

I. Vie et travaux de l'amiral François-Edmond Pâris

La longue carrière de François-Edmond Pâris dans le service actif de la Marine peut sembler ici d'une lecture fastidieuse, mais il nous paraissait essentiel de retracer les grandes lignes de la carrière de cet officier qui ne se contenta pas d'être un excellent marin : il fut aussi hydrographe, ingénieur, dessinateur, peintre, ethnologue et écrivain , et eut à cœur, dès ses premiers voyages, de mettre ses multiples talents au service d'une belle et généreuse idée, celle de faire progresser la connaissance universelle, en payant souvent de sa personne de si grands desseins.

1. Le service actif de la Marine¹

a. Les origines et la formation

François-Edmond Pâris est né à Paris le 2 mars 1806 de Pierre-Théodore Pâris, alors administrateur des Domaines (fonctionnaire de l'Empire) et de Françoise-Virginie Bersolle, fille d'un armateur brestois. De 1811 à 1814, il passe son enfance en Illyrie, où son père avait été nommé secrétaire du gouvernement des Provinces Illyriennes auprès du maréchal Bertrand, puis en Italie, à Venise et à Gênes. Après la chute du Premier Empire, en 1815, le père d'Edmond , désœuvré, regagne Brest où il trouve de l'aide auprès du père de sa femme. Le jeune Pâris fait ses études primaires à Brest puis est envoyé en 1816 au collège de Pontivy, dans le Morbihan.

En 1820 il entre au Collège royal de Marine d'Angoulême où il se montre particulièrement doué pour les mathématiques. Aspirant de marine, il rejoint Brest en 1822.

C'est à Brest qu'il passe quatre mois auprès du peintre de marine brestois Pierre-Julien Gilbert (1783-1860), avant de s'embarquer pour l'Italie sur *la Gazelle*.

Cet apprentissage du dessin auprès d'un peintre ayant été l'élève de Pierre Ozanne est à souligner : en effet, Pierre Ozanne (1737-1813) a consacré sa carrière à l'enseignement

¹ Pour les données biographiques, nous avons utilisé, entre autres, les notices que Pâris a lui-même préparées pour sa candidature à l'Institut ainsi que la biographie de Pâris contenue dans l'ouvrage d'Etienne Tréfeu *Nos Marins* dont un exemplaire de la bibliothèque du Musée de la Marine est annoté de la main même de Pâris. Nous n'avons gardé ici que les grandes lignes ; pour une biographie plus complète et très documentée, on consultera avec profit l'introduction d'Eric Rieth pour l'édition de la *Collection de bateaux dessinés d'après nature, 1830-1832. Le voyage de la Favorite*, Paris, 1992.

du dessin naval à Brest et au Havre et était détenteur d'un brevet d'ingénieur-constructeur. Il prit part à des expéditions navales dont il fut le dessinateur officiel, notamment durant la guerre d'indépendance américaine. Pierre Ozanne, et son frère Nicolas-Marie, eurent une démarche différente de celle des peintres de marine fantaisistes aux toiles remplies de poncifs dont le public du XVIII^e siècle était friand : ils ne cherchaient pas à entrer à l'Académie des Beaux-Arts mais dessinaient avec un véritable souci pédagogique. Diederik Bakhuys parle d'ailleurs ainsi de leurs dessins : « **Ces sont des œuvres de marins, riches en indications documentaires, attentives aux détails concrets, soucieuses de décrire avec exactitude l'aspect du gréement et l'allure des bateaux** »². Cette phrase pourrait, nous le verrons, s'appliquer parfaitement aux œuvres de Pâris dont la formation relève de cette tradition.

En mai 1824 , Pâris est nommé élève de première classe.

b. Les voyages

Les trois grands voyages que fit Pâris s'inscrivent dans la volonté des gouvernements de la Restauration d'organiser des campagnes de circumnavigation aux visées politico-économiques qui se doublaient de missions scientifiques. Sous la férule du « père de l'hydrographie », Charles Beautemps-Beaupré, les plans et cartes des côtes rencontrées sont dressés systématiquement. Dans la voie ouverte par Freycinet et Duperrey, s'engouffre un Dumont d'Urville (1790-1842) dont les voyages développent l'imaginaire populaire de cet ailleurs exotique qui prend corps au Musée de Marine, création de la Restauration, où le public peut admirer ce que les navigateurs collectent et ramènent de leurs voyages.

En mars 1826 Pâris participe sur la corvette *l'Astrolabe*, à la campagne de Dumont d'Urville [**DOCUMENT I**] dans les archipels de l'Océan pacifique, campagne dont les visées sont officiellement hydrographiques et géographiques, et au cours de laquelle Dumont d'Urville retrouve à Vanikoro les restes de l'expédition de La Pérouse, dont les navires *l'Astrolabe* et *la Boussole* avaient disparu depuis 1778. Pâris fait déjà preuve de remarquables qualités d'hydrographe et de dessinateur : il lève plusieurs plans, dessine des localités et mesure des embarcations indigènes. Lorsque deux ans plus tard, il rentre en France, c'est avec de nombreux carnets de croquis.

² BAKHUYS Diederik : « De Puget aux frères Ozanne : l'art de la marine et le dessin en France » dans *Autour de Claude-Joseph Vernet, La marine à voile de 1650 à 1890*, 1999, p. 58

De 1830 à 1832, jeune enseigne de vaisseau, Edmond Pâris participe à l'expédition de la corvette *la Favorite*, voyage de circumnavigation sous les ordres du commandant Laplace, dont le but est de compléter le premier voyage de Dumont d'Urville par l'étude hydrographique des côtes de l'Afrique orientale, de l'Inde, de la Chine, de la Nouvelle Zélande, etc. jusqu'à celles de l'Amérique du Sud. Avec les 114 dessins et aquarelles qu'il ramène de ce voyage [DOCUMENTS II et III], il participe à l'album historique que publie Laplace, tandis que la plupart des cartes de l'atlas hydrographique sont de sa main³. Le 1^{er} novembre 1832, il devient lieutenant de vaisseau.

Toujours sous le commandement de Laplace, il fait sur la frégate *l'Artémise*, à partir de 1837, un voyage dont le but était de servir le commerce français en fournissant des renseignements recueillis dans les contrées visitées et de protéger les navires de commerce (surtout les baleiniers). Selon les propres termes du ministre dans ses instructions, la science n'est pas à négliger. Ce sont hélas les moyens dont dispose Laplace à bord qui ne lui permettent pas de mener à bien de véritables études scientifiques. *L'Artémise* parcourt l'Océan indien, le golfe d'Arabie, Singapour, les Philippines, l'Australie, la côte occidentale de l'Amérique. Ce voyage est assez tragique pour Pâris puisqu'à l'occasion d'une escale à Pondichéry où il se rend dans une fonderie de Porto-Novo afin d'y faire quelques observations, son bras gauche est déchiqueté par l'engrenage d'une machine qu'il examinait dans un atelier mal éclairé. Laplace ne manquera pas, dans un rapport, de signaler au ministre le courage dont fit preuve Pâris qui, n'ayant reçu aucun soin, fit sans se plaindre les sept heures de marche vers la frégate où il fut amputé de l'avant bras gauche par le médecin du bord. Malgré cet accident, il ne rentre en France qu'en mai 1840, avec plusieurs centaines de croquis, vues de côtes, aquarelles de sites et monuments. L'éloge de Laplace lui vaut d'être nommé officier de la Légion d'honneur et capitaine de corvette.

En 1842, il épouse Nelly de Bonnefoux, fille d'un capitaine de vaisseau, dont il aura deux fils, Armand né en 1843 et Léon né en 1847, qui entreront dans la marine et seront tous deux d'excellents dessinateurs, et une fille, Louise Marie, née en 1851 qui épousera un professeur de la Faculté de Droit de Paris, Emile Jobbé Duval.

c. La vapeur

³ L'ouvrage que publie Laplace se compose d'un atlas hydrographique de douze cartes et d'un album historique de soixante-douze planches avec des vues des régions visitées et des représentations des costumes indigènes.

Dès son retour de son premier voyage avec Laplace, en 1832, Pâris passe un an à Paris où il se passionne pour la machine à vapeur en suivant les cours du Conservatoire des Arts et métiers. L'utilisation de la vapeur dans la marine n'en est alors qu'à ses balbutiements mais déjà Edmond Pâris en a entrevu les formidables perspectives.

Il demande à partir en Angleterre pour pouvoir y étudier les machines à vapeur dans les usines qui sont à la pointe du progrès. Il passe six mois en Angleterre, à ses frais, dont trois mois dans l'usine de William Fawcett (constructeur de la machine du *Sphinx*) et navigue sur les paquebots.

Il commande de 1834 à 1836 la corvette à vapeur *Le Castor* dont il se sert de bâtiment expérimental : déjà il se préoccupe du problème posé par la navigation à vapeur qui consomme énormément de combustible.

Dès 1840, au moment où l'adoption de l'hélice et de la construction métallique donnent une impulsion décisive à la marine à vapeur, Edmond Pâris est aux premières loges. Nommé capitaine de frégate le 30 septembre 1840, il commande en 1843 la frégate à roue *Infernale*, puis, avec *L'Archimède* il se rend jusqu'en Chine en doublant le Cap de Bonne Espérance : c'est une première pour une frégate à vapeur française. Il fait un rapport au ministre pour démontrer comment utiliser le moins de charbon possible pour de grandes distances (ses voyages sur *l'Orénoque*, frégate à roues et ancien paquebot transatlantique, de 1850 à 1852 poursuivront le même but : l'économie de la navigation à vapeur).

En 1846, il est nommé capitaine de vaisseau et commandant du yacht royal à hélice *le Comte d'Eu*.

Il publie en 1848 avec son beau-père le *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur*, premier dictionnaire consacré à la marine à vapeur, suivi en 1852 du *Manœuvrier complet. Traité des manœuvres de mer à bord des bâtiments à voiles et à bord des bâtiments à vapeurs*, les parties traitant de la marine à vapeur étant le fait de Pâris.

Il participe à la guerre de Crimée sur un vapeur, le *Fleurus*, qui assure le transport de troupes et l'approvisionnement, et passe l'hiver dans les glaces après avoir été choisi par l'amiral Bruat pour commander la division navale stationnée à Kinburn, à l'embouchure du Dniepr. Il en ramènera un album représentant les navires pris dans les glaces.

Il se rend de nouveau en Angleterre, cette fois aux frais de la marine, pour étudier les machines du paquebot transatlantique *Great Eastern*, qu'il propose à l'empereur d'acheter, projet auquel Napoléon III ne donnera pas suite.

En novembre 1858, il est nommé contre-amiral et major général à Brest puis commande en 1860 une division qui croise au large de la Syrie. En août 1864 il devient vice-amiral avant de quitter le service actif de la Marine en 1871.

Durant sa carrière au service de la Marine, Pâris a navigué sur les navires héritiers de la grande marine à voile du XVIIIe siècle (comme *l'Astrolabe, ex-Coquille*) mais il a surtout été témoin et acteur de la révolution technologique que connaît la Marine au milieu du XIXe siècle : la vapeur, l'hélice, la roue, les cuirassés, innovations dont il est non seulement un praticien mais aussi un théoricien. Lorsqu'en 1871 il quitte le service actif de la Marine, il n'est pas un retraité nostalgique de la vieille marine : il regarde vers l'avenir, préoccupé de ce que son époque laissera aux générations futures. Il fera en sorte que ces nouveaux types de navires qu'il a vu construire (il a suivi en personne le montage de la machine à vapeur de *l'Infernal*), sur lesquels il a navigué et au progrès desquels il a activement participé, ne soient pas méprisés par ceux qui écrivent l'Histoire.

2. La reconnaissance scientifique

Les qualités d'Edmond Pâris ont très tôt été reconnues, tant par la Marine que par les autorités scientifiques de son époque. Nombreuses sont les fonctions qu'il occupe durant sa vie, nombreuses également les distinctions qu'il reçoit.

Tous ceux qui l'ont fréquenté louent unanimement son acharnement dans tout ce qu'il entreprend, son courage et son dévouement, son désintéressement et sa bonté, son sens du devoir auquel il sacrifie tout. Et c'est parce qu'il devait se faire du devoir une conception sans bornes qu'il accomplit tant de choses.

Ce rapide survol de tout ce à quoi il apporta sa contribution nous fera comprendre quel homme complet il pouvait être.

En 1831 et 1840, ses qualités d'hydrographe lui valent d'être attaché au Dépôt des cartes et des plans. Le 1er juin 1864, il en est nommé directeur et Bouquet de la Grye note à ce propos : « **sa nomination aux fonctions de Directeur général nous permet vite d'apprécier sa bienveillance. Nous l'avons connu cherchant toujours à améliorer la production des cartes et des instructions, organisant de nouvelles missions, s'inquiétant de chacune des parties du service et s'attachant d'une façon spéciale à ceux qui**

semblaient possédés comme lui d'une grande ardeur pour le travail⁴ ». Il sera relevé de ses fonctions à sa demande le 29 mai 1871 après avoir été nommé conservateur du Musée de Marine.

Dès 1841 il a un premier contact avec le Musée de la Marine puisque le conservateur, l'ingénieur Lebas, lui prête des ouvriers pour qu'il fasse exécuter, selon les plans qu'il a ramenés de ses voyages, une quinzaine de modèles⁵ d'embarcations indigènes destinées au Musée.

En 1853 il est nommé membre-adjoint, puis membre (1858 et 1862) du Conseil des travaux dans lequel il est appelé à donner son avis sur les problèmes relatifs à la navigation et aux ports (travaux à exécuter dans les arsenaux, rapports, projets adressés au ministre).

Le 3 février 1862, il est nommé membre de la Commission des Phares et Balises par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Il reçoit du jury de l'Exposition universelle de Paris, qui se tient en 1855, une médaille de première classe pour ses divers ouvrages publiés. En 1862 il est membre du jury international à l'Exposition universelle de Londres et publie *l'Art naval à l'exposition de 1862*. Il est de nouveau membre du jury international pour l'Exposition Universelle de 1867. Il s'agit là pour Pâris d'une reconnaissance au niveau international dans une manifestation qu'il considère comme indispensable, puisque ainsi qu'il le rappelle dans sa préface de *l'Art naval à l'Exposition universelle de Londres de 1862* : « **L'activité moderne produit des inventions si remarquables que les Expositions universelles sont devenues nécessaires pour réunir périodiquement les idées et les résultats, afin que tout le monde en profite** ».

Le 22 juin 1863 il est élu à l'Académie des Sciences (en 1875 il en est vice-président et en 1876 président) en remplacement de Bravais.

Le 29 janvier 1864, il devient membre de la Société de géographie, il en est vice-président pour 1864 et 1865, et il est nommé membre de la commission centrale en décembre 1871.

Nommé membre du Bureau des Longitudes le 14 janvier 1865 par un décret de l'empereur (à ce titre il reçoit un traitement), il en est élu vice-président en 1872 et président en 1873.

⁴ Institut de France. Académie des sciences. *Funérailles de M. Pâris, membre de l'Académie, le mercredi 12 avril 1893. Discours prononcé par M. Bouquet de la Grye*, Paris, 1893, p. 5

Il reçoit la Grand-Croix de la Légion d'Honneur en 1880 (il avait été promu grand officier le 14 mars 1869) et de nombreuses distinctions étrangères. En 1869, la Compagnie universelle du Canal de Suez l'invite à l'inauguration du canal de Suez.

Le 12 mai 1871 il est nommé conservateur du Musée de Marine au Louvre. Considéré comme un ingénieur par ses collègues, c'est à lui que l'on fait appel pour diriger les travaux d'aménagement d'un espace au rez-de-chaussée de la Colonnade pour la présentation de la collection His de la Salle.

Il est chargé, à partir de 1888, de suppléer dans ses fonctions le directeur des Musées Nationaux⁶. De plus, c'est le seul conservateur pour lequel ses collègues demandent la retranscription dans la séance du Comité consultatif des Musées Nationaux de l'éloge funèbre prononcé par le directeur des Musées Nationaux [**DOCUMENT XXIII**], preuve s'il en est besoin, de l'estime dans laquelle il était tenu.

⁵ Archive du Musée de la Marine, non cotées, lettre de candidature au poste de conservateur du Musée de Marine adressée au ministre de l'Instruction Publique par Pâris le 6 mars 1871

⁶Archives du Louvre, Dossier Amiral Pâris, 0 30 231, 1888, 19 octobre et 1890, 4 juillet

3. L'œuvre publiée

La liste des ouvrages dont Pâris fut l'auteur est impressionnante. Notre propos n'est pas ici d'en détailler chaque titre et nous nous contenterons de saisir ce qui, dans la démarche éditoriale de Pâris peut nous éclairer sur sa vision muséographique.

La première publication de Pâris est, en 1841, *l'Essai sur la construction navale des peuples extra-européens ou Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grand Océan et de l'Amérique dessinés et mesurés pendant les voyages autour du monde de L'Astrolabe, La Favorite et L'Artémise*, en deux volumes, 156 pages de textes et 133 planches. Dans cet ouvrage, fruit de toute la documentation amassée durant ses trois grands voyages autour du monde, Pâris se montre soucieux de préserver, par des plans et dessins dont il bannit le pittoresque, les modes de navigation des peuples « sauvages » qu'il sait voués à perdre leur spécificité au contact des Européens. Réagissant en véritable ethnologue, il est aussi ce que l'on peut appeler un archéologue naval, persuadé que l'observation de ces embarcations indigènes nous donnera des informations sur notre propre histoire. Ainsi, bien plus tard, en 1883, dans son ouvrage *Le Musée de Marine au Louvre* il écrit « [...] **Notre Europe, si avancée maintenant, a passé par les mêmes périodes maritimes que les peuples les moins civilisés, et qu'en faisant le tour du monde on peut retrouver, en changeant de lieux, tout ce qui s'est passé chez nous en changeant de siècles. On voit encore les constructions de notre âge de pierre⁷** ». Il étudie la construction des navires des populations rencontrées, à l'aide de plans et de dessins exacts, tout en relevant, dans ses aquarelles, le contexte d'utilisation de ces mêmes navires, avec une description sociale des populations, qu'il juge nécessaire à la compréhension des techniques qu'elles mettent en œuvre. Cette publication est encouragée par le baron Tupinier, directeur des ports et arsenaux. Il est à noter que ce même baron Tupinier participa activement à la création du Musée Dauphin et, en 1828, c'est lui qui invita Pierre Zédé, premier conservateur du musée à se rendre dans les ports afin de choisir les modèles qu'il estimait être dignes de figurer dans le nouveau musée.

Inlassablement, Pâris ramène de tous ses voyages des albums. C'est à l'issue de son commandement au large de la Syrie, en 1862, qu'il publie les *Souvenirs de Jérusalem*.

Plus nombreux encore sont les ouvrages scientifiques et techniques dans lesquels il s'intéresse particulièrement aux grandes révolutions de son temps. Ainsi, pendant deux ans, à Cherbourg, il rédige un *Catéchisme du mécanicien à vapeur* dans lequel il décrit la conduite des machines, les accidents possibles, la manière d'y remédier, et qui sert de référence dans la marine française. Le docteur Rey, à qui il a fourni des dossiers, dédie sa thèse d'hygiène navale sur les mécaniciens et chauffeurs : « **à l'amiral des mécaniciens** »⁸. Citons, entre autres, la publication d'un *Traité de l'hélice propulsive* en 1855, une *Note sur les navires* où il relate la construction de frégates comme *la Gloire* par exemple, une *Description et usage du trace-vague et du trace-roulis* en 1867 ou encore sa *Note au sujet de la conservation des torpilleurs*.

De retour de son voyage sur *la Favorite*, il prépare le premier dictionnaire de machine à vapeur. Il écrit dans la préface du dictionnaire : « **je fus enhardi dans le projet de remplir la lacune que j'ai toujours remarquée** ». Des lacunes, nous le verrons, Pâris en remarque partout et, inlassablement il tente de combler les oublis de l'Histoire. Les lacunes léguées par les siècles passés lui servent de leçon : puisque c'est dans le présent que l'on construit l'avenir, il faut faire en sorte de ne jamais laisser aux générations futures des lacunes sur la navigation du XIXe siècle, qu'elles risqueraient de combler par des inexactitudes regrettables. « **Ne faut-il pas se hâter de réunir ce que nous savons de probable et de certain, pour que l'avenir ne répande pas sur notre époque une obscurité aussi complète que celle que nous cache le passé, et cela sans pouvoir présenter l'excuse de l'ignorance de moyens d'exécution ?**⁹ »

« Conserver » ce mot seul pourrait résumer tout ce à quoi Pâris voue son existence. Aussi n'est-il pas surprenant qu'à ce qu'il considérait comme l'œuvre majeure de sa vie, et qu'il réalisa alors qu'il était conservateur du Musée de Marine, il donna ce titre inspiré : *Souvenirs de Marine Conservés*.

« [...] La collection des *Souvenirs de Marine conservés* a été entreprise dans le but de préserver les constructions maritimes actuelles, de l'oubli où sont tombées presque toutes celles qui les ont précédé. Elle est exécutée d'après des idées d'exactitude qui

⁷ PARIS François-Edmond : *Le Musée de Marine au Louvre. Histoire, description, représentation, statistique des navires à rames et à voiles d'après les dessins des galeries du musée du Louvre*, Paris, 1883, p.2

⁸ Capitaine de frégate Brisou : « L'amiral Pâris, marin, homme de science, artiste », *Cols Bleus*, n°1811, juillet-août 1984, p. 15

⁹ PARIS François-Edmond : *Le Musée de Marine au Louvre. Histoire, description, représentation, statistique des navires à rames et à voiles d'après les dessins des galeries du musée du Louvre*, Paris, 1883, p.3

malheureusement excluent le pittoresque trompeur, qui est souvent le mieux accueilli.¹⁰ » écrit-il en guise de préambule du premier des cinq tomes de cette collection, paru en 1882 [DOCUMENT IV].

Une note datée du 7 mai 1877, qu'il intitule *Note pour montrer le but de la publication entreprise par l'amiral Pâris*¹¹, est en réalité un appel aux amateurs, constructeurs, bibliothèques etc. afin qu'ils l'aident, grâce aux documents qu'ils voudront bien lui communiquer, à constituer cet ouvrage qui aura la taille d'un atlas (les petits livres se perdent trop facilement) et reproduira les plans de constructions navales par un « **procédé économique de gravure photographique** ». Il a commencé par ce qu'il possédait déjà, c'est-à-dire les aquarelles de François Roux conservée par le Musée de Marine et les plans relevés par son propre fils, Armand Pâris, lieutenant de vaisseau, mort noyé en 1873 au large du Pirée. Il ajoute : « **les types les plus infimes, ne sont pas toujours les moins intéressants et qu'il faut se presser de les conserver, plutôt que ceux de grandes constructions destinées à la guerre, que l'on trouvera longtemps encore dans les archives des gouvernements** ». En effet, et cela est notable, le premier volume contient beaucoup de plans de bateaux de pêche et de caboteurs (qui sont dus en grande partie aux relevés de son fils), trop souvent négligés. Il détaille ensuite la procédure d'envoi des documents, qui seront restitués une fois reproduits et que l'on devra adresser au Conservateur du musée de Marine au Louvre à Paris. C'est à ses frais que Pâris fait reproduire les documents.

Cette œuvre de longue haleine, constituée à mesure qu'il reçoit les documents, ne lui permet pas de les classer méthodiquement, ce qu'il regrette. A sa mort, Pâris lègue à l'Institut une somme afin qu'il continue la publication des *Souvenirs*, c'est pourquoi le dernier volume, paru en 1908 est une œuvre posthume.

¹⁰ PARIS François-Edmond : *Souvenirs de marine conservés. Collection de plans ou dessins de navires et bateaux anciens ou modernes existants ou disparus, avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*, Paris, 1882

¹¹ Archives du Louvre, EM 21, 1877, 7 mai

II. L'amiral Pâris, conservateur du Musée de Marine

Lorsqu'en 1871, ayant atteint la limite d'âge, François-Edmond Pâris quitte le service actif de la marine, il voit « **avec effroi s'ouvrir l'abîme de l'inaction** ¹² ». Aussi briguet-il tout naturellement le poste de conservateur du Musée de Marine, insistant, dans la lettre de candidature qu'il envoie au Ministre, sur le fait que c'est la fonction et tout ce qu'il sait pouvoir apporter au Musée, et non la solde qui l'intéresse, et pour preuve de ce que seul le bien du Musée motive sa requête, il ne demande qu'à être « **conservateur honorifique** ».

Le 12 mars 1871, un arrêté du ministre de l'Instruction Publique, des Cultes et des Beaux-Arts, dont dépendent les Musées Nationaux, nomme François-Edmond Pâris conservateur du Musée Naval avec un traitement annuel de 7000 francs¹³. Dès lors, le Musée de Marine est toute sa vie. A ce propos, J. Bertrand écrira, dans sa *Notice historique sur la vie et les travaux de François-Edmond Pâris*¹⁴ : « **Au milieu de ses modèles, histoire méthodique du passé qu'ils préservent de l'oubli, Pâris croyait respirer l'air de la mer. Le palais du Louvre fut son dernier embarquement, et le Musée de marine son dernier commandement [...]. 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** ».

1. Le Musée de Marine en 1871

Le Musée de Marine du Louvre fut créé en 1827, par une décision du roi Charles X, sous le nom de Musée Dauphin, en l'honneur du fils du roi, le duc d'Angoulême, grand amiral de France.

Il fut stipulé que la direction en était confiée à la Maison du Roi et que le conservateur serait toujours un officier du Génie maritime.

¹² Archives du Musée de la Marine, non cotées, lettre de candidature au poste de conservateur du Musée de Marine adressée au ministre de l'Instruction Publique par Pâris le 6 mars 1871. Pâris venait de perdre son épouse, décédée en 1870.

¹³ Archives du Louvre, Dossier Pâris, O 30 231

La collection du Musée prend sa source dans le don que fit, en 1748, Henri-Louis Duhamel du Monceau, inspecteur général de la Marine, de sa collection de modèles de navires et de machines d'arsenaux, ceci afin de servir à l'instruction des élèves ingénieurs-constructeurs de la Marine. Cette collection, installée au Louvre, fut enrichie par la confiscation des collections des nobles émigrés, et subit bien des vicissitudes, en particulier sous la Révolution, avant que la décision de Charles X ne la dote du statut officiel de musée, de locaux, d'un budget et surtout d'un atelier de modélistes restaurateurs.

Dès 1828, une collection d'objets ethnographiques prit place au sein du Musée Dauphin, à travers notamment la collection du vicomte d'Hauterive puis l'acquisition en 1829 du cabinet de Vivant Denon. Les objets ethnographiques étaient alors intimement liés aux découvertes maritimes, ce qui explique pourquoi les « **curiosités des contrées éloignées, pagnes, colliers, bracelets, armes, instruments de musique et de pêche, fétiches de sauvages**¹⁵ » voisinaient avec les modèles de navires du XVIIIe siècle, les plans en reliefs des ports et les instruments de navigation. Les deux campagnes de Dumont d'Urville (Pâris ne participa qu'à la première) enrichirent considérablement le musée (près de cinq cent objets océaniques entrèrent dans les collections). Le Musée ethnographique fut officiellement ouvert au public le 1^{er} août 1850 (2760 pièces asiatiques, océaniques et africaines y étaient présentées) **[DOCUMENT V]**.

Le premier conservateur du Musée de Marine, Pierre Zédé, ingénieur du Génie maritime prit ses fonctions en décembre 1827 et démissionna le 22 août 1836. Entre temps, la Révolution de Juillet 1830 avait placé sur le trône le duc d'Orléans et le Musée Dauphin devint Musée de Marine ou musée Naval.

Succédant à Pierre Zédé le 24 novembre 1836, Apollinaire Lebas, ingénieur de la Marine et membre de l'Institut, vit de 1838 à 1842, son musée transféré au second étage de l'aile nord-ouest de la Cour Carrée du Louvre, au-dessus de l'emplacement qu'il occupait jusqu'alors. **[DOCUMENT VI]**.

Ce fut Lebas qui entreprit d'imprimer un catalogue du musée naval en 1848, hélas inachevé lorsqu'il démissionna en janvier 1852.

Le premier catalogue du musée de marine fut l'œuvre du troisième conservateur, le peintre Antoine-Léon Morel-Fatio qui fut conservateur-adjoint de Lebas avant de devenir lui-même conservateur.

¹⁴ Académie des Sciences, Paris, 1895, p. 23

C'est à Antoine-Léon Morel-Fatio, mort le 1^{er} mars 1871 que succède Pâris. Nommé le 12 mars conservateur du Musée de Marine, il ne prend ses fonctions que le 1^{er} juin 1871, l'ampliation de l'arrêté ministériel ayant été envoyé avec du retard¹⁶. Durant ces trois mois, le musée a été confié à M. d'Eschavannes, conservateur adjoint du département des Peintures et membre de sociétés de géographies, qui fit nettoyer des objets et prit quelques mesures pour remettre en état le musée. Le retard de l'envoi de l'arrêté faute d'un document laissé à Paris, doit nous rappeler combien la situation politique était grave dans la capitale, le gouvernement ayant fui précipitamment à Versailles devant l'insurrection des Communards. Les conservateurs du Musée du Louvre tremblent alors pour les œuvres dont ils ont la garde. Tournemire écrit à Chennevières, réfugié en province, le 12 avril 1871 : « **Enfin, aujourd'hui j'ai vu ces pauvres conservateurs du Louvre. Il ne reste ici que Villot, Barbet de Jouy, Daudet, Heuzey, d'Eschavannes et Darcel, qui attendent comme des victimes leur bourreau** ». ¹⁷ Le 23 mai 1871, les Communards incendient les Tuileries et la bibliothèque du Louvre, huit jours plus tard, l'amiral Pâris devient conservateur du Musée de Marine au Louvre.

2. Une théorie de la conservation

En 1872, moins d'un an après sa prise de fonctions, Pâris, publie, dans *la Revue maritime et coloniale*, un article intitulé « le Musée de Marine », dans lequel il expose ses idées en matière de conservation, idées que l'on trouve déjà dans les préfaces de la plupart de ses ouvrages publiés avant 1871. Il y retrace les grandes lignes de la création du Musée de Marine dans laquelle il voit la volonté, de la part du gouvernement des Bourbons de « **faire revivre cette marine, qui fut jadis un des éléments de sa gloire** » et d'inviter ceux qui allaient nombreux visiter au Louvre les « chefs d'œuvres de l'Art » à venir s'extasier sur ce qui avait rendu de si grands services à la France.

Les conservateurs qui le précédèrent perpétuèrent cette conception du Musée de Marine comme un temple à la gloire de la marine française, une sorte de vitrine de propagande montrant les modèles de l'époque de Louis XIV et de Louis XVI. Dans le *Guide Joanne* de 1870 qui se « **borne à signaler les principales curiosités de ce musée** »

¹⁵ A. Caille : *Considération d'art et de politique à propos du musée de Marine du Louvre*, Paris, 1839, p. 12

¹⁶ Dans une lettre du 3 juin 1871, le directeur des Beaux-Arts (Charles Hay) informe le secrétaire général des Musées Nationaux (Frédéric Villot) qu'il vient seulement de recevoir l'ampliation de l'arrêté ministériel du 12 mai, le retard étant dû à « un mot laissé blanc, faute de documents notés à Paris », *Archives du Louvre, Dossier amiral Pâris, O 30 323*

[DOCUMENT VII], les œuvres citées sont des voiliers, essentiellement du XVIII^e siècle, les bustes de marins célèbres sculptés par des artistes qui n'ont guère connu les navigateurs qu'ils ont représentés¹⁸, les sculptures et dessins de Pierre Puget et les fameux débris du naufrage de La Pérouse formant une pyramide dont Caille parle comme d'un « **lugubre trophée** » [DOCUMENT VIII].

Pâris déplore qu'en 1848 le musée cessât d'être rattaché au Ministère de la Marine pour passer sous l'administration des Beaux-Arts, coupant court à l'élan qui, depuis Pierre Zédé, fournissait régulièrement au musée des modèles des ports et des arsenaux et qui avait doté le musée des plus beaux modèles de la marine à voile du temps de Louis-Philippe. Ainsi, « **Aucune de ces grandes nouveautés** [la vapeur, les roues à aubes, l'hélice et le fer] **qui ont changé le commerce et la navigation, n'est représentée au musée depuis sa séparation de la marine**¹⁹ ».

Certes, le prestige de son musée lui tient à cœur mais il veut que ce dernier rayonne par sa capacité à conserver le présent qui s'enfuit plutôt que d'être le gardien d'un mémorial de la marine d'autrefois. Aussi compare-t-il le Louvre au musée de marine anglais de Kensington, création récente qui a la chance de bénéficier du versement régulier des modèles les plus modernes : « **On peut donc établir que si, à Paris, on trouve beaucoup plus à étudier l'histoire de l'ancienne construction navale, à Londres, on est arrivé, en cinq ou six ans, à donner une idée aussi complète que possible de l'état actuel de l'art naval. Ainsi on y voit de nombreux spécimens des constructions en fer, dont il vient d'être dit que pas un seul ne se montre encore à Paris**²⁰ ».

Comme nous le verrons, la démarche de Pâris va se démarquer totalement de celle d'un conservateur des Beaux-Arts, à la recherche d'objets chargés d'histoire ou remarquables par leurs qualités esthétiques, comme l'étaient d'ailleurs les « **représentations aussi parfaites et élégantes** » qui servaient à glorifier la marine au moment de la création du Musée. Ces chefs-d'œuvres absolus de l'art, dont l'existence seule est la propre justification, possèdent l'*aura* de l'œuvre originale, unique. Les navires, par leur taille et leur utilité même n'ont pas de propension à être conservés. Les modèles qui permettent d'en garder la trace ne seront jamais qu'une réplique d'un original voué à

¹⁷ Philippe de Chennevières : *Souvenirs d'un Directeur des Beaux-Arts*, 1979, II, 46

¹⁸ François Rude, par exemple, né en 1785, n'a pu connaître La Pérouse, disparu en 1778, dont il a signé le buste.

¹⁹ François-Edmond Pâris : « Le musée de Marine », *Revue maritime et coloniale*, 1872, tome III, p. 977

²⁰ François-Edmond Pâris : « Le musée de Marine », *Revue maritime et coloniale*, 1872, tome III, p. 981

disparaître. Les Beaux-Arts ne sont pas absents du Musée de Marine (les sculptures de Puget par exemple sont considérées comme de véritables chefs-d'œuvres de l'art) mais ils ne sont que des ornements que l'on peut contempler pour eux-mêmes, indépendamment de l'histoire de la navigation.

Dans le même article de la *Revue Maritime et coloniale*, et ce toujours selon sa maxime « conserver avant que cela ne disparaisse », il explique la valeur et l'utilité des collections ethnographiques qui font intégralement partie de son musée. Malgré leur éloignement des préoccupations européennes, les peuples « non civilisés » ne doivent pas être négligés : « **Notre époque de progrès sera peut-être 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** ²¹».

Dans le désir de conserver le patrimoine nautique de son époque, Pâris a une véritable démarche scientifique et privilégie l'exactitude absolue, la Vérité dans la collecte de ce patrimoine qui se fait souvent par la reproduction, et sans laquelle les documents et objets collectés sont sans valeur.

Dans un article intitulé « *Comment a été sculpté un buste de M. Chevreul (par Oliva)* » qu'il fait envoyer au *Moniteur* et au *Petit Journal* il conclut : « **Voilà comment la France pourra, grâce au talent de M. Oliva, conserver le souvenir d'une de ses célébrités avec une vérité parfaite au lieu du fantastique inévitable des œuvres posthumes comme celles des marins célèbres qui au Louvre décorent la salle de La Pérouse** ²²».

Héritier, nous l'avons vu, de Gilbert et des frères Ozanne, il critique les peintres de marine un peu trop pittoresques à propos desquels il remarque non sans un certain humour « [...] **il ne faut pas se fier à toutes les publications pittoresques, dont les navires sont aussi absurdes que ceux que la ville de Paris met sur ses armoiries, et qui marchent à reculons.**[...] ²³ ».

Ainsi, il fera, nous le verrons, une grande place dans son musée à des peintres qui n'ont pas eu de reconnaissance académique mais dont le talent pour représenter le patrimoine nautique dans toute sa vérité historique est précieux. Ainsi en est-il de François Roux,

²¹ *Ibid.*, p. 978

²² Archives du Musée de la Marine, non cotées. Il est à souligner que c'est ce même artiste qui sculpta, en 1879, le buste de l'amiral Pâris, toujours conservé au Musée de la Marine à Paris et celui de Dumont d'Urville que Pâris lui commanda afin de l'offrir au Musée de Marine en 1882 [DOCUMENT IX].

²³ François-Edmond Pâris : *Le Musée de Marine au Louvre. Histoire, description, représentation, statistique des navires à rames et à voiles d'après les dessins des galeries du musée du Louvre*, Paris, 1883, p.4

auquel Pâris consacre deux ouvrages, dont *L'œuvre de François Roux représentant les portraits des navires de la marine française de 1792 à nos jours* publié en 1885 dans lequel il a fait reproduire la collection exécutée par François Roux pour le Musée de Marine. En 1878 il fait demander la Légion d'Honneur pour M. Roux et se désole de « la perte que la vérité dans l'art a faite lors de la mort récente de cet artiste²⁴ »[DOCUMENT I].

Un autre aspect de la pensée de l'amiral Pâris en matière de conservation est celui de la conservation par la dispersion, conception qui prendra corps notamment dans *Le Musée de Marine au Louvre* et dans *Les Souvenirs de Marine conservés* : « Il est temps, plus que temps peut-être, de rechercher ce qui existe encore, de le consigner sur le papier, qui, par sa multiplicité ainsi que sa dispersion, promet plus de durée que le bois et le fer ?²⁵ ».

Convaincu par les bienfaits de la dispersion des connaissances par l'édition, il l'est aussi par ceux qu'apporte la vulgarisation des œuvres par la photographie. C'est ainsi que, dans la séance du conservatoire des Musées Nationaux du 28 novembre 1878, dans laquelle il est question de l'établissement d'un atelier photographique dépendant entièrement des musées nationaux, l'amiral Pâris défend ce projet, arguant qu'il permettrait de garder la trace des objets s'ils venaient à être détruits par un incendie ou un incident quelconque²⁶.

3. Les combats

L'amiral Pâris aura, durant sa carrière de conservateur, à mener deux combats beaucoup plus graves que ceux qui se rapportent à la gestion ordinaire d'un musée. Il lui faudra, en effet, en cette fin du XIXe siècle, faire face à deux ruptures : d'une part, celle de son Musée de Marine avec le palais qui l'abrite, et que l'on voudrait voué tout entier aux Beaux-Arts, et d'autre part la rupture entre la marine et l'ethnographie, cette dernière s'élevant alors en véritable discipline anthropologique.

a. Des collections « étrangères au Louvre »

²⁴ Institut de France. Académie des Sciences. Extrait des *Comptes rendus des séances de l'Académie des Sciences*, t. XCVI, séance du 21 mai 1883. Note accompagnant la présentation de l'ouvrage intitulé : « Le Musée de la Marine au Louvre » par M. l'amiral Pâris, p. 5

²⁵ Pâris, *op. cit.*, p.3

²⁶ Archives du Louvre, Procès-verbaux des séances du Conservatoire des Musées Nationaux, *1BB 23

Dans un rapport daté du 16 mars 1871, il est rapporté que le Conservatoire, dans sa séance du 15 mars 1871, dans laquelle la surveillance du Musée de Marine a été confiée à M. D'Eschavannes, a détaillé le contenu dudit musée et classifié son contenu :

1° Le Musée de Marine proprement dit

2° Les objets provenant des peuples sauvages ou peu civilisés

3° Les objets d'art orientaux, c'est-à-dire Indiens, Chinois, Japonais, etc.

et a conclu « **il résulte de cette classification même [...] que la place du musée de marine n'est point au Louvre** ». Dans le même rapport, une phrase est particulièrement significative du mépris dans lequel est tenu cet embarrassant musée : « **Des modèles de bâtiments, des appareils de toute nature, des plans en relief des ports de France, occupant indûment des locaux qui devraient être consacrés exclusivement aux beaux-arts et à l'archéologie** »²⁷.

« Indûment » « exclusivement », les mots sont forts à l'encontre d'un musée qui, vraisemblablement, ne doit sa survie au Louvre qu'à la volonté et la personnalité de ses conservateurs puisque la question de sa permanence au Louvre ne fait surface qu'à la mort de Morel-Fatio.

C'est ensuite à la personnalité de l'amiral Pâris que va se heurter la tentative que fait Edouard Charton, en 1874, d'expulser le Musée de Marine. En 1873, le député Edouard Charton²⁸, fondateur du *Magasin pittoresque* en 1833, proposa de faire sortir du Louvre les musées de Marine et d'ethnographie, proposition qui fut bien accueillie par l'Assemblée mais à laquelle l'amiral Pâris opposa un argument de poids propre à décourager les députés : le coût exorbitant d'un tel déménagement²⁹, fidèle en cela à ce qu'il affirmait quelques mois après son entrée en fonction, dans une *Note au sujet du musée naval* datée du 28 septembre 1871 dans laquelle il coupe immédiatement court à toute velléité de déménagement : « **J'espère surtout qu'il n'est pas question de le [musée de marine] transporter ailleurs [...]. Ce serait je crois gaspiller en convenances momentanées et souvent hypothétiques des ressources plus utiles à l'art lui-même et sacrifier à changer le contenant, ce qui doit appartenir au contenu. Aussi je suis**

²⁷ Archives du Louvre, EM2, 1871, 16 mars

²⁸ Saint-simonien, Edouard Charton était membre du Conseil supérieur des Beaux-Arts et ami du ministre de l'Instruction Publique Jules Simon

²⁹ A ce moment la France doit régler une indemnité de guerre dont le paiement s'étale jusqu'en 1873, et pour ce, elle fait deux grands emprunts : on devine aisément combien les questions financières pouvaient être épineuses.

persuadé que pour le moment et même pour l'avenir tout changement local est une opération ruineuse et qui arrête un musée pendant des années ³⁰».

Ne se décourageant point, Edouard Charton, demande au directeur des Musées Nationaux dans une lettre non officielle datée du 27 mai 1874, de lui communiquer les chiffres exacts du budget alloué par le ministère de l'Instruction publique, dont dépendent les musées nationaux, à ce qu'il appelle « **deux collections étrangères au Louvre** », dans le but avoué de le faire inscrire désormais au budget de la marine. Cette manœuvre aurait pour conséquence que « **l'amiral Pâris serait dès lors considéré comme n'étant qu'un hôte passager du Louvre³¹** », facilitant ainsi le déménagement projeté.

Par une lettre datée du 1^{er} juillet 1874, le directeur des Musées Nationaux envoie les chiffres demandés mais objecte que le fait que les collections du Louvre puissent dépendre de deux ministères différents poserait quelques inconvénients et il préfère en rester là. Le député Charton dépose quand même son amendement mais aucune suite ne lui est donnée. Le Musée de Marine est sauvé.

b. Le problème des collections ethnographiques

Le dernier quart du XIXe siècle voit la disparition de l'engouement pour les contrées lointaines qui avaient tant inspiré les écrivains et les artistes de la première moitié du siècle, et l'apparition d'un regard nouveau porté sur l'objet océanien, africain ou américain : « **Progressivement l'objet océanien s'extrait du contexte maritime pour devenir un objet controversé, sollicité aussi bien par les préhistoriens et les archéologues que par les anthropologues, dans le rapport lointain et instructif qu'il peut entretenir avec l'histoire des premiers hommes** »³².

D'ailleurs, les objets ethnographiques ne sont alors plus ramenés par les navigateurs mais par les chargés du ministère de l'Instruction Publique, pour servir à l'instruction et non plus de « trophées coloniaux » dans un musée consacré à la navigation.

Dispersées entre le Louvre (Musée de Marine et Musée mexicain), le musée de Saint-Germain-en-Laye, le Museum d'Histoire naturelle, le musée de l'Artillerie et la Bibliothèque Nationale, présentées à la manière de cabinets de curiosités, les collections ethnographiques ont, dès le début du XIXe siècle fait l'objet de réflexions visant à la

³⁰ Archives du Louvre, EM2., 1871, 28 septembre

³¹ Archives du Louvre, EM2, 1874, 27 mai

³² JACQUEMIN Sylviane : « La collecte des objets des mers du Sud », *La jeunesse des Musées*, Paris, 1994

création d'un musée ethnographique s'appuyant sur une véritable réflexion anthropologique.

Ce musée ne voit le jour qu'à l'issue de l'Exposition Universelle de 1878, par un vote de la Chambre des députés du 18 octobre 1878, à l'instigation d'Ernest-Théodore Hamy, premier conservateur du Musée d'Ethnographie.

Une fois le musée officiellement créé et pourvu d'un local approprié qui n'est autre que le palais construit par Gabriel Davioud pour l'Exposition Universelle de 1878, il faut le doter de collections.

Le 30 octobre 1879 se réunit une commission dont la tâche est de diriger le classement des collection ethnographiques : l'amiral Pâris en fait partie, ainsi que le député Edouard Charton. C'est Hamy qui rédige et présente le rapport de la commission.

Ce n'est qu'en 1881 que se pose vraiment la question de la cession au futur musée d'Ethnographie du Trocadéro des collections conservées au Louvre. Le 4 mai 1881, Barbet de Jouy, administrateur des Musées Nationaux, réunit les conservateurs des musées dont les collections intéressent le futur musée du Trocadéro : l'amiral Pâris pour le Musée de Marine du Louvre, Félix Ravaisson-Mollien pour le département des Antiques et Alexandre Bertrand pour le Musée de Saint-Germain, cela afin de préparer la réunion du Comité consultatif des Musées Nationaux du 12 mai 1881. De cette réunion, il ressort que les conservateurs entendent se conserver le droit de choisir les œuvres qu'ils céderont et, lors de la séance du Comité consultatif, seul Ravaisson-Mollien élève des difficultés³³. Il s'oppose aussitôt fermement au rattachement des collections du Musée mexicain qui fait partie de son département.

Il s'ensuit un débat entre Ravaisson-Mollien et le ministre Jules Ferry, auquel le projet du Trocadéro tient particulièrement à cœur, qui met en jeu la notion même d'ethnographie. L'affaire sera portée jusqu'au Conseil d'Etat qui tranchera en faveur du Musée d'Ethnographie. Ce n'est finalement qu'en 1887, cinq ans après l'inauguration du Musée d'Ethnographie, que les collections du musée américain du Louvre rejoignent le Palais du Trocadéro.

³³ Pâris ne proteste pas pendant cette séance mais il écrit quelques jours plus tard une lettre adressée au Directeur des Musées Nationaux, datée du 17 mai 1881 [Archives du Louvre, EM1] dans laquelle il dit s'être « montré obéissant au service » dans l'espoir que le Conservatoire prendrait quelque initiative pour lutter contre cette mesure pénible et injuste auquel il s'est soumis contraint et forcé.

Quant à l'amiral Pâris, il avait rédigé, deux jours avant la réunion du Comité une note à M. Barbet de Jouy³⁴ qui sonne comme un véritable manifeste contre ce qu'il appelle une « **fondation par spoliation** » qui détruit ce qu'il a construit pendant dix années, y consacrant son temps et son argent [DOCUMENT X].

L'amiral reproche au Musée d'Ethnographie du Trocadéro son appellation floue, « ethnographie » voulant dire tant de choses³⁵, qu'il peut allègrement se servir dans n'importe quel musée possédant quelque chose faite par « les divers peuples », détruisant « **de petits ensembles bien établis par de longs travaux pour en fonder un que la description fait sans limites** ».

Pâris pose donc lui-même les limites du musée du Trocadéro : puisque le nouveau musée doit être « tout », c'est sur ce que les anciens musées ont d'objets peu assortis à leur spécialité que devra se porter le choix. Ainsi, s'il admet que les objets « civilisés » provenant des pays orientaux peuvent trouver place au Trocadéro (meuble chinois, argenterie, porcelaine, costumes) il demande instamment que lui soient laissés les objets sauvages, comme les flèches et les haches en pierre qui sont des témoignages matériels importants puisqu'ils montrent de quelle sorte d'instruments se servaient les peuples sauvages pour construire leurs embarcations, embarcations dont on sait combien l'amiral Pâris eût à cœur de conserver le souvenir exact : il fit réaliser à ses frais et d'après ses propres relevés, des modèles de pirogues, jonques, etc.

La volonté de l'administration de dépouiller son musée est très mal vécue par Pâris qui y voit là une marque de l'incompréhension manifeste de ce pour quoi il œuvre depuis dix années. Il avait fait faire à son compte et d'après ses propres relevés les pirogues, jonques, etc. exposées dans la galerie située sur la rue de Rivoli, et il s'indigne de ce que l'on veuille lui enlever ce dont il avait lui-même enrichi son musée et dont il avait fait une collection complète et unique au monde.

Il en est de même pour les habitations qu'il fait réaliser d'après les dessins de ses voyages et qu'il a données au musée, comme par exemple le modèle de la Case des naturels de Nouvelle Hollande ou celui de la Case de chef de Tongatabon qui apparaissent sur la liste des dons et acquisitions faites entre mars 1879 et mars 1881 au musée de Marine et d'ethnographie [DOCUMENT XI]. A propos de ces habitations Pâris écrit : « **Mais comme on avait paru enclin à emporter ces travaux, j'ai cessé d'en faire exécuter** ».

³⁴ Note présentée à Monsieur Barbet de Jouy administrateur en chef des musées par l'amiral Pâris, Archives du Louvre, EM1, 1881, 10 mai

Dans une lettre pleine d'amertume adressée au directeur des Musées Nationaux le 17 mai 1881 , il dit regretter de ne pas avoir fait une donation en bonne et due forme avec des conditions particulières, dont celle de l'inaliénabilité, comme Thiers l'a fait pour sa collection qui, hétéroclite, n'en bénéficie pas moins, au Louvre, de deux pièces qui lui sont entièrement consacrées³⁶.

De ce deuxième combat, Pâris semble sortir vainqueur puisque le Ministre accède à sa demande et qu'il garde ses objets « sauvages ». A la mort de Pâris, le Musée Naval comporte toujours sa section ethnographique, sa galerie des pirogues et son titre en est toujours Musée de Marine et d'Ethnographie du Louvre.

Ce n'est, en effet, que beaucoup plus tard que les collections ethnographiques quitteront peu à peu le Musée de Marine du Louvre : en 1905 pour rejoindre le musée de Saint-Germain et le musée chinois du Palais de Fontainebleau, puis en 1922 une autre partie est dispersée entre les musées de Lyon, Cernuschi à Paris , de La Rochelle, et Guimet et, enfin, en 1929 tout ce qui reste part pour le Musée du Trocadéro. En 1939 c'est Le Musée de Marine lui-même qui, ironie de l'Histoire, s'installe au Palais de Chaillot à côté du Musée d'ethnographie du Trocadéro devenu le Musée de l'Homme.

L'intégrité des collections du Musée de Marine, leur maintien dans un lieu où elles avaient précédé les collections des Beaux-Arts et la création même d'un musée au Louvre, n'a pu être possible que parce que le Musée Naval avait à sa tête un conservateur volontaire et acharné, marin et ethnologue, capable à travers sa propre personnalité d'être le lien essentiel entre les collections hétéroclites de son musée d'une part, et d'autre part avec le lieu prestigieux qui les abritait.

³⁵ Pâris définit l'ethnographie comme « étant la partie de la statistique qui a pour objet l'étude et la description des divers peuples »

³⁶ Archives du Louvre, EM1, 1881, 17 mai