Bulletin administratif n° 2, février 1914, pp. 194-196

BOULOGNE (Jules-Ernest)

Angers 1850.

Notre camarade Boulogne est décédé le 20 décembre dernier, en son domicile, à Passy, où il s'était retiré après une vie toute de travail.

De nombreux Anciens Élèves des Écoles d'Arts et Métiers sont venus assister à la cérémonie funèbre, qui a eu lieu le 22 décembre à l'église de Passy. La couronne de notre Société ornait le cercueil qui a été conduit au cimetière de Gasny (Eure), où la famille de notre Camarade possède son caveau.

Boulogne est né en 1834, à Sceaux, dans le département de la Seine. Il commença à apprendre le travail manuel chez son père, établi charron dans cette ville, et se prépara seul aux examens de l'École d'Arts et Métiers en suivant les cours de l'école communale de sa ville natale.

A sa sortie de l'École d'Angers, en 1853, il entra à la maison Cail comme dessinateur, travailla ensuite à la maison Flaud et entra, en 1860, dans la maison Claparède et Commartin, à la Villette, dont les ateliers ont été ensuite transférés à Saint-Denis.

Cette maison, après diverses transformations, a été rachetée par les Ateliers et Chantiers de la Loire en 1886; cette dernière Société confia la direction complète de cette importante annexe à notre camarade Boulogne, et il garda cette haute fonction jusqu'en 1902, époque où il prit sa retraite à l'âge de soixante-huit ans.

Les travaux qu'il a étudiés et fait exécuter pendant sa longue vie industrielle lui ont valu de belles récompenses :

En 1890, il reçoit de l'Académie des Sciences 2.500 francs sur le prix Plumey : « perfectionnements des machines à vapeur », pour les progrès réalisés dans les plans des machines du *Surcouf* et du *Forbin*.

Il est nommé en 1892 chevalier de la Légion d'honneur. A l'Exposition de 1900 l'un des grands prix lui est décerné comme collaborateur à la classe du génie maritime. Ce grand prix venait compléter les médailles d'argent et d'or qui lui avaient été décernées aux expositions précédentes.

Nous croyons qu'il est utile, non seulement pour l'édification de nos jeunes Camarades, mais encore pour la glorification de notre Société dont

notre camarade Boulogne faisait partie depuis 1864, de citer une partie des principaux travaux auquels il a collaboré.

Dans la maison Claparède et ensuite dans la nouvelle Société des Chantiers de la Loire, il a étudié, pour la marine nationale française, des marteaux-pilons, des poinçonneuses, raboteuses et chanfreneuses à vapeur, destinés à nos ports militaires et à nos arsenaux, la grue d'embarquement d'Indret de 40 *t*, le ponton-bigue de 50 *t* de Rochefort et des machines à vapeur de l'atelier de Toulon et d'Indret.

Un nombre considérable d'affuts de toutes grandeurs ont été étudiés en collaboration avec les généraux Frebault et Lacour, ainsi que les premiers tubes de lancement de torpilles construits pour la marine française.

Il a construit de nombreuses chaloupes et canots à vapeur, remorqueurs, canonnières, en particulier l'*Éclair* et la *Tromba* pour la Cochinchine et le Tonkin, et les premiers torpilleurs n°s 1 et 3, dont les expériences ont été pour lui très pénibles et très laborieuses.

Notre camarade Boulogne a créé les moteurs des torpilleurs de 27 *m* construits, en 1878 et 1879, et dont les vitesses considérables ont dépasse de 2 *n* celles qui avaient été prévues.

Il allait lui-même faire en mer les essais et, si nous pouvons nous exprimer ainsi, il était un de ceux qui étaient toujours sur la brèche.

Il a aussi étudié les appareils compound à deux cylindres des douze canonnières de 420 *chv* : *Lionne*, *Crocodile*, *Lynx*, etc., et ceux des sept avisos : *Bisson*, *Labourdonnais*, *Hussard*, *Dumont d'Urville*, *Drac*, *Pourvoyeur*, *Saône*.

Les distributions de vapeur de ces machines, toutes nouvelles alors, ont été faites en 1873 et 1874.

Notre camarade Boulogne, sur sa responsabilité personnelle, a appliqué, en 1879, le tirage forcé et a pu faire faire 1.100 *chv* à des machines de 700 sur le *Hussard* et le *Dumont-d'Urville*.

Toutes ces machines ont donné lieu à des rapports élogieux.

Faut-il citer aussi ses appareils compound à trois cylindres du croiseur *Éphigénie*, qui ne dépensait que 800 *g* de charbon par heure et par cheval, et de la *Naïade*, dont la bonne construction a été particulièrement spécifiée dans le rapport de la Commission de recette de la Marine?

Depuis sa nomination de directeur, en 1886, aux Chantiers de la Loire, il fit construire les appareils moteurs du *Forbin* et du *Surcouf*, de la force de 6.000 *chv*, qui ont donné une vitesse de plus de 20 *n* 5. Le succès de ces appareils moteurs à vive allure a été dû à l'étude rationnelle de tous les

organes, au choix des matériaux et à la précision de l'exécution, et c'est la création de ces appareils qui a été récompensée par l'Institut en attribuant le prix Plumey à notre distingué camarade Boulogne.

Il étudie ensuite les appareils moteurs du cuirassé de 1re classe le *Dupuy-de-Lôme*, moteurs à triple expansion de 14.000 *chv* qui ont nécessité des études très délicates.

Faut-il donner les noms de tous les torpilleurs étudiés et construits à Saint-Denis? La liste en serait trop longue. Contentons-nous de citer un tour de force de construction : la canonnière *Topaze*, demandée par la Marine, fut étudiée et construite par notre Camarade en soixante-dix jours, essais officiels compris, et partait quelques jours après du Havre pour le Dahomey.

Pour mener à bien tous les travaux dont nous venons simplement de donner un aperçu, il fallait être l'homme énergique qu'était Boulogne.

Toujours sur la brèche, il était à son bureau dès 7 heures du matin, n'en partant qu'à 7 heures du soir et souvent plus tard.

Il avait su conquérir par son exemple l'estime de tout son personnel.

Il aimait la Société des Anciens Élèves des Écoles nationales d'Arts et Métiers, s'intéressait vivement à sa prospérité et a aidé à la formation du Groupe régional de Saint-Denis.

Il faisait également partie de la Société des Ingénieurs Civils. Il s'était entouré de Camarades qui l'aidaient dans les intéressantes études qu'il n'a cessé de faire.

Sa vie tout entière consacrée au travail et à sa famille est un bel exemple de persévérance.

Les Vétérans de la Société des Anciens Élèves des Écoles nationales d'Arts et Métiers, dont il faisait partie, perdent en lui un de leurs membres les plus distingués; leurs regrets sont unanimes. Puissent-ils être une consolation pour ses fils et sa famille si douloureusement éprouvée.

La Commission des Vétérans.