



RETROUVEZ SUR
www.centrale-histoire.centraliens.net

dans **Histoire de Centraliens**, tous les articles historiques publiés dans la revue *Arts et Manufactures* et *Centraliens* depuis 1951.

Ernest Deligny (1842)

Une vie d'ingénieur au XIX^e siècle 1820-1898

La vie d'Ernest Deligny couvre la plus grande partie du XIX^e siècle. Sa carrière d'ingénieur s'inscrit dans le premier et le début du deuxième épisode de l'industrialisation. Elle est caractéristique par la variété de ses activités, les lieux où elle se déroula, et les engagements qui la sous-tendent, du type d'ingénieur que formait alors l'École centrale des arts et manufactures, fondée depuis peu en 1829. Bien que nous ne disposions pas encore toutes les informations qu'il eût été souhaitable de réunir, nous avons pensé qu'il était utile de parler dès maintenant de cette aventure humaine et technique.

Origine et formation 1820-1842¹

Ernest Deligny est né le 4 mai 1820 à Paris. Son père, Ferdinand Deligny, négociant habitait 18 rue Basse d'Orléans, dans le quartier du faubourg Saint-Denis. Sa mère est Marguerite Ardaillon. On lui connaît au moins un frère. À l'époque de son admission à l'École centrale, son père est dit propriétaire à Colonges (canton d'Autrey) en Haute-Saône. Il fit une partie de ses études au collège de Gray dans le même département de 1835 à 1839. Il est rentré à l'École centrale des arts et manufactures le 4 janvier 1840, après avoir passé un examen d'admission le 4 septembre 1839.

Il en sortit le 15 août 1842, diplômé dans la spécialité métallurgiste. On ne connaît pas son rang de sortie. La promotion comprenait 48 élèves dont

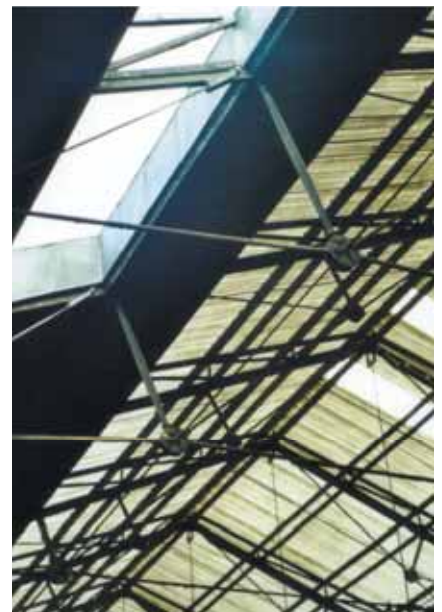
29 diplômés, les autres étant certifiés². 120 élèves avaient été admis en 1840. La sélection au cours des études avait été sévère. Ses camarades de promotion s'appelaient, Arquembourg, Bishoffeim, Gouvy, Hartmann, Koechlin.



Ernest Deligny (1820-1898)

Le jeune ingénieur, 1842-1850

Tout naturellement, il se dirigea vers l'industrie des chemins de fer qui constituait, en ce temps, une voie pleine d'avenir, synonyme de progrès. Dès sa sortie de l'École en 1842, il était engagé comme ingénieur pour l'étude du chemin de fer de Dijon à Besançon. Ce fut pour une courte durée, car, en 1843, il devenait ingénieur au chemin de fer de Saint-Germain et Versailles, chef de



Les fermes Polonceau dans la partie la plus ancienne de la Gare Saint-Lazare.

section, sous les ordres de Eugène Flachat qui l'avait embauché. Il était donc intégré dans une équipe prestigieuse, pénétrée des idées saint-simoniennes, qui joua un rôle de premier plan dans les chemins de fer, le génie civil associé et les usines métallurgiques. Il y fréquenta entre autres centraliens qui marquèrent leur époque, Jules Petiet (1832) et Alexis Barrault (1836)

En 1845, il devint en même temps ingénieur sur la ligne Paris Saint-Germain et il collabora alors aux travaux du chemin de fer atmosphérique du Pecq à Saint-Germain et à l'érection de la charpente en fer de la gare Saint-Lazare. Il participa également à la construction de la partie la plus ancienne de la gare, encore existante, constituée de fermes Polonceau (1836).

2- Le certificat, espèce de sous diplôme devait disparaître à la fin des années 1850. Les certifiés, sans aucune marque de distinction, ont été intégrés dans l'annuaire des anciens élèves dès sa première parution en 1862.

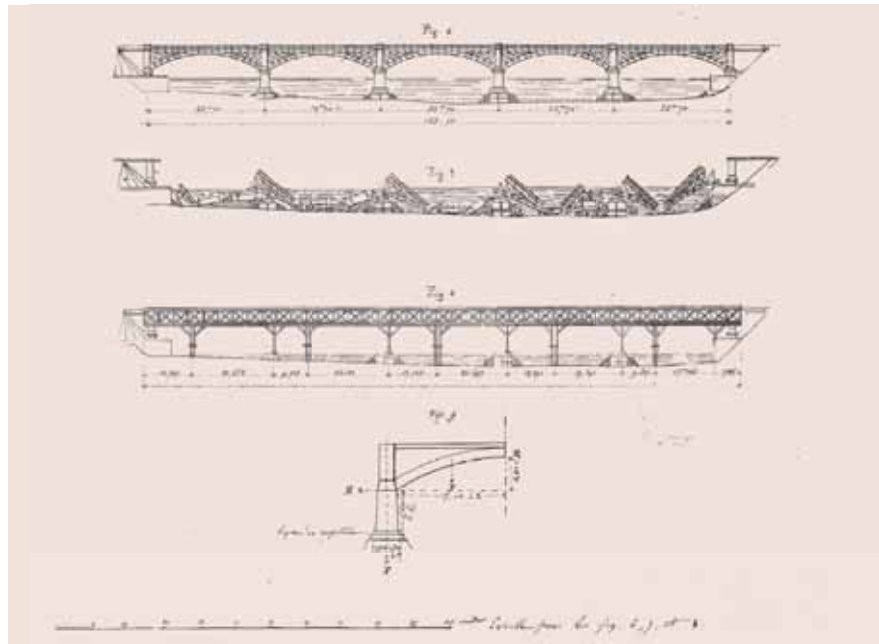
1- Archives École Centrale Paris.

Il s'illustra dans la reconstruction du pont d'Asnières³. Dans sa nécrologie⁴, on apprend « En 1848, Deligny, ingénieur des travaux et, de l'entretien des deux lignes, eut l'occasion de donner une preuve de sa remarquable rapidité de décision et de coup œil. Chargé du rétablissement du grand pont à trois voies d'Asnières que, le 2 mars, les marins de la Seine avaient incendié, ainsi que quelques autres moins importants, Deligny avait, en deux jours, dressé les projets, trouvé les matériaux du nouvel ouvrage. Le 4 mars les travaux commençaient, et, quinze jours après, la circulation pouvait reprendre. Ce fut à l'époque un grand succès. »

Il participa, par la suite, aux études du « pont en tôle », ouvrage définitif qui devait être terminé en 1852. En la même année 1848, il était membre fondateur de la Société Centrale des Ingénieurs civils de France, dénomination initiale de la SCI ; il fut membre du comité de la société en 1850 et 1851.

L'aventure espagnole : chemins de fer, mines et archéologie 1850-1869

Il lui était impossible d'espérer un développement de carrière intéressant dans le cadre de l'expansion de la compagnie de Versailles qui n'obtint pas la concession de la ligne de l'Ouest. Il se dirigea vers l'Espagne où les financiers français s'intéressaient aux ressources minières et plus particulièrement charbonnières de l'Asturie. En 1850, ingénieur, il construisit le chemin de fer de Langreo à Gijon (Espagne, Asturie) et fut directeur des houillères de Langreo. On peut penser que les événements de 1851, à savoir le coup d'État du 2 décembre, ont pesé dans la poursuite de cette carrière espagnole. Il se tint ainsi à l'écart de la France ou, plutôt, du régime politique qui y était institué.



« Le Pont d'Asnières avant et après son incendie et sa reconstruction provisoire », l'origine : Mémoires SCI.

Mais le plus important restait à venir.

En février-mars 1853, il prospecta en Andalousie et au Portugal pour le compte d'un syndicat comprenant Louis-Charles Decazes, duc de Glücksberg (1819-1886), qui avait été ambassadeur de France en Espagne, et le Comptoir d'Escompte. Il visita les mines de Rio Tinto où des progrès avaient été réalisés dans le traitement des minerais. Au voisinage d'énormes gisements de pyrite cuivreuse, il découvrit d'immenses monceaux de scories, restes importants d'exploitation de mines romaines de cuivre. Dans l'état des méthodes de prospection, en ce début encore de la géologie, le recours à ce type d'indice était une démarche qui ne manquait pas d'intérêt. Ernest Deligny fit partie, nous dit Claude Domergue, de ces ingénieurs qui furent de fait les premiers archéologues miniers. Pétrés de culture classique, pleins d'admiration pour les travaux des Grecs et des Romains, ils ne manquèrent pas dans leurs carnets de notes de relever les restes de travaux antiques, se risquant souvent à des reconnaissances dangereuses dans des zones à la stabilité douteuse. Ernest Deligny, dans son enthousiasme, crut avoir retrouvé près du village d'Alosno les mines bibliques

de Tharsis⁵. En fait, c'est le nom de la montagne voisine Tarse qui le poussa à cette interprétation quelque peu hasardeuse... Mais le nom est demeuré, auquel celui de Deligny est associé comme dans ce site espagnol internet « *Los amigos de Tharsis, Ernesto Deligny* »⁶. Ernest Deligny va être le premier à jeter les bases d'une exploitation à grande échelle. Mais il commit plusieurs erreurs auxquelles son inexpérience minière n'est pas étrangère. Il s'en tint à une exploitation en souterrain, ne régla pas de façon correcte le problème de l'exhaure. Enfin, malgré son expérience de chemin de fer, l'évacuation du minerai ne trouva pas de solution satisfaisante. La première société, créée pour exploiter les mines de Tharsis en 1853, dut être renflouée rapidement. En 1854, la Compagnie des mines de cuivre de Huelva lui succéda. L'activité se développa rapidement et, en 1856, 1 500 ouvriers y travaillaient.

En 1858, Decazes, Duclerc futur dirigeant du Crédit mobilier d'Espagne, et Deligny fondèrent la société La Sabina

3- E. Deligny, « Mémoire n°IV sur la chute du pont du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, à Asnières, incendié le 25 février 1848, et sur le pont provisoire en charpente établi par M. Eugène Flachat, ingénieur en chef », *Mémoires de la Société des ingénieurs civils*, Vol I, 1848, p 81-92.

4- L.L. Vauthier, « Notice nécrologique sur M. Ernest Deligny », *Mémoires de la Société des ingénieurs civils*, Vol 71, 3^{ème} partie 1898, p 418-420.

5- E. Deligny, *Apuntes historicos sobre las minas cobrizas de la sierra de Tharsis (Thartesis boetica)* Revista mineria, 1863, réédité Glasgow, 1953.

6- <http://www.amigosdetharsis.es/>



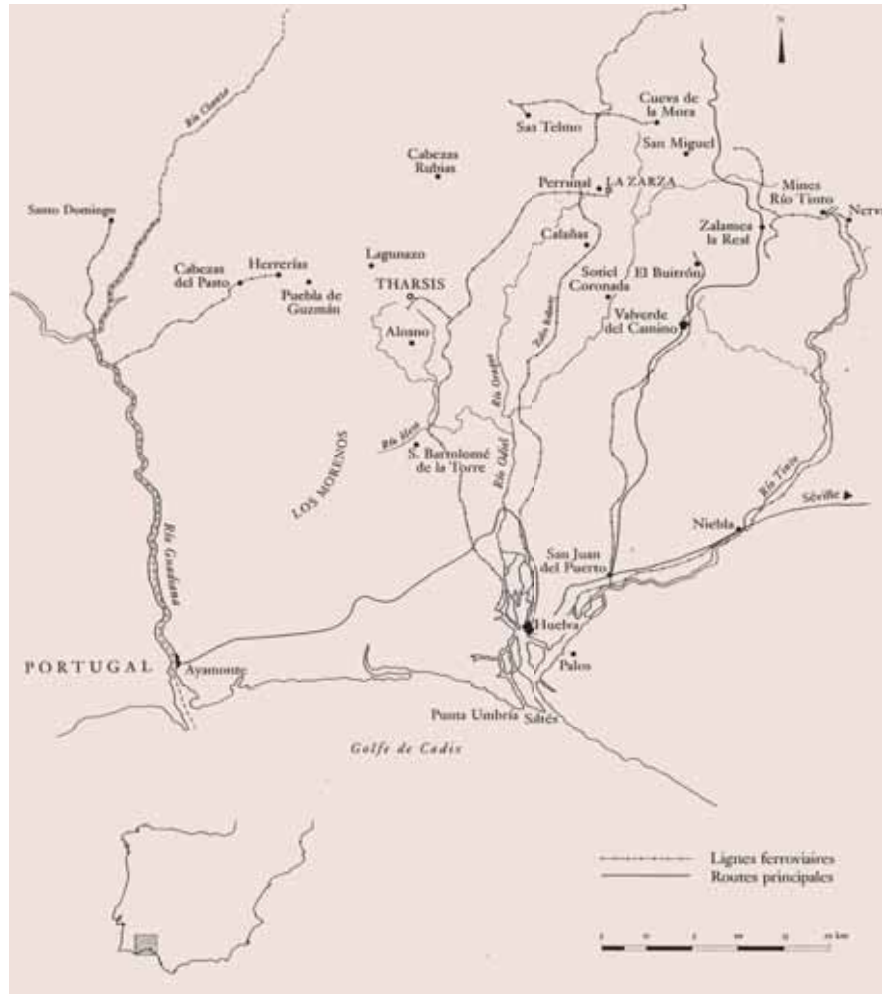
pour l'exploitation de São Domingos au Portugal prospecté en 1855. Cette zone, bien que séparée par une frontière, était dans le prolongement des gisements de Tharsis. Mais la santé financière de la Compagnie des mines de cuivre de Huelva n'était toujours pas bonne et, en 1859, Duclerc quitta la direction de la Compagnie, suivi par Deligny. La Compagnie fut alors redressée, mais continua à souffrir d'un marché trop étroit et d'une évacuation malaisée des produits. Les Anglais pénétrèrent dans la zone en apportant, grâce à une innovation technique de la double récupération du cuivre et du soufre, un élargissement du marché qui permettait la mobilisation de capitaux. En 1866, la « Tharsis Sulfur and Copper Company », société anglaise dont le siège était à Glasgow, reprenait l'exploitation des mines en constituant une entité avec des moyens financiers assez considérables. La société « Mason and Berry » affermait les concessions de la Sabina (dont São Domingos au Portugal) et complétait ainsi la présence anglaise.

À la fin des années 1860, Deligny crée la Société de mines de cuivre de l'Alosno, toujours active et prospère en 1882, seule société française dans la région où le représentait son fils Victor.

Malgré la mainmise des Anglais sur l'ensemble à peu près des mines de la zone, les intérêts des acteurs français avaient été pour partie préservés. L'action des pionniers français – pionniers malheureux – comme les qualifie Gérard Chastagnaret, avait permis de réveiller toute une région en relançant un secteur d'activité qui en fit la richesse. En 1878, malgré ses « opinions avancées »⁷, la Cour d'Espagne honora Deligny en récompense de ses services, du titre de comte d'Alosno. Il n'en faisait pas état, nous dit L.L. Vauthier.

En 2007, la municipalité de Huelva décidait d'attribuer le nom d'Ernesto Deligny à une rue de la ville. Huelva, où n'abordait jamais un navire avant 1850, fréquentée à peine par quelques barque de pêcheurs, était devenue, à la fin du XIX^e, commercialement un des plus importants port d'Espagne.

⁷ Dictionnaire des familles françaises p 419.



Les mines dans la région de Huelva, G. Chastagnaret, 2000.



Mines antiques du sud de l'Espagne, C. Domergue, 2008.

Le retour en France et son implication au service de Paris

Il est vraisemblable que son retour en France se fit progressivement avec une étape dans le vignoble bordelais, un peu au Nord de Libourne. En 1862, et bien après, on le rencontre encore en Espagne comme, en 1866, pour la construction d'un appontement à Huelva pour le chargement du minerai de Tharsis.

En 1863, il publia *Apuntes historicos sobre las minas cobrizas de la sierra de*

Tharsis (Tharsis boetica) dans la Revista mineria, texte qui fut réédité à Glasgow en 1953 sous les auspices de la Tharsis Sulfur and Copper Company qui existe toujours. Il y fait l'historique des mines de la zone de Huelva depuis l'époque phénicienne, y raconte comment et pourquoi il est venu prospecter dans la région, sa découverte de ce qu'il appelle *Tharsis*, comment ce nom s'est imposé, les demandes de concessions et les débuts de l'exploitation jusqu'en 1860.



Travers banc creusé par Deligny dans le filon nord de la mine de Tharsis.



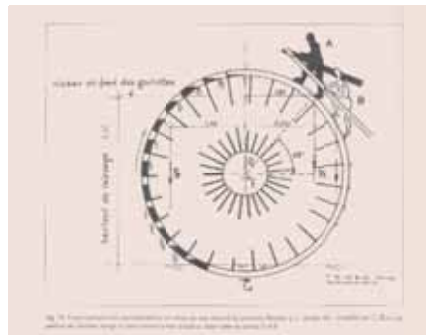
Appontement pour le chargement du minéral de Tharsis à Huelva.

En 1864, il remit au musée des Arts et Métiers la roue romaine d'exhaure de la mine de São Domingos⁸. On sait qu'alors il disposait d'une adresse tout près de Paris, 15 Vieille Route à Neuilly. En 1868, dans l'annuaire des anciens élèves de l'École centrale, il se déclare cultivateur vinicole, au château de l'Arc par Saint-Denis de Pile (Gironde), tout en donnant une nouvelle adresse à Paris, 18 rue François I^{er} Paris. Le château de l'Arc fut la propriété du père de Louis-Charles Decazes, Élie (1780-1860) ministre de Louis XVIII et fondateur de Decazeville en 1822.

Avant 1870, il est propriétaire et directeur du journal La Tribune de Bordeaux. La guerre de 1870 ayant éclaté, il fut, en 1871, membre de la commission de ravitaillement du camp retranché de Paris ce qui lui valut la croix de Chevalier de la Légion d'Honneur en 1891⁹.

Ce fut le début de la dernière partie de sa vie pendant laquelle il se consacra au service de Paris. En 1874, il fut élu conseiller municipal du quartier de la Porte Dauphine (à Paris) et le resta, sans interruption, jusqu'en 1893.

Son action parisienne mériterait un développement particulier. De 1875 à 1878 il occupa le poste de syndic de l'Assemblée. Républicain mais indépendant, il refusa constamment de prendre part aux



Roue d'exhaure de São Domingos.

discussions politiques et ne s'occupa que des questions municipales où il collabora avec L.L. Vauthier (1815-1901). Ce dernier fouriériste, X-ponts, s'était illustré au Brésil où il avait travaillé au développement de Pernambouc (Recife) pendant six ans. De retour en France, élu Député du Cher en 1849, compromis dans les événements de juin 1849, il fut exclu du corps des Ponts et Chaussées, emprisonné puis banni de France en 1855 et fut amnistié en 1859. Il pratiqua l'activité d'ingénieur civil en Europe, puis en France. Élu Conseiller municipal en 1871, il siégea jusqu'à sa mort. Il fut alors un membre influent de l'Assemblée, intervenant sur tous les problèmes techniques que posait le développement d'une grande ville. Il constitua, avec Deligny, le noyau de conseillers qui pouvait dialoguer, voire s'affronter, avec une administration toute puissante, compte tenu du statut particulier de Paris. Il rédigea sa notice nécrologique pour la SCI. Président de la Commission des eaux et égouts, Deligny réclama le développement de l'alimentation des eaux de

8- C. Domergue, Chr. Binet, J.L. Bordes, « Une roue d'épuisement des eaux de mine provenant de São Domingos (Portugal) au musée National des Arts et Métiers », *La Revue du Musée des Arts et Métiers*, n° 27, juin 1999, pp 49-59.

9- A.N., dossier Légion d'Honneur LH/713/56.

ERNEST DELIGNY (1842)...

source et de rivière et leur distribution dans les immeubles, l'achèvement du réseau d'égouts, l'amélioration des quais de la Seine dans la traversée de Paris. Il vota pour la création de lycées de jeunes filles et de logements à bon marché. Il fut très impliqué aussi dans les problèmes de transport comme le projet de gare centrale, celui d'un projet de métropolitain et le développement des tramways. De 1883 à 1891 sur ces sujets, on ne compte pas moins de 19 rapports dont il est l'auteur, répertoriés à la Bibliothèque Nationale de France. On y note, de plus, son rapport en 1878 sur la cession par la ville de Paris des terrains nécessaires à la construction de la nouvelle École centrale. Il était devenu une voix très écoutée tant au Conseil municipal qu'au Conseil général de la Seine sur tout ce qui concernait le développement de Paris et le bien-être de ses habitants. Il décéda au château de l'Arc en Gironde le 15 novembre 1898.

Des ingénieurs engagés et philanthropes

À travers les vicissitudes et réussites de cette carrière, on peut, au seul examen des actions entreprises et des buts poursuivis, reconnaître les valeurs qu'incarnèrent cette existence : croyance dans le progrès matériels pour l'amélioration du sort des populations par le développement des transports, de l'industrie, de l'hygiène et de l'éducation. On retrouve, avec son orientation politique républicaine, une similitude avec un homme comme Émile Muller (1844) qualifié lors de ses obsèques en 1889 de « soldat du progrès » par Eiffel¹⁰. Au Conseil municipal de Paris, d'autres Centraliens – comme Eugène Parisse (1877) – partageaient en particulier leurs soucis de l'éducation du plus grand nombre. ■

Jean-Louis Bordes (58)

*Docteur en histoire,
Secrétaire général de Centrale Histoire*

L'auteur remercie Claude Domergue, professeur émérite d'archéologie (Université Toulouse le Mirail) qui fut à l'origine de son intérêt pour ce Centralien qui lui avait apparu, à tort, atypique comme on pouvait le croire, mais qui incarnait parfaitement l'esprit de la génération des premières décennies de l'École centrale des arts et manufactures.

10- *Centraliens* n° 597, novembre 2009, p51-56.

Bibliographie :

Alain Auclair, *Les ingénieurs et l'équipement de la France*, Eugène Flachet (1802-1873), Le Creusot, Ecomusée, 1999, 315 p.

Gérard Chastagnaret, *L'Espagne, puissance minière dans l'Europe du XIX^e siècle*, Madrid, Casa Velasquez, 2000, 1170p.

Dictionnaire de Biographie française, « Ernest Deligny », tome dixième, 1965.

Claude Domergue, *Les mines antiques*, Paris, Picard, 2008, 240 p.

Allan Mitchell, *Rêves parisiens, l'échec de projets de transport public en France en XIX^e siècle*, Paris, Presses des ponts et chaussées, 2005, 139 p.

Nohubito Nagai, *Les conseillers municipaux de Paris sous la troisième République, 1871-1914*, Publications de la Sorbonne, 2002, 375 p.