

La ligne ou le cercle? Edmond Pâris (1806-1893) et les enjeux d'une biographie spatiale.

Géraldine Barron

► **To cite this version:**

Géraldine Barron. La ligne ou le cercle? Edmond Pâris (1806-1893) et les enjeux d'une biographie spatiale.. Travaux en cours, Université Paris Diderot, 2013, Spatialités, pp.179-187. <hal-01256999>

HAL Id: hal-01256999

<https://hal-univ-diderot.archives-ouvertes.fr/hal-01256999>

Submitted on 27 Jan 2017

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.

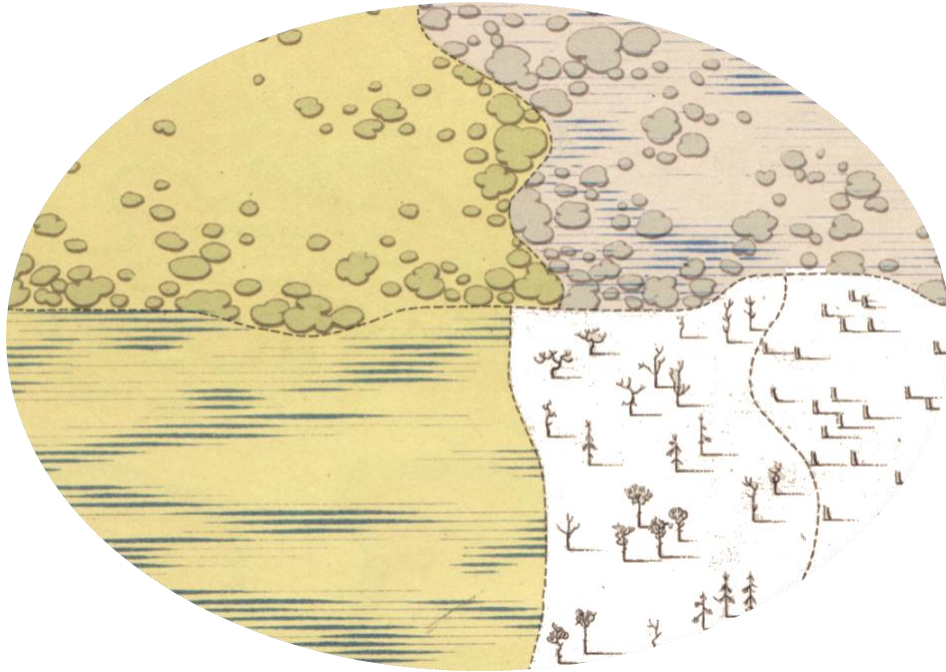
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Paris Diderot – Paris 7

École doctorale n°131

Langue, littérature, image : civilisations et sciences humaines

Travaux en cours



5^e Rencontres Doctorales Paris Diderot
« La pluridisciplinarité à l'œuvre »

Spatialités

Édition établie par Claire Deligny, Margot Favard, Julien Nègre et Yaelle
Sibony-Malpertu

Avec la collaboration de Cécile Sakai et Jean-François Cottier

N°9

Mai 2013

Travaux en cours, n° 9

Mai 2013

ED 131

Spatialités

© Actes des Cinquièmes Rencontres doctorales LLSHS, Université Paris Diderot – Paris 7, « La pluridisciplinarité à l'œuvre ».

Illustration de couverture : Mila Maselli, à partir de l'ouvrage *Apzimejumi Merniecibas un Kulturtechniskiem Planiem* (Riga, 1928), 2012.

Édition établie par Claire Deligny, Margot Favard, Julien Nègre et Yaelle Sibony-Malpertu, avec la collaboration de Cécile Sakai et Jean-François Cottier.

Avec le concours de l'Institut des Études Doctorales de l'Université Paris Diderot – Paris 7.

Impression : Imprimerie Paris Diderot

Tirage : 200 exemplaires

Université Paris Diderot – Paris 7

École doctorale n°131

Langue, littérature, image : civilisations et sciences humaines

Travaux en cours

N° 9 – 2013

5^e Rencontres Doctorales Paris Diderot

« La pluridisciplinarité à l'œuvre »

Spatialités

Édition établie par Claire Deligny, Margot Favard, Julien Nègre et Yaelle
Sibony-Malpertu

Avec la collaboration de Cécile Sakai et Jean-François Cottier

La ligne ou le cercle ?

Edmond Pâris (1806-1893) et les enjeux d'une biographie spatiale

Géraldine Barron

Université Paris Diderot (UFR GHSS, ICT)

Mots-clés : biographie, voyages, mobilité, sources, navigation.

Keywords: *biography, travels, mobility, sources, navigation.*

Résumé :

L'espace joue un rôle central dans la vie du marin et homme de science Pâris : voyageur, spécialiste de l'architecture navale et de la propulsion à vapeur, sa propre mobilité comme son œuvre s'inscrivent dans différentes dimensions spatiales que le biographe se doit de définir et d'analyser. Qu'il soit topographique ou métaphorique, l'espace est pluriel et permet de se détacher de la ligne chronologique qui guide traditionnellement la biographie. Mais prêter à la spatialité une valeur heuristique a-t-il un sens ? ou est-ce un simple artifice de mise en forme ?

Abstract:

Space plays a major part in Edmond Pâris' life as a seaman and a man of science. His experience as a traveller and specialist in naval architecture and steam engines, his own travels and his work can be studied through various spatial angles that the biographer must delineate. Be it topographical or metaphorical, space and its multiple meanings can only help us to distance ourselves from a traditional chronological approach to biography. However, does that entitle us to give spatiality a heuristic value or is it a mere trick to fill a gap in the biographical process?

Edmond Pâris (1806-1893) est un officier de marine du XIX^e siècle qui a consacré l'essentiel de sa carrière à l'étude de la construction navale. Par une approche biographique, mes recherches tentent d'analyser la construction de l'identité savante chez ce marin en même temps que d'interroger les fondements épistémologiques d'une discipline — l'ethnographie nautique — dont nos contemporains lui accordent la paternité. La biographie ne peut que bénéficier de l'apport de la micro-histoire en

permettant d'adopter le point de vue du sujet pour une « histoire au ras du sol »¹, ou plutôt au ras de l'horizon dans le cas présent. Le rapport à l'espace est central dans la vie, la carrière et l'œuvre de Pâris. L'homme dont j'ai choisi d'emboîter le pas a laissé à l'historien diverses traces qu'il nous est donné de suivre. Sur la carte d'abord, on peut suivre le trait de ses voyages et de ses déplacements. Cette réalité topographique est indissociable de la notion de temporalité. Deux autres spatialités plus métaphoriques mais non moins importantes dans la vie de Pâris peuvent être considérées en incidence : l'une sociale, qui sera caractérisée par son amplitude plutôt que par sa profondeur, l'autre technique, qui se déploie entre navigation traditionnelle et innovation technologique,

La ligne chronologique

Si l'on adopte une ligne chronologique, à la fois classique et nécessaire pour reconstituer le déroulé d'une vie, ressortent clairement dans la carrière de Pâris des périodes charnières autour desquelles s'articulent des tranches de vie suscitant chez le biographe des questionnements et problématiques variés.

Après une formation au Collège royal de Marine d'Angoulême, la carrière d'officier de marine d'Edmond Pâris s'ouvre en 1826 sur une campagne d'exploration dans le Pacifique sous le commandement de Dumont d'Urville, campagne dans laquelle Pâris fait œuvre d'hydrographe et rassemble des dessins et des notes sur les pirogues du Grand Océan. Ces travaux sont poursuivis lors d'un second voyage autour du monde sur la corvette *La Favorite*, commandant Laplace. Après un premier commandement, celui d'un bâtiment à vapeur assurant la liaison entre Toulon et Alger, Pâris repart avec Laplace pour une ultime circumnavigation. L'étude des embarcations indigènes est achevée lors de cette campagne et débouche sur la publication en 1842 de *l'Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*². Cette période 1826–1842 est principalement placée sous le signe de la découverte et de la navigation traditionnelle à la voile dans un espace à dimension mondiale. Les trente années qui suivent apportent un changement radical tant d'un point de vue géographique que technique : Pâris se

¹ Jacques Revel, « L'Histoire au ras du sol », in Giovanni Levi, *Le pouvoir au village : histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1989, p. i–xxxiii.

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*, Paris, Arthus Bertrand, [1844].

place dans le champ de l'innovation, alliant recherche appliquée et publications sur les nouveaux modes de construction navale (propulsion par la vapeur, adoption de l'hélice, de la construction métallique, des tourelles) et obtient des commandements principalement à terre, en Méditerranée et en mer Noire, à l'exception d'un voyage en Chine pour conduire la mission Lagrenée. Pâris intègre progressivement de nombreuses instances techniques et institutions scientifiques parisiennes (par ordre chronologique : Conseil des travaux de la Marine, Commission des phares, Société de géographie de Paris, Académie des sciences, Dépôt des cartes et plans de la marine, Bureau des longitudes). Atteint par la limite d'âge, Pâris prend en 1871 la direction du musée de la Marine du Louvre et entreprend la publication des *Souvenirs de marine*, sous-titrés *Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes, existants ou disparus avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*³. Grâce à ces deux tribunes, le musée et les *Souvenirs*, Pâris opère la synthèse de ses centres d'intérêt passés et présents, conservant la mémoire du géographiquement et chronologiquement lointain comme des récentes évolutions techniques et de la construction traditionnelle des côtes d'Europe.

La ligne chronologique révèle trois périodes caractérisées chacune par une certaine unité spatiale et technique, 1826–1842, 1843–1862 et 1863–1893. L'apparente unité de chaque segment chronologique est trompeuse car elle dissimule, en leur conférant un caractère quasi accidentel, les événements qui sortent du cadre et qui en termes de durée peuvent paraître anecdotiques.

| MONDE | | | | | EUROPE | | PARIS | |
|-------|--------|-------|--------|-------|-----------|-----------|-------|--|
| 1826 | 1832 | 1837 | 41 | 4 | 1847-1862 | 1863-1893 | | |
| 1832 | 1836 | 1840 | 43 | 4 | | | | |
| Monde | Europe | Monde | France | Monde | Europe | Paris | | |

Ainsi entre les deuxième et troisième voyages autour du monde, Pâris est affecté au Dépôt des cartes et plans de la marine à Paris pour mettre au propre ses cartes, épisode

³ Edmond Pâris, *Souvenirs de marine : collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes, existants ou disparus : avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*, Paris, Monrocq, 1877, Gauthier-Villars, 1882-1908.

éminemment lié au voyage lui-même mais qui introduit une rupture en ouvrant à Pâris un nouvel espace social, celui de la bourgeoisie parisienne et de l'administration centrale de la Marine, ainsi qu'un nouvel espace technique puisqu'il y découvre la physique et la théorie de l'énergie produite par la vapeur, découverte qu'il concrétise par un voyage technique en Angleterre et le commandement d'un bâtiment à vapeur ; commandement qui ouvre lui-même de nouvelles perspectives spatiales, géographiques, sociales, techniques, voire artistiques. Le voyage en Chine sur l'*Archimède* fait aussi figure d'exception. Seul voyage extra-européen sur un vapeur, il présente des caractéristiques bien différentes des trois campagnes antérieures : le rattachement à la station navale des mers de Chine qui a pour conséquence une faible mobilité une fois l'*Archimède* parvenue à destination, des recherches désormais axées exclusivement sur la vapeur et l'absence d'études sur la navigation traditionnelle dans un pays déjà visité à deux reprises et de surcroît peu propice à l'investigation ethnographique.

Le traitement chronologique rend de manière insatisfaisante les discontinuités⁴ les plus marquantes de la vie de Pâris car il peine à leur donner sens et ne fait qu'accentuer « l'accablante complexité des choses »⁵. Il convient donc de briser cette ligne pour lui substituer une dimension qui permette de rapprocher des événements pour les mettre en perspective.

Une valeur heuristique de l'approche spatiale ?

L'approche spatiale de la biographie de Pâris permet de suivre ses évolutions sur une carte comme autant de trajectoires ou de points fixes à la progression centripète : monde–Europe–Paris. Plus que l'espace géographique en soi, c'est la mobilité dans cet espace et dans les espaces subsidiaires et contingents (social, technique) qui est porteuse de sens. Dans le voyage extra-européen, la mobilité entraîne le changement, la diversité gage de découverte. Quand le point en mouvement sur la carte se fige, comme c'est le cas entre 1843 et 1846 dans le cadre de la station navale de l'océan Indien et des mers de Chine, la valeur du voyage est remise en cause. De la même manière, l'espace européen a pour principal atout les possibilités d'extrême mobilité tant géographique

⁴ Alain Soubigou, « Critique de l'oraison pure », in *Hypothèses*, n° 1, mars 2000, p. 49-54.

⁵ Jacques Le Goff, « Comment écrire une biographie historique aujourd'hui ? », in *Le Débat*, 1989, Vol. 2, n° 54, p. 48-53.

que sociale, tandis que Paris, ville phare, offre une possibilité de projection en tous points de la planète.

La division spatiale est presque superposable à la segmentation chronologique, et ce sont justement les « accidents » qui, créant des ruptures dans la marche du temps, agissent comme révélateurs de la problématique spatiale. Le réglage de la focale est déterminant dans l'analyse des voyages, car si sous l'angle macro il est toujours une ligne tracée sur la carte qui au bout de trois ans a clos une boucle qui embrasse le monde, l'analyse micro révèle une tout autre réalité. Un voyage est une succession de points dans la vaste étendue maritime ponctuée d'épisodes de reconnaissance géographique de détail où la carte à l'échelle rétrécie se noircit de points, de traits et de chiffres. L'hydrographe est d'autant plus sensible à ces questions d'échelle qu'il construit la carte sur laquelle il évolue ; le marin conçoit l'espace selon des critères hydrographiques, topographiques, météorologiques et nautiques, l'artiste l'appréhende par la lumière et les paysages, l'auteur de l'étude sur les constructions navales autochtones développe une approche technique. L'appréhension de l'espace est donc plurielle. Mais le voyage est aussi une aventure humaine qui se fait en huis clos dans le microcosme de l'équipage. À bord du navire sont entassés dans une grande promiscuité 100 à 200 hommes pour qui les contacts avec le reste de l'humanité sont épisodiques et toujours éphémères, ce qui concourt à une dilatation du temps ressenti, renforcée encore par l'impression d'immersion dans un temps suspendu au contact des peuples sauvages. C'est bien le voyage qui constitue une expérience fondatrice, un défi lancé au corps, à la machine et aux éléments plus que l'espace-monde qui en est le cadre.

L'espace réduit à ses dimensions européennes prend une tout autre tonalité. Il est à « échelle humaine », non seulement parce que les distances semblent se contracter avec la maîtrise des temps de parcours permis par la vapeur mais surtout parce qu'il permet la dilatation de l'espace social, la quasi-immédiateté des échanges et la satisfaction d'un quotidien moins monotone et moins isolé. Si en 1830 il faut dix mois pour que parvienne à l'équipage de la *Favorite* la nouvelle du changement de régime, Paris vit au jour le jour les épisodes de la conquête de l'Algérie entre 1834 et 1836, comme il suit de près la révolution de 1848, la guerre de Crimée ou la Commune. Si en Europe il peut recevoir deux fois par semaine des lettres de sa famille, le rythme passe à deux par an au bout du monde.

La césure entre périphérie et centre est tellement sensible dans le monde maritime comme dans le monde savant que le recentrage sur la capitale est incontournable pour qui veut faire entendre ses idées. C'est ainsi que la Méditerranée devient progressivement trop distante pour l'accomplissement de certains projets. La progression de carrière dans le corps des officiers de marine impose de hauts commandements et par suite de longues périodes à la mer ; la promotion savante au contraire se joue à Paris. Quand Pâris présente pour la seconde fois sa candidature à l'Académie des sciences, il demande une permission pour se rendre dans la capitale car il est préférable d'être physiquement présent pour défendre son dossier. L'intégration dans les institutions maritimes et savantes parisiennes entraîne une fixation de l'espace vécu : Pâris ne quitte plus guère la capitale que pour des missions ponctuelles dans les ports, ou pour quelques rares excursions hors des frontières hexagonales lorsque c'est la capitale qui se déplace (pour les expositions universelles ou l'inauguration du canal de Suez). Le rétrécissement de l'espace géographique vécu s'accompagne d'une dilatation de l'espace projeté grâce à la constitution d'un réseau aux multiples ramifications (familiales, militaires, savantes, diplomatiques) qui toutes concourent à faire converger les informations vers une capitale devenue un monde-point⁶. Paris est aussi capitale savante qui permet les connexions interdisciplinaire et à Pâris de s'intéresser autant aux apports de l'ethnographie que de l'archéologie. De cet épicycle Pâris, désormais voyageur immobile, étend son champ d'action dans les deux dimensions géographique et temporelle pour collecter ses *Souvenirs de marine* et défendre son musée.

Limites de l'approche spatiale

La perspective spatiale offre un avantage conceptuel indéniable en rompant la traditionnelle linéarité chronologique et en permettant de mieux appréhender les conditions de possibilité de l'émergence de la figure du savant. On ne peut cependant totalement s'affranchir de la dimension chronologique puisque ce serait nier la valeur de l'expérience, la dynamique des événements et l'interaction des multiples paramètres qui font une vie. Peut-on dissocier les évolutions concomitantes d'un technicien et de son environnement technique ? d'un officier et de son environnement professionnel et

⁶ Anne Bretagnolle et Marie-Claire Robic, « Révolution des technologies de communication et représentations du monde 1 : Monde-point et monde difforme (années 1830-1840) », in *L'Information Géographique*, 2005, Vol. 69, n° 2, p. 150–167.

social ? Traiter des ruptures et des disjonctions qui mettent en décalage les approches chronologique et spatiale présente l'inconvénient d'obliger à quelque redondance puisqu'on ne peut extraire l'événement du contexte au seul bénéfice de la cohérence de la démonstration. Par ailleurs elle fait courir le risque de voir un déterminisme géographique là où il n'y a que problématique.

Une seconde interrogation porte sur le genre biographique même. La narration est-elle inhérente à la biographie ? Le biographe peut-il se soustraire au récit d'une vie en adoptant un angle problématique ou est-ce une forfaiture que de se prétendre alors biographe ? Ne risque-t-on pas de juger cette problématisation comme un artifice destiné à donner une saveur scientifique à la biographie ? Les passions autour du genre se sont aujourd'hui apaisées et la biographie a trouvé sa place dans le champ historiographique ; toutefois il n'est pas inutile de s'interroger sur la pertinence de passer une vie au prisme de l'approche spatiale car les images qui en ressortent sont à la fois plurielles et fragmentaires. Le danger est alors de présenter un portrait cubiste par la juxtaposition de points de vue portés sur un même sujet. Or l'enjeu de mes recherches n'est pas tant de dérouler et dévoiler la vie d'une personne dans toutes ses dimensions, physique, psychique, sociale, professionnelle, familiale, spirituelle, etc., que de mettre en lumière les conditions de possibilité de l'émergence de la figure savante chez le marin et du développement de ses compétences et de ses actions dans le domaine de la construction navale. Il s'agit également de voir évoluer, dans une perspective cette fois autant temporelle que spatiale, le rapport dialectique entre savoir et mémoire qui sous-tend l'ensemble de la carrière de Pâris, acteur du progrès en même temps qu'il s'attache – voire s'acharne – à conserver le souvenir de ce qui a été, est encore et ne sera bientôt plus, dont les *Souvenirs de marine* constituent l'aspect le mieux connu de la synthèse mais qui se décline tout au long du siècle à travers le dessin, le modélisme ou encore les formes écrites de médiation que sont les dictionnaires, manuels et autres articles.

Une ultime réserve quant à l'approche spatiale de la vie de Pâris doit être émise en raison de la nature des sources disponibles pour le biographe. La sélection plus ou moins naturelle des archives a entraîné une surreprésentation des sources liées aux voyages et une pauvreté dommageable de celles relatives à l'espace européen et *a fortiori* parisien. Pour la plupart des voyages nous disposons de sources volumineuses et variées : journaux personnels de Pâris (bien que fragmentaires) et d'autres officiers ou

passagers, correspondance officielle (rapports du commandant au ministre longs et circonstanciés), récits de voyage édités, traitement médiatique... Pour les commandements européens nous disposons encore des archives de la marine, bien que le contenu se fasse plus platement informatif et technique ; mais de sources secondaires ou personnelles point. Enfin les différents mandats institutionnels laissent des traces dans les registres tandis que la correspondance n'a guère été conservée que sur des sujets statutaires et financiers, toujours dans le cadre formel d'un fonctionnaire à son ministère. Il faut donc se demander si la mise en exergue de la dimension spatiale ne serait pas un effet de champ produit par la disponibilité et la nature des sources. Si du jeune voyageur nous connaissons les états d'âme et de l'amiral chenu toutes les apparitions publiques, nous ne pouvons ignorer la distorsion imposée par les sources qui pourrait faire préférer la liberté narrative à la contrainte spatiale. Il me faudra bien cependant émettre des hypothèses à partir de coups de sonde⁷ grâce aux éléments de contexte, sans prétendre disséquer par le menu des archives inégales selon les périodes et les espaces pour tenter de donner corps à un individu dont les traits ne sauraient être importants que tant qu'ils éclairent la problématique retenue.

La problématique spatiale renvoie finalement à la mobilité *a priori* constitutive de l'homme de mer ; mais cette mobilité est toute relative car c'est le bateau qui se déplace tandis que le marin évolue dans un espace limité, clos, et souffre de ce fait d'un enfermement inconnu de l'« immobile » voyageur dont les capacités de projection sont infinies. À ce sujet comme pour bien d'autres, les sources sont trompeuses et agissent comme un miroir déformant qui met en exergue le planisphère comme espace d'évolution. Le biographe trahit alors son engagement d'histoire « au ras du sol », paradoxalement en oubliant de prendre de la distance par rapport aux sources.

Au-delà du questionnement du biographe qui s'attache à voir évoluer un homme dans l'espace, Pâris lui-même s'interroge sur le rapport de l'homme à son environnement géographique. Il développe, au long de ses expériences ethnographiques et mécaniques, une approche de la construction navale que l'on pourrait qualifier

⁷ David Vrydaghs, « La biographie sociologique : entre la sonde et le scalpel. Discussion de l'ouvrage de Bernard Lahire, *Franz Kafka : Éléments pour une théorie de la création littéraire*, Paris, Éditions La Découverte, 2010 », in *SociologieS*, 11 avril 2011. Disponible à l'adresse : <http://sociologies.revues.org/3433>.

d'*écologique* : dans un siècle marqué par la vitesse, Pâris s'attache avant tout à la distance, cherchant dans la construction vernaculaire un invariant qui puisse guider le perfectionnement de la navigation au long cours. Il l'identifie comme étant une constante économie de moyens et une adaptation aux ressources naturelles et aux capacités industrielles comme aux spécificités de la zone d'évolution, toutes préoccupations qui renvoient à la problématique spatiale.

Notice bio-bibliographique

Géraldine Barron est archiviste-paléographe et conservateur à l'Université du Littoral Côte d'Opale. Elle prépare une thèse intitulée : *Entre tradition et innovation : itinéraires d'un marin chercheur. Edmond Pâris (1806-1893)*, sous la direction de Marie-Noëlle Bourguet, au sein du laboratoire Identités-Cultures-Territoires (ICT), UFR Géographie, Histoire, Sciences de la Société (GHSS). Son carnet de recherche, *Marine et science* (<http://paris.hypotheses.org>) est hébergé par la plate-forme Hypothèses.
gbarron76@gmail.com