

à vapeur



L'ESSENTIEL

- En 1826, un jeune apprenti officier embarque pour le Pacifique à bord de l'*Astrolabe*.
- Il y développe une passion pour les bateaux traditionnels non européens et la construction navale.
- De retour en France, il s'intéresse en particulier aux bateaux à vapeur, introduits depuis peu dans la marine de l'État.
- Curieux, enthousiaste et inventif, il devient un pilier de la transition vers la vapeur, apprécié tant des marins que des ingénieurs et des mécaniciens.

LE CASTOR, ici sur une peinture de François Roux (1836), fut un des premiers navires à vapeur français. En 1835, à l'âge de 29 ans, Edmond Pâris obtint le commandement de cet aviso à roues qui assurait la liaison entre Toulon et Alger. Il explora les propriétés du bateau avec tout autant de passion que la variété des pirogues au cours de ses précédents périples.

sur les bancs du collège, les apprentis officiers prennent enfin le large afin d'apprendre les rudiments de leur métier. Pâris a la chance d'achever sa formation dans un cadre prestigieux : en 1826, il embarque sur l'*Astrolabe*, corvette destinée à une mission d'exploration dans le Pacifique sous le commandement de Jules Dumont d'Urville.

Dessinateur de pirogues

Pour le jeune homme, cette campagne est placée sous le signe de la découverte : il est entouré d'officiers savants qui l'initient à la pratique scientifique, en particulier à l'hydrographie, consistant à établir les cartes des côtes longées ; il y connaît la peur du naufrage, la maladie qui affaiblit le corps et l'esprit, mais aussi l'émerveillement face aux nouveaux paysages ou devant les épaves des navires de l'infortuné Lapérouse. Il éprouve surtout la fierté de se voir confier par le chef d'expédition la tâche de dessiner tous les types de pirogues rencontrés dans le Grand Océan, mission dont il s'acquitte scrupuleusement.

Quelques mois seulement après le retour à Toulon de l'*Astrolabe*, on propose à Pâris le titre d'hydrographe en chef sur la *Favorite*, qui part pour un tour du monde sous le commandement de Cyrille Laplace ; cette campagne de trois ans lui permet de conforter ses talents d'hydrographe, mais surtout de compléter sa collection de plans et dessins de bateaux traditionnels. L'ingéniosité que les hommes déploient pour affronter l'élément liquide le fascine, de même que la variété des solutions adoptées dans les différentes régions du monde, toujours parfaitement adaptées aux conditions locales de navigation, lui semble-t-il.



EDMOND PÂRIS (1806-1893) vers 1885, à sa table de travail au musée de Marine du Louvre – aujourd'hui le musée national de la Marine –, à Paris, qu'il dirigea de 1871 à sa mort. Pâris en fit un conservatoire de la construction navale.

De retour en France, non seulement Pâris a satisfait son désir de lointain, mais toutes ces expériences ont attisé sa passion pour le bateau lui-même. Nommé à Paris en 1831 pour travailler à la publication des cartes levées sur la *Favorite*, Pâris assiste aux cours publics du Conservatoire des arts et métiers, autant pour tuer le temps que pour remédier aux carences de sa formation initiale, dont il a pris conscience au contact d'officiers issus de l'École polytechnique et de savants. Il y découvre les principes de la propulsion par la vapeur et se documente sur ses applications dans la navigation, avant d'obtenir en 1835 le commandement du *Castor*, un navire à roues qui assure la liaison entre Toulon et Alger.

La vapeur est timidement introduite dans la marine de l'État, qui dispose d'une flotte à voiles performante. On lui reproche avec raison sa piètre efficacité, son caractère peu militaire, les risques d'explosion des chaudières ; enfin, les équipages ne sont pas formés à ce nouveau type de propulsion et il faut recruter des ouvriers civils, taxés d'être des fauteurs de trouble au sein d'équipages militaires tenus à une discipline très stricte.

Les commandements de bâtiments à vapeur sont alors peu prisés, mais ils offrent une liberté semblable à celle que Pâris a goûtée lors de ses voyages lointains : discipline allégée, possibilité de se livrer à des expériences de montage et démontage des aubes, de variation des quantités et des pressions de vapeur. Il peut se permettre de descendre dans la machine, ce qui est indispensable pour que le capitaine comprenne le fonctionnement de son navire. Pâris y déploie un enthousiasme et une activité inventive remarquables : il dessine



À BORD DE LA FAVORITE, ENTRE 1830 ET 1832, Pâris peignit de nombreux bateaux traditionnels « d'après nature », tel le *Pingdjadjap*, un petit bateau caboteur des environs de Singapour (à gauche), et le *Gay Yew*, une jonque observée sur la côte vietnamienne (à droite).