisoirement ... ils y sont toujours aujourd'hui.

Également très actif dans la commune et souhaitant en faciliter l'accès afin d'y développer le tourisme de villégiature, il fonde en 1902, avec l'appui de la *Banque Commerciale et Industrielle*, la « *Société des Tramways de Royan* » dont il devient Président ; cette société sera transformée en société anonyme au capital de 487.500 francs en 1907.

Une des locomotives à vapeur s'appelle « *Marie* » et une autre « *Louis* ».



5.06 Le tramway de Royan au début du XXème siècle  
carte postale ancienne, Domaine public

Une autre ligne, cette fois électrifiée pour éviter les incendies, conduit au phare de la Coubre, la ligne cheminant dans une magnifique forêt de pins, d'ajoncs et de genets.

Jean Louis, passionné de chemins de fer, s'intéresse au projet de création d'une liaison ferroviaire entre Morlaix et Roscoff ; après d'intenses batailles politiques, la déclaration d'utilité publique est prononcée en juillet 1879 et les appels d'offres sont rapidement lancés, mais on ne sait pas s'il a contribué à sa construction.

La ligne est ouverte par la Compagnie de l'Ouest le 10 juin 1883.

<sup>9</sup> Sources : articles des journaux « *Le Temps* » et « *La République* » des 28 février 1882 et 3 juin 1883.

Comprenant que le chemin de fer est parfaitement adapté au transport des produits de la mer, notamment grâce à sa rapidité, il investit en 1898 en prenant une participation importante dans « *les Grands Viviers de Roscoff* ».

Il est en affaires avec le capitaine armateur Henri HERNANDEZ demeurant à Roscoff, dont il devient l'associé.

Une goélette blanche de 161 Tonneaux, nommée « *la Langouste* » et un dundee nommée « *Giralda* » venaient chaque année s'échouer sur le banc de sable, face au vivier, à marée basse, pour le réapprovisionner en langoustes. La plupart étaient des langoustes péchées en Mauritanie<sup>10</sup>.

Le Dundee cabotait en Bretagne et venait plus régulièrement. Les commandes étaient expédiées deux ou trois fois par semaine depuis les viviers, péchées depuis une barque, emballées dans des caisses en bois avec du goémon, transportées en charrette à cheval jusqu'à la gare de Roscoff, puis acheminées par le train jusqu'à Paris et d'autres destinations.

Ce fut longtemps le plus important vivier d'Europe.

La goélette « *la Langouste* » fait naufrage avec sa cargaison devant Bourg-de-Batz le 31 janvier 1913 ; le navire et sa cargaison sont perdus, mais l'équipage est sauf.

Le nombre de langoustes a dû fortement augmenter dans ce secteur côtier pendant plusieurs années!

Selon les récits transmis depuis plusieurs générations, la famille SARLIN participe toujours activement à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au commerce par bateaux avec les Caraïbes et la Martinique ; L'éruption explosive de la Soufrière et la nuée ardente qui dévale les pentes du volcan le 8 mai 1902 détruit la ville et le port de Saint Pierre et leur fait perdre plusieurs bateaux qui mouillent alors dans la rade ; cette catastrophe sonne probablement le glas des activités maritimes de la famille ; ces éléments restent toutefois à préciser.

Jean Louis Dominique est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur par décret du 9 juillet 1883. Il y est qualifié d'industriel. Dans son courrier du 26 juillet suivant, on apprend qu'il a déjà été nommé dans l'ordre du Nichan<sup>11</sup>



5.08 Décoration de la légion d'honneur



5.09 Décoration de l'ordre du Nichan

**A suivre ...**

<sup>10</sup> Dans l'édition de l'« *Ouest Éclair* » du 21 aout 1906 on lit l'extrait d'un article du journal « *le Temps* » consacré à ce nouvel « *eldorado* » de la pêche que sont les côtes de Mauritanie : « un industriel de Roscoff a commencé la pêche des langoustes : il a déjà reçu des arrivages par bateaux-viviers dans de très bonnes conditions. Paris sans le savoir mange maintenant des crustacés venus des bords du Sahara ». Voir le site de Pierre-Yves DECOSSÉ, « *Histoire maritime de Bretagne nord* » ([histoitemaritimebretagnenord.fr](http://histoitemaritimebretagnenord.fr))

<sup>11</sup> Ordre du Nichan Iftikhar : ancien ordre honorifique tunisien en vigueur de 1837 à 1957. Ce premier ordre tunisien en raison de sa date de création est attribué pour récompenser des services civils et militaires aussi bien aux ressortissants tunisiens qu'étrangers.