

NOTICE HISTORIQUE
SUR LA VIE ET LES TRAVAUX
DE
FRANÇOIS-EDMOND PÂRIS

MEMBRE DE L'INSTITUT

PAR

M. J. BERTRAND

SECRÉTAIRE PERPÉTUEL

Lue dans la séance publique annuelle du 23 décembre 1895.

MESSIEURS,

François-Edmond Pâris, que l'Académie des Sciences a perdu le 8 avril 1893, était né à Paris le 2 mars 1806. Son père était vérificateur de l'enregistrement pour la section de Brutus. On continuait pendant les premières années de l'Empire à désigner ainsi le quartier de Paris auquel appartient la rue Montmartre. Trois ans après, en 1809, M. Pâris devenait secrétaire de l'intendant général de la Carniole. Toute mission lointaine alors, véritable délégation de souveraineté, autorisait les espérances les plus

hautes. Le gouverneur des provinces illyriennes avait élevé M. Pâris à l'important emploi de secrétaire général occupé avant lui par le duc de Broglie. Mêlé pour sa très petite part à de graves événements et à de grandes affaires, très estimé, très digne d'être aimé, M. Pâris avait à Laybach beaucoup d'autorité et de crédit. Tout s'écroula en 1813. Ces provinces, courbées depuis des siècles, tantôt devant l'aigle à deux têtes de l'Autriche, tantôt devant le lion ailé de Venise, suivaient sans oser se plaindre notre drapeau rayonnant de gloire. On illuminait pour nos victoires, mais on désirait nos revers. Le désastre de Leipzig déchira le masque; les inimitiés éclatèrent. Les garnisons croates désertaient. La populace se ruait sur les caisses publiques et s'indignait de les trouver vides. Réduites à quelques centaines de braves, les troupes françaises durent faire retraite. Humbles et soumis, mais féroces et traîtres, les paysans massacraient les traînards. Les fonctionnaires civils, ne recevant ni ordres, ni conseils, ni subsides, se trouvaient affranchis de tout devoir. Chacun songeait à sa famille. M. Pâris conduisit la sienne à Trieste, à Venise, puis, après maint détour à Gênes, à Marseille où ils arrivèrent sans ressources; à Brest, enfin, où toute inquiétude cessa. M^{me} Pâris était fille d'un armateur Brestois, M. Bersolle, enrichi et ruiné tour à tour par les décrets de l'Empire et les bouleversements du monde maritime. Heureux de se revoir, le beau-père et le gendre, réunis au même foyer, y attendirent avec confiance, l'un, le rétablissement de ses affaires, l'autre, un emploi public qu'il obtint dans les octrois de la ville de Brest, dont bientôt il devint le chef. Le jeune Edmond allait à l'école; mais on avait pour

lui plus d'ambition. On promettait à Pontivy des études plus complètes et plus fortes qu'au collège communal de Brest. La municipalité y accordait quelques bourses aux enfants de la ville. Il eût été plus simple, plus avantageux surtout, d'attirer à Brest quelques bons maîtres, ceux de Pontivy par exemple, en distribuant entre eux le prix des bourses; mais, jalouse de ses droits, l'université ne l'aurait pas permis. Edmond Paris, envoyé à Pontivy comme boursier de la ville de Brest, y commença mollement l'étude du latin. Pendant les vacances, dans la rade de Brest, en gouvernant un petit bateau, il s'aperçut qu'il aimait la mer. Dès l'âge de onze ans, son parti pour elle était pris et approuvé. Son père, lorsqu'il étudiait en cinquième, demanda et obtint pour lui une place au collège naval d'Angoulême; une déclaration de royalisme chaudement rédigée tenait lieu d'examen. L'empereur, plus fier, aurait trouvé malséant et injurieux pour lui-même de mettre en doute le dévouement au chef de l'État, proclamé alors le plus sacré des devoirs. Au fond, rien n'était changé. Parmi les candidats aux écoles navales de Brest ou de Toulon, l'empereur choisissait librement. Ainsi faisait le roi au collège naval d'Angoulême. Le temps, heureusement, lui manquait pour examiner les propositions du ministre de la Marine. Esprit droit et élevé, le baron Portal voulait, avant tout, des enfants de bonne éducation, désireux de s'instruire et aimant la belle carrière que la France semblait oublier. Il préférait ouvertement les enfants élevés dans un port de mer et parmi eux les fils et petit-fils de marin.

Nous avons changé de méthode. La géométrie et l'algèbre pesées dans de justes et délicates balances, donnent seules

aujourd'hui le droit de devenir amiral. Il y a lieu de douter que Duquesne et Duguay-Trouin, qui n'étudiaient guère aux écoles, eussent réussi dans nos concours. On n'a jamais su s'ils avaient appris la trigonométrie sphérique. On voulait en 1820 tenir plus de compte des aptitudes présumées que de la science acquise ; la marine n'en allait pas plus mal.

Chaque élève devait présenter au directeur de l'école sa lettre d'admission signée au nom du roi ; un officier l'interrogeait, non pour contrôler la décision prise, et avec la rigueur d'un juge, mais avec la bienveillance d'un chef qui, pour encourager et soutenir le nouveau venu, a besoin de le connaître. L'ignorance au début était permise. C'est celle que Montaigne nomme abécédaire, qui précède l'étude et qu'il préfère à l'ignorance doctorale qui souvent la suit. L'ignorance de quelques élèves, dit un rapport officiel, allait jusqu'à ignorer l'arithmétique. Le remède était simple, on la leur enseignait.

Après deux ans d'études et d'exercices dans lesquels la navigation avait une très petite part, les collégiens devenaient élèves de seconde classe : c'était leur premier grade. Le service à la mer commençait pour eux.

Les moins instruits — ceux-là l'étaient fort peu — étaient différés de six mois, après lesquels un nouvel échec entraînait la menace du renvoi ; elle stimulait les élèves au travail et les juges à l'indulgence ; huit ans après la création du collège, on n'avait pas encore vu de fruits secs.

On a beaucoup médité, et un peu ri, du pavillon marin arboré sur une montagne ; il a couvert pourtant de brillants officiers. On peut citer, outre nos chers confrères

Jurien de La Gravière et Pâris, le savant amiral Labrousse renommé pour son esprit inventif, le capitaine de Kerhalet dont les considérations originales sur les divers océans ont été traduites dans toutes les langues; l'amiral Protet mort victorieux en Chine, à la tête de nos soldats; l'amiral Clavaud, de glorieuse mémoire, nommé lieutenant de vaisseau à Sidi-Ferruch en 1830, capitaine de frégate à Saint-Jean-d'Ulloa, capitaine de vaisseau à Mogador, et contre-amiral à Bomarsund; l'amiral d'Aboville qui, pendant une terrible épidémie de fièvre jaune, au Sénégal, à bord du brick d'exploration la *Malouine*, lorsque trois officiers avaient succombé en même temps que les deux tiers de l'équipage, sollicita l'honneur d'être embarqué sur le bâtiment infecté et ranima par son énergique bonté l'équipage démoralisé; l'amiral du Bouzet qui, entraîné la nuit sur des récifs, montra pendant le naufrage tant de courage, de présence d'esprit et de véritable héroïsme, que lorsqu'il aborda la plage, le dernier de tous, l'équipage entier qu'il avait sauvé, par un élan spontané et unanime, s'écria : « Vive le commandant ! » Trois mois après, le président du conseil d'enquête lui adressait ces belles paroles : « Il est dans la vie d'un marin des revers noblement supportés qui, aux yeux de ses chefs et de ses camarades, ne peuvent que grandir un homme comme vous. » Citons encore les amiraux Cosnier, Jaurès, Bolle, Simon, Tabouteux, Dupouy, Bernard, Chevalier, Bouet-Willaumez et Dalmas-Lapérouse.

Saluons ces beaux noms et ces fiers souvenirs. L'École dont sont sortis de tels élèves valait mieux que sa renommée. Les états de service de Pâris datent du 1^{er} mars 1822.

Pour se récréer de la théorie docilement effleurée à Angoulême, il abordait gaiement la pratique. On avait arrêté et réglé un système d'apprentissage à la mer, transition nécessaire de l'abstraction à la réalité, mais l'administration, pour d'excellentes raisons, ajourne les dépenses utiles : elles nuiraient aux autres. L'élève Pâris reçut à Angoulême l'ordre de rallier Brest où il trouva celui de s'embarquer à Toulon sur la corvette l'*Arriège*. En mer, à cette époque, on partait comme on pouvait pour arriver quand il plairait à Dieu. Pâris, embarqué sur la corvette la *Gazelle*, arriva trop tard à Toulon. Heureux contretemps ! En continuant sa route, il profita pendant un mois encore des leçons et des sages conseils d'un jeune officier cité parmi les meilleurs de la marine. Chef sévère, maître patient, marin habile, homme de cœur surtout, Lalande aimait à instruire les jeunes camarades. Il y excellait. Pâris lui fournissait une excellente occasion ; il lui montra sur place l'utilité et l'usage des principes ; en lui laissant une de ces impressions premières que rien n'efface. C'est à Lalande, disait-il souvent, que je dois mes premières notions précises sur les observations et les cartes nautiques. Pâris rejoignit l'*Arriège* à Milo ; il commença son service, bien préparé à continuer ses études, en comprenant l'importance et, avant tout, soumis au devoir.

L'*Arriège* devait protéger les bâtiments de commerce dans les mers de l'Archipel et châtier les pirates, c'est-à-dire les pendre. Le « Corsaire » de Byron les avait poétisés. On ne rencontra ni Conrad, ni Gulnare et on ne pendit personne. Le jeune Pâris s'instruisait de la tradition et de l'expérience de tous. La *Salamandre*, qui le ramena en

France, et l'*Amphitrite*, qu'il rejoignit à Cadix, devaient lui apprendre combien l'obéissance est rude sous un chef qui commande mal. Les capitaines de ces navires étaient de bonne noblesse : comme beaucoup d'émigrés de 1790, nourris des souvenirs et des traditions de famille, ils n'avaient rien appris en exil et complètement oublié l'instruction dédaigneusement reçue aux Écoles de Vannes ou d'Alais. Élèves sous Louis XVI, ou gardes du Pavillon, ils avaient fait valoir pour rentrer au service, avec avancement, leur naissance d'abord, puis vingt-cinq ans d'oisiveté dévouée, espérant, comme Paris, apprendre en voyant faire, avec cette différence qu'ils commandaient et qu'il obéissait, que toute occasion lui servait d'épreuve, et qu'ils avaient passé l'âge où ils auraient pu, sans déroger, se tromper et s'instruire publiquement. Le chevalier d'Oysonville commandait la *Salamandre* ; fier de son nom, mais irrésolu, chancelant sous une charge trop lourde, il prenait conseil dans sa cabine et donnait des ordres sans la quitter. Les officiers, pour faire sur lui des contes amusants, n'avaient pas besoin de les inventer tous. Il ne leur donnait pas toujours à rire. Le prince de Joinville, à qui le hasard le donna pour chef, comme à Paris, au début de sa carrière, et qui, dans ses aimables *Souvenirs*, se montre indulgent pour sa mémoire, a peint avec force l'effarement d'un équipage lancé dans la brume parmi les récifs et courant de terribles hasards, tandis que les officiers, attendant les ordres du chef, sont paralysés par son silence. Tout tourne à bien aux natures d'élite. Paris allait où on l'envoyait, et sans juger ses chefs leur obéissait de son mieux. La récompense ne se fit pas attendre ; nommé sur la gabarre l'*Active*

au poste de confiance de chef de quart, il eut la bonne fortune de rencontrer à Toulon Dumont d'Urville, devenu depuis tristement célèbre par la fin tragique d'une belle vie. Dumont d'Urville avait accompli, sous les ordres de notre ancien et excellent confrère Duperré, une première expédition scientifique. Il y avait appris que, pour de telles missions, il faut un équipage d'élite. Le hasard lui fit rencontrer l'élève Pâris déjà en réputation parmi ses camarades, non moins par sa fermeté douce et cordiale que par son talent de dessinateur. Toujours le crayon à la main, sachant observer et admirer, il avait à montrer dans de charmants albums un monde d'observations et de souvenirs. Charmé par son talent, frappé par son ardeur, attiré surtout par son aimable et sereine franchise, Dumont d'Urville, homme de goût et bon juge, le demanda pour chef de quart. Tous deux attendirent avec impatience la réponse favorable du ministre qui, le 22 avril 1826, donnait à l'élève Pâris l'ordre de s'embarquer sur l'*Astrolabe*.

L'*Astrolabe* se rendit directement à Sydney où commençaient ses travaux : il fallait étudier ces parages mal connus, en découvrir les richesses, entrer en commerce avec les habitants, et, malgré leur férocité possible, préparer avec eux des relations amicales.

On devait en même temps rectifier les cartes, les compléter, quelquefois les faire. Dumont d'Urville inspirait et dirigeait tout; Pâris savait comprendre et obéir. L'illustre chef était sobre de louanges, il ne l'aurait pas été de blâmes; mais nul, le connaissant, n'osait s'écarter du devoir. D'Urville était juste et jugeait bien. Sévère, mais juste ! Si cette louange est devenue banale,

c'est qu'elle est la plus haute pour un chef, et que tous y prétendent.

Pâris, cinq mois après son départ, avait été nommé enseigne. Dumont d'Urville écrivit sur le livre du bord : « Nous apprenons la nomination de Pâris et de Faraguet au grade d'enseigne. J'en suis particulièrement heureux pour Pâris. »

Le jeune élève faisait de rapides progrès. Il devenait, nous dit son successeur à l'Académie des Sciences, un homme mûri par les rudes travaux de l'expédition, un marin aguerri par une campagne dans laquelle il devait passer plus de sept cents jours à la mer, un hydrographe formé par des maîtres.

Notre savant confrère Guyou, ces lignes sont de lui, me permettra, sur un sujet qu'il connaît si bien, d'emprunter une page à l'excellente notice qui me sert de guide :

« Dumont d'Urville revint après 35 mois d'absence, chargé de richesses pour le Muséum, le Dépôt des cartes et le Musée naval.

« Ces richesses avaient coûté cher, non en argent — on est au contraire surpris du peu de frais qu'occasionnaient ces expéditions — mais en hommes et en misères de toutes sortes.

« Six fois la corvette avait été à deux doigts de sa perte, avec la perspective pour l'équipage de mourir noyé ou martyrisé par les naturels, ou tout au moins d'être condamné à un long exil dans quelque îlot perdu de l'Océanie.

« Dans la baie de l'Abondance, en Nouvelle-Zélande, elle est affalée par une tempête d'une rare violence sur une ligne de brisants qui déferlent à vingt mètres de hauteur;

elle ne parvient à la doubler qu'en se couvrant de toile au risque de voir tomber sa mâture. A l'île Tonga-Tabou, par grosse houle, elle est drossée par les courants sur un récif auquel elle reste adossée pendant trois jours et demi, perdant successivement ses ancres dont les câbles sont coupés par les coraux, dans une situation si désespérée, que toutes les dispositions restent prises pour le naufrage ; la corvette ne doit son salut qu'à un léger souffle de vent qui se lève au moment où elle est si près du récif que déjà les espars qui débordent de la coque viennent le heurter à chaque oscillation.

« Aux îles Vanikoro (où périt Lapérouse), la fièvre et la dysenterie couchent dans les hamacs les trois quarts de l'équipage, et ce n'est qu'en faisant appel aux malades qui ont conservé un reste de forces, que Dumont d'Urville réussit à en imposer aux naturels, puis à lever les ancres et à assurer la manœuvre dans les passes du récif.

« Sur quatre-vingt-douze hommes qui composaient l'équipage au départ, l'*Astrolabe* en ramena soixante-neuf ; neuf étaient morts pendant la campagne et quatorze avaient été laissés à l'hôpital de Bourbon. Pâris avait subi une large part des misères encourues. »

Pâris, avant d'obtenir le grade de lieutenant de vaisseau, fit un second voyage de trois ans sous les ordres du commandant Laplace, à bord de la *Favorite*. Les instructions de la *Favorite* ordonnaient de préparer, selon les occasions, les moyens de développer pacifiquement nos relations commerciales. Cette tâche laissait des loisirs. Les officiers ne pouvaient manquer de s'attacher à la géographie et d'étendre leur mission aux recherches qu'elle exige

dans les régions mal connues. Toutes les cartes publiées au retour et les dessins qui les accompagnent sont l'œuvre personnelle de Paris. C'était sa part de travail et son plus grand plaisir. La *Favorite* avait parcouru la côte d'Afrique, doublé le cap de Bonne-Espérance et montré son pavillon protecteur du commerce français dans toutes les places maritimes de l'Inde, franchi le détroit de Malacca pour entrer dans les mers de Chine, après avoir séjourné à Manille et à Macao, exploré le golfe du Tonkin, dressé la carte des archipels des Natunas et des Anambas dans lesquels aucun navigateur n'avait encore pénétré. La *Favorite*, alarmée et éprouvée à Java par la dysenterie, se réfugia à Sydney où elle étudia la transportation et la déportation des criminels. Elle doubla le cap Horn et rentra à Toulon le 20 août 1832, après 27 mois de voyage.

Les chefs de Paris louaient son habileté et son savoir ; lui seul y regrettait des lacunes. Songeant à ce qu'il pourrait faire pour mieux mériter de la marine, il résolut d'apprendre l'anglais. Un seul homme l'entendait à bord de la *Favorite* ; c'était un Danois. Paris osa signaler les inconvénients dont il avait souffert et demanda l'autorisation de passer six mois en Angleterre, pour y vivre avec les marins et pénétrer leur plus familier et plus commun langage. Sans fortune et sans économies, il sollicita un congé avec solde entière. Pour le lui accorder, on le décora du nom de mission. Paris était mal préparé ; on enseignait l'anglais à Angoulême, mais, par patriotisme, on se piquait de ne pas l'apprendre. Après six mois d'application, il ne se trouva pas imprégné comme il l'aurait voulu, du langage des ateliers et du vocabulaire des marins. Se rési-

gnant à une rigoureuse épargne, il demanda un congé avec demi-solde, après lequel, persévérant et sévère pour lui-même, il jugea nécessaire, pour atteindre la perfection, de solliciter une permission nouvelle, sans appointements cette fois ; il revint en France la bourse vide, ayant beaucoup vu, bien vu, et, grâce à ses dessins, beaucoup retenu. Ses beaux albums réveillaient, à chacune de leurs feuilles, le souvenir aimé de ses meilleurs passe-temps. Il entendait et parlait la langue des artisans, celle des mécaniciens, et surtout celle des marins ; celle des poètes ne l'attirait pas ; moins encore celle des philosophes.

Tous ceux qui, comme chefs, comme camarades ou comme subordonnés, avaient partagé avec Pâris les soins, les exercices ou les dangers du bord, devenaient ses amis, respectueux ou respectés, selon le grade, mais fidèles et comptant sur lui. Le commandant Laplace, qui deux fois déjà, sur l'*Amphitrite* et sur la *Favorite*, l'avait eu sous ses ordres, désira, par une adoption flatteuse, l'appeler comme lieutenant, au voyage de circumnavigation et de recherche qui lui fut confié sur l'*Artémise*. Pâris lui dut d'entreprendre pour la troisième fois

Un de ces longs voyages
Qui nous font vieillir vite et nous changent en sages.

Un grand malheur l'y attendait. « Mon brave premier lieutenant, écrit le commandant Laplace, a été amputé de l'avant-bras gauche. Cette grave opération a été rendue nécessaire par les blessures affreuses qu'il s'était faites à la main dans la fonderie de Porto Rico, en tombant au milieu des roua-

ges d'une machine dont il étudiait le curieux et nouveau mécanisme. Son zèle lui aurait coûté la vie, sans le courage et la présence d'esprit qu'il a montrés malgré les douleurs atroces qu'il a éprouvées. » Pâris était plus courageux que résigné. Patient contre la souffrance, il ne regrettait que l'avenir. La crainte de renoncer à sa carrière de marin l'attristait jusqu'aux larmes, elle redoublait sa fièvre et s'exhalait en paroles incohérentes et sans suite. Pour triompher d'un malheur sans remède, il décida que sa main en vaudrait deux. Ne pouvant guérir, il voulut oublier. En restant le modèle des marins, il devint capable non seulement de dessiner, mais de raboter, de forger et de limer ; de lutter de promptitude et d'adresse avec le plus habile ouvrier et de l'emporter sur lui, comme il convient à un chef. Rien ne fut changé ni retardé dans sa carrière ; il obtint même, anticipant sur l'avenir, l'autorisation de porter l'épée, réservée aux officiers généraux. Car si habile qu'on soit, il faut en grande tenue deux mains pour accrocher et décrocher le sabre.

Moins d'un mois après son malheur, Pâris reprit la mer avec une joie nouvelle. Son sens pratique et sa fermeté d'âme devinrent bientôt, pour la frégate en péril, un précieux instrument de salut.

Le commandant de l'*Artémise*, marin admiré, mais hasardeux, se plaisait à étonner l'équipage par de brillantes et périlleuses manœuvres. On frémissait à bord en le voyant courir vent arrière avec grosse mer, toutes voiles dehors, comme attiré vers l'inconnu, tandis que le fond diminuait à chaque coup de plomb et que la vigie signalait des brisants. Laplace, très différent de d'Oysonville, n'i-

gnorait pas le danger, il le bravait. Toujours présent, il observait l'horizon, épiait les indices, sondant le flot d'un rapide regard, et en triomphant des écueils et des rafales, donnait autour de lui l'enseignement et l'émotion d'un péril toujours menaçant et toujours vaincu. Quand il avait dit : Je surveille *moi-même*, Laplace ne permettait pas l'inquiétude. Pâris se disait souvent : Nous irons nourrir les requins ! puis il admirait la manœuvre et applaudissait au succès. Après avoir été, aux îles Sandwich, à deux doigts de sa perte, l'*Artémise* toucha et s'ouvrit sur une roche inconnue. La voie d'eau exigeait cent hommes à la pompe. Heureuse de sortir d'un péril si pressant, la frégate disloquée tomba dans un autre. Un vent sauveur la jeta sur une rive inhospitalière, heureusement presque déserte. On la renversa d'un grand effort, les mâts servant de leviers. La quille était enlevée et la carène éventrée montra des avaries terribles. Le sort de Lapérouse était à craindre. Les indigènes, sauvages dégénérés, étaient incapables d'une telle proie ; ils admiraient ces naufragés au pâle visage, si bien armés et si calmes dans la lutte avec la mort. Quelques-uns, recherchant peut-être sincèrement leur amitié, désireux peut-être de hâter leur départ, consentaient à aider au travail, et pour un très faible salaire, faisaient très peu d'ouvrage. On ne les trouvait bons qu'à pomper. L'*abatage en carène*, opération hasardeuse, était le seul parti à prendre. Les engins étaient grossiers, les ouvriers inexpérimentés ; mais on avait bon courage, bon esprit, bonne direction, et la discipline double les forces. On trouva dans le pays une lame de scie et un vieux soufflet. L'épaisse forêt où l'on devinait des tigres et des serpents, dont, en

s'entourant de feux, on se gardait pendant la nuit, et où rôdaient d'inoffensifs sauvages, fournissait, sans qu'ils s'y opposassent, des bois durs et forts, les plus beaux du monde, qu'ailleurs on nomme précieux, parce qu'ils coûtent cher, et qui l'étaient beaucoup sans rien coûter. L'équipage, prompt à les abattre, fut instruit à les débiter. Habile entre tous, prêt à tout et à toute heure, Paris se faisait tour à tour, en même temps quelquefois, apprenti ingénieur, admirable ouvrier et maître en tous les genres. C'était plaisir de travailler sous lui. On construisit des quais où les canons servaient de colonnes et d'appuis. On fabriquait les organes des machines, pompes, cabestans, poulies, planches et poutres sans nombre; il fallut faire jusqu'à des clous. La scie travaillait nuit et jour. Les apprentis s'instruisent vite, quand il faut bien faire ou périr. Tout allait bien, et de mieux en mieux. Paris animait tout. Le lieutenant n'a qu'une main, disaient les matelots, mais il n'est pas manchot! Paris aimait cette louange, mais refusait le premier rang que l'opinion de tous lui accordait. A peine y aperçoit-on une légère et délicate allusion dans cet hommage qu'il a rendu à l'amiral Laplace : Ceux qui ont assisté à ces grands travaux exécutés avec si peu de ressources, gardent une grande admiration pour le chef qui les exécuta, car c'est du capitaine que tout émane! Remise à flot, calfatée, goudronnée et frétée à neuf, mais fatiguée et vieillie de dix ans, la frégate, deux mois après l'échouage, continua sa route avec une majestueuse lenteur, visita la côte nord-ouest de l'Amérique, laissa tomber l'ancre devant l'établissement russe de Bodega, traversa les parages de San Francisco, inconnus alors aux aventuriers, fit voile vers le Sud,

oublia ses fatigues dans les ports, chers aux matelots, de Lima et de Valparaiso, doubla le cap Horn, s'arrêta au Brésil, et rentra à Lorient, à bout de forces. Elle fut désarmée et définitivement condamnée.

Lorsque Denis Papin partait de Cassel, il y a deux cents ans, faisant route vers l'Angleterre, il avait parcouru dix lieues déjà et mérité de vivre dans la mémoire des hommes

Sans fin, et plus s'il se peut.

Lorsqu'ils virent l'étrange et merveilleux bateau s'avancer sans voiles et sans rames, les bateliers syndiqués du Weser, invoquant leurs privilèges et leurs droits, celui du plus fort surtout, l'attaquèrent et le mirent en pièces, sans rien deviner et sans rien entendre, sinon que le passager n'était pas de leur guilde. Longtemps aussi les savants ne voulurent rien entendre, sinon que l'expérience avait échoué. Cinquante ans après la mort de Papin, l'Académie des Sciences mit au concours l'étude des moyens de suppléer à l'action du vent pour la conduite des bateaux. La découverte de Papin était oubliée, et personne alors n'était préparé à la faire une seconde fois. Daniel Bernoulli, illustre par tant de vues fines et ingénieuses, mérita, pour mieux dire obtint le prix. Sur la théorie de la vapeur, ses lumières étaient petites. Aucune expérience n'avait mis à l'épreuve les principes et les hypothèses qui devaient l'égarer. Par un calcul confus, il conclut en faveur de la rame. L'avenir appartient aux galères, telle était la prédiction de Bernoulli. On peut la blâmer, mais aussi la défendre. Comme les oracles anciens, elle a un double sens. Le navire

à vapeur n'est-il pas une galère perfectionnée? Les rames sont devenues roues, l'hélice godille; les cylindres remplacent de vigoureux galériens, et le feu de la grille est le fouet du garde-chiourme. D'illustres physiologistes ont, pour de moindres ressemblances, proclamé invariable l'organisation des animaux. Sur un point de grande importance Bernoulli avait raison, il condamnait la vapeur comme trop coûteuse et trop lente, elle l'était alors. Le bateau n'était pas pratique, comme on dit aujourd'hui. Les bateliers du Weser ont peut-être retardé pour Papin une ruine que son génie rendait inévitable; il inventait trop! L'Académie mérite moins d'indulgence, son rôle est de saluer l'avenir. « En toute chose, disait Montaigne, sauf simplement aux mauvaises, la mutation est à craindre. » Cette maxime, quoique très sage, ne doit pas être celle de l'Académie des Sciences. Nous tenons ici pour le progrès; et nous encourageons toutes les hardiesses.

Pâris regrettait cette voilure élégante qui si longtemps a conduit nos navires dans tous les points du globe, mais ardent au progrès, et mécanicien-né, il prévoyait sur mer une génération nouvelle et voulait la conduire. L'amiral Cécile, dans un rapport de 1846, signale en termes excellents l'estime qu'on faisait de lui dans la marine.

« Le capitaine Pâris est connu déjà, depuis longtemps, comme un officier distingué dans la marine à voile. Sa capacité dans la navigation à vapeur n'est pas moins grande et le rend essentiellement propre aux deux services. Son aptitude, ses travaux secondés par une haute instruction et suivis par une persévérance bien digne d'éloges, ne

peuvent manquer de porter le perfectionnement dans l'emploi des bateaux à vapeur. Dans un rapport plein d'intérêt, où il rend compte de sa traversée de France en Chine sur l'*Archimède*, le capitaine Pâris a fait connaître quel parti on pouvait tirer de l'emploi combiné des voiles et de la vapeur et quelle économie de combustible il pouvait en résulter dans les longues navigations. Le capitaine Pâris est appelé à faire progresser la navigation à vapeur; on ne saurait lui donner trop tôt un commandement important. » Ce commandement fut celui du yacht royal le *Comte d'Eu*, poste très envié, rendu considérable par les hautes relations que Pâris ne recherchait ni ne fuyait. Jamais il n'avait vu la cour et s'attendait à ne jamais la voir; on peut dire qu'il ne la vit pas. Il était, disait-il, cocher du roi, et bientôt, sans se croire en faveur, ami respectueux de la famille royale et plus d'une fois son hôte intime et cordial. Comme toujours et en toute circonstance, il se fit aimer de tous. Tout en raillant lui-même sa situation beaucoup trop enviée, le cocher du roi la mettait à profit pour étudier les innovations proposées et vanter les plus méritantes. On lui doit, lui qui n'aimait pas les livres : le *Dictionnaire de la marine à vapeur*, le *Catéchisme de la marine*, le *Mécanicien à vapeur*, le *Traité de l'hélice propulsive*, et l'*Utilisation économique des bâtiments à vapeur*. Préférant les faits aux raisonnements, et, pour tout dire, faisant bon marché de la théorie pure, la science de Pâris est expérimentale, et, sans dédaigner les savants, c'est aux ignorants qu'il s'adresse. Le dessin est son langage; mieux vaut montrer que décrire; et il excelle à mettre en relief le trait essentiel de chaque organe et l'idée maîtresse

de chaque invention. Paris a défini cette partie de son œuvre avec beaucoup de modestie et de franchise : « J'ai réuni, dit-il, toutes les nouveautés qui intéressent la marine. Toutefois ce n'est pas sans déclarer que, dans les descriptions qui ont été données il peut y avoir des erreurs et surtout des omissions importantes, c'est inévitable à notre époque de transition où non seulement les vérités sont difficiles à constater à cause de leur variété, mais où les changements continuels, suggérés par l'expérience ou de nouvelles idées, viennent chaque jour mettre de côté ce que la veille on croyait définitivement résolu. » Il ajoute, trop modestement cette fois : « Mon seul but est d'éviter à des camarades les pertes de temps et les petits ennuis de pareilles recherches. »

Ceux pour qui ces recherches sont un ennui, ne les font pas ou les font mal.

Sachant quel usage il faisait de ses loisirs, la marine aimait à lui en ménager. Cette faveur si bien justifiée pendant la paix, serait devenue, quand éclata la guerre de Crimée, la plus cruelle des disgrâces. Nul ne songea à la lui imposer. Appelé au commandement du *Fleurus*, sous les ordres de l'amiral Bruat, Paris, plusieurs fois signalé pour sa belle conduite, prit part après la prise de Sébastopol au bombardement de Kinburn. La forteresse se rendit, et Paris, placé à la tête de la division navale chargée de la conserver, eut à traverser pendant l'hiver les plus difficiles épreuves. On ne combattait plus, mais la paix n'était pas signée, un retour offensif était possible et sans cesse menaçant. Pauvrement approvisionné, au milieu des glaces, triste champ de bataille où manquait l'ennemi, Paris, par

sa conduite intelligente et énergique, par sa bienveillance pour tous, par son imperturbable bonne humeur, sut conjurer les défaillances morales, d'autant plus redoutables que l'espoir de combattre s'affaiblissait. Le bruit du canon ranime les forces.

Appelé en juillet 1864 à la tête du Dépôt des Cartes et Plans, Pâris fut retraité en 1871, après avoir reçu le grade de vice-amiral, et la dignité de grand-officier, plus tard celle de grand-croix de la Légion d'honneur.

Élu à l'Académie des Sciences en 1863 comme successeur de l'illustre Bravais, Pâris, assidu à nos séances, prenait peu de part à nos travaux. Il respectait la science, mais la tournait aux applications; soucieux avant tout de la marine, il voulait la servir encore. Riche de souvenirs, de notes et de dessins de tout genre, nul n'était mieux préparé à se faire l'historien de la flotte. Plus soucieux des choses que des hommes, c'est aux transformations du matériel qu'il s'attachait. A la joie d'être choisi comme conservateur du Musée de marine, se joignit celle de voir sa nomination saluée par une approbation unanime. Le passé assurait l'avenir. Dans ces fonctions qu'il sut faire laborieuses, et auxquelles ses goûts ne l'appelaient pas moins que son savoir, Pâris ne pouvait manquer de bien faire. Les services qu'il a rendus ont surpassé toutes les espérances.

Peu de mois après son entrée à l'Académie des Sciences, Pâris avait été élu membre du Bureau des longitudes, prenant plaisir aux réunions de ses savants confrères, où chaque année, comme à l'Académie des Sciences, il se sentait mieux connu et plus cordialement aimé. C'est au Musée

de marine, à l'atelier surtout, que l'appelaient avant tout ses aptitudes et le savoir acquis par le travail persévérant de toute sa vie. Au milieu de ses modèles, histoire méthodique du passé qu'ils préservent de l'oubli, Paris croyait respirer l'air de la mer. Le palais du Louvre fut son dernier embarquement, et le Musée de marine son dernier commandement. En changeant les habitudes et le cadre de sa vie, la mise à la retraite de Paris, heureusement pour tous, en a conservé la touchante unité. Travail et dévouement, bienveillance et franchise, tels étaient les traits saillants de sa bonne et loyale nature. Souvent tempétueux pour défendre une cause qu'il croyait juste, sa vivacité et sa colère s'élevaient, quand les intérêts de son Musée étaient en jeu, jusqu'à d'effrayantes bourrasques, qui jamais n'ont ébranlé une sympathie ou déraciné une amitié, car on était certain de voir bientôt renaître avec le calme son bon et affectueux sourire. Son cœur, jusqu'au dernier jour, a chaudement battu pour la marine et son ardeur ne s'est jamais ralentie. Pendant près de vingt ans, il a consacré au Musée de marine tout son temps, toutes ses forces, et l'on peut ajouter, sans exagération, tous ses revenus, quelle qu'en fût la source : appointements de conservateur, de membre du Bureau des longitudes, retraite d'amiral, indemnité de membre de l'Institut et de grand-officier de la Légion d'honneur, tout recevait la même destination. Le vieux marin, dédaigneux d'un bien-être et d'un luxe inconnus à bord, se plaisait à la vie simple et modeste des jours de sa jeunesse, heureux d'accroître par de généreuses donations les riches et précieuses collections dont son nom restera inséparable.

De cruels chagrins ont attristé l'amiral Pâris. En 1842, deux ans après le pénible voyage de l'*Artémise*, il avait épousé la fille du capitaine Bonnefoux, commandant à Brest le vaisseau-école l'*Orion*, et savant auteur d'ouvrages techniques très estimés des marins. Cette union présentait toutes les conditions de bonheur. Il fut heureux pendant vingt-cinq ans. Une fille bien-aimée, aujourd'hui M^{me} Jobbé-Duval, et deux fils intelligents et dociles faisaient son orgueil et sa joie. Les deux fils de Pâris, nourris dans le respect et l'amour de la marine, avaient mérité par de brillants examens l'honneur de devenir les camarades de leur père. L'aîné, dans d'importantes recherches, s'était fait son collaborateur : un excellent mémoire sur le roulis en mer est signé : Pâris père et fils, officiers de marine. La vive allure d'un style humoristique y fait paraître plus d'une fois le plaisir de travailler ensemble. « Ce n'est pas par malice, disent les deux marins, que l'on fait rouler le navire. Pourquoi donc roule-t-on tant, surtout maintenant ! Le bon sens entraîne fatalement à répondre : Parce que ne sachant ni pourquoi ni comment, on ne sait non plus comment l'empêcher. » Le malheur s'abattit sur eux. — Le jeune Pâris était, comme son père, aimé et estimé de tous ; beaucoup plus réservé pourtant, il repoussait sans rudesse les trop familières intimités. Il prenait peu de part aux plaisirs de ses camarades et, le dimanche surtout, après avoir accompli les devoirs religieux auxquels il ne manquait jamais, il se plaisait à la solitude et à la méditation. Un jour, au Pirée, pendant que ses camarades avaient organisé une promenade à Athènes, il fréta une petite barque, et, se chargeant seul de la manœuvre, s'éloi-

gna vers la pleine mer et disparut. Il ne revint pas, et la barque retrouvée vide à une grande distance n'a rien pu révéler sur ses derniers instants.

Le second fils de notre cher confrère devait briser son cœur plus douloureusement encore. Frappé jeune encore par une maladie terrible que la science humaine ne peut guérir, il a survécu à son père sans le savoir et sans pleurer sa mort.

Notre bon amiral est mort à l'âge de 87 ans, énergique et actif jusqu'à son dernier jour. Il travaillait une semaine avant sa mort aux *Souvenirs de Marine*, dont huit livraisons sont publiées. Il a légué à l'Académie les moyens de continuer son œuvre. Elle ne manquera pas à ce pieux devoir.