



**HAL**  
open science

## Aux sources de l'histoire de la construction navale

Géraldine Barron

► **To cite this version:**

Géraldine Barron. Aux sources de l'histoire de la construction navale : L'oeuvre imprimée et muséale d'Edmond Pâris. Bienvenu, Gilles;; Monteil, Martial;; Rousteau-Chambon, Hélène;. Construire! Entre Antiquité et Époque contemporaine, Actes du 3e congrès francophone d'histoire de la construction, Nantes, 21-23 juin 2017, Picard, pp.831-842, 2019, 9782708410480. hal-03048205

**HAL Id: hal-03048205**

**<https://hal.science/hal-03048205>**

Submitted on 9 Dec 2020

**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.

Géraldine Barron, « Aux sources de l'histoire de la construction navale : l'œuvre imprimée et muséale d'Edmond Pâris » in Gilles Bienvenu, Martial Monteil, Hélène Rousteau-Chambon (dir.), *Construire ! Entre Antiquité et Époque contemporaine, Actes du 3<sup>e</sup> congrès francophone d'histoire de la construction, Nantes, 21-23 juin 2017*, Picard, 2019, p. 831-842.

Dans l'introduction de l'ouvrage publié à l'issue du premier congrès francophone d'histoire de la construction, Valérie Nègre plaide « pour une histoire technologique de l'architecture » (Nègre, 2010). Cet article entend répondre à cet appel en présentant l'œuvre d'un officier de marine, Edmond Pâris (1806-1893), qui a consacré l'essentiel de sa carrière à l'édification d'un corpus de sources pour l'histoire de la construction navale. Si l'essentiel des sources graphiques et matérielles se rapporte aux formes architecturales et procédés constructifs, les sources textuelles fournissent des informations précieuses sur les matériaux et les méthodes de la construction des embarcations, mais également des données économiques, environnementales, d'usage qui permettent autant à l'historien qu'à l'archéologue et à l'ethnologue de s'en emparer et d'écrire aujourd'hui cette histoire technologique de la construction navale. Cette œuvre originale est celle d'un marin passionné par son outil de travail et doté d'une intelligence technique remarquable.

### **Dessiner d'après nature**

Edmond Pâris embarque en 1826 en tant qu'élève sur la corvette l'*Astrolabe* pour un voyage d'exploration de trois années dans le Pacifique sous le commandement de Jules Dumont d'Urville. L'étude de l'homme est au cœur des préoccupations des savants métropolitains (Blanckaert, 2000) et les médecins du bord consacrent une part non négligeable de leurs travaux de collecte de spécimens à l'anthropologie ; le dessinateur de l'expédition doit les seconder en réalisant les portraits des « types » indigènes. Le commandant confie parallèlement à l'élève Pâris, dont les talents artistiques ont vite été repérés, le soin de dessiner les pirogues des populations dites « sauvages ». Ce dernier trouve un appui méthodologique dans la démarche des naturalistes et les principes de classification linnéenne : il cherche à identifier les traits caractéristiques de chaque « espèce » de pirogue et décrit minutieusement chaque « individu », tant du point de vue architectural que de ses manœuvres et de sa décoration. Pâris est marqué par l'éthique de l'exactitude qui anime les voyageurs depuis le siècle des Lumières et impose une observation instrumentée et documentée (Bourguet *et al.*, 1997). Pour obtenir un dessin fidèle aux modèles observés « d'après nature » (Daston *et al.* 2012, chap. 2), il s'appuie sur son expérience de cartographe : les pirogues sont mesurées et représentées en projections horizontale et verticale dans une échelle uniforme (Rieth, 2011). Il réalise une cinquantaine de plans dont une sélection est publiée dans l'atlas de la relation du voyage de l'*Astrolabe*, aux côtés des dessins de visages, tatouages, objets et

bâtiments croqués par le dessinateur de l'expédition (fig. 1). Les observations ethnographiques réalisées pendant la campagne alimentent les recherches de Dumont d'Urville sur le peuplement des îles du Grand Océan, question mise au concours par la Société de géographie en 1822 (Dumont d'Urville, 1832). Sous l'influence des naturalistes, Pâris s'efforce lui aussi de s'inscrire dans cette démarche de construction d'une géographie du Pacifique (Blais, 2005) en cherchant à déterminer une géographie de la pirogue. Il fait reposer sa taxinomie sur la présence et les caractéristiques du balancier, élément emblématique de la pirogue océanienne.

Pâris enrichit sa collection de dessins d'embarcations et élargit son corpus à l'océan Indien, à la mer de Chine méridionale et aux côtes du continent américain au cours de deux tours du monde effectués. Au début des années 1840, riche d'un portefeuille de 800 figures réparties sur près de 300 planches (Pâris [1844], p. ii), il publie la somme de ses observations sous le titre : *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*. Les plans, d'une grande rigueur formelle, sont complétés par des vues en situation qui donnent des informations sur l'usage et la manœuvre du bateau, mais aussi sur l'environnement dans lequel il évolue ; certaines montrent les navires sous plusieurs amures afin d'illustrer la position des voiles. Pâris représente aussi les bateaux à terre pour montrer les œuvres mortes (fig. 2). Les planches sont accompagnées d'un volume de texte qui décrit minutieusement ce que le dessin ne peut montrer : matériaux employés, techniques de construction, manœuvres, etc., ainsi que les particularités individuelles qui peuvent se décliner à partir d'un « type ». Le ministère de la Marine finance en partie la publication de cet ouvrage qui doit procurer « aux officiers du Génie Maritime les moyens d'étudier une grande variété de navires étrangers, de profiter de ce qui peut contribuer au progrès de l'Architecture Navale »<sup>1</sup>. Afin de donner un panorama le plus exhaustif possible de la variété des moyens de se déplacer sur mer, il exige de « faire compulser par l'auteur les ouvrages des autres navigateurs afin d'y prendre et de réunir aux siens les plans des navires qu'il n'a pas vus et qui sont encore à peu près inconnus parce qu'ils restent enfouis dans des ouvrages où ils ne figurent que comme de simples accessoires d'un intérêt tout à fait secondaire »<sup>2</sup>. Pâris ajoute donc à son propre corpus des sources exogènes présentant suffisamment de garanties de fiabilité et de précision pour être ajoutées aux siennes (fig. 3). La réalisation de plans cotés d'embarcations « exotiques » n'est en effet pas une invention de Pâris ; elle peut même s'apparenter à une tradition chez les voyageurs depuis que le plan s'est imposé comme système de représentation du navire. Georg Anson, qui a établi le plan d'un *prao* volant des Mariannes, souligne déjà en 1748 que certaines embarcations des « sauvages » « sont dignes d'admiration et méritent de prendre place parmi les productions mécaniques des nations civilisées ». Il ajoute, pénétré comme Pâris de l'éthique de l'exactitude et de l'idée qu'un élargissement de la connaissance est nécessaire au progrès : « Comme les anciens navigateurs n'en ont pas donné une idée exacte, je vais tâcher d'y suppléer, autant pour contenter la curiosité des lecteurs que dans l'espoir d'être utile à nos marins et à ceux qui construisent nos

---

<sup>1</sup> Service historique de la Défense, Vincennes, département Marine, BB4 1033, dossier « Essai sur la construction navale des peuples extra-européens », rapport du 3 juillet 1841.

<sup>2</sup> *Ibid.*

vaisseaux » (Walter *et al.* 1748, p. 442-443). Pâris emprunte des plans à Anson, James Cook, Otto von Kotzebue ou Isidore Duperrey, ce qui fait de l'*Essai sur la construction navale* une encyclopédie des embarcations extra-européennes des années 1740-1840. L'ouvrage se situe dans la lignée des témoignages des voyageurs qui, depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, ont entrepris le grand inventaire du monde, étreints par un sentiment d'urgence face à la disparition des cultures et des peuples sauvages devant l'avancée de la civilisation (Blanckaert 1996, p. 24). Pâris souligne l'importance de collecter et de préserver la mémoire de cette construction navale traditionnelle, car « déjà beaucoup [d'embarcations] commencent à se modifier par la présence de navires meilleurs, et même à disparaître en quelques lieux par la facilité d'acheter des canots européens » (Pâris [1844], p. 5). Il a lui-même cherché en vain à retrouver certaines pirogues polynésiennes décrites par Cook et a pu constater en l'espace d'une quinzaine d'années l'importance du phénomène d'acculturation dans la construction navale océanique. L'*Essai* se distingue toutefois des entreprises antérieures par l'ampleur du corpus rassemblé, son caractère monographique, et la volonté d'uniformiser l'échelle de représentation pour permettre aussi bien la comparaison entre les modèles que la reconstruction à l'identique. Pâris met d'ailleurs ce dernier point en application au moment de la parution de l'ouvrage en faisant réaliser des modèles réduits de plusieurs pirogues océaniques par l'atelier du musée Naval du Louvre. Il ne se pose pas en simple témoin d'un art constructif original mais tente, en procédant par analogie, de dégager des constantes et des variantes, d'analyser les influences qui ont conduit à l'adoption de telle ou telle solution technique ou morphologique. Considérant le navire comme un système technique (Gille, 1979), il prend en compte non seulement la composition de cet objet complexe mais aussi le contexte géographique (aspect de la côte, courants, vents), économique et social dans lequel il a été conçu.

## Collecter des sources

L'intérêt du marin pour son outil de travail ne se limite pas à la construction navale « exotique » : Pâris consacre l'essentiel de sa carrière d'officier de marine et d'auteur à accompagner la transition de la marine à voiles vers la marine à vapeur, communiquant dans la presse spécialisée les résultats de ses recherches expérimentales et publiant plusieurs manuels de référence sur la conduite des machines et la manœuvre des navires à vapeur. Il se pose en héritier des descriptions d'arts et métiers et de l'*Encyclopédie méthodique*, animé par la volonté de réduire en arts le système technique navire (Vérin *et al.*, 2008) et de désincorporer les savoirs et les pratiques des mécaniciens et des officiers pour permettre l'articulation entre le pont et la machine. Sa pratique est éminemment technologique, suivant l'acceptation de la technologie en usage dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle comme science de la technique (Garçon, 2017). La comparaison et la statistique constituent les outils d'appropriation d'une technique encore immature ; elles alimentent autant qu'elles complètent la pratique expérimentale. Pâris produit, recueille et copie une importante documentation technique au fil de ses recherches, de ses voyages et de ses participations aux expositions

universelles. En tant que juré, l'Exposition de 1862 lui permet de recueillir les plans des navires et des machines de plusieurs pays ; en 1867, il lance un appel invitant les industriels, constructeurs, ingénieurs, armateurs et ministères à contribuer à une « encyclopédie de la marine actuelle [dans un] but d'utilité générale » (Pâris 1869, p. vi). Ce siècle de la vitesse et de l'histoire est aussi celui du progrès et de la conscience du temps qui passe, et l'auteur veut laisser aux marins un « souvenir » de leur marine (*ibid.*). Il est lui-même un acteur de ce progrès qui perfectionne puis décline progressivement la flotte à voiles, à roues, en bois ; l'obsolescence est rapide, le bois pourrit, le fer rouille. Au seuil de la retraite, le marin prend conscience que des bâtiments sur lesquels il a navigué au cours de sa carrière, il ne reste bien souvent que les plans, devis et notes techniques qu'il a recueillis ou élaborés lui-même ; les plans originaux sont certes conservés dans les archives de la Marine ou chez les constructeurs, mais cette documentation est éparse, mal identifiée et difficilement accessible. Quant aux bateaux dits aujourd'hui « de travail », ils sont en train de subir le même sort que les pirogues océaniques, menacés par la vapeur et un phénomène de standardisation. Il applique donc aux caboteurs, bateaux de pêche ou de passage des côtes de France et d'Europe la même méthode de collecte systématique de plans que pour les navires extra-européens ; ne naviguant plus, il délègue ce travail à son fils Armand et à un réseau de collaborateurs (fig. 4).

Lorsqu'il prend la direction du musée de Marine en 1871, Pâris confie à ses modélistes la réalisation en trois dimensions de navires extra-européens à partir des plans de sa collection ; il se consacre ensuite à la construction navale traditionnelle européenne et aux navires à vapeur du premier XIX<sup>e</sup> siècle, disparus du paysage maritime et absents des vitrines du musée. Les collections sont en effet aveugles à la marine de transition, alors que les récentes expositions universelles ont permis de faire entrer au musée les navires les plus innovants à l'image des cuirassés. Pâris tente, grâce à la documentation qu'il a accumulée au fil de sa carrière et qu'il dépose au musée, de réparer cette négligence pour les objets « vulgaires » ou obsolètes qu'il ne cesse de déplorer : « Notre époque de progrès sera probablement accusée plus tard d'avoir été égoïste, et d'avoir laissé perdre ce qui ne servait pas à ses plaisirs ou à son utilité directe. On ne s'en aperçoit pas encore, on est occupé de tant de choses, mais avant peu on verra combien il est difficile de revenir vers le passé, lorsqu'il était au contraire si facile de le conserver en s'y prenant à temps » (Pâris 1872, p. 978). Le rôle du musée est donc « de ne pas laisser échapper ce qui reste du passé, et de suivre le présent » (*Ibid.*, p. 981). Il lance un appel au don ou à la communication de dessins, gravures, plans, devis de construction ou données de navigation. À défaut de pouvoir conserver les navires eux-mêmes, trop fragiles, trop volumineux et d'un entretien trop coûteux, la collecte systématique de la documentation technique offre la possibilité de les reconstruire à l'identique si le besoin s'en fait sentir dans l'avenir, et permet surtout de garder la trace des hésitations techniques qui constituent la marche du progrès. Conformément au vœu des fondateurs du musée, le conservateur compose un conservatoire de l'art naval, à l'image de celui des arts et métiers. Comme ce dernier, le musée de Marine se donne une double mission de support à la formation des hommes de métier et de conservation de la mémoire de la construction navale.

Le premier volet reste un vœu pieux car le musée n'est adossé à aucune école<sup>3</sup> et la place des hommes de mer n'est pas à Paris ; le second se construit peu à peu.

## **Conserver, diffuser**

Comme nous l'avons vu, le conservateur commence par sauvegarder les navires traditionnels, en voie de disparition, puis les bâtiments à vapeur. En voulant restaurer des modèles anciens du musée, il s'aperçoit qu'il est aussi très difficile de trouver les éléments permettant de reconstituer fidèlement les navires d'époques relativement peu éloignées, sans parler de temps plus anciens : avant le XVIII<sup>e</sup> siècle, les sources sont rares et peu fiables, notamment parce que le plan n'est pas encore le langage technique de référence. Pâris effectue lui-même des recherches dans les bibliothèques, comme Augustin Jal l'avait fait pour son *Archéologie navale* en 1840 ; il compulse les ouvrages techniques anciens (pères Hoste et Fournier, Vial du Clairbois, Lescallier, Bouguer, Duhamel du Monceau ou Barras de la Penne) et des recueils de gravures (Baugean, Chapman, Caussé, Morel-Fatio). Il lance aussi et surtout un appel à contributions à la communauté maritime et au-delà, relayé par la presse spécialisée. Il active son réseau pour collecter aussi bien des archives anciennes que récentes et parvient à obtenir communication ou dépôt des archives de dynasties de constructeurs comme les Ollivier, Morinau et Coulomb (Demarcq, 1991). Son antienne est l'exactitude, la crédibilité, mais aussi la vraisemblance des informations puisqu'il importe avant tout que les modèles exposés au musée représentent des bâtiments capables de prendre la mer. Ces matériaux, manuscrits, imprimés ou en trois dimensions, rassemblés dans un conservatoire, prennent valeur d'archive de la construction navale et un grand soin est apporté à leur conservation.

« Il y a lieu d'observer qu'il est grand temps de conserver le passé maritime qui, en peu d'années, tombera bientôt, non pas à l'état intéressant d'antique, mais à l'inconnu. Car tandis qu'on fouille de toutes parts les vestiges des travaux de l'homme, qu'on en fait des musées, qu'on en grave et en imprime les détails, tandis qu'on fait les portraits, qu'on anatomise et classe de petits êtres arrachés au fond des mers, la brise est à l'abandon du grand propagateur des biens de ce monde ; il pourrit, un peu de papier dédaigné sera sa seule ressource contre l'oubli » (Pâris 1884, préface). L'obsession de la conservation, nourrie par la distance – voire le mépris – que la France entretient à l'égard de sa marine et la négligence des marins vis-à-vis de leur musée, poussent Pâris à dépasser les frontières du musée pour assurer la sauvegarde de la mémoire (nous parlerions aujourd'hui de patrimoine) maritime. Il s'agit d'assurer par la reproduction et la dispersion la conservation de matériaux fragiles : le papier, le bois, la toile et la ficelle sont sensibles aux conditions de température et d'humidité qui sont loin d'être optimales dans le palais du Louvre ; le spectre de l'incendie plane en permanence sur le musée, la fréquentation massive de visiteurs certains jours met en danger les fragiles

---

<sup>3</sup> Notons que le musée de Marine du Louvre, fondé en 1827, s'est construit autour de la collection de modèles de navires et d'appareils qu'Henri-Louis Duhamel du Monceau, inspecteur général de la Marine et membre de l'Académie des sciences, a donnée au roi en 1748. Cette collection est déposée au Louvre comme annexe à l'École des élèves ingénieurs-constructeurs qu'il a fondée en 1741, puis exposée à proximité de la salle des séances de l'Académie des sciences.

modèles exposés ; enfin les autres départements du Louvre cherchent à évincer les collections de marine d'un palais saturé d'œuvres. Non content de collecter, d'organiser et de conserver au musée de Marine les archives de la construction navale, Pâris estime « qu'il n'y a de vraie sécurité pour de tels travaux que dans leur dispersion »<sup>4</sup>. Il rassemble donc l'ensemble des plans qui lui sont communiqués ou qu'il parvient à reconstituer à partir de sources diverses dans une publication monumentale, financée à compte d'auteur avec l'appui de l'Académie des sciences et de mécènes étrangers, intitulée *Souvenirs de marine. Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes, existans ou disparus, avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*. Cinq volumes d'une soixantaine de planches chacun paraissent entre 1882 et 1892 ; un sixième tome est publié à titre posthume en 1908. Les plans sont accompagnés de données chiffrées, des lignes de construction, de la représentation des gréements, des machines et aménagements intérieurs, parfois aussi d'un texte présentant le contexte de construction et d'usage du navire (fig. 5). L'ouvrage contient également des reproductions photographiques de modèles ou de tableaux figurant dans les collections du musée, apportant du relief et des détails au dessin technique schématique (Baudry 2017, p. 191) (fig. 6). Bien que certaines interprétations soient aujourd'hui remises en cause par les progrès de l'archéologie navale, notamment subaquatique, cet ouvrage constitue encore aujourd'hui une source de premier plan pour les archéologues et historiens du navire, mais aussi pour les ethnologues car certaines planches complètent l'*Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, en présentant des plans de navires « exotiques ». Le procédé de photogravure utilisé pour l'impression, rapide et peu coûteux, permet de tirer chaque planche en un grand nombre d'exemplaires. Pâris en assure la diffusion par des dons et des envois dans les bibliothèques et les ministères, et garantit la pérennité de leur conservation en déposant les cuivres au ministère de la Marine de Suède, dépôt assorti d'une clause autorisant le tirage de nouvelles impressions sur demande.

## **Pour une histoire de la construction navale**

Pâris indique que « Le but spécial de ce recueil, c'est [...] une restitution des navires assez complète, pour pouvoir en construire et gréer de semblables ; c'est-à-dire de faire l'histoire vraie et entière des navires de diverses sortes » (Pâris 1884, préface). La constitution d'une archive de la construction navale est donc mise au service de son histoire et placée sous le patronage des personnages emblématiques de la modernisation de la flotte, Richelieu, Colbert, les maréchaux de Castries et de Tourville dont les portraits figurent en frontispice des différents volumes. L'auteur précise, dans le feuillet publicitaire présentant la publication, que les *Souvenirs de marine* « sont d'une grande utilité pour ceux qui s'intéressent à l'histoire des origines de la navigation, et surtout pour les peintres qui pourront désormais représenter les navires avec la plus grande exactitude ». Il s'agit de rétablir une vérité historique qui aurait été mise à mal par la fantaisie des artistes et la dispersion des sources, et d'illustrer romans

---

<sup>4</sup> Musée national de la Marine, Paris, service Recherche, dossier Pâris, lettre de Pâris au Prince Oscar de Suède, 16 janvier 1886.

maritimes et livres d'histoire navale en vogue en cette fin de XIX<sup>e</sup> siècle. Les plans et modèles sont par exemple « le complément des intéressants ouvrages de l'amiral Jurien Lagravière<sup>5</sup>. Il a décrit les combats, les a fait comprendre, a su peindre les péripéties de la navigation [...]. Mais avec quoi les faits auxquels il intéresse se sont-ils effectués, avec quoi ont eu lieu les combats relatés avec vérité dans les trois volumes du commandant Troude<sup>6</sup> ? Sur quoi se sont passés les romans maritimes de l'Américain Cooper, de Corbière, de Lalandelle ? » (Pâris 1885, p. v).

Pâris collecte donc des sources en espérant remédier à la myopie de l'histoire qui relate les batailles navales et les grandes explorations sans connaître le système technique qui les soutient. Dans l'histoire européenne, le navire est l'instrument de la conquête du monde, et pour résoudre la question du peuplement des îles du Pacifique comme pour écrire l'histoire de l'expansion européenne, il est nécessaire de comprendre quelles étaient les capacités nautiques et militaires des anciens. Le marin appelle donc l'attention des historiens sur l'histoire du navire et déplore qu'elle ne suscite pas autant d'intérêt que les monuments de pierre ou les vestiges de la préhistoire, en plein développement dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Pâris est assuré du soutien et bénéficie des recherches de quelques archéologues et ethnographes : les amiraux Serre et Fincati mènent des recherches sur les marines de guerre de l'Antiquité et du Moyen-Âge, Arthur Hennique et Jules Vence collectent des plans de bateaux de travail de Méditerranée. L'exigence d'exactitude et de crédibilité qui a cours à cette époque fait qu'« il faut [...] que les archéologues deviennent marins, ce qui paraît difficile, ou que les marins acquièrent l'intelligence des documents écrits et figurés réunis par les savants » (Serre 1884, p. 1), d'où l'omniprésence des officiers de marine dans ce domaine. Depuis Augustin Jal, l'archéologie navale est essentiellement littéraire et épigraphique, mais l'archéologie de terrain se développe avec la découverte de quelques épaves de navires anciens.

Bien qu'il se défende d'empiéter sur le terrain des historiens et répète à l'envi que son métier de marin le cantonne à la collecte et à la communication de plans et de données techniques, Pâris fait malgré tout quelques incursions dans l'écriture historique pour présenter ses propres hypothèses sur l'histoire du navire, que les historiens continuent de négliger au profit des batailles navales et de la stratégie militaire. Il les expose notamment dans un ouvrage intitulé *Le musée de marine du Louvre : histoire, description, construction, représentation, statistique des navires à rames et à voiles d'après les modèles et les dessins des galeries du musée du Louvre*. Pâris y met en garde le lecteur contre l'illusion de la reconstitution, car « malheureusement, le passé [...] n'a laissé que des phrases avec lesquelles on en a fait d'autres, pour expliquer les premières et enfin arriver en fin de compte à ne rien décider. Ainsi, la trirème construite d'après tout ce qu'on avait compulsé, est-elle une reproduction de ce qui a réellement existé, ou une nouvelle hypothèse, qui cette fois est en bois ? » (Pâris 1883, p. 3). Cet ouvrage comprend néanmoins 60 planches et 200 vignettes qui illustrent une histoire de la construction navale occidentale de l'Antiquité à la fin de la monarchie de Juillet. À la différence des *Souvenirs de marine conservés*, le texte prend le dessus sur les illustrations qui ne sont pas des plans mais des photographies des modèles ou des peintures

---

<sup>5</sup> Jurien de la Gravière est officier de marine, académicien et auteur de nombreux ouvrages d'histoire navale.

<sup>6</sup> Onésime-Joachim Troude a publié en 1867 *Batailles navales de la France*.



conservés au musée. Des tableaux synthétiques doivent permettre la comparaison entre les différents types de navires. Sous prétexte de valoriser et de conserver par la reproduction les collections du musée de Marine du Louvre, Pâris présente sa propre vision de l'histoire de la construction navale.

Cet ouvrage au titre trompeur n'est pas un catalogue des collections du musée de Marine du Louvre. Son sous-titre clarifie le programme tenté par l'auteur ; il reste toutefois anecdotique dans la bibliographie de Pâris. Son œuvre est essentiellement technologique, descriptive et analytique, centrée sur le système technique navire. Il met ses compétences de marin et de technicien au service des savants, appelant de ses vœux une appropriation de ces sources par les historiens pour qu'enfin soit écrite l'histoire des navires. Il s'agit de faire de l'archéologie navale une science auxiliaire de l'histoire et de l'histoire de la construction navale une spécialité historique. Il faut pourtant attendre un siècle pour que ce vœu soit exaucé et que les tenants de l'histoire maritime reconnaissent les fondements techniques de leur discipline (Voir Villain-Gandossi *et al.*, 2001) et que les travaux d'identification des sources soient entrepris (*La construction navale et sa mémoire*, 2002).

## **Bibliographie**

*La construction navale et sa mémoire : archives et patrimoine. Actes des journées d'études tenues les 28 et 29 novembre 2002, organisées par le Département de Seine-Maritime et la Direction des Archives de France*, Rouen, Archives départementales de la Seine-Maritime, 2002.

J. BAUDRY, « Publier les brevets d'invention : la description des machines et procédés (France, 1791-1844) », in L. HILAIRE-PÉREZ *et al.* (dir.), *Le livre technique avant le XX<sup>e</sup> siècle. À l'échelle du monde*, Paris, CNRS Éditions, 2017, p. 285-296.

H. BLAIS, *Voyages au Grand Océan : géographies du Pacifique et colonisation, 1815-1845*, Paris, Éditions du CTHS, 2005.

C. BLANCKAERT, *Le terrain des sciences humaines : instructions et enquêtes, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, coll. « Histoire des sciences humaines », 1996.

C. BLANCKAERT, « 1800 – Le moment “naturaliste” des sciences de l'homme », *Revue d'histoire des sciences humaines*, vol. 3, n° 2, 2000, p. 117-160.

M.-N. BOURGUET et C. LICOPPE, « Voyage, mesures et instruments. Une nouvelle expérience du monde au Siècle des lumières », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n° 5, 1997, p. 1115-1151.

M.-P. DEMARCQ, « La bibliothèque du musée de la Marine. Le fonds ancien », *Neptunia*, n° 181, 1991, p. 52-54.

J.-S.-C. DUMONT D'URVILLE, « Sur les îles du Grand Océan », *Bulletin de la société de Géographie*, vol. 17, 1832, p. 1-21.

- A.-F. GARÇON, « Technologie : histoire d'un régime de pensée, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle », in R. CARVAIS, A.-F. GARÇON, A. GRELON (dir.), *Penser la technique autrement, XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle. En hommage à l'œuvre d'Hélène Vérin*, Paris, Classiques Garnier, coll. « Histoire des techniques », n° 10, 2017, p. 73-102.
- B. GILLE, « La notion de "système technique" (essai d'épistémologie technique) », *Culture technique*, n° 1, 1979, p. 8-18.
- V. NÈGRE, « Pour une histoire technologique de l'architecture », in R. CARVAIS *et al.* (dir.), *Édifice & artifice. Histoires constructives. Recueil de textes issus du Premier congrès francophone d'histoire de la construction, Paris, 19-21 juin 2008*, Paris, Picard, 2010, p. 17-22.
- E. 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.
- E. PÂRIS, *L'art naval à l'Exposition universelle de Paris en 1867, augmenté des derniers perfectionnements et inventions maritimes jusqu'en 1869*, Paris, Arthus Bertrand, 1869.
- E. PÂRIS, « Le Musée de marine », *Revue maritime et coloniale*, vol. 34, 1872, p. 974-983.
- E. PÂRIS, *Le Musée de Marine du Louvre : histoire, description, construction, représentation, statistique des navires à rames et à voiles d'après des modèles et les dessins des galeries du Musée du Louvre*, Paris, J. Rothschild, 1883.
- E. PÂRIS, *Souvenirs de marine : collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes, existans ou disparus : avec les éléments numériques nécessaires à leur construction. Seconde partie*, Paris, Gauthier-Villars, 1884.
- E. PÂRIS, *L'œuvre de François Roux représentant les portraits des navires de la marine française de 1792 à nos jours précédés d'une notice historique et descriptive avec tableaux numériques*, Paris, A. Liébert, 1885.
- É. RIETH, « Méthodes de relevés des carènes employées par l'amiral F. E. Pâris et par son fils le lieutenant de vaisseau Armand Pâris », *Neptunia*, n° 261, 2011, p. 15-26.
- P. SERRE, « La trière athénienne », *Mémoires présentés par divers savans à l'Académie royale des sciences de l'Institut de France, et imprimés par son ordre : sciences mathématiques et physiques*, vol. 28, 1884, p. 1-38.
- H. VÉRIN et P. DUBOURG GLATIGNY, *Réduire en art : la technologie de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2008.
- C. VILLAIN-GANDOSSI ET É. RIETH (dir.), *Pour une histoire du "fait maritime" : sources et champs de recherches*, Paris, Éditions du CTHS, coll. « CTHS-Histoire », 2001.
- R. WALTER et G. ANSON, *A voyage round the world in the years MDCCXL*, vol. 4, 3<sup>e</sup> éd., London, John and Paul Knapton, 1748.