Vice-amiral Paris François Edmond – Extrait de : Nos marins : vice amiraux, contre-amiraux, officiers généraux des troupes de la marine et des corps entretenus – Auteur : Trefeu Etienne, historien de la marine – Editeur Berger-Levrault (Paris) 1888 – contributeur : Lesseps, Ferdinand de (1805-1894) - Pages 53 à 68 - Sources : gallica.bnf.fr/Bnf –
Droits : domaine public – saisie 2022

LE VICE-AMIRAL PÂRIS

(FRANÇOIS-EDMOND)

1806 - 1893

Né le 2 mars 1806, à Paris. Provenance : École navale ; Aspirant : 1er mai 1822 ; Enseigne de vaisseau : 29 octobre 1826 ; Lieutenant de vaisseau : 1er septembre 1832 ; Capitaine de frégate : 30 septembre 1840 ; Capitaine de vaisseau : 8 septembre 1846 ; Contre-amiral : 7 novembre 1858 ; Vice-amiral : 13 août 1864.

Légion d'honneur. Chevalier : 30 avril 1833 ; Officier : 30 avril 1839 ; Commandeur : il août 1855 ; Grand-officier : 14 mars 1869 ; Grand-Croix : 12 juillet 1830.

Médaille de Crimée : 1856 ; Grand-croix de l'Ordre de l'Épée (Suède) ; Commandeur de l'Ordre du Danebrog (Danemark) ; Commandeur de l'Ordre du Lion néerlandais (Hollande) ; Décoré de la 3e classe de l'Ordre du Medjidié (Turquie) ; Chevalier-compagnon de l'Ordre du Bain (Angleterre) ; Chevalier de l'Ordre des Saints-Maurice-et-Lazare (Italie).

L'amiral **PÂRIS** est un de ces hommes infatigables qui travaillent jusqu'à leur dernier jour, certains que ce qu'ils font sera tôt ou tard utile à leurs semblables.

Après la liquidation de sa retraite, il y a quinze ans, l'amiral a été nommé conservateur du Musée de la marine, au Louvre, et, depuis quinze années, il n'a cessé de travailler avec une activité dévorante au développement de ce petit musée, dont il a accru l'importance, vidant souvent sa bourse et dépensant ses modestes revenus pour les consacrer, tantôt à la fabrication d'un nouveau modèle de navire, tantôt à l'achat d'un document précieux, d'un plan de port de mer, ou encore à la reproduction en relief d'une scène de la vie maritime.

Grâce à lui, les nouveautés de notre flotte, cuirassés, torpilleurs, torpilles, avisos, croiseurs, navires de toutes les espèces et de tous les genres, sont exposées aux yeux du public dans des salles qui ont été successivement consacrées à l'agrandissement du local précédemment réservé au Musée de la marine ; les embarcations de pêche et de plaisance des contrées les plus éloignées, comme celles des pays qui avoisinent la France, ont toutes été reproduites, et l'on peut suivre, dans un petit salon jadis inoccupé, les opérations de l'abatage en carène d'un navire de guerre.

Cependant ce genre d'occupation ne suffit pas à l'amiral, qui s'est en même temps fixé une autre tâche. Voulant mettre à la portée de tous, pour une somme modique, ses connaissances si étendues et si complètes en archéologie navale, il a entrepris la publication de trois albums de texte, gravures et dessins où sont contenus, avec les dimensions exactes, tous les genres de bâtiments, d'embarcations, depuis le vaisseau *Argo* dont se servit Jason lorsqu'il partit pour conquérir la Toison d'or jusqu'aux superbes navires de Leurs Majestés Louis XIV et Louis XV.

Quoique né en France, le vice-amiral **PÂRIS** a été en partie élevé à l'étranger. Son père, ruiné à la fin du Directoire, avait été nommé, dans les dernières années de l'Empire, secrétaire du gouvernement des Provinces Illyriennes auprès du maréchal **BERTRAND**, et son fils, **François-Edmond**, le futur marin, fit une moitié de ses études dans le sud de l'Allemagne ou dans l'Italie septentrionale.

« En 1815, le jeune homme entrait au collège de Pontivy, puis à l'École de marine, qu'il quittait en 1822 pour embarquer sur le brick *la Gazelle*.

Il navigua pendant quatre années sans interruption, passant successivement sur *l'Ariège*, sur *la Salamandre*, sur *l'Amphytrite* et sur *l'Active*, et visitant tour à tour l'Italie méridionale, le Levant, les États barbaresques, Cadix et les côtes d'Écosse.

A sa sortie de l'École de Brest, le jeune **PÂRIS** s'était bien promis de ne point laisser inoccupés ses moments perdus ; aussi, lorsqu'en 1826, le commandant **DUMONT-d'URVILLE** l'emmena, sur la frégate *l'Astrolabe*, visiter les archipels de l'Océan Pacifique, put-il, grâce aux leçons qu'il avait jadis reçues du peintre de marine **GILBERT**, rapporter, outre plusieurs levés hydrographiques, tout un album d'aquarelles et de croquis.

C'est au cours de ce voyage qu'il fut promu enseigne de vaisseau ; mais, comme les communications étaient difficiles et rares en ce temps-là, ce n'est qu'à la fin de 1828, à son retour, que le jeune **PÂRIS** eut connaissance de sa nomination.

Après être resté à Brest quelques semaines, pendant lesquelles il eut à s'occuper de l'armement de *l'Olivier*, sur lequel il devait d'abord embarquer, on l'envoya à Toulon à bord de *la Favorite.*

La Favorite dont le commandant était **LAPLACE**, allait partir pour faire le tour du monde, le but du voyage étant l'étude des côtes de l'Afrique orientale, de celles de l'Inde, de la Chine, de la Malaisie, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de toute l'Amérique du Sud ; on a publié, plus tard, une relation illustrée de cette campagne, dont M. **PÂRIS**, qui avait eu une large part dans les travaux de l'expédition, fut le collaborateur le plus actif.

A sa rentrée en France, le jeune enseigne fut attaché au Dépôt des cartes, puis, quand il fut lieutenant de vaisseau, on l'envoya en Angleterre, où il resta pendant six mois, chargé d'étudier sur place, dans les usines et sur les paquebots, les différents systèmes de machines à vapeur et d'examiner les services que celles-ci pouvaient rendre à la marine.

Quelques années après cette mission, qui lui valut la croix de la Légion d'honneur et le commandement de la corvette à roues *le Castor,* qu'il conserva quarante mois, M. **PÂRIS** rejoignit le commandant **LAPLACE**, qui s'apprêtait à faire pour la seconde fois le tour du monde et dirigeait, à cet effet, l'armement de la frégate *l'Artémise*.

Cette fois, la campagne fut un peu plus longue, mais elle fut aussi plus complète. Les parages du Cap, la mer Rouge, le golfe Persique, les côtes de Malabar et de Coromandel, le Bengale, Batavia, Sumatra, la Chine, la terre de Van Diemen, Sydney, Taïti, les Sandwich, la côte américaine de San-Francisco à Valparaiso et celle du Brésil furent l'objet des études les plus approfondies.

Malheureusement, le capitaine **PÂRIS** n'eut pas à se louer, comme les autres, du résultat de l'expédition.

Profitant d'une escale de *l'Artémise* à Pondichéry, le jeune lieutenant de vaisseau forma, avec d'autres officiers, le projet de se rendre à la pagode de Chillambaran ; or, comme on devait, pour y arriver, longer les terrains d'une grande usine à fer située à Porto-Novo, le commandant **LAPLACE** dit, avant le départ, à M. **PARIS** : « Puisque vous connaissez la métallurgie et que vous êtes au courant de tout ce qui se rapporte aux machines à vapeur, prenez donc la peine de visiter cet établissement ; vous me rapporterez ce que vous y aurez vu. »

On partit ; lorsqu'on entra dans l'usine, le directeur eut l'imprudence de conduire ses hôtes dans l'obscurité au milieu des ateliers de la fonderie. En entrant dans une salle fort sombre, où trois balanciers se mouvaient en l'air, le capitaine **PÂRIS**, entendant un bruit de clapets métalliques, demanda si ce qu'il entendait ainsi n'était pas une pompe à air. « Non, fit le directeur, c'est un soufflet ; venez par ici, vous allez le voir. » Et il tira M. **PARIS** à lui, voulant l'entraîner à sa suite ; par malheur, celui-ci, en avançant, mit le pied dans un trou, tomba par terre et, comme il faisait un mouvement pour se relever, sa main gauche fut prise entre le bouton d'une manivelle voisine et la plaque de protection, et réduite en bouillie.

Il n'y avait là qu'un praticien indien qui n'inspirait guère confiance. Le blessé, en proie à des souffrances épouvantables, refusa de se confier à lui et voulut regagner *l'Artémise* ; il y avait sept heures de route.

La petite troupe rejoignit le navire à quatre heures du matin ; à sept heures et demie, l'amputation était faite.

Croirait-on qu'au milieu des douleurs horribles qu'il éprouvait, le malheureux officier s'inquiétait de savoir s'il pourrait toujours faire des observations ! Après être resté trois jours encore à Pondichéry, cinq jours à Madras, cinq jours à Malacca, *l'Artémise* se rendit à Hobart-Town, où un armurier habile put faire, à l'usage du lieutenant **PÂRIS**, une espèce de manchon qui lui permit de continuer ses travaux. Quant à son service à bord, il l'avait repris moins d'une semaine après son accident.

Par le premier courrier qui partit pour la France, le commandant **LAPLACE** rendit compte au ministre de l'événement survenu et de l'héroïsme du blessé, tout en rappelant ses services et faisant un pompeux éloge de ses capacités.

La réponse ne se fit pas attendre ; dans le nombre des promotions faites, le 30 avril 1839, dans l'ordre de la Légion d'honneur, à l'occasion de la fête du Roi, qui avait lieu le 1er mai, figurait celle du lieutenant **PÂRIS** au grade d'officier.

Sa nomination de capitaine de frégate date de dix-huit mois plus tard. Après avoir été, à son retour, attaché au Dépôt des cartes, le jeune officier supérieur reçut, en juin 1843, le commandement de *l'Infernal*, qu'il échangea, au mois de novembre de la même année, contre celui de *l'Archimède*, premier vapeur français qui ait doublé le cap de Bonne-Espérance et poussé jusqu'en Chine.

La récompense ne se fit pas attendre ; le 8 septembre 1846, le roi **Louis-Philippe** donnait au commandant **PÂRIS** le grade de capitaine de vaisseau et lui confiait son yacht, le *Comte-d'Eu*.

Les événements de février 1848, survenant peu après, interrompirent la carrière de ce navire, qui fut rayé des listes de la flotte, et on offrit en compensation à M. **PÂRIS** le commandement du *Gomer*.

Quelques années plus tard, lors que la guerre éclata entre la France et la Russie, de *l'Orénoque*, avec lequel il faisait depuis vingt mois le service d'Alger à Marseille, le commandant passa sur *le Fleurus*, qu'il devait bientôt conduire dans la mer Noire.

Il assista au bombardement de Sébastopol et eut la bonne fortune, lors de la fameuse tempête du 11 novembre 1854, pendant laquelle la marine française eut à déplorer la perte du *Henri IV*, celle du *Pluton* et de graves avaries à la plupart des navires de l'escadre, de tirer son bâtiment sain et sauf de la tourmente.

Aussi l'amiral **HAMELIN** eut-il soin de signaler au ministre la conduite du commandant du *Fleurus*, qui reçut, au mois d'août de l'année suivante, la croix de commandeur de la Légion d'honneur !

M. **PÂRIS** eut bientôt une nouvelle occasion de se distinguer ; Sébastopol pris et la flotte russe détruite, on songea à trouver un emploi à l'imposante force navale réunie dans la mer Noire et on décida d'attaquer la forteresse de Kinburn, située à l'embouchure du Dniéper. Les escadres alliées ne comptaient pas moins de quatre-vingts navires de guerre : dix vaisseaux à hélice, dix-sept frégates à roues, onze bombardes, puis des corvettes, des avisos, des canonnières ; enfin des transports suivaient, avec 8,000 hommes de toutes armes, commandés par le général **BAZAINE**.

Pour la marine, l'expédition avait une importance énorme ; c'était le début des navires cuirassés qui, pour la première fois, allaient se mesurer avec l'ennemi.

Quant au siège, il ne dura guère ; la flotte alliée, rangée beaupré sur poupe, présentait à la forteresse, dont la garnison ne se composait que d'un régiment, un front de sept à huit cents bouches à feu. Aux premières bordées, plusieurs incendies s'allumèrent et le général **KOKONOWIEZ**, qui commandait la place, voyant la résistance impossible, capitula le soir même. On ne voulut pas s'engager plus avant sur le territoire russe ; la mauvaise saison arrivait à grands pas et, à Kinburn, l'hiver est plus terrible qu'à Sébastopol. Les alliés se retirèrent donc, laissant une garnison dans la place et, à l'embouchure du Dniéper, une division navale, dont le commandement fut confié au capitaine de vaisseau **PÂRIS**.

Cette occupation de Kinburn pendant les mois de novembre et décembre 1855, de janvier et février 1856, est un des épisodes les plus curieux de la campagne ; car nos marins se trouvèrent en présence de tous les dangers d'une expédition polaire.

Malgré son inaction, le commandant **PÂRIS** ne perdait point son temps ; car, à son retour en France, il fit paraître un album représentant les positions des navires français dans les glaces, en même temps qu'il recevait du jury de l'Exposition universelle de Paris, pour différents ouvrages publiés, une médaille d'or de première classe.

Ces ouvrages, qui le firent entrer à l'Institut huit ans plus tard, étaient au nombre de quatre : *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens ; - le Dictionnaire de la marine à vapeur ; — le Catéchisme du marin et du mécanicien à vapeur ; —* et l*e Traité de l'hélice propulsive, —* auxquels il faut ajouter, outre l'album de Kinburn, des travaux d'hydrographie et d'archéologie navale, résultats du voyage avec **DUMONT-D'URVILLE,** ainsi qu'une collaboration importante à la relation de la première campagne de Laplace autour du monde.

Pendant les années qui suivirent, M. **PÂRIS** publia encore : *l'Utilisation économique des navires à vapeur, l'Art naval* et plusieurs éditions de ses précédents ouvrages.

Il venait d'être nommé contre-amiral (7 novembre 1858) et désigné pour remplir les fonctions de major général à Brest, lorsque l'Empereur l'envoya en Angleterre pour assister au lancement du *Great-Eastern*. L'amiral **PÂRIS**, qui s'était fort intéressé à la construction et à l'aménagement de ce navire monstre, fut invité à prendre place à bord, lorsque le bâtiment fit son premier essai.

A peine était-on sorti de la Tamise qu'une chemise d'eau, qu'on avait installée autour de la cheminée pour préserver les salons des dames d'une trop haute température, fit violemment explosion. Heureusement, cet accident eut lieu entre le dîner et le thé ; sans cela, toute la compagnie eût sauté en même temps.

Par un hasard providentiel, l'amiral **PÂRIS**, sortant, une demi-minute auparavant, de sa cabine, dont la couchette fut mise en pièces quelques secondes plus tard, était passé devant cette cheminée ; il n'en eût certainement pas réchappé.

Lorsqu'il était jeune officier, ses collègues faisaient ressortir volontiers sa chance extraordinaire. Embarqué sur *l'Active*, il quitte le bâtiment quatre jours avant que celui-ci, surpris par la tempête dans le golfe du Lion, ne soit brisé entre Rosas et Port-Vendres. Il arme *l'Olivier*, qui se trouve en rade de Brest ; un coup de vent fait chavirer le canot qui le mène au navire ; seul, il est sauf, ses matelots ont été engloutis. Enfin, après avoir mené à Toulon ce même *Olivier*, avec lequel il croyait qu'il allait faire campagne, il embarque, par ordre, sur la corvette *la Favorite*, tandis que *l'Olivier* sombre à pic tout près des côtes de Sicile.

Les camarades de M. **PÂRIS** durent pourtant faire silence et cesser leurs railleries après le terrible accident de Porto-Novo.

L'amiral, lorsqu'il apprit qu'il était question d'envoyer en Chine un petit corps expéditionnaire, fit à l'Empereur une proposition, qui ne manquait ni d'originalité ni de hardiesse : « Ayant les plans du *Great-Eastern*, écrivait l'amiral y a peu d'années, je fis les calculs nécessaires, et proposai à Sa Majesté d'acheter ce navire et de me le donner à commander. Je ne sais pas trop, par exemple, si les Anglais y eussent consenti. Dix mille hommes - le bâtiment pouvait les contenir — ayant des vivres et du charbon pour faire les deux tiers du tour du monde, eussent été inquiétants avant le télégraphe électrique et la rapidité actuelle des communications. »

Pourtant, ce projet ne sourit guère à **Napoléon III**, qui répondit à son auteur qu'on ne devait pas mettre tous ses œufs dans le même panier ; et l'on dut armer cinquante bâtiments de guerre, en même temps que l'on frétait, pour les transports des troupes et du matériel, une centaine de navires marchands.

L'amiral **PÂRIS**, au lieu du commandement qu'il sollicitait, reçut celui de la troisième division de l'escadre de la Méditerranée, à la tête de laquelle se trouvait le vice-amiral **Le BARBIER de TINAN**, et il fut envoyé sur les côtes de Syrie pour y soutenir le général **de BEAUFORT d'HAUTPOUL**. Il revint en France en 1861, rapportant un intéressant album de croquis et de vues de Jérusalem, et entra au Conseil des travaux.

Tant de labeurs et de services méritaient cependant une récompense. Cette récompense fut multiple et chacun pensa qu'elle était juste.

Successivement, M. **PÂRIS** fut nommé membre du jury de l'Exposition internationale de Londres (1862), — membre de l'Institut, en remplacement de Bravais (22 juin 1863), — directeur du Dépôt des cartes et plans (1er juin 1864), — vice-amiral (15 août 1864), — et membre du Bureau des longitudes (janvier 1865).

L'amiral est resté au Dépôt des cartes jusqu'en mars 1871, époque de son passage dans le cadre de réserve ; et quelques semaines plus tard, on lui confiait, au Louvre, le Musée de marine, à la prospérité duquel il consacre, non seulement son temps, mais aussi ses revenus.

Il a épousé, lorsqu'il était lieutenant, Mlle **de BONNEFOUX,** fille d'un capitaine de vaisseau, devenu, par la suite, le collaborateur de son gendre, en publiant le *Dictionnaire de la marine à voiles*, qui est en quelque sorte le complément du même ouvrage sur la marine à vapeur.

De son mariage, l'amiral a eu deux fils, qui sont entrés tous deux à l'École navale, et qu'il a malheureusement perdus d'une façon tragique ; l'un d'eux, dont la carrière promettait d'être des plus brillantes, a péri, il y a quelques années, dans le port du Pirée, en essayant un canot nouvellement construit.



Par Photographe : Alphonse Liébert (1827–1913) — Musée National De La Marine, Domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19430108

Ancestrami