

Introduction

La vie d'Edmond Pâris est une invitation au voyage, une lettre d'instructions pour une campagne d'exploration du XIX^e siècle. Voyageur et explorateur, Pâris le fut autant sur les mers du globe que dans l'univers des sciences et des techniques, déployant sur plus de soixante-dix années une inépuisable passion pour la navigation. Acteur de la transformation profonde qui affecte le navire de haute mer au XIX^e siècle, il fut un notable, célèbre en son temps. Son parcours militaire et intellectuel nous permet d'illustrer une page encore insuffisamment explorée de l'histoire maritime, mais aussi d'entamer un dialogue fructueux avec l'histoire des sciences et des techniques qui connaît de passionnants développements portés par les échanges transdisciplinaires. Cet ouvrage se propose de se concentrer sur le volet technique de l'art naval – défini par Pâris comme l'ensemble des moyens employés par l'homme pour se déplacer sur l'eau –, qui ne doit pas faire oublier que le marin démontre une vision beaucoup plus large et englobante de son métier. Pour le comprendre, il faut suivre le déroulé de sa carrière et son parcours intellectuel et savant.

Le 2 mars 1806 naît à Paris François-Edmond Pâris, fils de Pierre Pâris et de Virginie Bersolle. Au début des années 1810, le père d'Edmond est nommé secrétaire de l'intendant des Provinces illyriennes, mais les Pâris se replient bientôt à Brest auprès de la famille Bersolle, membre de l'« aristocratie commerciale¹ » intimement liée à l'administration civile et maritime de la ville. L'ancien fonctionnaire d'Empire destine son fils à la Marine et parvient à apporter suffisamment de preuves de son allégeance au régime monarchique de la Restauration pour qu'Edmond soit reçu en 1820 au Collège royal de la Marine.

La formation des officiers de marine a connu de nombreuses réorganisations depuis la création des Gardes de la Marine par Richelieu et oscillé régulièrement entre instruction théorique et formation pratique, tant sont nombreuses les compétences que doivent acquérir les hommes de mer. La première République crée des écoles d'hydrographie et de mathématiques, l'Empire leur préfère les écoles flottantes, et si la Restauration réintroduit un temps les Gardes, elle opte rapidement pour un enseignement théorique à terre complété par une formation embarquée². L'enseignement se fait même au milieu des terres puisque le Collège royal de la Marine est fondé à Angoulême³. L'éducation y

-
1. LE GALLO Yves et BROUSMICHE Jean-François, *Brest et sa bourgeoisie sous la monarchie de Juillet*, Paris, Presses universitaires de France, 1968.
 2. GEISTDOERFER Patrick, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI^e siècle, des gardes aux "bordaches" », *Techniques et culture*, 2005, vol. 45, DOI : 10.4000/tc.1467.
 3. Ordonnance du 31 janvier 1816.

est militaire et religieuse et l'enseignement classique afin d'assurer aux futurs officiers une culture générale qui leur permettra d'évoluer dans le monde. La formation scientifique repose sur les mathématiques et sur le dessin, compétences nécessaires pour réaliser des calculs de position, tracer des routes, dessiner des cartes, utiliser l'artillerie, etc. Les collégiens prennent rang d'élèves de troisième classe et, à l'issue de l'examen de deuxième classe, sont affectés dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort d'où ils partent pour quarante-six mois de formation embarquée, ultime étape avant de devenir officiers. Edmond quitte Angoulême en mai 1822 pour Brest. Il s'y initie au tracé des cartes et vues de côtes et au dessin de marine auprès du peintre Pierre-Julien Gilbert ; il exerce son regard, apprend les manœuvres, s'entraîne à les exécuter et à les représenter tout en perfectionnant son style. Du plan au chantier en passant par l'appareillage et le mouillage ou encore le maniement de l'artillerie, rien ne doit échapper aux futurs officiers. Pâris effectue son premier embarquement le 12 septembre 1822 sur le brick la *Gazelle* commandé par le capitaine de frégate Lalande, réputé pour ses qualités de manœuvrier. Il passe ensuite brièvement sur la corvette l'*Ariège*, en station dans le Levant. Ainsi que le veut le règlement, il est pour la première fois mis en situation de commander l'équipage. Rentré à Toulon fin février 1824 pour y passer ses examens, il est promu élève de première classe le 1^{er} mai 1824 au terme des vingt mois réglementaires d'embarquement. Au cours de sa formation, il a été immergé dans l'univers si particulier de la Marine de la Restauration, creuset politique et culturel dans lequel se côtoient deux générations d'hommes aux sensibilités et aux expériences variées. Les « rentrants », marqués par la vague anti-savante des années 1780, privilégient la manœuvre et la stratégie au détriment de la navigation dont ils ignorent les perfectionnements récents ; les officiers de l'Empire ajoutent à de solides connaissances techniques une approche plus scientifique de la navigation.

Pâris rejoint le 29 mars 1826 la corvette l'*Astrolabe* destinée à une campagne d'exploration dans le Pacifique sous le commandement de Jules Dumont d'Urville. Il fait partie de l'état-major malgré son jeune âge⁴ et s'initie à l'hydrographie. À la demande du capitaine qui étudie les peuples du Grand Océan, il entreprend une collection de plans de pirogues dont une partie est publiée dans l'atlas de la relation du voyage. Remarqué pour son talent de dessinateur et de cartographe, il est appelé, quelques mois seulement après son retour en France, à assurer les fonctions d'hydrographe en titre à bord de la *Favorite* qui effectue sous le commandement de Cyrille Laplace une campagne diplomatique et scientifique dans les mers de l'Inde et de la Chine entre 1829 et 1832. Affecté à son retour au dépôt des cartes et plans de la marine, Pâris contribue à la publication des résultats de la campagne par la composition d'un atlas hydrographique ; plusieurs de ses aquarelles sont reproduites dans l'atlas pittoresque qui accompagne la relation du voyage. Il met à profit ce séjour dans la capitale pour suivre des cours au Conservatoire des arts et métiers puis effectue un voyage d'étude en Angleterre afin de s'initier à la machine à vapeur qui a récemment fait son apparition dans la flotte militaire, mais sur le fonctionnement de laquelle l'enseignement d'Angoulême est resté muet. Cet investissement est récompensé par sa nomination en 1834 et pour deux ans au commandement du *Castor*, un bâtiment à roues qui assure la liaison entre Toulon

4. SHD/V/M, CC7 alpha 1908, pièce n° 5. Il est promu enseigne de vaisseau en cours de campagne.

et l'Algérie récemment conquise. À l'issue de ce contrat, Pâris reprend la mer avec Laplace de 1837 à 1840 à destination de l'Océan Indien et du Pacifique, où la frégate l'*Artémise* doit assurer la défense des intérêts français et la surveillance des baleiniers. Au cours d'une escale en Inde, Pâris visite une fonderie où il est victime d'un accident qui le prive de son avant-bras gauche, broyé par un engrenage. Malgré ses mésaventures, il rapporte de voyage un portefeuille de dessins et aquarelles qui vont une nouvelle fois servir à illustrer la relation du voyage rédigée par Laplace. Il a surtout complété, au cours de ses deux circumnavigations, la collection de portraits et plans de bateaux initiée sur l'*Astrolabe* à la demande de Dumont d'Urville : presque toutes les régions du monde sont ainsi représentées dans l'*Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, ouvrage unique en son genre qu'il publie en 1842. Il épouse cette même année Nelly de Bonnefoux (1819-1870), fille d'un officier de marine. Il aura trois enfants dont deux fils qu'il destine à une carrière maritime, carrières qui s'achèveront malheureusement prématurément : Armand, né en 1843, disparaît en mer au large du Pirée à l'âge de 30 ans ; Léon, né en 1847, est réformé pour raisons de santé peu de temps après la mort de son frère. La cadette, Marie, naît en 1851.

L'accident dont Pâris est victime au cours de la campagne de l'*Artémise* l'amène à s'interroger sur son avenir de marin et sur les choix qu'il va lui falloir opérer entre la géographie et la vapeur, deux spécialités dans lesquelles il excelle. Désireux de se faire un nom dans la Marine et de faire une carrière plus brillante que son beau-père qui n'a pas dépassé le grade de capitaine de vaisseau, Pâris est néanmoins conscient que le temps des tours du monde est révolu et que les marins seront désormais cantonnés à une fonction support dans les missions hydrographiques dirigées par des ingénieurs. Il choisit de se consacrer à l'étude de la propulsion par la vapeur qui s'impose progressivement dans la marine militaire. Entre 1843 et 1862, il commande successivement dix navires à vapeur, de l'avis à roues à la frégate de guerre rapide à hélice en passant par les vaisseaux dits « mixtes » (vaisseaux à voiles équipés d'un moteur auxiliaire). Sa première nomination est à terre, sur l'*Infernal*, première frégate de guerre à roues en construction à Rochefort et Indret. Il reprend la mer en 1844 pour accompagner la mission Lagrené en Chine avec la corvette à roues l'*Archimède*, ce qui lui permet de tester le fonctionnement de la machine sur un long trajet et dans des conditions extrêmes. Nommé capitaine de vaisseau en 1846, il obtient le commandement du yacht royal en fer et à hélice le *Comte d'Eu*. Bien en cour sous la monarchie de Juillet, Pâris accueille avec peu d'enthousiasme le changement de régime, d'autant qu'il est affecté sur des navires à roues, désormais obsolètes, mais un long service sur la ligne d'Alger lui permet de reprendre les expériences ébauchées sur le *Castor* et formalisées sur l'*Archimède*. Il entreprend parallèlement une carrière d'auteur technique afin de combler un vide en matière de manuels pratiques pour les marins et les mécaniciens. Cette expertise est reconnue par sa nomination à plusieurs reprises au Conseil des travaux, organe technique de la marine, mais aussi par le commandement de bâtiments de nouvelle génération : le vaisseau mixte *Fleurus* pendant la guerre de Crimée, puis la frégate à hélice *Audacieuse*, œuvre du célèbre ingénieur Stanislas Dupuy de Lôme. Le commandement de la division navale de Kinburn en Crimée à l'hiver 1856, puis le commandement en sous-ordre de l'escadre d'évolutions sur le vaisseau *Algésiras* de Dupuy de Lôme, permettent à Pâris d'atteindre en 1864 le grade de vice-amiral. Les navires à vapeur sont pour lui des laboratoires à bord desquels il expérimente de nouvelles

méthodes de navigation visant à optimiser le fonctionnement des deux moteurs, aérien et aquatique, ainsi que le rendement de la machine. Il développe un vaste réseau de correspondants, tant dans la marine de guerre que dans celle du commerce, en France et à l'étranger, pour recueillir les données de navigation d'un grand nombre de bâtiments afin d'étayer ses expérimentations par la statistique. Pâris n'a de cesse de prouver que l'expérience des marins est indispensable au perfectionnement de l'outil conçu par les ingénieurs, et que ce n'est que par la formation des mécaniciens et des chauffeurs, mais aussi des officiers de vaisseau, que la transition technique pourra être menée à bien. Il publie à cet effet de nombreux manuels et ouvrages de vulgarisation qui contribuent à imposer sa qualité d'expert. Ses travaux lui valent une médaille de l'Exposition universelle de 1855 et lui ouvrent les portes des institutions techniques et savantes. En 1859, il est brièvement major général de la marine à Brest, second en autorité après le préfet maritime qui assume un rôle administratif. Peu à l'aise dans ces fonctions, il conforte rapidement son identité savante en se prévalant de son expérience de circumnavigateur et de géographe : élu à l'Académie des sciences en 1862 après 42 ans de service dont 25 ans 2 mois 6 jours à la mer, il prend la direction du Dépôt des cartes et plans de la Marine de 1864 à 1871, date à laquelle il passe dans le cadre de réserve. Au Dépôt comme à la Société de géographie, au Bureau des longitudes ou encore à la Commission des phares et à la Société centrale de sauvetage des naufragés, il met à partir des années 1860 ses compétences et son réseau au service de la sécurité des marins, qui passe notamment par la fiabilité de l'information géographique. Mais c'est le bateau considéré comme système technique qui reste au cœur des préoccupations de Pâris. Bien qu'il bénéficie d'une prolongation de son mandat à la tête du Dépôt des cartes et plans en raison de la situation politique du pays, Pâris craint de ne conserver ensuite « que peu d'occupation au Bureau des longitudes et surtout à l'Institut⁵ ». Il réclame donc la direction du musée de Marine du Louvre en 1871 pour se consacrer à la réalisation d'un ambitieux programme : faire du musée un centre de conservation de l'art naval de tous les temps et de tous les pays. Pâris donne à cet « art naval » une acception large qui embrasse tout ce qui touche le bateau : construction et industrie navales, navigation, manœuvre, tactique aussi bien qu'usages commerciaux ; l'art naval touche aussi aux gens de mer, aux infrastructures portuaires et d'arsenaux, de sauvetage, aux enjeux économiques ou politiques de la marine, à la réglementation internationale, etc. Le musée ne peut répondre à cet ambitieux programme que Pâris déploie dans ses recherches et ses écrits ; il se doit tout au moins d'être un conservatoire des techniques de construction navale les plus récentes, à la fois lieu de formation pour les ingénieurs et les marins mais aussi outil de vulgarisation pour le grand public afin de populariser la marine. Pâris s'emploie à collecter les sources de l'histoire du navire, à les diffuser en deux dimensions par le plan et à les matérialiser en volume par la réalisation de modèles, encourageant les recherches des archéologues et appelant de ses vœux les travaux des historiens afin de renouveler l'histoire navale par l'histoire du navire. Pâris siège à l'Académie et est encore présent au musée quelques jours avant sa mort. Il succombe à une pneumonie le 8 avril 1893.

5. SHD/V/M, CC7 alpha 1908, lettre de candidature de Pâris au poste de conservateur du musée de Marine, 6 mars 1871.