

Marine et anticomanie au XVIII^e siècle : les avatars de l'archéologie expérimentale en vraie grandeur

Sylviane Llinares



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/331>

DOI : 10.4000/abpo.331

ISBN : 978-2-7535-1510-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2008

Pagination : 67-84

ISBN : 978-2-7535-0669-5

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Sylviane Llinares, « Marine et anticomanie au XVIII^e siècle : les avatars de l'archéologie expérimentale en vraie grandeur », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 115-2 | 2008, mis en ligne le 30 juin 2010, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/331> ; DOI : 10.4000/abpo.331

Marine et anticomanie au XVIII^e siècle : Les avatars de l'archéologie expérimentale en vraie grandeur

Sylviane LLINARES

Maître de conférences en Histoire Moderne
Université de Bretagne Sud – CERHIO UMR 6258

L'importance de la référence antique dans la culture de l'époque moderne n'est plus à présenter. Si l'Antiquité au siècle des Lumières n'a souvent d'antique que le nom, elle se transmet et se diffuse au travers du système éducatif des élites, de l'institution académique, et avec la publication d'ouvrages consacrés à l'étude des vestiges et des voyages¹. En France, la Querelle des Anciens et des Modernes lui a donné un relief particulier, d'autant plus qu'elle est un enjeu historique dans la conscience du temps. Tous les mécanismes intellectuels de l'époque prennent donc appui sur la culture antique qui est omniprésente dans les arts, les lettres et les débats philosophiques. Cet engouement permet-il une meilleure connaissance du passé maritime des civilisations grecques et romaines ? Quels liens unissent l'anticomanie et l'archéologie dans la restitution des objets nautiques ? Autorisent-elles toutes les deux de nouvelles recherches, voire d'autres interprétations, et cela malgré le poids des sources écrites sur lesquelles se fondent la perception du monde des Anciens ? Les expériences menées par Julien David Le Roy offre un bel exemple de ce que peut produire le goût de l'antique lorsqu'il sert le futur et l'innovation technologique et non l'histoire et l'archéologie.

La reconstitution des marines anciennes

Le thème de la navigation et des marines antiques, telles qu'on pouvait les représenter au XVIII^e siècle, est révélateur des distorsions qui existent dans le travail de reconstitution des navires par une approche le plus souvent littéraire. Paradoxalement, celles-ci n'empêchent pas de pro-

1. Chantal GRELL, *Le Dix-huitième siècle et l'Antiquité 1680-1789*, tomes 1et 2, Oxford, 1995.

gresser dans l'analyse de l'évolution de la construction navale depuis les origines de la navigation. Là est la nouveauté du siècle des Lumières qui rompt avec l'histoire des « curiosités navales » anecdotiques et qui énonce un théorie de l'évolutionnisme technologique qui n'était pas perçue au XVI^e siècle, et qui était seulement admise pour les marines extra-européennes au XVII^e siècle².

Le *De re navali* de Lazare du Baïf, envoyé comme ambassadeur de France à Venise de 1529 à 1534, publié à Paris en 1536, tente de reconstituer les systèmes de nage des birèmes et des trirèmes en s'appuyant sur les sources documentaires littéraires, les auteurs anciens tels Strabon, Polybe, Tacite, César et les figures provenant des reliefs de la colonne Trajane. La vogue est le sujet noble par excellence, elle suscite bien des théories et des débats pour longtemps, alors que les aspects structuraux, la charpente, l'appareil de gouverne sont ignorés. Un navire est pourtant un ensemble architectural complexe dont on ne peut isoler un seul élément. Finalement, pour cet auteur de la Renaissance, les techniques de construction observées dans l'arsenal de Venise sont identiques à celles de l'Antiquité. Le temps n'a ainsi pas de prise, le présent permet de revivre le passé. Cette approche perdue quelque peu au XVIII^e siècle car le voyage d'Italie, ou celui plus rare dans l'Archipel, fait emprunter toutes sortes de bateaux à rames et à voiles dites latines. Le périple méditerranéen donne ainsi l'occasion de contempler des galères, celles de Malte, de Marseille ou de Gênes par exemple. En somme, le voyageur croit avoir sous les yeux un héritage antique vivant, qui fait la part belle, voire unique aux modes de propulsion. Au XVII^e siècle, la continuité technologique est toujours présente, à l'exception des mondes extra-européens, pour lesquels il est proposé une évolution à partir de la pirogue monoxyle aboutissant aux jonques chinoises. Parmi les auteurs, et notamment les auteurs hollandais, le plus représentatif est Nicolas Witsen, bourgmestre érudit d'Amsterdam, qui publie un traité en 1671, traduit partiellement en français en 1719³. La Hollande est un centre majeur d'édition et de production d'image en Europe, les bas-reliefs et les monnaies antiques, les sceaux des villes de la Hanse nourrissent désormais une analyse iconographique des sources disponibles pour le navire antique et médiéval⁴. La marine exotique fait aussi son entrée dans les nomenclatures navales, Compagnie des Indes oblige.

La culture antique a amplement bénéficié du développement de la production imprimée depuis le XVI^e siècle. Sa diffusion en images est assurée grâce à une illustration de plus en plus précise montrant des reconstitutions hypothétiques ou des vestiges calqués. Ainsi en va-t-il de la célèbre publication de Dom Bernard de Montfaucon (1655-1741), *L'Antiquité expliquée*

2. Éric RIETH, « L'archéologie navale : des ouvrages de la Renaissance à l'archéologie expérimentale », *Neptunia*, n° 148, 1982, p. 5-16.

3. *L'art de bâtir les vaisseaux... tiré des meilleurs auteurs hollandais*, Amsterdam, 1719. Nicolas WITSEN, *Aeloude en Hedendaegesche Scheepsbown*, Amsterdam, 1671.

4. E. RIETH, *op. cit.*, 1982.

et représentée en figures... publiée à Paris en 1719 dans un grand format *in-folio* en dix volumes⁵. La France peut d'ailleurs s'enorgueillir de quelques publications savantes sur la Marine des Anciens au XVIII^e siècle. Pierre-Daniel Huet (1630-1721) est l'auteur d'une *Histoire du commerce et de la navigation des Anciens* publiée en 1716⁶. Plus proche de notre propos, il faut citer les ouvrages d'érudits qui sont au service de la marine du roi, l'ingénieur et mathématicien Alexandre Savérien et le commissaire Henri-François Boureau Deslandes. Alexandre Savérien publie en 1747 ses *Recherches historiques sur l'origine et les progrès de la construction des navires des Anciens* et en 1768 paraît après la mort de Henri Deslandes, son *Essai sur la Marine des Anciens et particulièrement sur leurs vaisseaux de guerre*⁷. L'essai de Deslandes présente une critique des études sur les navires antiques, grecs et romains. Il analyse les sources utilisées, les témoignages littéraires et iconographiques (dessins, fresques, sculptures, monnaies, médailles) et évalue l'exactitude ou l'authenticité de ce qui est décrit ou représenté. Deslandes s'est beaucoup intéressé aux trirèmes romaines, peu d'auteurs de l'Antiquité ne trouvant grâce à ses yeux, à l'exception de Sénèque, ils ne sont que des promeneurs qui n'entendent rien à ce qu'ils voient⁸. Le propos est d'une grande modernité car il suppose de manière implicite que seuls des vestiges archéologiques peuvent véritablement aider à la connaissance des navires antiques. En tant que commissaire de la Marine, il va sans dire que les marins et les hommes de l'art (nautique) sont les plus qualifiés pour fonder des théories et valider les reconstitutions. Enfin, sa marine des Anciens inclut aussi les navires des autres nations et leur évolution dans un « *continuum technique* » : du radeau, à la pirogue et à la chaloupe, de la trirème d'Actium, à la galère le *Bucentaure* de Venise et au

5. *L'Antiquité expliquée et représentée en figure*, Paris, 1719, 5 tomes en 10 vol. in-f°, fig. et pl., tome IV : *Les Guerres, les voitures, les grands chemins, les ponts, les aqueducs, la navigation : 1. Les Levées des gens de guerre, les habits militaires, les armes de toutes les nations, les signes militaires, les magasins, les travaux, les marches d'armée, les combats et les machines de guerre ; 2. Les Chemins publics, les aqueducs et la navigation.*

6. Pierre-Daniel HUET (1630-1721)..., Paris, F. Fournier, 1716, in-12°, 446 p. Il fut sous-précepteur du Dauphin de 1670 à 1680, évêque d'Avranches et abbé de Fontenay à partir de 1699, et membre de l'Académie française en 1674.

7. Alexandre SAVÉRIEN (1721-1805)..., Paris, 1747, in-4° 36 p. et Henri-François Boureau DESLANDE (1683-1757)..., Paris, 1768, in-12°. La première publication d'Alexandre Savérien est celle des *Recherches historiques sur les navires des Anciens*, il écrit ensuite un dictionnaire de Marine et une remarquable série d'ouvrages dédiés aux progrès de l'esprit humain : *Petit dictionnaire historique théorique et pratique de marine ancienne & moderne*, Paris, 1758. 2 vols, 434 p. et 387 p.; *Histoire des progrès de l'esprit humain dans les sciences exactes et dans les arts qui en dépendent savoir : arithmétique, algèbre, géométrie, astronomie, gnomonique, chronologie, navigation, optique, mécanique, hydraulique, acoustique et musique, géographie, architecture civile, militaire, navale, avec un abrégé de la vie des auteurs les plus célèbres dans ces sciences*, Paris, 1766, 340 p., viennent ensuite les « Sciences naturelles » en 1775 et les « Sciences intellectuelles » en 1777.

8. Charles LAURENT, « Le commissaire général de la Marine, André-François Boureau-Deslandes », dans Jean BALCOU (dir.), *La mer au siècle des Encyclopédies*, Paris, 1987, p. 195-207.

vaisseau la *Cordelière* d'Anne de Bretagne⁹. Toutes ses études s'inscrivent pleinement dans les démarches du siècle des Encyclopédistes, avec la mise en ordre des savoirs et la construction d'une chronologie des progrès de l'esprit humain.

Ce n'est pas l'anticomanie qui fait progresser l'archéologie navale dans la bonne direction au XVIII^e siècle, mais plutôt la science des Modernes. L'aptitude à se projeter dans l'avenir, à penser le monde tel qu'il devrait être, permet finalement de reconstruire le passé dans une vision évolutive. Les progrès dans les connaissances scientifiques depuis le XVII^e siècle ramènent les Anciens dans une phase chronologique de l'évolution des savoirs, certes déterminante, mais désormais dépassée¹⁰. L'expérience, au sens d'expérimentation, promue comme valeur fondamentale dans la théorie scientifique depuis Bacon et Descartes, peut-elle alors s'appliquer à la reconstitution des objets du passé? Pas encore, mais les études réalisées par l'architecte Julien David Le Roy sur les navires antiques témoignent d'une application manquée et ainsi du détournement de l'expérimentation des techniques appartenant à l'Histoire. L'héritage des Anciens sert ici à concevoir du neuf.

Expérimenter les voiles latines dans les mers du Ponant

Les essais de Julien David Le Roy (1724-1803) sur la propulsion des navires entre 1763 et 1787 permettent de mieux comprendre comment le passé ne contribue qu'à la mise au point des techniques nouvelles.

Relatons d'abord la courte campagne d'une semaine de la *Calypso*, une corvette de la marine de guerre, qui jette l'ancre en rade de Brest, en piteux état, le dimanche 21 août 1763 vers six heures de l'après-midi. À bord de la *Calypso* se trouve Julien David Le Roy qui a été autorisé par le duc de Choiseul, alors ministre de la Marine, à expérimenter un nouveau système de voilure inspiré de celle des Anciens. Le nouveau système remplace toutes les voiles carrées par des voiles latines triangulaires sur les trois mâts de la corvette¹¹. Toutes les péripéties du voyage sont consignées dans le journal de bord tenu par l'enseigne de vaisseau qui commande la corvette¹². Un vent fort et une mer agitée font rompre la plupart des mâts, dont l'un provoque une voie d'eau. Parti le dimanche, le bâtiment est presque désemparé le mercredi. Le Roy dédommage même les hommes d'équipage qui prennent tous les risques pour faire tomber ce qui reste de la mâture. La

9. Il existe d'ailleurs des publications spécialisées telle celle d'Hubert-Pascal Ameilhon (1730-1811), *Histoire du Commerce et de la Navigation des Égyptiens sous le règne des Ptolémées*, Paris, 1766, in 8°, 332 p. Il était Membre de l'Académie des Inscriptions et des Belles lettres, de l'Institut et il fut administrateur de la bibliothèque de l'Arsenal.

10. Paolo ROSSI, *La naissance de la science moderne en Europe*, Paris, 1999.

11. Voir les dessins du gréement de la *Calypso* à l'Annexe n° 1.

12. Arch. Nat., Marine D1 7 n° 52, « Journal de la campagne que je viens de faire sur la corvette la *Calypso*, pour essayer la nouvelle voilure inventée par le sieur Le Roy », de Gonidec, Brest, le 21 août 1763.

position du bâtiment de moins en moins manœuvrant incline à gagner un port anglais, seule route possible. En 1763, tout de même, le commandant a jugé inutile d'ajouter l'humiliation au danger. Comme un navire de guerre est un atelier nomade de réparation navale, tout l'équipage, officiers compris, travaille à la construction d'un gréement de fortune de voiles carrées. Le commandant déclinant les offres de remorque des bâtiments marchands anglais, la *Calypso* est finalement rentrée à bon port avec ses « voiles de hasard ». Malgré cet échec, Julien David Le Roy souhaite continuer l'expérience, mais le ministre n'autorise pas d'autres essais¹³.

Une vingtaine d'années plus tard, en 1782, un curieux navire navigue devant Rouen, un autre encore en 1785. Il s'agit d'un yacht que Julien David Le Roy a fait construire et dont la cale a plusieurs cases comme l'était celle « du vaisseau long des Anciens » : une forme très allongée, presque parallélépipédique, peu de creux, peu de largeur, gréé avec des voiles latines corrigées et perfectionnées¹⁴. Bénéficiant de l'appui du commissaire de la Marine du Havre, Mistral, Le Roy expérimente son bateau en Manche en septembre 1785 avec succès et remonte la Seine jusqu'à Paris pour triompher au Pont Royal devant un parterre de savants et d'officiers de Marine, membres de l'Académie royale des sciences. En 1787, c'est encore un autre yacht, baptisé *Naupotame*, qui est construit avec une liste de souscripteurs prestigieux, le roi Louis XVI en personne, et bien d'autres, dont Beaumarchais. Dans ses *Lettres adressées à Benjamin Franklin* publiées en 1790, il peut se prévaloir de l'aboutissement de ses recherches¹⁵. Le *Naupotame* est l'avenir de la navigation, de Paris à Pondichéry ou Philadelphie, ce bateau passe-partout évite les ruptures de charge. Les Anciens avaient donc la solution, il suffisait d'en faire un nouvel usage et les ingénieurs de la Marine feraient bien de s'en inspirer :

« Occupés de la forme qu'il faut donner aux vaisseaux principalement à traverser l'Océan, nos ingénieurs de marine semblent ne s'être pas assez appliqués à faire des bâtiments qui très propres en général à naviguer sur les fleuves, puissent encore parcourir divers espaces en mer; et ce serait vainement qu'on chercherait dans la marine moderne le modèle de ce bâtiment le plus propre à aller de Paris à Londres, à Philadelphie.

Les navires des Anciens réunissaient ces deux propriétés : on le voit par le combat des vaisseaux dans l'Iliade : on le voit également par une action qu'eurent les Grecs au port de Pile pendant la guerre du Péloponnèse. Les Lacédémoniens, battus par la flotte d'Athènes, ayant abandonné leurs galères pour se réfugier à terre, comme ils virent que les Athéniens voulaient s'en emparer, ils rentrèrent dans l'eau, ils les saisirent et les défendirent avec tant de courage, que leurs ennemis ne purent venir à bout de leur dessein.

13. Arch. Nat. Marine B3 373 f°68, Versailles, Choiseul, le 18 octobre 1763.

14. Voir les dessins des yachts de 1782, de 1785 et du *Naupotame* de 1787 à l'Annexe n° 1 et n° 2.

15. *Lettres à M. Franklin sur la marine et particulièrement sur la possibilité de rendre Paris port; Précédées de Recherches sur les moyens d'y prévenir la disette de grains; seconde éd. corrigée et augmentée par David Le Roy*, Paris, chez l'auteur, cour du vieux Louvre, chez Barrois l'aîné, Libraire quai des Augustins, 1790, 98 p.

César, dans ses Commentaires de la première expédition en Grande-Bretagne ; dit que ce qui nuisit le plus au débarquement de ses troupes, fut la grandeur de ses vaisseaux [...] On ne voit point nos galères, *nos pentères modernes*, remonter jusqu'à Rome : Paul Émile y remonta avec la magnifique *Decaxere* de Persée. Dans les ports que les Russes ont à Cherson, sur la Mer Noire, on ne trouverait pas, je le présume, un bâtiment qui, mettant à la voile, allât jusqu'à la première cataracte du Nil. Un navire des Anciens faisait cet immense trajet. Partant des Palus-Méotides il traversait dans une navigation continue la Mer Noire, celle de Marmora, l'Archipel ; il cinglait dans la Méditerranée jusqu'à l'embouchure du Nil, remontait ce fleuve, et arrivait en Éthiopie en moins de vingt-cinq jours de navigation.

Cette propriété des navires des Anciens résultait principalement de ce qu'étant plats par-dessous, ils tiraient peu d'eau¹⁶. »

La mise au point du *Naupotame* répond à un objectif concret : « prévenir la disette des grains dans la Capitale, et les répartir promptement, également dans les Provinces du royaume¹⁷ ». L'intérêt des essais avait été expliqué par Le Roy en août 1789 dans le *Journal de Physique*. L'enjeu est celui de la vitesse d'approvisionnement de la capitale, et ainsi le « perfectionnement de la navigation des fleuves » car les pondéreux céréaliers mettent plus de temps à faire le trajet de Rouen à Paris, qu'à traverser l'Atlantique ou la Baltique et la Mer du Nord : « J'ai souvent entendu dire M. Franklin que des effets qui lui étaient envoyés de Philadelphie, étant arrivés en vingt-trois jours au Havre, il avait été trois mois à les recevoir du Havre à Passy. On peut assurer en général que le trajet par eau de Paris à Londres, ou de Londres à Paris, ne se fait pas, à beaucoup près, aussi promptement que celui d'Europe en Amérique, par les retards de toute espèce qui résultent du changement de bâtiment dans cette traînante navigation¹⁸. » La vitesse, voilà le maître mot qui caractérise l'innovation du *Naupotame*, et bien sûr, le siècle des Lumières savantes toujours en attente de nouvelles, dévorant lettres, journaux et livres. Une autre caractéristique du temps est celle de l'invention utile pour le négoce et pour le bien public. Le Roy prévoit des dimensions maximales et minimales, de 85 à 90 pieds (28 mètres) de longueur à la flottaison pour la navigation océanique et même au-delà pour les « grandes Indes », de 36 pieds (12 mètres) pour des voyages non lucratifs, la navigation de plaisance de Londres à Paris. Le *Naupotame* permettrait ainsi « de régénérer Paris » en en faisant une capitale maritime : « et d'ailleurs les capitales des États libres ont presque toujours été maritimes : Tyr, Carthage, Athènes, Rhodes, Phocée, Marseille le prouvent. Rome à dix lieues de la mer, assise sur un fleuve peu profond, en devenant libre, devint aussi maritime : on y voyait du capitole flotter les enseignes de ses vaisseaux. Jetons les yeux autour de nous, et nous verrons que, excepté dans la Suisse, les capitales des États les plus libres sont maritimes¹⁹ ».

16. *Ibidem*, p. 18-21.

17. *Ibid.*, p. 1.

18. *Ibid.*, p. 4-5.

19. *Ibid.*, p. 9.

Le projet de nouvelle voilure de Julien David Le Roy s'est progressivement amendé pour aboutir à la création d'un type de bateau qui s'inspire des techniques navales antiques les plus efficaces : « Persuadé que nous pouvons nous glorifier de diverses inventions dont les Anciens n'avaient nulle connaissance, nous avons perdu plusieurs de leur pratiques dans les Arts qu'il aurait été utile de conserver²⁰. » D'après son concepteur, le *Naupotame* possède trois grandes qualités, la capacité d'emport, la faiblesse de tirant d'eau et la vitesse de propulsion. L'échec de 1763 n'a pas découragé Le Roy, pas plus que les 25 années nécessaires à la promotion et à la reconnaissance de ses idées. Cette évolution et cette persévérance posent la question du cheminement intellectuel de l'inventeur, dont il est possible de saisir certaines étapes grâce à ses publications.

Les voies d'une recherche spécialisée

Si l'homme n'est pas un marin, sa formation est celle d'un architecte féru d'histoire et d'archéologie, le milieu maritime ne lui est pas étranger de par ses voyages et son environnement familial.

Le Roy s'occupe de recherches sur la marine des Anciens depuis son retour de Grèce, un périple touristique encore assez rare au milieu du XVIII^e siècle. Pensionnaire à l'Académie de France à Rome, il décide de voyager seul en Grèce en 1753 dans le but d'étudier les vestiges antiques, d'effectuer des relevés, d'en dresser les plans et de les dessiner. La publication en 1758 du célèbre *Recueil des plus beaux monuments de la Grèce* est un coup de maître, un succès d'édition, comme *l'Antiquité expliquée et représentée en figure* du bénédictin Dom Bernard de Montfaucon²¹. C'est aussi un « bon tour » joué à la Grande-Bretagne, car il existe une rivalité culturelle franco-anglaise qui n'est pas seulement celle de la mainmise sur le marché des antiquités : publier de superbes *in folio* renforce aussi le prestige culturel de la nation²². Le Roy a mis un point d'honneur à devancer les Anglais, Stuart et Revet, qui s'étaient embarqués pour la Grèce en 1751. Les *Ruines* sortent quatre ans avant les *Antiquities of Athens*. L'honneur est sauf, en pleine guerre de Sept Ans, si désastreuse du point de vue naval. Julien David Le Roy est d'abord un théoricien de l'architecture et cela dans une perspective nouvelle. Il enseigne à l'Académie d'architecture à partir de 1762 et met l'accent sur l'étude comparée des vestiges antiques ainsi que sur le commentaire des auteurs anciens désormais illustré par l'étude des vestiges. Les *Ruines des plus beaux monuments de la Grèce* (1758-1770) illustrent l'esprit nouveau de cet enseignement qui insiste sur la dimension historique de l'architecture (les « chaînes ») et non plus sur la recherche

20. *Ibid.*, p. 27.

21. Le *Recueil des plus beaux monuments de la Grèce* est numérisé et consultable sur le site « Gallica » de la Bibliothèque nationale de France. Traduction anglaise récente : *The ruins of the most beautiful monuments of Greece* Julien-David Le Roy; introd. by Robin Middleton; transl. by David Britt, Los Angeles, Getty Publ., 2004.

22. C. GRELL, *op. cit.*, 1995.

de règles et de normes permettant d'atteindre une perfection universelle et intemporelle. Le succès de l'ouvrage lui procure la notoriété nécessaire à son intégration dans les réseaux académiques et la pratique de la sociabilité savante. Il est membre de l'Académie d'architecture (1758), de l'Académie des inscriptions et belles-lettres (1770), de l'Académie de marine, de l'Institut de Bologne, de l'*American Philosophical Society* et de la *Society of Antiquaries of London*.

Si son séjour en Grèce est, d'après ses publications, à l'origine de ses recherches sur la Marine, il faut préciser que son environnement familial le prédispose à s'y intéresser. Ses frères collectionnent également les titres académiques et participent aux débats scientifiques des Lumières. Le frère aîné, Pierre (1717-1785), suit la même profession que le père, il est horloger du roi et perfectionne les chronomètres de marines permettant de déterminer les longitudes. En 1769, ses recherches sont couronnées par l'Académie royale des sciences²³. Le cadet, Jean-Baptiste (1720-1800), a rédigé une centaine d'articles sur les arts mécaniques dans l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert, il est membre de l'Académie royale des sciences et de la *Royal Society*. Proche de Benjamin Franklin, il s'intéresse à l'utilisation des paratonnerres sur les bâtiments et les navires ou encore à la meilleure manière d'éclairer les rues de Paris. Le plus jeune des quatre frères, Charles (1726-1779) est conseiller du roi, professeur de médecine à l'université de Montpellier, agrégé de la faculté de Médecine de Paris, membre de l'Académie royale des sciences, de la *Royal Society*, de la Société royale de médecine et des Académies de Montpellier, Nîmes et Toulouse. L'intérêt accordé à l'innovation technologique est en quelque sorte une valeur familiale, très souvent appliquée aux problèmes d'utilité publique.

Le cheminement des recherches de Julien David Le Roy est encore plus perceptible lorsque l'on analyse sa bibliographie²⁴. Sur les 27 ouvrages recensés, plus de la moitié sont consacrés aux recherches sur les marines anciennes et sur de nouvelles voilures. Une série de quatre livres est publiée entre 1777 et 1787. Le premier sur la Marine des Anciens a pour titre exact : *La marine des anciens peuples, expliquée et considérée par rapport aux lumières qu'on en peut tirer pour perfectionner la Marine moderne avec des Figures représentant les Vaisseaux de guerre de ces Peuples*. Il contient une épître « À Monseigneur de Sartine », soit une dédicace au nouveau secrétaire d'État à la Marine, qui a parcouru le travail de l'auteur avant sa publication :

23. Le père, Julien Le Roy (1686-1759), horloger du roi, a dirigé l'éphémère Société des arts au début des années 1730. Les montres de Pierre Le Roy sont testées lors de croisières scientifiques entre 1767 et 1772, la plupart étant effectuées pour le compte de la Marine de guerre. Celle de 1771-1772 (Brest, Espagne, Amérique, Danemark, Angleterre, Brest) sur la frégate la *Flore* avait à son bord les astronomes et académiciens Borda et Pingré. Voir sur le sujet, entre autres publications : Jean RANDIER, *L'instrument de marine*, Paris, 1977 et Jean LE BOT, *Les chronomètres de Marine français au XVIII^e siècle*, Grenoble, 1983.

24. Voir le tableau des publications de Julien David Le Roy à l'Annexe n° 5.

« En publiant un ouvrage sur les Marine des Anciens peuples, j'ai cru en devoir l'hommage au Ministre qui vient de perfectionner l'administration de la nôtre, de rendre nos forces maritimes redoutables et d'exciter le plus vive émulation dans l'âme de ceux qui commandent ou qui obéissent sur nos vaisseaux. Ce sont, Monseigneur ces services signalés rendus à notre Nation avec tant de célérité, qui m'ont fait désirer la faveur que vous m'avez accordée d'inscrire votre nom à la tête de mon livre. Les divers objets d'utilité qu'il présente ont mérité d'une société littéraire qui a vu naître, qui a encouragé mon travail sur la Marine. Vous l'avez lu aussi avec quelques intérêts, vous avez jeté sur l'ensemble et sur les détails de ce traité, le coup d'œil de l'homme d'État et de l'homme de Lettres. Puisse cet ouvrage, Monseigneur, répondre à l'opinion favorable que vous en avez conçue! Puisse le public le trouver digne d'être consacré à l'émule des hommes célèbres qui se sont couverts de gloire en donnant l'Empire de la mer à leur patrie²⁵. »

En s'appuyant majoritairement sur les récits des auteurs de l'Antiquité, il parvient à formaliser une technologie évolutive des progrès de la navigation débutant avec des embarcations « grossières », tels les radeaux de roseaux ou les pirogues monoxyles. Ensuite se succèdent les navires des Phéniciens, des Égyptiens, et des Grecs jusqu'à la fin de l'Empire d'Orient. Il a rassemblé à part des matériaux pour présenter un tableau de la marine carthaginoise et romaine jusqu'à la fin de l'Empire d'Occident. Seule exception à cette « chaîne non interrompue de découvertes », le premier des navires, celui de Noé, attitude prudente : « je n'ai dû entrer dans aucun détail sur le vaisseau que Noé construisit d'après le plan que Dieu lui en avait tracé parce que loin de tenir à l'origine de la Marine, il en était à quelque égard le chef d'œuvre ». Outre les sources littéraires (Homère, Hérodote, Thucydide, Tacite, Diodore, Eusèbe, etc.), Le Roy fait référence au temps qu'il a employé « à voyager dans les mers du Levant, sur des bâtiments à rames de toute espèce », cette pratique de l'héritage vivant des marines anciennes légitime aussi ses recherches. Il sacrifie aux débats sur la vogue et l'arrangement des rameurs sur les trirèmes, fustigeant ceux qui « très versés dans les lettres » produisent des invraisemblances²⁶. *La Marine des Anciens peuples* est d'abord un livre hommage à la grande supériorité des Grecs, « à leur esprit d'ordre et de méthode qui prouve que la structure ingénieuse de leurs vaisseaux doit bien plutôt être attribuée aux réflexions profondes des philosophes, qu'à quelques combinaisons heureuses données par le hasard ».

Le second ouvrage de Julien David Le Roy, *Les navires des anciens, considérés par rapport à leurs voiles, et l'usage qu'on en pourrait faire dans notre marine*, est publié en 1783²⁷. Il étudie plus spécifiquement les formes et les

25. *La marine des anciens peuples, expliquée et considérée par rapport aux lumières qu'on en peut tirer pour perfectionner la Marine moderne* par M. Le Roy, de l'Académie des inscriptions et des Belles-Lettres, professeur et historiographe à l'Académie d'Architecture et de l'Institut de Bologne, A Paris, Chez Nyon aîné Libraire, et Chez Stoupe Imprimeur-Libraire, 1777, 224 p. et 6 planches dépliantes hors texte.

26. Voir les reconstitutions à l'Annexe n° 4.

27. *Les navires des anciens, considérés par rapport à leurs voiles, et l'usage qu'on en pourroit faire dans notre marine; ouvrage servant de suite à celui qui a pour titre, la marine*

proportions des voilures des navires antiques, les flottes carthagoises et romaines retenant son attention. Aux chapitres X et XI de la première partie de l'ouvrage, les essais de nouvelles voiles latines faites à Rouen en août et septembre 1782 sont relatés. Le chapitre IX de la deuxième partie précise « les avantages qu'il y aurait à substituer les voiles latines aux voiles quadrangulaires dans le plus grand nombre de nos vaisseaux [...] l'on diminue ainsi le travail des matelots et les dangers qu'ils courent dans les différentes manœuvres ».

En 1786, paraissent les *Nouvelles recherches sur le vaisseau long des anciens, sur les voiles latines, et sur les moyens de diminuer les dangers que courent les navigateurs*²⁸. Le Roy présente les essais effectués en 1785, ceux où il a remonté la Seine jusqu'à Paris et il évoque, enfin, les essais malheureux de la *Calypso* de 1763 en réglant ses comptes avec ceux qui à Brest ne lui avaient pas facilité la tâche. L'origine de ses recherches est une nouvelle fois précisée : « L'Archipel offre à celui qui y navigue, un spectacle bien intéressant. Il s'y voit sur les bateaux grecs et sur divers bâtiments, toutes les espèces de voilure imaginées par les navigateurs anciens et par les navigateurs modernes. » Il finit par reconnaître que les voiles latines ne sont pas parfaites. S'il les perfectionne, c'est parce qu'elles ne sont pas adaptées aux navigations océanes. Il ne peut pas ignorer les ouvrages de marine de son époque élaborés par des spécialistes. Tel celui de l'ingénieur de la Marine, Pierre Forfait qu'il cite dans ses *Nouvelles recherches*. Pierre Forfait écrit dans son *Traité sur la mâture des vaisseaux* : « Les pertes de César dans sa fameuse expédition contre l'Angleterre, en sont la preuve. La différence étonnante qu'il reconnut lui-même entre ses navires et ceux des habitants de Vannes en Bretagne (différence qui existe encore après dix-neuf siècles, telle que les historiens du temps l'ont décrite) me semble démontrer victorieusement cette vérité que les formes et le gréement qui conviennent aux navires destinés à croiser sur les bords pacifiques de la Grèce et de l'Italie, ne peuvent être assimilés à ceux des navires qui doivent affronter les tempêtes et les écueils si fréquents sur les côtes de la Bretagne, de la Normandie et de la Flandre²⁹. » Le Roy a décrit la structure de son *Naupotame*, la cale du yacht de 1785 est « partagée en cases précisément de la même manière que l'était celle du vaisseau long des Anciens ». Il affirme qu'il serait bien étonnant qu'une structure de navire n'ait pas été connue des Anciens, eux dont les écrits montrent « le germe

des anciens peuples, par M. Le Roy de l'Académie des inscriptions et des Belles Lettres, professeur et historiographe à l'Académie d'Architecture et de l'Institut de Bologne, Paris, Nyon aîné Libraire, 1783, 240 p. et 3 planches dépliantes hors texte. Voir les planches I et II à l'annexe n° 3.

28. *Nouvelles recherches sur le vaisseau long des anciens, sur les voiles latines, et sur les moyens de diminuer les dangers que courent les navigateurs... servant de suite à l'ouvrage qui a pour titre « les Navires des anciens »*, par M. Le Roy, de l'Académie des inscriptions et des Belles Lettres, professeur et historiographe à l'Académie d'Architecture, de la Société royale des Antiquaires de Londres et de l'Institut de Bologne, Paris, Chez les libraires qui vendent les nouveautés, 1786, 52 p.

29. Pierre FORFAIT, *Traité élémentaire de la mâture des vaisseaux*, Paris, 1788, p. 117.

des inventions ». Deux grands peuples ont ainsi fait usage du « vaisseau long des Anciens », les Égyptiens qui l'on fait connaître, et nouveauté, à l'Est, les Indiens qui l'utilisaient au début du xv^e siècle (des navires à cinq mâts et cinq voiles)³⁰. La Marine « exotique » est prise en compte, Le Roy parle des jonques chinoises qui imitent le vaisseau long des Indiens, il évoque les « pros (praos) des Îles Mariannes » et signale que l'on est sans nouvelle de M. de La Pérouse³¹.

Les premières publications de Julien David Le Roy donnent l'image d'une marine antique sans naufrage. Le « vaisseau long » est indestructible, il le compare au polype d'eau douce, dont il faut détruire toutes les parties pour l'anéantir. Le Roy a lu l'*Histoire naturelle* de Buffon, un autre best-seller des Lumières, qui le premier à l'idée intuitive de l'évolution des espèces. Justement appliqué au navire, c'est bien l'antériorité des cultures égyptiennes et phéniciennes et leur avance dans le domaine nautique sur les Grecs et les Romains qui est développée.

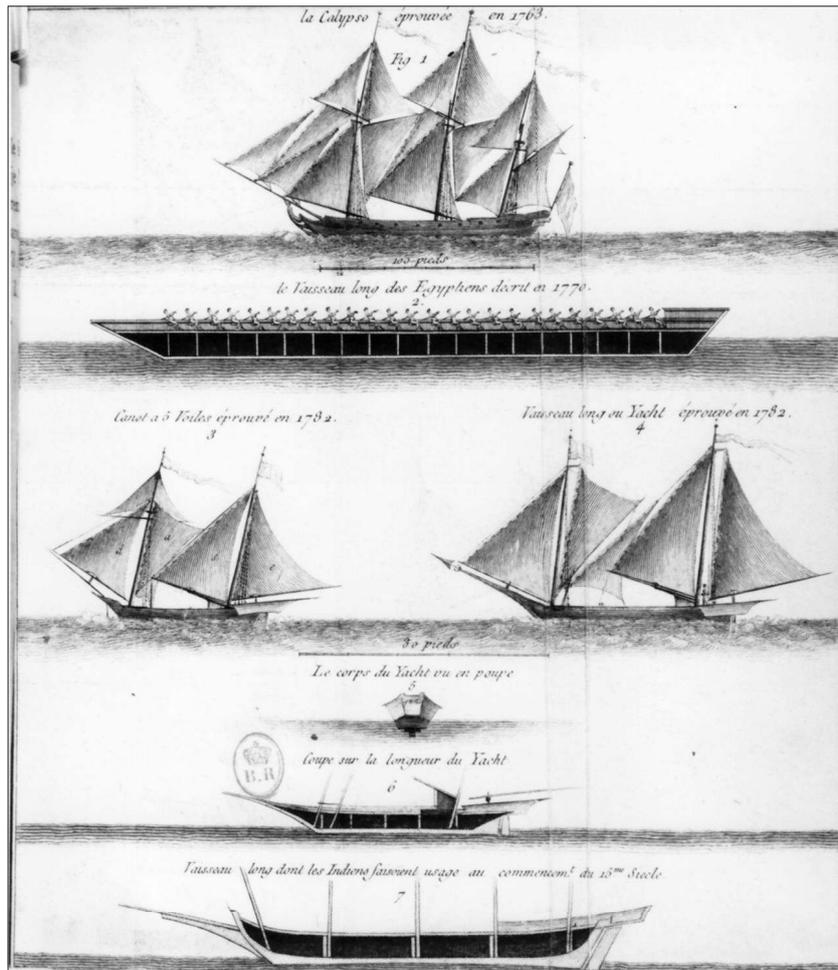
Le XVIII^e siècle poursuit le travail de recherche historique des progrès techniques de la construction navale qui désormais englobe les grandes civilisations extra-européennes. Plus que l'anticomanie, ce sont les développements et la confrontation des puissances maritimes occidentales qui expliquent l'avancée historiographique. Une autre caractéristique du temps est la permanence de l'idée d'un héritage antique vivant, lequel se matérialise dans le mode de propulsion des navires méditerranéens, les rames et les voiles latines. Cependant, l'utilisation de voiles latines par les Anciens est fautive, celle s-ci n'ont de latin que le nom et doivent très peu à la marine romaine. Ce qui pose le problème des sources iconographiques exploitées par Julien David Le Roy et les autres antiquaires. Toute leur époque raisonne en attribuant ces voiles aux peuples de la Méditerranée transmises par les Romains. Plus vraisemblablement, ces voiles triangulaires proviennent de l'Océan indien, introduite par les navigateurs arabes sur leurs boutres, leur usage étant attesté sur les dromons byzantins.

Sans doute par profond respect pour la culture classique, Julien David Le Roy n'a pas voulu expérimenter les techniques des Grecs et des Romains. Finalement, le plus original dans sa vénération du mythe de l'Antiquité, c'est qu'elle le conduit à faire du neuf avec du faux ancien.

30. Voir les dessins à l'Annexe n° 1.

31. Il cite ses sources : les récits de voyageurs vénitiens, des membres des Compagnies des Indes, Chambers qui « a été deux fois à la Chine » et « Monsieur de Guignes fils qui a fait le voyage de Canton ».

Annexe 1 – Julien-David LE ROY Nouvelles Recherches sur le vaisseau long des Anciens, sur les voiles latines et sur les moyens de diminuer les dangers que courent les navigateurs, 1786 (la voilure de la corvette la Calypso en 1763 et les essais de 1782, les vaisseaux longs des Égyptiens et des Indiens)



Annexe 2 – Julien-David LE ROY, Lettres à M. Franklin sur la Marine, 1790 :
Les projets de Naupotames et les essais de 1782, 1785 et 1787.

LETTRES
A M. FRANKLIN,
SUR LA MARINE,
Et particulièrement sur la possibilité
de rendre Paris Port;
Précédées de Recherches sur les moyens
D'y prévenir la disette des Grains.
SECONDE ÉDITION, corrigée &
augmentée.

Par M. DAVID LE ROY, de l'Académie des Belles-
Lettres, de celles de Marine, d'Architecture; de la
Société Philosophique Américaine, de celle des Anti-
quaires de Londres, & de l'Institut de Bologne.

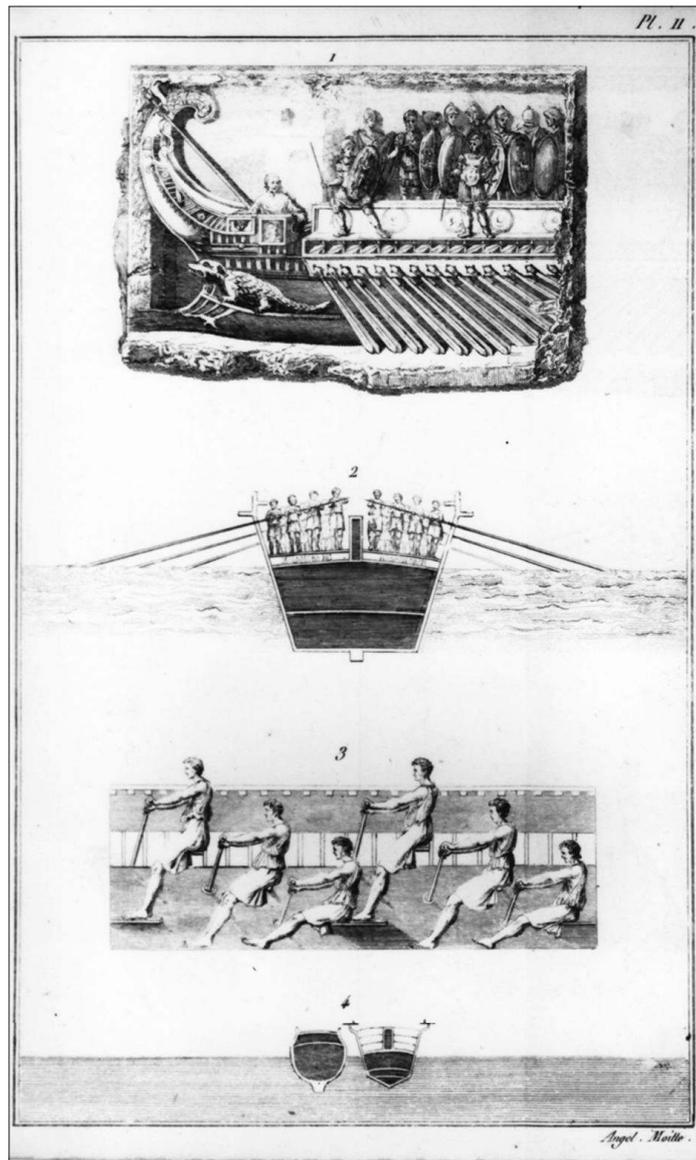


A PARIS;

chez l'Auteur, Cour du vieux Louvre;
chez BARROIS l'aîné, Libraire, quai des Augustins;

1790.

Annexe n° 4 – Julien-David le Roy, Des Navires employés par les anciens et de l'usage qu'on en pourrait faire dans notre marine, An X : la reconstitution de la vogue sur les navires antiques.



Annexe n° 5 – Ouvrages publiés par Julien-David Le Roy (1724-1803)

| | | |
|------|--|---|
| 1756 | <i>Les Ruines des plus beaux monuments de la Grèce ou Recueil de desseins et de vue de ces monuments avec leur histoire et des réflexions sur les progrès de l'architecture par M. Le Roy</i> | Paris : H.-L. Guérin et L.-F. Delatour, Prospectus 4 p. |
| 1758 | <i>Les Ruines des plus beaux monuments de la Grèce : ouvrage divisé en deux parties ou l'on considère, dans la première, ces monuments du côté de l'histoire et dans la seconde, du côté de l'architecture par M. Le Roy</i> | Paris : H.-L. Guérin et L.-F. Delatour, Jean-Luc Nyon ; A Amsterdam, Jean Neaulme, In-f° |
| 1764 | <i>Histoire de la disposition et des formes différentes que les chrétiens ont données à leurs temples depuis le règne de Constantin le Grand jusqu'à nous, par M. Le Roy</i> | Paris, Desaint et Saillant, In-8° |
| 1767 | <i>Observations sur les édifices des anciens peuples, précédées de réflexions préliminaires sur la critique des « Ruines de la Grèce » publiée dans un ouvrage anglais intitulé : « les Antiquités d'Athènes » et suivies de Recherches sur les mesures anciennes, par M. Le Roy</i> | Paris, Merlin, In-8° |
| 1770 | <i>Les Ruines des plus beaux monuments de la Grèce, considérées du côté de l'histoire et du côté de l'architecture par M. Le Roy. Tome premier qui contient les ruines des monuments élevés par les Athéniens avant la fin du siècle de Périclès ; avec un Essai sur l'histoire de l'architecture et une Dissertation sur la longueur du pied grec. Tome second, qui contient les ruines des monuments élevés par les Athéniens après la fin du siècle de Périclès et les antiquités de Corinthe et de Sparte ; avec un Essai sur la théorie de l'architecture et une Dissertation sur la longueur de la carrière d'Olympie.</i> | Seconde éd. corr. et augm. , À Paris : Louis-François Delatour et se vend chez Musier fils, In-f° |
| 1777 | <i>La Marine des anciens peuples expliquée et considérée par rapport aux lumières qu'on en peut tirer pour perfectionner la marine moderne... par M. Le Roy</i> | Paris : chez Nyon aîné, In-8°, 224 p. |
| 1783 | <i>Les Navires des anciens considérés par rapport à leurs voiles et à l'usage qu'on en pourroit faire dans notre marine : ouvrage servant de suite à celui qui a pour titre : « La Marine des anciens peuples » par M. Le Roy</i> | Paris : chez Nyon aîné, 204 p., In-8° |
| 1786 | <i>Nouvelles recherches sur le vaisseau long des anciens, sur les voiles latines, et sur les moyens de diminuer les dangers que courent les navigateurs... servant de suite à l'ouvrage qui a pour titre « les Navires des anciens », etc. Par M. Le Roi</i> | Paris : chez les libraires qui vendent les nouveautés, In-8°, II-52 p., planche |
| 1787 | <i>Lettre à M. Franklin sur les navires des anciens, sur ceux des modernes et sur les moyens de perfectionner la navigation en général et particulièrement celle des fleuves... par M. Le Roy</i> | Paris : chez Nyon l'aîné, 43 p., In-8° |

Marine et anticomanie au XVIII^e siècle

| | | |
|-------------------|---|--|
| 1787 | <i>Suite de la lettre adressée par M. David Leroy [sic] à M. Benjamin Franklin sur les moyens de perfectionner la navigation des fleuves</i> | Rouen, impr. de Vve L. Dumesnil, 46 p., In-8°. |
| 1788 | <i>Seconde lettre de M. David Le Roy à M. Franklin sur la marine, et particulièrement sur les moyens de perfectionner la navigation des fleuves.</i> [9 avril.] | (S. l. n. d.) In-4°, 14 p. |
| août 1789 | <i>Observations sur les moyens de prévenir à Paris la disette des grains, adressées au comité de subsistances de l'Assemblée nationale, servant de suite à diverses lettres écrites à M. Franklin sur la marine, par M. David Le Roy,</i> | |
| 1790 | <i>Lettres à M. Franklin sur la marine et particulièrement sur la possibilité de rendre Paris port Précédées de Recherches sur les moyens d'y prévenir la disette de grains; seconde éd. corr. et augm. par David Le Roy</i> | |
| 1791 | <i>Canaux de la Manche proposés, année 1791, pour ouvrir à l'intérieur de l'empire deux débouchés à la mer et pour employer aussi les hommes désœuvrés qui le surchargent, ou Suite des lettres à M. Franklin sur la marine</i> | |
| 1792 | <i>Nouvelle voilure proposée pour les vaisseaux de toutes grandeurs par M. David Le Roy</i> | |
| Prairial An III | <i>Examen des projets de canaux de navigation, entre la rivière d'Oise et la Seine au bastion de l'Arsenal à Paris, fait par ordre du comité des travaux publics de la Convention nationale, par les C. Bossut et David Leroi</i> | |
| an V | <i>Projet du point central des arts et métiers pour la restauration du dôme du Panthéon.</i> [Signé : Nouvion, Julien, Leroy, Normand.] | |
| 5 nivôse an V | <i>Plume de voyage, ou Description d'une plume nouvelle, adressée au citoyen Guinguené, ... par David Leroy</i> | |
| an VI (1797/1798) | <i>Nouvelle voilure proposée pour les vaisseaux de toutes grandeurs par David Le Roy</i> | |
| an (1798/1799) | <i>Nouvelle voilure proposée pour les vaisseaux de toutes grandeurs et particulièrement pour ceux qui seroient employés au commerce. Précédée d'un écrit sur la marine ancienne par David Le Roy</i> | |
| an IX (1800/1801) | <i>Recherches sur les mesures des anciens par David Le Roy</i> | |
| an IX (1800/1801) | <i>Canaux de la Manche, indiqués pour ouvrir à Paris deux débouchés à la mer ou Suite de la nouvelle voilure proposée pour les vaisseaux de toutes grandeurs [par David Le Roy]</i> | |
| an X (1801/1802) | <i>Nouvelle voilure proposée pour les vaisseaux de toutes grandeurs suivie de Lettres à Franklin sur la marine par David Le Roy</i> | |

| | | |
|----------------------|--|--|
| an X | <i>Des Navires employés par les anciens et de l'usage qu'on en pourroit faire dans notre marine, par David Leroy</i> | |
| an X (1801/1802) | <i>Mémoire sur le Moeris par David Le Roy</i> | |
| an X (1801/1802)] | <i>Description d'une plume nouvelle adressée au C. Ginguéné,... par David Le Roy...</i> | |

RÉSUMÉ

Quels liens unissent l'anticomanie et l'archéologie dans la restitution des objets nautiques au siècle des Lumières malgré le poids des sources écrites qui fondent la perception du monde des Anciens? L'expérience, au sens d'expérimentation, promue comme valeur fondamentale dans la théorie scientifique depuis Bacon et Descartes, peut-elle s'appliquer à la reconstitution des objets du passé? Les études réalisées par l'architecte Julien David Le Roy sur les navires antiques témoignent d'une application manquée et aussi du détournement de l'expérimentation des techniques appartenant à l'Histoire. L'héritage des Anciens sert ici à concevoir du neuf.

ABSTRACT

What common ground links antiquomania and archaeology when it comes to the restoration of nautical objects of the Enlightenment century despite the amount of written sources which has constructed the perception of the world of the Ancients? Can experience, in the experimentation sense, advanced as a fundamental value of the scientific theory of Bacon and Descartes, be applied to the reconstitution of past objects? Faulty application and misappropriation of the experimentation of techniques belonging to the past have been exposed in the studies realised on ancient ships by the architect, Julien David Le Roy. The legacy of the Ancients in this case is used to devise something new.