

Edmond Pâris et la construction navale des peuples extra-européens : approche épistémologique (1826-1844)

Géraldine Barron

► **To cite this version:**

Géraldine Barron. Edmond Pâris et la construction navale des peuples extra-européens : approche épistémologique (1826-1844). Encyclo. Revue de l'école doctorale ED 382, Université Sorbonne Paris Cité, 2013, p.103-117. <hal-00783938>

HAL Id: hal-00783938

<https://hal-univ-diderot.archives-ouvertes.fr/hal-00783938>

Submitted on 2 Feb 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Encyclo

Revue de l'école doctorale ED 382

Économies

Pensée critique

Espaces

Politique

Sociétés

Pratiques sociales

Civilisations

GÉRALDINE BARRON*

**EDMOND PÂRIS ET LA CONSTRUCTION NAVALE DES PEUPLES
EXTRA-EUROPÉENS :
UNE APPROCHE ÉPISTÉMOLOGIQUE (1826-1844)**

Edmond Pâris est aujourd'hui considéré comme le père de l'ethnographie nautique¹ dont l'*Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*² serait l'œuvre fondatrice. Cette reconnaissance a présidé à la réalisation d'une grande exposition rétrospective au musée de la Marine à Paris en 2010 *Tous les bateaux du monde* : Pâris a collecté pendant sa longue carrière un matériau dont la qualité, l'étendue géographique et la dimension chronologique font un corpus unique pour les ethnologues et les archéologues. Les observations de terrain et la collecte de données se sont en effet déroulées à une période charnière dans bien des régions. Pâris a été le témoin des signes d'acculturation et des disparitions d'embarcations engendrées par la présence occidentale. L'historien ne peut cependant rester indifférent à la célébration de l'invention d'une discipline qui ne verra le jour de manière structurée que des décennies après la mort de Pâris. Faut-il observer dans les travaux de cet officier de marine une rupture épistémologique qui provoque l'émergence d'une science nouvelle ? L'*Essai*, publié au milieu du XIX^e siècle, procède-t-il de ces phénomènes d'autonomisation des disciplines scientifiques et, si c'est le cas, de quelle science a-t-il émergé ? Ce questionnement se positionne à la croisée de différents champs historiographiques en offrant à l'histoire maritime de s'interroger sur la dimension savante d'une arme et des hommes qui la servent³. Ce n'est qu'en se penchant sur le parcours de Pâris durant la vingtaine d'années qui précède la parution de son premier ouvrage qu'il est possible d'esquisser une réponse – forcément partielle – à ces questionnements.

* Université Paris Diderot - Paris 7

Laboratoire « Identités-Cultures-Territoires » (EA 337)

¹ Voir les nombreux articles que lui a consacrés Éric Rieth, ainsi que les rééditions d'ouvrages qu'il a dirigés. Voir aussi Éric Rieth dir., *Tous les bateaux du monde*, Grenoble, Glénat, 2010.

² Edmond Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens, ou Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du grand Océan et de l'Amérique dessinés et mesurés par M. Paris, ... pendant les voyages autour du monde de l'Astrolabe, la Favorite et l'Artémise*, Paris, Arthus Bertrand, 1844.

³ Nous renvoyons notamment au travail d'Olivier Chapuis sur l'ingénieur-Hydrographe Beautemps-Beaupré : Olivier Chapuis, *A la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850: l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999.

*Pâris, « Barbouilleur et Géographe-marine »*⁴

Edmond Pâris est né à Paris en 1806. Par sa mère il est apparenté à la famille de négociants brestois Bersolle chez qui ses parents trouvent refuge à la chute de l'Empire⁵. Ce sont encore les Bersolle, grâce à leurs relations avec l'administration maritime, qui se portent caution pour l'entrée du jeune Edmond au Collège royal de marine d'Angoulême en 1822. C'est donc dans les terres, sur les bords de la Charente, que le jeune homme reçoit les premières bases théoriques⁶ de son futur métier d'officier : discipline militaire et religion agrémentées d'humanités et de quelques rudiments en mathématiques et en dessin⁷. Affecté à la compagnie d'élèves de Brest, Pâris se forme au dessin de marine auprès du peintre Gilbert⁸ et au métier d'officier sur divers navires avant de recevoir l'ordre d'embarquer comme chef de quart sur l'*Astrolabe*, commandée par Dumont d'Urville. La corvette part en 1826 pour une mission scientifique de trois ans dans le Grand Océan. Passé officier pendant la campagne, Pâris se forme à la pratique hydrographique et se voit confier la réalisation de plusieurs cartes. Peu après le retour de l'*Astrolabe*, il est appelé à reprendre la mer, cette fois comme hydrographe en titre et accessoirement comme illustrateur⁹, pour un nouveau voyage qui doit le mener dans les « mers de l'Inde et de la Chine » sur la corvette la *Favorite* sous le commandement de Laplace. En 1831, il est affecté au Dépôt des cartes et plans de la marine à Paris pour faire composer et graver les cartes levées pendant la campagne. C'est durant son séjour dans la capitale que Pâris commence à s'intéresser à la technique de la propulsion à vapeur mise à l'épreuve par la Marine lors de la prise d'Alger. Après un congé consacré à un voyage en Angleterre, incontournable pour qui veut connaître les récentes avancées techniques, Pâris obtient le commandement d'un aviso à roues assurant la liaison entre Toulon et Alger. Au terme de son mandat, il reçoit de Laplace

⁴ Edmond Pâris, *Journal de l'Artémise*, manuscrit, collection particulière.

⁵ Le père d'Edmond, Pierre Pâris, affecté dans les Provinces illyriennes durant leur courte existence, dû rentrer précipitamment en France avec sa famille lors de l'invasion de ces provinces par l'armée autrichienne.

⁶ La formation des officiers de marine n'a cessé d'être tiraillée entre partisans d'un apprentissage théorique et défenseurs de l'instruction pratique, embarquée : Patrick Geistdoerfer, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI^e siècle, des gardes aux « bordaches » », *Techniques & Culture*, 2005, n° 45 [en ligne : <http://tc.revues.org/1467>].

⁷ Géraldine Barron, « La formation des officiers de marine sous la Restauration », *Marine et science*, juillet 2011 [en ligne : <http://paris.hypotheses.org/10>].

⁸ Pierre-Julien Gilbert (1783-1861) a été l'élève de Nicolas Ozanne et du peintre du département de la Marine Louis-Philippe Crépin. Il est le professeur de dessin des élèves de la marine de Brest dans les années 1820.

⁹ Pâris était l'hydrographe en titre de la campagne de la *Favorite* et l'auteur de la plupart des cartes de l'atlas hydrographique ; *Voyage autour du monde pendant les années 1830, 1831 et 1832 sur la corvette « La Favorite », commandée par M. Laplace. Atlas hydrographique*, [Paris], Dépôt général de la Marine, 1833. Les dessins « pittoresques » de Pâris sont utilisés à part égale avec ceux du dessinateur officiel de l'expédition dans l'atlas historique du voyage. Louis Auguste de Sainson, Cyrille-Pierre-Théodore Laplace, *Voyage autour du monde par les mers de l'Inde et de la Chine de la corvette de sa Majesté La Favorite album historique*, Paris, Arthus Bertrand, 1835.

la proposition de repartir pour un tour du monde à bord de l'*Artémise*, frégate affectée à une mission diplomatique et commerciale. Abandonnant charbon et galons¹⁰, Pâris accepte cette troisième circumnavigation, autant par goût du voyage que par loyauté envers son ancien commandant. C'est au retour, alors qu'il est de nouveau affecté au Dépôt des cartes et plans pour seconder Laplace dans l'exploitation des résultats de la campagne, que Pâris compose *l'Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, fruit de trois campagnes placées sous le signe de l'ailleurs et de l'image, ouvrage publié par Arthus Bertrand sous les auspices du ministre de la Marine en 1844¹¹.

À l'école des grands voyages

Les premiers voyageurs à s'aventurer dans le Pacifique aux XVI^e et XVII^e siècles ornent leurs récits de dessins représentant des pirogues à balanciers et à voiles en forme de pinces de crabe qui deviennent très vite le symbole pictural qui, sur les cartes du mystérieux Grand Océan¹², remplace les monstres marins¹³. Si les voyages de la fin du XVIII^e ont mis un terme au mythe du continent austral, c'est pour laisser bientôt place à une nouvelle énigme : celle du peuplement des îles et de la mobilité des populations insulaires dans cette immense étendue aquatique. Les officiers du XVIII^e siècle et les savants qui les accompagnent¹⁴ décrivent les pirogues de façon de plus en plus détaillée, tandis que pour les artistes tels Hodges ces archétypes du paysage insulaire constituent un élément fondamental du pittoresque qui provoque chez le spectateur une immédiate impression de dépaysement¹⁵. Dans la France de la Restauration, lorsque les voyages scientifiques reprennent, ce sont désormais les officiers de marine et de santé qui se chargent de la collecte et de l'observation savantes ; les chefs d'expéditions sont toujours dotés d'instructions par le Muséum d'histoire naturelle et l'Académie des sciences¹⁶, mais chacun organise à sa convenance la répartition des tâches. Freycinet inaugure cette ère nouvelle ; il se propose de guider lui-même le regard de ses officiers, d'ordonner leurs observations et d'harmoniser les

¹⁰ Après avoir commandé un vapeur pendant trois ans, Pâris accepte un poste de second lieutenant sur l'*Artémise*, inférieur à ce à quoi il peut prétendre eu égard à son grade.

¹¹ Souscription à 200 exemplaires, soit 23 350 francs sur trois exercices, investissement relativement faible en comparaison des sommes engagées pour la publication des récits de voyages scientifiques.

¹² «Navigation et discovery (sic) de la Indie supérieure, faite par moy Anthoine Pigafete [Pigafetta], Vincentin, chevalier de Rhodes », 1515-1600, BnF, Département des manuscrits, Français 24224.

¹³ Hessel Gerritsz, « Mar del Sur. Mar Pacifico », 1622, BnF, département Cartes et plans, CPL GE SH ARCH-30 (RES)

¹⁴ Citons en particulier Anson, Cook et les Forster père et fils durant le second voyage, Duperrey et Bérard.

¹⁵ Bernard Smith, *Imagining the Pacific: in the wake of Cook voyage*, Victoria (Austr.), Melbourne University Press, 1992.

¹⁶ Silvia Collini, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs : XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2005 ; Lorelai Kury, *Histoire naturelle et voyages scientifiques : 1780-1830*, Paris, L'Harmattan, 2001.

résultats au moyen d'un véritable « protocole d'enquête »¹⁷ qui s'inspire des instructions aux voyageurs et des questionnaires statistiques. Les consignes de Freycinet sont toutefois calquées sur l'organisation des quarts : chaque officier de l'*Uranie* à son tour doit tout observer, de la météorologie à la géologie, des végétaux aux astres. Fort de cette expérience, le second de l'*Uranie*, Duperrey, prépare en 1822 une nouvelle expédition scientifique à bord de la *Coquille*. Il juge cependant préférable que les officiers se spécialisent selon leurs affinités, tout en conservant la trame des instructions de Freycinet. C'est fort de ce double héritage que Dumont d'Urville organise dès 1825 une campagne destinée à compléter les travaux de Cook et Duperrey dans le Pacifique. L'état-major de la *Coquille*, rebaptisée *Astrolabe* en mémoire de Lapérouse¹⁸, est doté de trois élèves à qui le commandant fait copier les instructions de son illustre prédécesseur¹⁹. Pâris, recruté comme chef de quart, prend rapidement des fonctions d'officier²⁰. Chargé plus particulièrement de l'hydrographie, il est vite repéré pour ses talents de dessinateur par le commandant qui l'invite à « figurer toutes les pirogues des divers peuples »²¹ que la corvette rencontrera. L'étude des moyens de transport figure en bonne place dans les instructions de Freycinet et a déjà fait l'objet d'observations suivies de la part de Duperrey et de Bérard²². Cette étude peut en outre venir à l'appui de l'enquête ethnographique menée par Dumont d'Urville qui ambitionne de répondre au concours de la Société de géographie pour 1826 sur le peuplement du Grand Océan²³. À bord de l'*Astrolabe*, les spécialités sont distribuées en fonction des compétences : à Jacquinet l'astronomie, à Lottin la physique, et les sciences naturelles sont réparties entre Lesson pour la botanique, Gaimard et d'Urville pour la linguistique, Quoy et Gaimard pour l'anatomie et l'ethnologie, le dessinateur Sainson pour la physionomie. Ce dernier abandonne volontiers à un marin l'étude des pirogues, « une partie qui était la seule que je pus faire passablement la règle et l'équerre devant toujours servir de guide »²⁴, juge Pâris. Il privilégie en effet les plans, projections et coupes

¹⁷ Hélène Blais, « Un protocole d'enquête pour un voyage autour du monde : universalisme et organisation pratique », *Revue d'Histoire des Sciences humaines*, 2003, vol. 9, n° 2, p. 165-173.

¹⁸ L'un des objectifs de la mission est de vérifier les assertions du capitaine Dillon selon lesquelles les navires de Lapérouse se sont abîmés sur les côtes de Vanikoro.

¹⁹ Freycinet a été élu membre de l'Académie des sciences en 1825, un an avant le départ de l'*Astrolabe*.

²⁰ Il est le plus ancien des élèves et est promu enseigne de vaisseau quelques mois après le départ.

²¹ Jules-Sébastien-César Dumont d'Urville, « Rapport à l'Académie royale des sciences de l'Institut, sur la marche et les opérations du voyage de découvertes de la corvette l'*Astrolabe*, en 1826, 1827, 1828 et 1829 ; lu dans sa séance du 12 mai 1829 », *Annales maritimes et coloniales*, 1829, 2^e partie, t. 1, p. 633-676.

²² Ce qui vaut à Bérard de disputer à Pâris le titre de « pionnier de l'archéologie navale » ; Étienne Taillemite, *Les hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008, p. 243.

²³ Sa réponse est finalement publiée en 1832 : Jules-Sébastien-César Dumont d'Urville, « Sur les îles du Grand Océan », *Bulletin de la société de Géographie*, 1832, vol. 17, p. 1-21.

²⁴ Bibliothèque du musée national de la Marine, J11674, Edmond Pâris, « Notes sur les pirogues employées dans les diverses contrées reconnues par la corvette l'*Astrolabe* », p. 1 (transcription : <http://paris.hypotheses.org/282>). Autre exemplaire : AN Marine, 5JJ/101/R.

dotés d'une échelle, qui donnent à voir la structure architecturale des embarcations. Ces dessins détourés témoignent du caractère scientifique de l'étude, minutieuse et détaillée. Pâris ne se contente pas de lever des plans car, formé par la pratique d'hydrographe et les conseils des naturalistes Quoy et Gaimard, il rédige à l'appui de ses dessins des « Notes sur les pirogues employées dans les diverses contrées reconnues par la corvette l'*Astrolabe* »²⁵ qui décrivent minutieusement l'architecture, la manœuvre et le contexte d'observation de ces embarcations. Le portefeuille de dessins est riche de 58 planches rassemblant 140 dessins et plans de pirogues et bateaux de toutes les régions visitées par l'*Astrolabe* : Australie, Nouvelle-Zélande, îles Tonga, Fidji, Loyauté, Mariannes, Carolines, Tikopia et Vanikoro, Nouvelle-Irlande, Nouvelle-Guinée mais aussi Indonésie (Moluques, Célèbes, Java).

Dans cette enquête de terrain, Pâris affiche son attachement à « l'éthique de l'exactitude »²⁶ qui anime voyageurs et savants depuis le XVIII^e siècle. Projeté malgré lui dans la quête de l'origine du peuplement du Pacifique, Pâris s'efforce de donner au chef d'expédition le chaînon qui manque à la compréhension des migrations :

Indépendamment des observations Curieuses en elle mêmes la Comparaison des differens moyens que les peuples des nombreuses îles du grand Ocean ont inventés pour affronter les mers qui entourent leurs îles peut fournir quelques rapprochemens interessans. chez l'un il voit l'autre en l'enfance ne pouvant suffire à la moindre entreprise tandis que dans d'autres pays l'industrie aidée de l'industrie a su former des pirogues Capables de soutenir de longues traversées et des mauvais tems et avec lesquels ils pouvaient diriger leur route les Habitans pourraient entreprendre des expéditions lointaines dans les mers peu orageuses des Tropiques.

Les procédés variés que les Habitans ont employés pour la Construction de leurs Pirogues peuvent aussi fournir des rapprochemens interessans et fournir quelques idées sur les communications que ces peuples peuvent avoir entr'eux et peut être même entrer en Considération Avec la nature de la race des Habitans pour former des Conjectures sur la manière et surtout la direction qu'a suivie la population du grand océan pour se répandre dans les innombrables îles qui en Couvrent sa surface²⁷.

Dumont d'Urville se fonde quant à lui sur des éléments anatomiques, en particulier la couleur de peau, sur la linguistique comparée ainsi que sur l'étude de la religion et des formes de gouvernement pour imposer une géographie raciale du Pacifique²⁸. Bien que guère plus enclin que son chef à

²⁵ E. Pâris, « Notes sur les pirogues », *op. cit.*

²⁶ Marie-Noëlle Bourguet, Christian Licoppe, « Voyage, mesures et instruments. Une nouvelle expérience du monde au Siècle des lumières », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 5, sept.-oct. 1997, p. 1115-1151.

²⁷ E. Pâris, « Notes sur les pirogues », *op. cit.* p. 1. Pâris souffre d'une orthographe déplorable qu'il cache difficilement derrière une calligraphie brouillonne.

²⁸ J.-S.-C. Dumont d'Urville, « Sur les îles du Grand Océan », *op. cit.* ; Serge Tchekézoff, *Polynésie-Mélanésie : l'invention française des races et des régions de l'Océanie, XVI^e-XX^e siècles*, Pirae (Polynésie française), Au vent des îles (Culture océanienne), 2008 ; Bronwen Douglas, « L'idée de

apprécier les populations noires d’Australie et de Nouvelle-Guinée, Pâris rejette fermement toute conception polygéniste ; il s’en remet cependant à son commandant en concluant : « de pareils rapprochemens exigent des combinaisons dont une tête forte et munie de Longues études est seule Capable aussi laissant à des marins plus habiles le soin d’établir des systèmes plus ou moins vraisemblables, je me restreindrai à la simple description des pirogues que nous avons vues »²⁹. L’apprentissage du terrain aux côtés de naturalistes rompus au travail savant offre à Pâris une méthodologie basée sur l’observation, l’instrumentation, la classification et la spatialisation des phénomènes. Il esquisse donc une tentative de classification des pirogues du Grand Océan basée sur le balancier : il identifie « quatre espèces bien distinctes de pirogues »³⁰ auxquelles il associe quatre « genres » baptisés des « noms des peuples qui les emploient » : Zélandais, Polynésien, Carolin et Malais. L’étude de Pâris s’inscrit pleinement dans ce « moment naturaliste » des sciences de l’homme analysé par Claude Blanckaert³¹ en même temps qu’il amorce une vision spatiale des phénomènes³², en proposant une distribution géographique des pirogues qui va dépasser le classement taxinomique et s’imposer comme grille de lecture de l’espace océanien³³.

Bien que son texte soit négligé par Dumont d’Urville – qui intègre néanmoins dans son atlas 23 planches de plans de bateaux³⁴ – Pâris entreprend d’élargir sa « collection » aux mers de l’Inde et de la Chine que la *Favorite* parcourt trois années durant, entre 1830 et 1832³⁵, ainsi qu’au Pacifique nord en 1839-1840 durant la campagne de l’*Artémise*. Bien que Laplace ne partage guère le goût de Pâris pour l’architecture navale et qu’il reproche à son lieutenant d’être « artiste et peu militaire »³⁶, ce dernier rapporte de voyage des notes et une riche moisson iconographique composée de plans et de vues

« race » et l’expérience sur le terrain au XIX^e siècle : science, action indigène et vacillations d’un naturaliste français en Océanie », *Revue d’Histoire des Sciences Humaines*, 2009, vol. 21, n° 2, p. 175-209.

²⁹ E. Pâris, « Notes sur les pirogues », *op. cit.* p. 1.

³⁰ *Ibid.*, p. 5.

³¹ Claude Blanckaert, « 1800 – Le moment « naturaliste » des sciences de l’homme », *Revue d’histoire des sciences humaines*, 2000, vol. 2, n° 3, p. 117-160.

³² Claude Blanckaert, « Géographie et anthropologie : une rencontre nécessaire (XVIII^e-XIX^e siècle) », *Ethnologie française*, 2004, vol. 34, n° 4, p. 661-669.

³³ Géraldine Barron, « Les ‘Notes sur les pirogues du Grand océan’ et la collection de plans du voyage de l’*Astrolabe* », *Marine et science*, 13/05/2012 [en ligne : <http://paris.hypotheses.org/250>].

³⁴ Jules-Sébastien-César Dumont d’Urville, *Voyage de la corvette l’Astrolabe exécuté pendant les années 1826-1827-1828-1829*. Atlas, Paris, J. Tastu, 1833.

³⁵ Pâris était l’hydrographe en titre de la campagne de la *Favorite* et l’auteur de la plupart des cartes de l’atlas hydrographique ; *Voyage autour du monde pendant les années 1830, 1831 et 1832 sur la corvette « La Favorite », commandée par M. Laplace*. Atlas hydrographique, [Paris], Dépôt général de la Marine, 1833. Les dessins pittoresques de Pâris sont utilisés à part égale avec ceux du dessinateur officiel de l’expédition dans l’atlas historique du voyage ; Louis Auguste de Sainson, Cyrille-Pierre-Théodore Laplace, *Voyage autour du monde par les mers de l’Inde et de la Chine de la corvette de sa Majesté La Favorite ... : album historique*, Paris, Arthus Bertrand, 1835.

³⁶ Edmond Pâris, *Journal de l’Artémise*, coll. part.

en situation aquarellées³⁷ qui ajoutent au matériau technique une fonction narrative, à la fois récit de voyage pittoresque et contextualisation de l'objet d'étude. En effet, les vues en situation apportent, en plus des détails architecturaux, des informations sur la manœuvre et l'environnement de navigation. Au-delà du formalisme du dessin technique et des conventions académiques, Pâris transmet par la couleur les impressions données par les ciels, les mers et les paysages. Lui qui a été l'élève de Gilbert³⁸ conserve de cette école le souci du détail et de la crédibilité nautique des navires ; mais il se démarque de cette tradition par l'abandon des codes de la peinture de marine pour le respect des informations transmises par l'observation de terrain.

Au retour de l'*Artémise*, Pâris dispose d'une documentation importante et très complète grâce aux itinéraires complémentaires de ses trois circumnavigations ; mais la collection de dessins de bateaux serait sans doute demeurée à l'état de « magasin de souvenirs »³⁹ si le baron Tupinier n'en avait décelé l'intérêt. C'est grâce au puissant directeur des ports, promoteur des voyages scientifiques autant que de la modernisation de la marine⁴⁰, que les travaux de Pâris obtiennent une double consécration : l'édition sous les auspices du ministère de la Marine de l'*Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* et la réalisation de maquettes pour le musée Naval du Louvre d'après les plans et sous la direction scientifique de Pâris⁴¹.

L'Essai sur la construction navale des peuples extra-européens : compilation, synthèse ou révolution cognitive ?

Archéologie textuelle

« Il est rare qu'une série d'observations que personne n'a encore songé à recueillir soit commencée d'après un plan régulier, et pour arriver à la compléter il faut une suite de circonstances favorables qui se présente rarement. J'ai été assez heureux pour les rencontrer »⁴², se réjouit Pâris dans la préface de son livre. À la demande du ministère de la Marine, il complète encore sa propre collection pour tendre à l'exhaustivité. Privilégiant l'expérience du terrain, des relevés instrumentés (mesures, échelle) et une légitimité tech-

³⁷ Les plans et dessins sont rassemblés dans un recueil factice conservé à la bibliothèque du musée national de la Marine à Paris sous la cote B 178. Ce manuscrit a été édité par Éric Rieth, *Le voyage de la Favorite : collection de bateaux dessinés d'après nature, 1830, 1831, 1832*, Arcueil, Anthèse, 1992.

³⁸ Pierre-Julien Gilbert (1783-1861) est un peintre de marine, élève de Nicolas Ozanne et du peintre du département de la Marine Louis-Philippe Crépin.

³⁹ BnF, Département des cartes et plans, fonds de la société de Géographie, Colis 7 bis, Ms 2210 : « extrait d'une lettre de M. Pâris, communiqué par M. Jouannin, 30 septembre 1837 ».

⁴⁰ Bernard Lutun éd., *Mémoires du baron Tupinier, directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*, Paris, Éditions Desjonquères, 1994.

⁴¹ Le catalogue du musée établi en 1853 signale onze maquettes réalisées d'après les plans de Pâris ; Léon Morel-Fatio, *Notice des collections du Musée de Marine exposées dans les galeries du Musée impérial du Louvre. 1^{re} partie : Musée naval*, Paris, Vinchon, 1853.

⁴² E. Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, op. cit., Préface.

nique (sinon savante) sur l'objet d'étude, Pâris ne sélectionne que des sources provenant d'officiers de marine, d'architectes ou ingénieurs ayant résidé dans les pays « extra-européens ». Il exclut toute documentation non conforme à ces principes et rejette par là même d'étendre ses recherches dans le temps et l'espace sur des bases textuelles, dissimulant à peine une critique des travaux de son contemporain, Augustin Jal⁴³. Les récits des voyageurs sont ignorés jusqu'à « l'époque des idées positives »⁴⁴ de même que les études d'observateurs non spécialistes des choses de la mer⁴⁵. Il puise en revanche dans les ouvrages de Pagès, Kotzebue, Cook et surtout Anson chez qui l'on reconnaît un « programme » et une analyse très proches de ceux de l'*Essai*⁴⁶ : admiration pour l'ingéniosité et l'industrie des sauvages, situés dans une intemporalité qui gomme toute possibilité d'évolution, description des populations et de leurs modes de vie, examen du contexte géographique qui révèle une parfaite adaptation de l'outil à son milieu, exigence de l'exactitude et désir d'être « utile à nos marins et à ceux qui construisent nos vaisseaux »⁴⁷.

« Observer, dessiner, décrire, comparer, analyser »⁴⁸

Ce qu'Éric Rieth identifie comme « une nouvelle méthode d'étude de l'architecture navale »⁴⁹ pose en soi un problème épistémologique car, s'il est vrai que les recherches de Pâris portent sur la construction des bateaux, on ne peut les assimiler totalement au travail des ingénieurs-constructeurs. Le marin revendique bien « ce goût de l'exactitude que facilite la perfection actuelle des instruments »⁵⁰, affectionne particulièrement le dessin technique et avoue suivre la « voie aride » et « monotone » de la « nomenclature »⁵¹ ; car c'est bien ainsi qu'il définit son ouvrage : nomenclature, inventaire, voire

⁴³ Augustin Jal, historiographe officiel de la Marine, a publié en 1840 chez le même éditeur que Pâris, Arthus Bertrand, une *Archéologie navale* plus littéraire que technique car exclusivement basée sur des sources textuelles ou graphiques. Pâris écrit d'ailleurs dans l'introduction de l'*Essai* que « nous sommes dans l'ignorance la plus complète sur la marine de peuples et de temps dont nous connaissons avec détails les costumes, les armes et les ustensiles les plus communs ; les galères à plusieurs rangs de rames sont des problèmes que chacun résout à sa manière ».

⁴⁴ E. Paris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, op. cit., p. 124.

⁴⁵ L'auteur remercie Huiyi Wu pour sa communication des gravures et descriptions des barques et vaisseaux chinois de Jean-Baptiste Du Halde in *Description de l'Empire de la Chine et de la Tartarie chinoise*, Paris, Imp. de P.-G. Le Mercier, 1735, t. 2 p. 155-163.

⁴⁶ Richard Walter, George Anson, *A voyage round the world in the years MDCCXL*, London, John and Paul Knapton, 1748, p. 442-443., cité dans E. Paris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, op. cit., p. 102.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Éric Rieth, « Observer, dessiner, décrire, comparer, analyser : une nouvelle méthode d'étude de l'architecture navale selon l'amiral Pâris (1806-1893) », *Techniques et sociétés en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001, p. 663-674.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ E. Paris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, op. cit., p. 94.

⁵¹ *Ibid.* Préface.

*Encyclopédie méthodique*⁵² dont il paraphrase les premières lignes dans l'introduction. L'*Essai* est un ouvrage technique qui, s'il n'avait pour sujet le lointain et le curieux, prendrait la succession des traités d'architecture navale de Chapman⁵³, Romme ou Duhamel du Monceau. En témoigne l'obsession de l'exactitude : les termes « exact », « exactitude », « exactement » reviennent à 56 reprises dans les 156 pages. C'est cette exigence qui préside à la sélection des spécimens : Pâris ne retient que les « plans exacts »⁵⁴ et, s'inspirant du modèle de standardisation en vigueur dans la marine de guerre européenne depuis près d'un siècle, tente de construire des plans-types. Bien qu'il reconnaisse les particularités de chaque embarcation, il s'efforce néanmoins de traduire par le plan les principales caractéristiques techniques qui permettent d'identifier des « types généraux »⁵⁵ sous lesquels il peut regrouper différents individus. Malgré ces efforts de rationalisation, Pâris prend vite conscience de la limite de l'ambition géométrique. Il l'avoue à propos d'une pirogue de Po-Motou :

Ces pirogues sont loin d'être symétriques, comme l'indiquent le plan et les sections verticales, dont le tracé a été fait avec soin par abscisses et ordonnées mesurées de décimètre en décimètre ; elles prouvent combien il est inutile pour de pareilles constructions de pousser aussi loin l'exactitude, qui souvent n'a servi qu'à nous montrer des irrégularités qui ne frappent pas l'œil et ne peuvent être appréciées que le mètre et le compas à la main⁵⁶.

⁵² *Encyclopédie méthodique. Marine. Tome premier*, Paris, Panckoucke, Liège, Plomteux, 1783.

⁵³ Éric Rieth, « Traditional Oceanic Canoes as seen by Admiral Pâris », dans Anne Di Piazza, Erik Pearthree éd., *Canoes of the Grand Ocean*, Oxford, Archaeopress, 2008, p. 47-67.

⁵⁴ E. Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, op. cit., p. 11, 97, 109, 151.

⁵⁵ *Ibid.* p. 3, 58, 70, 88.

⁵⁶ *Ibid.* p. 136.

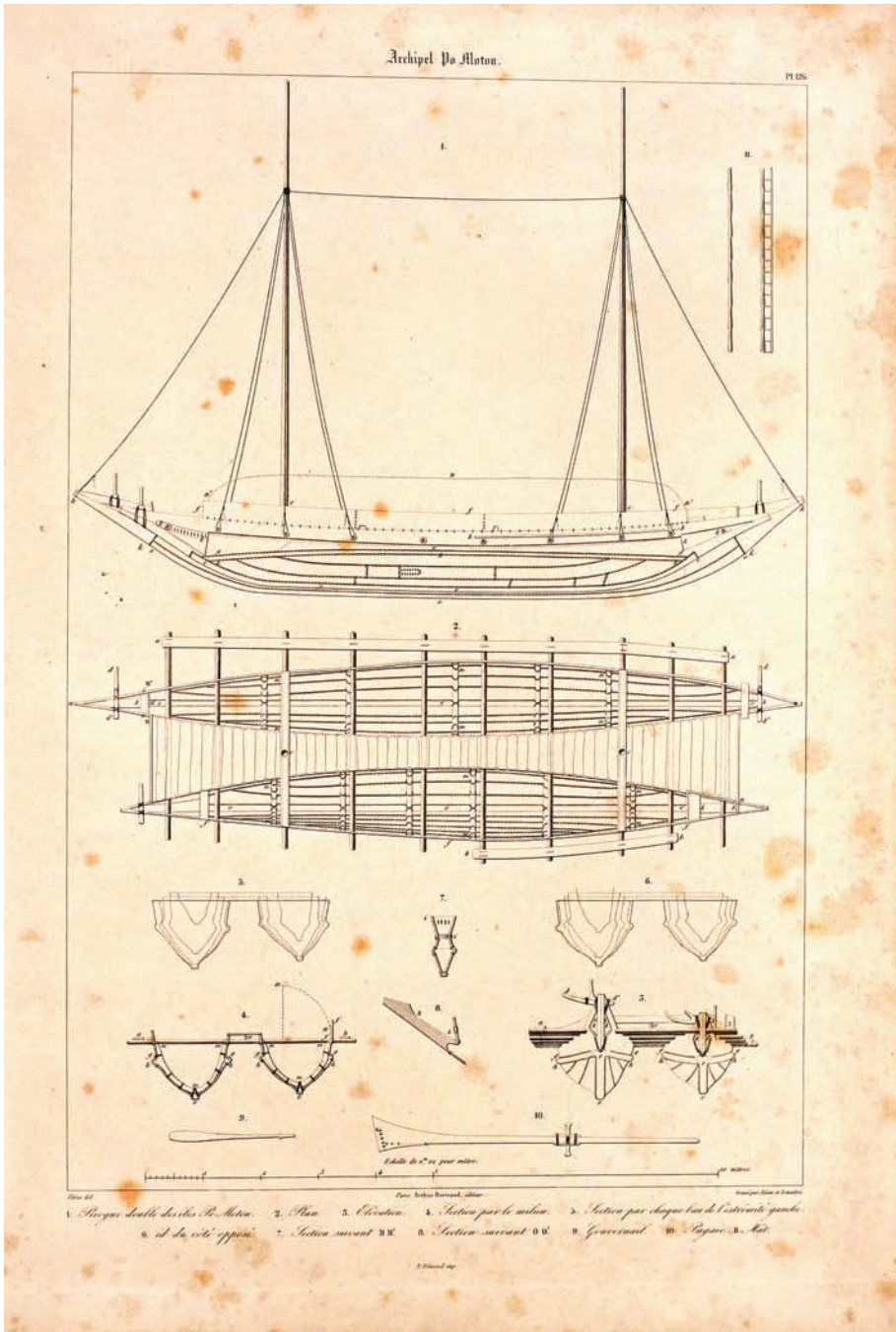


Illustration 1 : Pirogues de Po-Motou

Pl. 126 de *l'Essai sur la construction navale...* Source : Internet Archive

Certes, l'exactitude permet de révéler les détails et d'envisager la modélisation et la reproduction, mais elle contraint Pâris à faire entrer de force ces objets dans un cadre formel inadéquat et ferme la porte à l'accepta-

tion de principes de construction étrangers à la géométrie euclidienne. Pour autant, l'*Essai* ne peut être réduit à un simple recueil de plans, non plus qu'à un classique traité de construction, justement parce qu'il traite d'un sujet qui ne rentre dans aucune pratique européenne. D'ailleurs, aux ingénieurs qui voudraient voir l'ouvrage traiter de la construction navale en général sur un mode comparatiste mettant en exergue la perfection du vaisseau, fleuron de l'industrie navale, Pâris oppose une fin de non-recevoir : d'une part, il juge inutile de montrer ce qui est proche et donc connu, d'autre part il récusé la validité d'un quelconque classement qualitatif car « les choses les plus grossières ont souvent du génie dans leur conception, par la manière parfaite dont elles sont appropriées aux besoins locaux. »⁵⁷ Il se retranche ainsi derrière la proposition dualiste de Chapman qui opposait, dans son traité de construction navale⁵⁸, les navires destinés aux grands voyages aux bâtiments de cabotage. Les premiers, de conception savante et standardisée, sont à la fois moteurs et bénéficiaires de toutes les innovations technologiques ; les seconds se caractérisent par des modes de construction empiriques qui se signalent par une économie de moyens et l'adaptation à l'usage autant qu'à l'environnement.

Une géographie navale ?

La méthode que Pâris applique à l'étude des bateaux n'est pas uniquement géométrique, comme l'illustre le volume de texte. Comme le stipulent les instructions à l'usage des voyageurs, à l'image des questionnaires statistiques, le regard de Pâris est encyclopédique, méthodique et précis. Pâris n'a pas renoncé à concevoir l'étude des embarcations comme une branche des sciences de l'homme ; de ce fait, il ne se contente pas d'étudier l'architecture mais s'intéresse aux conditions de possibilité des différentes options techniques de chaque embarcation, étroitement liées à l'indigène qui la conçoit et l'emploie, ainsi qu'aux lois de la nature dans laquelle elle évolue. Pâris insiste sur la relation symbiotique qui lie milieu, usage et architecture. En effet, comme l'analyse Claude Blanckaert, « le naturalisme, comme dispositif épistémologique, repose sur une conception toute objectiviste de l'enregistrement. Les comportements humains sont traités, sans autre considération « culturelle » ou « symbolique » comme des attestations ethniques (marqueurs d'origine) ou des prolongements fonctionnels des ressources du cru. C'est pourquoi les langues ou l'habitat sont assimilés à des signes « physiques » qu'on peut cataloguer,

⁵⁷ SHD Marine, CC7 alpha, dossier François-Edmond Pâris, lettre de Pâris à Tupinier, 13 mai 1841.

⁵⁸ Frédéric Chapman, *Traité de la construction des vaisseaux, avec une explication où l'on démontre les principes de l'architecture navale marchande, et des navires armés en course*, Paris, Saillant & Nyon, Veuve Desaint, 1779. Pâris paraphrase d'ailleurs Chapman qui écrit dans la préface (p. ij) de ce traité : « puisque, selon le climat, les différentes qualités de mers étendues & profondes, & la situation respective des terres & de l'eau jointe aux productions naturelles, ne sont plus les mêmes chez les uns ni les autres de ces nations ; il doit s'ensuivre delà, que les navires n'y sauroient être astraits [*sic*] aux mêmes conditions et qualités, & qu'il est ainsi nécessaire qu'ils soient accommodés dans leurs dimensions, figures & gréements aux circonstances susdites. Par-là on trouve qu'il doit s'y rencontrer un genre de perfection, & qu'il y aura des variétés dans les mêmes mesures, qui seront dans le cas d'être distinctes & séparées ».

comparer, mettre en relation avec d'autres faits connus. »⁵⁹ Il en va de même des bateaux.

Depuis le voyage de l'*Astrolabe*, Pâris a abandonné son ambition classificatoire sans toutefois récuser totalement l'approche spatiale inspirée par les naturalistes. Pour satisfaire à l'exigence de neutralité qu'il s'est imposée en se démarquant de ses confrères polygénistes, il choisit « de réunir les différents navires, par pays, en commençant par l'Ouest », assurant « que cette marche aurait surtout l'avantage, de se lier au bel itinéraire des deux voyages du Commandant La Place »⁶⁰.

Pâris est géographe et sa définition du terrain par la topographie (caractéristiques des zones littorales), l'hydrographie (nature des fonds, courants, état de la mer) et la météorologie (régimes des vents) sous-tend son approche de la construction navale. S'y ajoute une attention au contexte socio-économique à dimension ethnologique qui elle aussi concourt à rendre compte d'un phénomène spatial et, comme dans la géographie des Lumières analysée par Isabelle Laboulais, à « dépasser le niveau de la description pour tendre vers celui de l'explication, d'articuler des faits pour expliquer leur agencement et rendre intelligibles des données de terrain disparates »⁶¹. Rappelons que l'*Essai* est contemporain de l'émergence de disciplines nouvelles telles que la géo-ethnographie, la géographie médicale, linguistique, etc.⁶².

Sous couvert de concordance avec le récit de voyage, Pâris adopte un cadre de classement plus ouvert que dans ses « Notes sur les pirogues », qui lui permet de prendre ses distances avec la géographie raciale de Dumont d'Urville : centrée sur les caractéristiques techniques de l'embarcation, l'étude de Pâris s'attache à identifier les aires d'évolution des différents types de construction et à discerner les zones de contact par l'analyse des traces de mélange et d'acculturation qui en résultent. C'est ainsi qu'il peut écrire qu'à « la pointe méridionale de l'Inde, tout change »⁶³, d'une part parce que l'influence arabe ne s'exerce plus, d'autre part parce que le régime de mousson et la nature du cordon littoral exigent des embarcations des qualités nautiques totalement différentes. Même s'il ne cherche plus à établir une classification qualitative des pirogues, la géographie du balancier continue de le tourmenter puisqu'il constate la présence de ce dernier dans la construction des donis⁶⁴ de Ceylan sans toutefois lui prêter les mêmes caractéristiques nautiques que dans l'Océanie.

⁵⁹ C. Blanckaert, « Géographie et anthropologie », *op. cit.* p. 664.

⁶⁰ SHD Marine, CC7 alpha, dossier François-Edmond Pâris, lettre de Pâris à Tupinier, *op. cit.*

⁶¹ Isabelle Laboulais, « Les systèmes : un enjeu épistémologique de la géographie des Lumières », *Revue d'histoire des sciences*, 2006, vol. 1, t. 59, p. 97-125, p. 98.

⁶² Marie-Noëlle Bourguet, Bernard Lepetit, Daniel Nordman et al. éd., *L'invention scientifique de la Méditerranée. Égypte, Morée, Algérie*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2002.

⁶³ E. Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, *op. cit.*, p. 26.

⁶⁴ Les donis (ou dônis, ou dohnis) sont des caboteurs utilisés sur les côtes de Coromandel et de Ceylan.

Ethnographie ou archéologie ?

On remarque dans l'*Essai* une tension entre les niveaux d'historicité des différentes régions parcourues. Tout en plaçant l'extra-européen sous le signe d'une altérité englobante dont le signe distinctif est l'immutabilité – il parle de « cet état de stabilité qui semble être naturel aux nations de l'Asie »⁶⁵ – Pâris ne met pas sur le même plan les peuples sauvages, situés dans la non-histoire, des peuples « historifiables ». Pour les premiers, Pâris est, à l'instar de ses contemporains, animé par l'angoisse de l'impact destructeur de la civilisation occidentale et l'urgence de conserver un témoignage des traces d'une culture déjà fragilisée⁶⁶. Cette angoisse paraît d'autant plus justifiée qu'il a lui-même constaté à Tahiti la disparition des pirogues décrites par Cook et l'abandon rapide de leurs traditions par les populations indigènes⁶⁷. La situation est tout autre pour l'Arabie et la Chine dont il est impossible de nier le « degré de civilisation »⁶⁸ et le temps long de l'histoire ; pourtant, il estime que ces régions souffrent de cette « stabilité » qui confine à la dégénérescence depuis que leurs plus belles inventions, découvertes par les Européens, ont trouvé en Occident un terreau favorable à leur développement. Cependant, Pâris ne rejette aucunement ces pays de son étude ; bien au contraire, par leur relative familiarité, leurs bateaux facilitent l'analyse des phénomènes d'influence et d'acculturation qui s'avèrent beaucoup plus difficiles à interpréter dans le Pacifique sur lequel les ethnologues se perdent encore en conjectures.

Un « musée de papier »

La véritable originalité de l'*Essai* est son caractère monographique et la primauté de l'image sur le texte, image qui remet en question l'approche traditionnelle philologique du passé et est utilisée comme un véritable outil scientifique. Le texte vient à l'appui des gravures qui le précèdent⁶⁹. La composition finale de l'ouvrage dans laquelle on identifie généralement le volume de texte comme le premier tome est en fait une reconstitution artificielle d'un ordre dans lequel le discours savant doit précéder l'image pour guider le regard du spectateur. L'*Essai* a toutes les caractéristiques du « musée de papier » dans lequel on reconnaît « cette hésitation épistémologique entre ce qui [...] ne se présente plus tout à fait comme un catalogue de collections (par sa spécialisation et son ordonnancement) et ce qui annonce le livre d'art (avec sa facture élégante et ses illustrations

⁶⁵ *Ibid.*, p. 8.

⁶⁶ Jacob W. Gruber, « Ethnographic salvage and the shaping of anthropology », *American Anthropologist*, 1970, vol. 72, p. 1289-1299, cité par Claude Blanckaert dans Michèle Duchet, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 1995, p. 576.

⁶⁷ E. Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, *op. cit.* p. 124-125.

⁶⁸ *Ibid.* p. 128.

⁶⁹ À plusieurs reprises Pâris signale des erreurs ou des imperfections dans les gravures, prouvant ainsi qu'il disposait des épreuves des artistes avant d'achever la rédaction de son texte.

recherchées). »⁷⁰ À la fois livre savant et livre de prestige comme la plupart des atlas accompagnant les relations de voyage, l'*Essai* présente cette particularité d'une austérité du texte contrastant avec un grand souci de l'esthétique dans la réalisation des gravures. Pâris s'entend en artiste avec l'éditeur et exige pour les plans une grande précision, pour les vues en situation un réalisme qui permette de rendre les impressions des ciels et des mers, ce qui justifie le choix du papier, de la technique de gravure et des artistes⁷¹. Tout en conciliant technique et esthétique il fait de l'image un véritable instrument de savoir, ouvrant la voie à l'émergence d'une science nouvelle⁷², entre ethnographie et naturalisme⁷³ de l'objet naviguant.



Illustration 2 : Jonques de Siam au mouillage

Pl. 45 de l'*Essai sur la construction navale*... Source : Internet Archive

L'*Essai sur la construction navale* ne constitue pas à proprement parler une rupture épistémologique dans la mesure où Pâris intègre pleinement un héritage déjà riche au milieu du XIX^e siècle. Cependant, s'il reconnaît sa

⁷⁰ Magali Soulatges, « Les 'musées de papier' ou le règne quasi sans partage de l'*in-folio* illustré », *Anabases*, 2012, n° 15, p. 130.

⁷¹ Charles Mozin (1806-1862), auteur des trois quarts des lithographies de vues en situation et de 40 % des planches de l'*Essai*, est lui-même un peintre de marine reconnu.

⁷² Vincent Debaene, *L'Adieu au voyage. L'ethnologie française entre science et littérature*, Gallimard, NRF Bibliothèque des sciences humaines, 2010, p. 31.

⁷³ Ce naturalisme se traduit par la classification en genres et types mais aussi par la personnification du bateau qui pour Pâris comme pour ses prédécesseurs (note 51) est « un être animé qui parcourt toutes les périodes de la vie ; car il se meut, attaque et résiste, souffre et meurt de vieillesse ou d'accident violent », E. Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, op. cit., p. 2.

dette envers les voyageurs, la reconnaissance de l'apport des traités européens de construction reste implicite. Alors qu'il cite scrupuleusement ses sources pour les premiers, il préfère paraphraser les seconds. Faut-il y voir la preuve que les principes techniques et idéologiques énoncés par Chapman, Bouguer ou les Encyclopédistes sont intégrés au même titre que la méthode Beautemps-Beaupré en hydrographie ? Ou doit-on l'interpréter comme un tribut aux ingénieurs, en particulier leur plus éminent représentant, le directeur des Ports Tupinier, qui a permis à Pâris de publier son ouvrage sous les auspices du ministère de la Marine ? Le puissant baron encourage la publication de l'*Essai* au motif qu'il peut inspirer les ingénieurs du Génie maritime. De son côté, Pâris signe là une œuvre qui le fait définitivement basculer dans le cercle des officiers savants en quête de reconnaissance autant que de collaborations avec le corps du Génie à une époque où les officiers « charbonniers »⁷⁴ participent au processus d'innovation par des navigations toujours plus ou moins expérimentales.

L'*Essai* n'éveille guère l'intérêt de ses contemporains engagés dans la nouvelle discipline ethnologique malgré les préoccupations géographiques, culturelles et raciales dont Pâris se fait l'écho. Cet ouvrage représente pourtant la pierre angulaire d'un édifice dont les fondations ont été posées par les voyageurs, d'Anson à Duperrey en passant par Cook : son caractère monographique, jusque là inédit, ses limites géographiques comme la période charnière dans certaines régions (dans le Pacifique notamment où les pirogues traditionnelles disparaissent à vue d'œil), font de l'*Essai* un monument irremplaçable pour les ethnologues et les archéologues d'aujourd'hui.

⁷⁴ Surnom quelque peu dédaigneux donné aux officiers de marine qui s'intéressent à la navigation à vapeur à ses débuts.

Encyclo

Revue de l'école doctorale ED 382

OPPRESSIONS ET RÉSISTANCES

Serpil TUNÇ ÜTEBAY

La justice, la loi, la violence

Sarah MAILLEUX

La survie au quotidien : résistance ou mobilisation

Valentine DEBOISRIOU

Un attirant mélange des genres ? Travail et militantisme dans les mouvements sociaux en Argentine

LIEUX ET POUVOIRS

Aurélie MASSIE

Les artisans du Camp du Drap d'Or (1520). Culture matérielle et représentation du pouvoir

Sébastien PAUTET

Les élèves de l'École du génie de Mézières et leurs territoires au XVIII^e siècle

SAVOIRS ET REPRÉSENTATIONS

Géraldine BARRON

Edmond Pâris et la construction navale des peuples extra-européens : approche épistémologique (1826-1844)

Raquel de BARROS PINTO MIGUEL

Femmes en images : significations attribuées à la figure féminine dans la publicité d'un magazine brésilien (1950-1960)

ANNONCES DES JOURNÉES DES DOCTORANTS

Colloque : janvier 2013

Les lieux du corps : politique et émancipation

Journée d'étude : février 2013

Itinéraires singuliers, identités plurielles

RÉSUMÉS DE THÈSE

Séverine DE CONINCK

Le livret de Caisse d'épargne histoire et anthropologie d'un instrument financier 1818-2008 (2011)

Amandine MALIVIN

Voluptés macabres. La nécrophilie en France au XIX^e siècle (2012)

COMPTE RENDU DE LECTURE

Delphine PIÉTU

André Gueslin, Henri-Jacques Stiker dir., *Les maux et les mots de la précarité et de l'exclusion en France au XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, Paris, 2012

RÉSUMÉS, MOTS-CLÉS ET BIOGRAPHIES DES AUTEURS

