

# Peintres des tempêtes



Jules-Arsène Garnier

*L'épave*

1873, huile sur toile

Dijon, musée des Beaux-Arts

Photo © RMN-Grand Palais / Agence Bulloz

Laurent Manœuvre

# Peintres des tempêtes

*Couverture :*

Homer Winslow

*Vent de nord-est*

1895, huile sur toile, 87,6 x 127 cm

New York, Metropolitan Museum of Art / Gift of George A. Hearn

© Metropolitan Museum of Art

Conception graphique : Maria Maddalena Marin

© EDITIONS DES FALAISES

102, rue de Grenelle - 75007 Paris

16, avenue des Quatre Cantons - 76000 Rouen

[www.editionsdesfalaises.fr](http://www.editionsdesfalaises.fr)



# Sommaire

## Avant-propos

18



## Histoire de la représentation de la tempête

Aux origines	15
Renaissance : les grandes découvertes	21
Le siècle de Louis XIV : magnificence et rationalité	27
Le siècle des Lumières : le vent en poupe	35
Révolution et Empire : le naufrage de la marine française	47
Restauration et Monarchie de Juillet : quand souffle la tempête	57
Second Empire : le temps des bains de mer	75
Troisième République : À nous la mer !	89

## Le spectacle de la tempête

Éléments atmosphériques	111
Lumières	115
Vent	121
Vague	127
La vague pour prétexte	133
Tempêtes	141



## La tempête et ses conséquences

Naufrages	149
Naufragés	155
Interventions divines	159
L'économie de la tempête	165
Sauvetage	169

## La tempête inspiratrice

Mythologie	177
Bible	181
Littérature	185



## Bibliographie

191

## Avant-propos

« La mer, en grande artiste, tue pour tuer,  
et rejette aux rochers ses débris, avec dédain »

Jules Renard, *Journal*



Hendrik Willem Mesdag  
*Phare battu par les vagues*  
Vers 1900-1907, huile sur panneau, 52 x 40 cm  
Amsterdam, Rijksmuseum

Présenter les peintres des tempêtes revient à faire apparaître en filigrane une histoire de la peinture de marines. Les peintres ont tant aimé à peindre la tempête, qu'il est possible d'écrire une histoire de la peinture de marines uniquement à partir des représentations de tempêtes. La peinture de marines se développe à partir du dix-septième siècle. Dès cette époque, elle prend une dimension internationale, qu'elle conservera jusqu'au seuil du vingtième siècle. C'est à Rome, ville cosmopolite par excellence, où se rencontrent des artistes de toutes nationalités, que s'épanouit le talent de Claude Lorrain, au dix-septième siècle, et de Joseph Vernet, un siècle plus tard. Pendant près de deux siècles, la peinture française de marines se nourrit de relations avec l'art des Pays-Bas et de l'Angleterre, qui sont les principales rivales de la France sur les mers. Dans la deuxième moitié du dix-neuvième siècle, le Danemark, la Norvège, la Russie, l'Espagne, l'Italie, les États-Unis ou l'Australie peuvent aussi revendiquer de remarquables peintres de marines. Certains de ces artistes se retrouvent à Paris, devenue la capitale artistique mondiale. Ils exposent au Salon et fréquentent des artistes français. Les marines du Néerlandais Hendrik Willem Mesdag, par exemple, sont acclamées, en France comme aux Pays-Bas. Initialement marqué par l'école de Barbizon, Mesdag a probablement influencé en retour une nouvelle génération de peintres de marines français. En 1870, il est médaillé par le jury du Salon de Paris pour *Les Brisants de la mer du Nord*, tableau qui fit alors sensation. Ces échanges dépassent les spécialistes d'un domaine. Ainsi, le peintre Albert Besnard, plutôt connu pour ses portraits et ses décorations monumentales, offre à l'État, en 1899, une immense marine de son confrère danois, Peder Severin Krøyer (Paris, musée d'Orsay). L'État français s'intéresse à certains artistes étrangers. En 1895 est acquise au Salon une œuvre significative de l'Espagnol Joaquín Sorolla : *Retour de la pêche, balage de la barque* (Paris, musée d'Orsay).

Ces divers contacts donnent naissance à un style international, qui se répand de la Grèce à la Norvège, de la Russie aux États-Unis. Cette peinture, un peu conventionnelle, est heureusement revitalisée par les avant-gardes, et notamment par l'impressionnisme dont l'esthétique lumineuse se répand jusqu'à la guerre de 1914-1918. Passée la Première Guerre mondiale, la tempête perd de son actualité dans le domaine de la peinture. La photographie prend alors le pas.

En 1901, L. de Veyran publie *Peintres et dessinateurs de la mer*. Pendant plus d'un siècle, cet ouvrage sera la seule étude d'ensemble sur la peinture de marines française. Veyran fait la distinction entre les véritables peintres de marines et les simples paysagistes de la mer. Le peintre de marines s'enorgueillit de savoir représenter avec fidélité les grègements ou l'allure d'un navire. Ceci est particulièrement important au temps de la marine à voiles. Ancien marin de la République, Louis Garneray prétend que la véracité des détails maritimes fait la qualité du tableau. Il sous-entend que seul un marin serait capable d'exécuter une représentation correcte d'un navire. Cette notion de vérité maritime est prônée par un nombre croissant d'auteurs depuis la deuxième moitié du dix-huitième siècle. Les peintres qui ont eu la réputation — vraie ou supposée — d'avoir navigué sont alors distingués : Willem van de Velde le Vieux, Ludolf Backhuysen, Joseph Vernet, Louis-Philippe Crépin, Garneray, Théodore Gudin, Paul Signac. Dans certains cas, il y aurait un héritage génétique ; Zeeman est fils de pêcheur, Eugène Boudin fils de matelot. Ces deux peintres auraient été mousses dans leur prime jeunesse. S'ils sont assoiffés de vérité, les artistes ne sont pas tous recommandables. Agostino Tassi, le maître du Lorrain, aurait été condamné aux galères, ce qui lui aurait donné l'occasion d'observer la mer et les navires. Élargi, il serait devenu peintre de marines. La légende est sans doute en marche. Jean-Baptiste Descamps publie entre 1753 et 1763 *La Vie des peintres flamands, allemands et hollandais*. Il écrit à propos de Backhuysen : « Plus d'une fois, au milieu d'une tempête, s'était-il embarqué dans une chaloupe et s'était-il fait mener loin du rivage. Il voulait, d'une certaine distance, observer ce fracas horrible des vagues qui, après s'être élevées

jusqu'aux nues, viennent se briser en écumant contre les côtes. Il observait le choc et le débris des vaisseaux qui échouaient contre un rocher, le travail et le trouble des matelots épouvantés ; lui seul prêt à partager leur malheur, n'en était point effrayé. Attentif et de sang-froid au milieu de l'orage, sur une frêle barque, il faisait ses esquisses. Les matelots les plus intrépides, saisis d'effroi, l'ont plus d'une fois ramené à terre... ». On mesure ce qu'il y a d'excessif dans cette description. D'une part, la côte hollandaise n'est pas particulièrement réputée pour ses rochers. D'autre part, comment un peintre pourrait-il réaliser des esquisses dans une chaloupe, pendant une tempête ? Par beau temps, Berthe Morisot se plaint du balancement de la barque, qui l'empêche de maîtriser le mouvement de son pinceau, et Boudin écrit : « Les grandes convulsions de la nature sont sublimes mais le pauvre peintre ne peut que confier à sa mémoire l'impression effrayante de ces flots tourmentés. Il ne faut même pas essayer de tenir un bout de papier pour croquer ou indiquer par un trait le souvenir de ces vagues furieuses ». Quoi qu'il en soit, l'image du peintre défiant la tempête, au risque de sa vie, par souci de vérité, connaîtra un certain succès. Horace Vernet peint, vers 1822, son grand-père, attaché au mât d'un navire pour étudier la tempête. La scène fait référence à l'épisode d'Ulysse se faisant attacher au mât de son croiseur pour entendre les sirènes. Et peut-être est-elle tout aussi légendaire.

Cette soumission à la vérité est mise à mal par Édouard Manet qui, décidément, fut révolutionnaire dans tous les domaines. Comme Paul Gauguin, Manet avait été marin dans sa jeunesse. Il peindra régulièrement des marines. L'une d'elle, *Le Bateau de Folkestone*, sera refusé par Adolphe Pontillon, le beau-frère de Berthe Morisot, lui-même officier de marine. En effet, Manet n'aurait pas représenté le capitaine du navire de manière protocolaire. Alors que les peintres académiques tentent de rivaliser avec la photographie, Manet privilégie l'effet pictural aux dépens de la fidélité à la réalité, et du respect du code naval...

S'il y a les peintres de marines et les paysagistes de la mer, il y a également les peintres de marines et les peintres de la Marine. En 1753, Joseph Vernet avait été « honoré du titre de Peintre des marines » du Roi. Le titre s'était perdu à sa mort, en 1789. Il faut attendre 1817 pour que, de nouveau, on nomme officiellement un peintre de marines. Celui-ci n'est plus attaché au souverain, mais au grand amiral de France, le duc d'Angoulême, et il est attribué à la suite d'un concours, que remporte Garneray. En 1824, le grand amiral de France devient héritier de la couronne. Garneray prend alors le titre de peintres de marines du Dauphin. Survient la révolution de 1830, qui chasse le duc d'Angoulême et supprime le titre de Dauphin de la Couronne. Le nouveau roi, Louis-Philippe, crée alors le titre de « Peintre officiel de la

Marine ». Ils sont près d'une dizaine à pouvoir revendiquer ce nouveau titre. Le choix se porte sur Crépin et Gudin. À cette date, Crépin est un homme âgé, qui ne produit plus guère et cessera bientôt d'exposer. Son style n'est plus au goût du jour. Cette nomination est une reconnaissance du rôle joué par un artiste qui a poussé le genre à un très haut niveau de qualité et l'a porté à peu près seul pendant plus d'un quart de siècle. Le second titulaire du titre, Gudin, n'a pas trente ans. Il a fait une entrée remarquée dans le monde de la peinture trois ans plus tôt. Déjà décoré de la Légion d'honneur et honoré d'importantes commandes, il sera bientôt anobli et il épousera une filleule du Roi. Sa brillante carrière s'arrêtera à la chute du Second Empire. Les faveurs dont il a bénéficié, une production intense et ses efforts pour entraver toute concurrence de la part de ses confrères, lui avaient attiré le mépris des critiques dès le milieu des années 1840. Il meurt en 1880, oublié, et sans la moindre postérité artistique. À cette date, le naturalisme, fortement inspiré par l'impressionnisme, triomphe.

Parmi les peintres de marines, peu portèrent le titre de peintre de la Marine. Il y eut des oublis qui, rétrospectivement, nous paraissent incompréhensibles. Ainsi d'Eugène Isabey. Celui-ci fut un peintre beaucoup plus inventif et varié que Gudin. Sa palette est d'un chromatisme puissant. Il a souvent des compositions originales, un sens de la mise en page saisissant et il s'intéresse à toutes les facettes de la vie maritime. Il traite avec le même génie la vie des pêcheurs ou celle des contrebandiers, une inhumation en mer, les réceptions navales, des naufrages et des tempêtes, ou de simples paysages marins. Ses études sur nature n'ont rien à envier à celles de meilleurs artistes du temps. En outre, il se trouve à la source des évolutions qui vont renouveler la peinture. L'année où Isabey s'éteint, Claude Monet exécute une série de marines à Belle-Île-en-Mer ; dans sa jeunesse, Monet avait été marqué par Johan Barthold Jongkind et par Boudin, lesquels avaient reçu, à leurs débuts, les conseils d'Isabey. Ce fut même ce dernier qui fit venir Jongkind en France.

Il y a d'autres oubliés, et non des moindres. Il est sans doute plus rapide d'énumérer les quelques artistes novateurs qui bénéficièrent du titre : Maxime Maufra, Signac...

Du seizième siècle au seuil du vingtième, la plupart des pays occidentaux pour lesquels la mer a joué un rôle prépondérant ont eu des peintres de marines. Il existe toutefois deux exceptions notables à cette règle : l'Espagne et le Portugal. Les royaumes ibériques établissent très tôt des empires maritimes. Pourtant, la mer restera longtemps absente des œuvres des peintres de ces pays. Ceci est d'autant plus surprenant que, à partir du dix-septième siècle, l'école de peinture espagnole est riche de talents originaux, orientés vers le réalisme. Les artistes espagnols n'ignorent pas que leur pays tire sa puis-



Jakob van Ruisdaël  
*La Tempête*  
 XVII<sup>e</sup>, huile sur toile, 110 x 160 cm  
 Paris, musée du Louvre  
 Photo © RMN-Grand Palais (musée du Louvre) / Franck Raux

sance de la mer. Diego Vélasquez est né et a grandi à Séville, ville où transitent régulièrement l'or, et surtout l'argent, rapportés d'outre-mer par la flotte royale. Vélasquez se rend ensuite à Madrid, loin de la mer. Il devient alors le peintre favori du roi Philippe IV, maître d'un « empire sur lequel le soleil ne se couche jamais ». Au service du Roi, Vélasquez voyage par bateau entre l'Espagne et l'Italie. De la mer, aucune représentation dans son œuvre. Une seule allusion, encore est-elle indirecte. En 1644, Vélasquez peint le portrait du Roi à Fraga (New York, The Frick Collection). Habituellement, Philippe IV est sobrement vêtu de noir. Cette fois, l'argent des fabuleuses mines d'Amérique latine ruisselle sur ses vêtements, sur son bâton de commandement et son épée. Il faut attendre la fin du dix-neuvième siècle, c'est-à-dire une époque où les deux empires se sont désagrégés, pour qu'apparaissent enfin des peintres de marines espagnols et portugais. A contrario, et de même que les plaines de Pologne donneront à la littérature maritime l'un de ses auteurs notables,

Joseph Conrad, c'est en Bohême, loin de toute mer, que naît l'excellent peintre de marines Josef Püttner.

Dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle, beaucoup d'artistes s'approprient la mer, sans être pour autant peintres de marines. Ceux qui ont représenté la tempête, ou au moins une mer forte, sont si nombreux qu'il est impossible de les mentionner tous. Certains, tels l'Anglais William Turner, l'Américain Winslow Homer ou le Français Isabey, ont produit tant de chefs-d'œuvre sur ce thème, que ceux-ci pourraient faire l'objet d'un ouvrage à part entière. Notre parti a été, au contraire, de privilégier la diversité des créateurs, et de montrer la richesse des approches esthétiques autour d'un thème apparemment restreint, la tempête. Chaque artiste est donc représenté par une œuvre. Il y a nécessairement des absents, et non des moindres. Mais ce livre n'a pas de prétention encyclopédique. Il propose au contraire un panorama. L'association de la tempête et de la mer n'est pas réservée au domaine pictural. Peu de romans maritimes sans tempête ou



Christian Krohg  
*Dur sous le vent*  
 1882, huile sur toile, 92 x 113 cm  
 Collection particulière  
 Photo © O. Vaering / Bridgeman Images

nafrage. Souvent, la tempête précipite le drame, ainsi dans *Le Pilote*, d'Édouard Peisson. Elle peut même donner son titre à l'ouvrage, tel *Typhon* de Conrad, *Ouvrage sur D.M.S. Caine* d'Herman Wouk, *Hurricane* de Charles Nordhoff et James Norman Hall ou encore *Maria la tempête* de George R. Stewart.

La plupart des littérateurs, consciemment ou non, reprennent les trois principes de la tragédie classique. Unité de lieu : les personnages sont confinés dans le navire, parfois même dans une petite partie du navire. Unité de temps : celui-ci reste suspendu à la durée de la tempête, qui semble ne jamais devoir prendre fin. Cette impression de temps arrêté, interminablement, est un fait observé par tous ceux qui ont été confrontés à une tempête. Unité d'action : l'événement formidable, par la tension qu'il suscite, précipite les sentiments et réactions, telle la mutinerie, et révèle la faiblesse ou la grandeur des êtres humains. Chez Hornblower, le héros de C.S. Forester, la tempête révèle une autre faiblesse, physique, celle-ci : « Au même instant Hornblower fut pris d'une nausée, effet tardif de la promenade en canot aggravé par le manque d'air, la puanteur

de l'entrepont [...] Au sein de la rumeur qui grondait dehors sur la mer, le vent tourna, donnant un peu de bande au *Justimian*, le faisant éviter et raidir à nouveau ses câbles. Hornblower eut l'impression que le monde venait de sortir de ses gonds. Il vacilla, pris de vertige. Bien qu'il grelottât de froid, son visage se couvrit de sueur ». Cette faiblesse contribue à complexer un peu plus Hornblower, même si celui-ci sait qu'il partage ce mal de mer avec l'illustre Horatio Nelson. Selon Stendhal, la tempête envahit jusqu'aux conversations. « Le voisinage de la mer détruit la petitesse. Tout homme qui a navigué en est plus ou moins exempt ; seulement, s'il est sot, il raconte des tempêtes, et s'il est homme d'esprit de Paris un peu affecté, il nie qu'il en existe ». Les récits de voyageurs, naturellement, évoquent également les tempêtes. Ces récits passent pour être plus objectifs que les romans ou les pièces de théâtre. Surtout lorsqu'ils sont écrits par Flaubert. Partant pour l'Égypte, celui-ci subit un coup de vent en Méditerranée : « lundi, vers 3 heures, la mer grossit [...] l'officier de quart ne peut se tenir debout ; tout pète, craque et tremble, une écoute casse comme un fil [...] gens qui gueulent et qui dégueulent,



William Mac Taggart  
*Tempête*  
 1890, huile sur toile, 122 x 183 cm  
 Edimbourg, National Galleries of Scotland  
 Photo © National Galleries of Scotland, Dist. RMN-Grand Palais / Scottish National Gallery Photographic Department

craquement du navire [...] Entre 4 et 6 heures du matin, l'ouragan se calme ; le bateau est en triste état : ses cuivres font autant de poches à sa carène, un des caillebotis a été enlevé, la chaudière fuit et s'éteint ». En dépit de ce point de vue distancié, Flaubert ne se soustrait pas complètement au révélateur qu'est la tempête : « Je me sens des instincts marins, l'eau salée m'écume au cœur, il me prend des envies de monter dans les haubans et de chanter ». Observateur incisif, il constate également que la nature de l'Homme est complexe. Aussi avoue-t-il avec honnêteté : « en d'autres moments je suis embêté une seconde, en songeant qu'après tout on peut périr en mer ». La puissance des éléments — ou la négligence humaine — annihilent parfois les progrès techniques. Ceux-ci sont pourtant considérables. Curieux, explorateur, conquérant, l'Homme n'a cessé de chercher à mieux connaître son environnement, pour mieux le maîtriser. Au cours de ce processus, il a dû surmonter diverses difficultés, au nombre desquelles les barrières naturelles n'étaient pas les moindres. Traverser les espaces marins a constitué un enjeu essentiel dès l'Antiquité, et sans doute même avant. Une construction navale de

qualité croissante, une connaissance approfondie des astres, l'élaboration de cartes et d'instruments de mesure de plus en plus précis et fiables pour se repérer au sein de ces espaces mouvants, la prévision du temps, ont été une préoccupation permanente au cours des millénaires. Le royaume de l'ancien dieu Poséidon est finalement devenu celui de l'Homme. Jules Verne ne s'y trompe pas, qui fait du capitaine Némó l'archétype de ce nouveau maître des espaces marins, Mais les anciens dieux ont-ils totalement disparu ? Non content de régner sur les mers, Poséidon est également « l'ébranleur du sol ». Les récents tsunamis ont douloureusement rappelé l'influence des séismes sur le monde marin et, par conséquent, sur la vie des hommes qui vivent au contact de la mer. Le frère de Poséidon, Zeus, est « l'assembleur de nuées ». Quand les deux frères s'allient et laissent libre cours à leur colère, la tempête se déchaîne. La mer reste bien celle que Jules Michelet appelait « la redoutable personne ».

# Histoire de la représentation de la tempête

Aux origines

Renaissance

Réalisme et baroque

Siècle de lumière

Académisme

Impressionnisme

Naturalisme

Romantisme

Giusto di Giovanni de Menabuoi  
*Deuxième ange de l'apocalypse  
provoquant un cataclysme marin*  
XIV<sup>e</sup>, fresque  
Padua Baptistery, Padua, Italy

© Padua Baptistery, Padua, Italy / Alinari / Bridgeman Images

## Aux origines

« Un paquet de mer disloque la membrure ;  
la quille se détache et la vague l'emporte... »

Homère, *L'Odyssée*



Pietro Buonaccorsi

*Nauffrage d'Enée : Neptune sauvant Enée et son équipage des flots*

Réalisé entre 1528 et 1533, pour la fresque centrale du plafond du Salone del Naufragio di Enea au Palazzo Doria, à Fassolo (Gênes)

Dessin à la plume, au pinceau, encre noire, lavis gris, papier lavé de gris, rehauts de blanc, 18,6 x 34,9 cm

Paris, musée du Louvre, D.A.G.  
© RMN-Grand Palais / Gérard Blot

Les civilisations minoenne, puis grecque, ont été tournées vers la mer. Commerçants, conquérants, colonisateurs ou pillards, ces marins n'ont cessé de hanter la Méditerranée. Le mythe de l'enlèvement d'Europe par Zeus [p. 179], sur la côte de Byblos, illustre ces pratiques où le commerce confine parfois à la piraterie. La mer est si importante, dans cette société, que l'on attribue à son dieu tutélaire, Poséidon, le don du cheval, moyen essentiel de conquête dans ce monde tout autant guerrier que trafiquant.

Si la Méditerranée jouit d'un climat relativement serein, ses tempêtes sont réputées pour leur soudaineté et leur violence. La tempête est omniprésente dans le plus ancien récit maritime connu, qui est, en outre, l'un des textes fondateurs de la littérature occidentale : *L'Odyssée*. Déjà, *L'Illiade* attestait des pratiques rituelles destinées à s'assurer une navigation sûre. Quant à l'odyssée d'Ulysse à travers la Méditerranée, elle a pour origine un sacrilège à l'encontre du sourcilieux Poséidon. Non content d'utiliser le subterfuge du cheval, symbole du dieu de la mer, pour s'emparer de Troie, ville chère à cette même divinité, Ulysse ira ensuite crever l'œil unique du cyclope, engendré par Poséidon. Et si celui que l'on surnomme « l'avisé » parvient à obtenir d'Eole que les vents lui soient favorables, sa négligence provoque le déchaînement des plus redoutables, ceux qui lèvent les vagues en de furieuses tempêtes.

Pourtant, la tempête est absente des arts plastiques de l'Antiquité. On la trouve sous une forme indirecte, dans les témoignages de pratiques votives. Celles-ci indiquent l'inquiétude des hommes face à la fureur des éléments. Elles témoignent de tentatives pour fléchir les dieux. Confronté à la tempête, le marin de l'antiquité grecque n'est donc pas plus assuré que ses successeurs des siècles à venir. Il confie son destin aux dieux. Les dieux, justement, et les héros, constituent le sujet par excellence du répertoire artistique grec. S'ils prennent une apparence humaine, les dieux ne symbolisent pas moins les éléments. Dans cette société où le divin s'avère omniprésent, la tempête est plus qu'une manifestation météorologique, l'instrument des dieux. Mais les plasticiens donnent à voir un monde d'équilibre et de perfection. Les combats mythiques semblent une danse sacrée. Les convulsions météorologiques ont été bannies de cet univers. Tout au plus Poséidon brandit-il le trident et Zeus le foudre. Les dieux menacent. Jamais on ne montre les conséquences de leur colère. Celles-ci sont sans doute suffisamment présentes à l'esprit de tous pour que le souvenir ou l'imagination développe amplement ce qui n'est que suscité. Homère est plus explicite quant à la colère des dieux. Colère de Zeus : « En hurlant, nous arrive un furieux Zéphyr qui souffle en ouragan ; la rafale, rompant d'un coup les deux étais, nous renverse le mât et fait pleuvoir tous les agrès à fond de cale ; le mât, en s'abattant sur le gaillard de poupe, frappe au front le pilote et lui brise le crâne. Zeus tonne en même temps et foudroie le vaisseau. Mes gens sont emportés par les vagues... ». Colère de Poséidon : « l'Ebranleur du sol souleva contre lui une vague terrible, dont la voûte de mort vint crouler dessus... ».

La tempête peut être cette « onde amère » qui engloutit les hommes, lesquels erreront aux enfers sans avoir eu de tombe. Ou bien elle interdit d'atteindre au but, repoussant les navires au large et proposant un nouveau supplice : « durant neuf jours, neuf nuits, nous voguons sans relâche. Voici que le dixième, apparaissent enfin les champs de la patrie ; nous en étions si près qu'on en voyait les feux et les hommes autour [...] et soudain la rafale entraîne mes vaisseaux et les ramène au large ; mes gens en pleurs voyaient s'éloigner la patrie !... ».

Héritiers de la culture grecque, les Romains perpétuent cette absence de représentation littérale de la tempête dans les arts plastiques. Un jour peut-être, la découverte de fresques viendra-t-elle contredire cette assertion.

Plus encore que celle des Grecs, la religion romaine est fortement adepte de pratiques divinatoires. Avant chaque action, on interroge les oracles et les augures. On veille également aux mises en garde divines. Nul doute que, pour ces esprits superstitieux, le simple fait d'évoquer la tempête, attirerait celle-ci. Quoi qu'il en soit, Rome finit par dominer la Méditer-



Maître d'Orose  
*Les Grecs surpris par une tempête*  
 XIV<sup>e</sup>, parchemin, peinture sur papier, 39,5 x 29,5 cm  
 Paris, Bibliothèque nationale de France (BnF)  
 © Dist. RMN-Grand Palais / image BnF



Maître de Boucicaut  
*La Flotte mongole frappée par la tempête,*  
 d'après « *Le Livre des Merveilles* »  
 XV<sup>e</sup>, tempera sur vélin  
 Bibliothèque nationale de Paris  
 © Pictures from History / Bridgeman Images



Herbert James Draper  
*La Colère du dieu de la mer*  
 Huile sur toile, 58,4 x 101,6 cm  
 Collection privée  
 © Christie's Images / Bridgeman Images

ranée. Mais ce sera après un siècle de conflits avec les marins de Carthage. *L'Enéide*, épopée commandée à Virgile par l'empereur Auguste, afin de prôner les valeurs romaines, évoque la difficile relation entre ces deux civilisations rivales. Le récit commence par une tempête, commandée par la déesse Junon. Tempête au sein des éléments, mais aussi tempête domestique, comme bien souvent dans l'Olympe. Junon est intervenue dans le domaine de son beau-frère, le dieu de la mer. Sans en référer à celui-ci, elle a soulevé une tempête. Neptune s'émeut légitimement de cet abus de pouvoir. Il rappelle les vents à l'ordre : « Osez-vous bien, sans ma permission, vents insolents, bouleverser le ciel et la terre et soulever ces énormes masses ? ». Sur la terre comme au ciel, le pouvoir s'avère chose fragile, et une confiance aveugle n'est pas de mise. Neptune reprend les choses en main et il apaise la tempête. La flotte du Troyen Enée est poussée vers le rivage carthaginois. Didon, qui règne sur cette ville, tombe amoureuse du héros, lequel n'est pas insensible à la beauté de la jeune femme. Mais les dieux rappellent Enée à l'ordre. Il ne doit pas rester chez « un peuple ennemi ». Le destin l'appelle en Italie, « grosse de puissants empires et frémissante de guerre ». Enée se ressaisit — bel exemple de vertu virile — et il abandonne Didon, qui se suicide de désespoir, annonçant ainsi la fin de Carthage. Rome détruit Carthage et Corinthe la même année (146 avant Jésus-Christ), affirmant ainsi son hégémonie sur la Médi-

terranée. S'ils ont imposé la *pax romana* à l'ensemble de la Méditerranée, les Romains ne sont jamais parvenus à évincer totalement les pirates. Tout autant que la tempête, les méfaits de ces derniers servent de prétexte à diverses péripéties dans plusieurs romans antiques. En matière de navigation, les Romains n'avaient plus rien à apprendre de quiconque, en Méditerranée. La conquête des Gaules et de la Bretagne (l'actuelle Grande-Bretagne) leur ouvrira de nouvelles perspectives. Jules César a consacré plusieurs paragraphes à la guerre avec les Vénètes, et à la particularité de leurs navires : « leurs proues étaient très relevées, et les poupes de même, appropriées à la hauteur des vagues et à la violence des tempêtes ; le navire entier était en bois de chêne, pour résister à tous les chocs et à tous les heurts [...] en guise de voiles, des peaux, des cuirs minces et souples, soit parce que le lin faisait défaut et qu'on n'en connaissait pas l'usage, soit, ce qui est plus vraisemblable, parce qu'on pensait que des voiles résisteraient mal aux tempêtes si violentes de l'Océan et à ses vents si impétueux ». Jules César constate aussi combien les galères sont peu adaptées aux vagues de l'Atlantique et de la Manche. En dépit de cet avis pertinent, la France armera, à partir de 1690, une flotte de galères du Ponant. Celle-ci assure diverses missions sur la côte Atlantique, dans la Manche et la mer du Nord. Mais uniquement quand la mer est calme. Car, comme le rappelle Jean Marteilhe dans ses « Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil » : « les galères ne peuvent pas tenir

la mer dans un gros temps ». On désarme donc les galères chaque hiver. L'équipage est composé de condamnés. C'était déjà le cas dans l'Antiquité ; Lewis Wallace nous le rappelle dans *Ben-Hur*. À la fin du règne de Louis XIV, ces forçats sont parfois des protestants qui, comme le Bergeracois Jean Marteilhe, ont refusé l'apostasie. Même si l'entretien des galériens est réduit au minimum, la flotte s'avère coûteuse, pour une utilité limitée. Louis XV finira par supprimer définitivement le corps des galères, en 1748. A cette date, certains esprits éclairés se sont élevés contre les traitements inhumains des condamnés. Les galères seront remplacées par les bagnes des ports, puis par ceux de Guyane et de Nouvelle-Calédonie. Outre les galères, les Grecs, puis les Romains, ont légué aux siècles futurs plusieurs traditions qui, pour certaines, ont perduré jusqu'à maintenant. Au nombre des traditions, les superstitions. Elles n'ont pas inspiré les peintres. Au contraire la croyance en un monde de créatures marines fabuleuses [p. 178], ou en une intercession divine [p. 160], vont être un sujet d'inspiration constant, jusqu'au début du vingtième siècle. « Après la chute de l'empire romain, mais avant le couronnement de Charlemagne », les hommes continuent de traverser les mers. Dans *Le Roman de Tristan et Iseult*, on navigue entre Irlande et Bretagne. Aux nefes de cette époque, saint Brendan préfère un sarcophage, pour venir d'Irlande. Quant à la statue de la Vierge, elle arrive miraculeusement à Boulogne-sur-Mer, en 633, dans une embarcation dénuée de voiles, de

rames et d'équipage. La mer n'apporte pas que des miracles. Les incursions normandes introduisent une part de la sauvagerie des mers septentrionales et frappent de terreur les populations loin dans l'intérieur des terres. L'homme du Moyen Âge, que l'on imagine trop souvent rivé à sa terre, est voyageur. Pèlerinage oblige, il se déplace sur terre et sur mer. Pour naviguer, il fait souvent appel aux Vénitiens et aux Génois, qui ont pris la succession de la flotte romaine en Méditerranée. Le commerce et les croisades contribueront à enrichir considérablement Génois et Vénitiens, dont la conscience devient assez molle quand se dessine la perspective d'importants bénéfices. La prise et le sac de Constantinople par les croisés, habilement conduits par les Vénitiens, en 1204, en est un exemple. Pour se rendre à Damiette, en 1248, Louis IX doit louer des navires marseillais, génois et vénitiens. Le chroniqueur Joinville rapporte que cela « fut belle chose à veoir ; car il sembloit que toute la mers, tant comme l'on pavoit veoir à l'ueil, fust couverte de touailles, de voiles de vessiaus, qui furent nombrés à dis-huit cens vessiaus, que granz que petiz ». Comme du temps des Romains, les marchands qui trafiquent en Méditerranée sont victimes de pirates. Selon Froissart, les Génois parviennent à convaincre les chevaliers Francs d'aller mettre le siège de la « forte ville d'Auffrique », proche de l'actuelle Annaba, où ces pirates trouvent refuge après avoir mené leurs exactions. Le chroniqueur relate la tempête qui disperse



Évariste Vital Luminais  
*Pirates normands au IX<sup>e</sup> siècle*  
 1894, huile sur toile, 189 x 144 cm  
 © akg-images / Heritage-images / Art Media



Cornelis Wael  
*Naufrage*  
 1650, huile sur toile  
 Collection privée  
 © Mondatori Portfolio, Electa, Paolo Airenti / Bridgeman Images

la flotte d'invasion dans le golfe du Lion « qui est moult périlleux et doutable à passer [...] Là ils furent en grand péril d'être tous perdus, et par fortune de vents d'hiver, d'orages et de temps. Et n'y avoit si sage patron ni maronnier qui y sceût mettre ni donner conseil, fors que attendre la volonté de Dieu et l'aventure ; et s'épartirent généralement et s'en allèrent l'un çà et l'autre là. Et dura celle tempête un jour et une nuit ». Mais il n'y a pas que les pèlerins, pour voyager outre-mer. Les croisades ont donné le goût des produits exotiques. Epices ou soieries sont assez appréciées en Occident, pour offrir d'importants bénéfices à qui sait comment se les procurer. Dès le treizième siècle, le Vénitien Marco Polo part pour la Chine. Un siècle plus tard, Jacques Cœur entreprend de rivaliser avec les navires italiens. Il affrète une douzaine de nefes de commerce, grâce auxquelles il établira en partie sa grande fortune. Au Portugal, le prince Henri, qui sera surnommé le navigateur, fait mettre au point la fameuse caravelle et organise des expéditions le long des côtes occidentales de l'Afrique. Il existe donc une grande familiarité entre certains hommes de l'époque médiévale et la mer. Ces hommes sont riches ou puissants et font souvent œuvre de mécénat. À l'évidence, ceci ne saurait suffire à la représentation de la réalité maritime dans les arts. La mer n'apparaît que de manière exceptionnelle, le plus souvent dans des miniatures tardives. Ces œuvres, généralement stéréotypées, montrent moins la tem-

pête que ses effets sur les navires. L'une de ces miniatures tranche par son réalisme. Pourtant, elle illustre un épisode plus ou moins imaginaire de l'*Histoire ancienne jusqu'à César*, écrite vers 1210 pour Roger IV, châtelain de Lille. Lorsqu'il représente *Les Grecs surpris par une tempête*, à leur retour de Troie, l'artiste ne fait pas œuvre historique. Il montre l'action avec les navires, les vêtements et les armes de son époque. Il peint le ciel obscurci, la pluie et les vagues, l'effet du vent sur les mâts, qui se brisent. Quant aux réactions des hommes, elles sont conformes à ce que révèlent la plupart des récits de tempête : les uns prient, les autres allègent le navire. Deux des nefes sombrent. Pour que la peinture de marines apparaisse dans les arts plastiques, il faut donc que s'opère une certaine alchimie. Celle-ci ne s'impose pas d'emblée. Elle pourrait se résumer à une corrélation entre divers facteurs : le développement du commerce maritime et une influence positive de celui-ci sur une part importante de la société, la prise en compte de cette réalité par le gouvernement ou par une élite intellectuelle ou financière, un épanouissement artistique lié à ce contexte favorable. Une telle situation va se développer en Europe, puis aux États-Unis, pendant trois siècles, du règne de Louis XIV à la Première Guerre mondiale. Les prémices, toutefois, apparaissent dès la renaissance.

## Renaissance : les grandes découvertes

« *En traversant la grand mer d'Occident,  
Pleine d'esprit, où gist maint accident,  
Par ventz soufflants sans mesure et repos... »*

Jean Parmentier, *Œuvres poétiques*



Hessel Gerritsz  
*Mar del Sur*

1622, manuscrit enluminé sur parchemin,  
141 x 107 cm (en 2 f. assemblés)  
Paris, Bibliothèque nationale de France  
© Wikimedia

À la fin du Moyen Âge, quelques curieux cherchent à repousser les frontières du monde connu, lequel se limitait plus ou moins à la Méditerranée. On s'engage loin dans l'Atlantique et de nouvelles mers sont découvertes : l'océan Indien et le Pacifique. Sans parler de cette « mer caillée, laquelle n'est pas navigable parce qu'elle est toujours glacée » dont nous parle le cosmographe Jean Alfonse. Trois de ces navigateurs sont restés célèbres, les Portugais Fernand de Magellan et Vasco de Gama, le Génois Christophe Colomb. Magellan et Colomb sont au service de l'Espagne. Beaucoup d'autres navigateurs vont s'engager sur les routes océaniques. Les liaisons maritimes avec l'Inde deviennent fréquentes, comme l'atteste Henrique Dias en 1661 : « nous fûmes assaillis par une sombre nuée d'est-nord-est, accompagnée d'un grand vent si fort que, jamais dans ces parages, on n'en avait vu de pareil. Le maître, qui était passé par là trente-deux fois, affirmait ainsi que beaucoup de marins habitués à cette carrière, qu'il ne lui était jamais rien arrivé de semblable ». Les destinations sont les Amériques, l'Afrique de l'Est, l'Inde, l'Indonésie... Les Portugais trafiquent également avec le Japon. Car l'appât du gain sous-tend la curiosité : « le butin de la mer navigable », selon Jacques Yver. Le capitaine Manuel de Sousa fait naufrage au large du Cap, en 1552, parce que sa nef est « surchargée de caisses et d'autres marchandises », et insuffisamment entretenue. On trafique toutes sortes de produits, tissus, ivoire, pierres précieuses... Les navires peuvent transporter jusqu'à cinq cents personnes, « dont 200 Portugais », hommes, femmes et enfants. Le reste est composé d'esclaves, dont le trafic semble déjà considérable.

Grâce aux explorateurs, les puissances européennes s'arrogent de vastes territoires outre-mer. Deux souverains rivaux, le futur Philippe II d'Espagne et Elizabeth I<sup>re</sup> d'Angleterre, qui se fait appeler la reine vierge, donnent leur nom à des territoires lointains : les Philippines et la Virginie. En juillet 1588, c'est plus la tempête, que l'amiral Charles Howard, qui triomphe de la « Grande y Felicísima Armada » destinée, notamment, à ruiner les visées coloniales de l'Angleterre dans les Amériques. En apprenant cet échec, Philippe II aurait déclaré : « J'avais envoyé combattre les Anglais et non les tempêtes ; que la volonté de Dieu soit faite ! ». En 1560, le Portugal avait emporté et rasé le fort français de Rio de Janeiro. Car la France aussi, a ses explorateurs. Si Jacques Cartier est le plus connu, il y a parmi eux un poète, le Dieppois Jean Parmentier :

« Voyant humains en la mer de ce monde  
Hors de leur route, en peril vians et matz,  
Ayant perdu ancrs, voilles et matz,  
Pour la tempeste et vent d'ingratitude,  
Non congnoisans soubz quelle latitude  
Estoient menéz, navigans en desroy... »

Au même moment se produit un renouveau artistique. On trouve une double inspiration chez les artistes de ce temps. D'un côté : les récits de voyageurs, de l'autre : l'art et la littérature antiques. Ceci génère deux approches esthétiques, lesquelles vont perdurer, et parfois s'opposer, au fil des siècles suivants.

L'une de ces approches est à tendance réaliste. Elle reste surtout limitée à des domaines aujourd'hui considérés comme secondaires. Secondaires d'un point de vue purement artistique, car miniatures, estampes ou portulans, jouèrent un rôle considérable pour la diffusion de la connaissance. Les explorateurs ont découvert un monde dont les dimensions étaient jusqu'alors restées insoupçonnées. Outre l'immensité des continents et des océans, il y a aussi l'extraordinaire profusion d'une faune et d'une flore dont la richesse dépasse en variété ce que l'on avait pu imaginer. Quant à la puissance des éléments déchaînés, que ce soit dans l'océan Indien, la mer des Caraïbes ou le Pacifique, elle s'avère inconcevable à qui ne l'a pas vécue. Pour qualifier ces tempêtes tropicales, les voyageurs espagnols emprunteront, au début du seizième siècle, à la langue taino le mot *burikán*, qu'ils modifieront en *buracan*, et qui devien-



Theodor de Bry  
*Une forte tempête chasse les Européens  
 et les populations indigènes*  
 1594, gravure, 16,8 x 19,8 cm  
 Amsterdam, Rijksmuseum

dra peu après en français ouragan, et en anglais *hurricane*. À la même époque, les navigateurs portugais apprendront pour leur part des pilotes arabes le mot *tāfān*, utilisé pour qualifier les orages et les vents tournants de l'océan Indien, terme qu'ils écriront tifon et qui deviendra typhon. Le mot arabe avait lui-même été emprunté au grec, *tuphōs*, la tempête. Typhon était dans la mythologie grecque le père des vents.

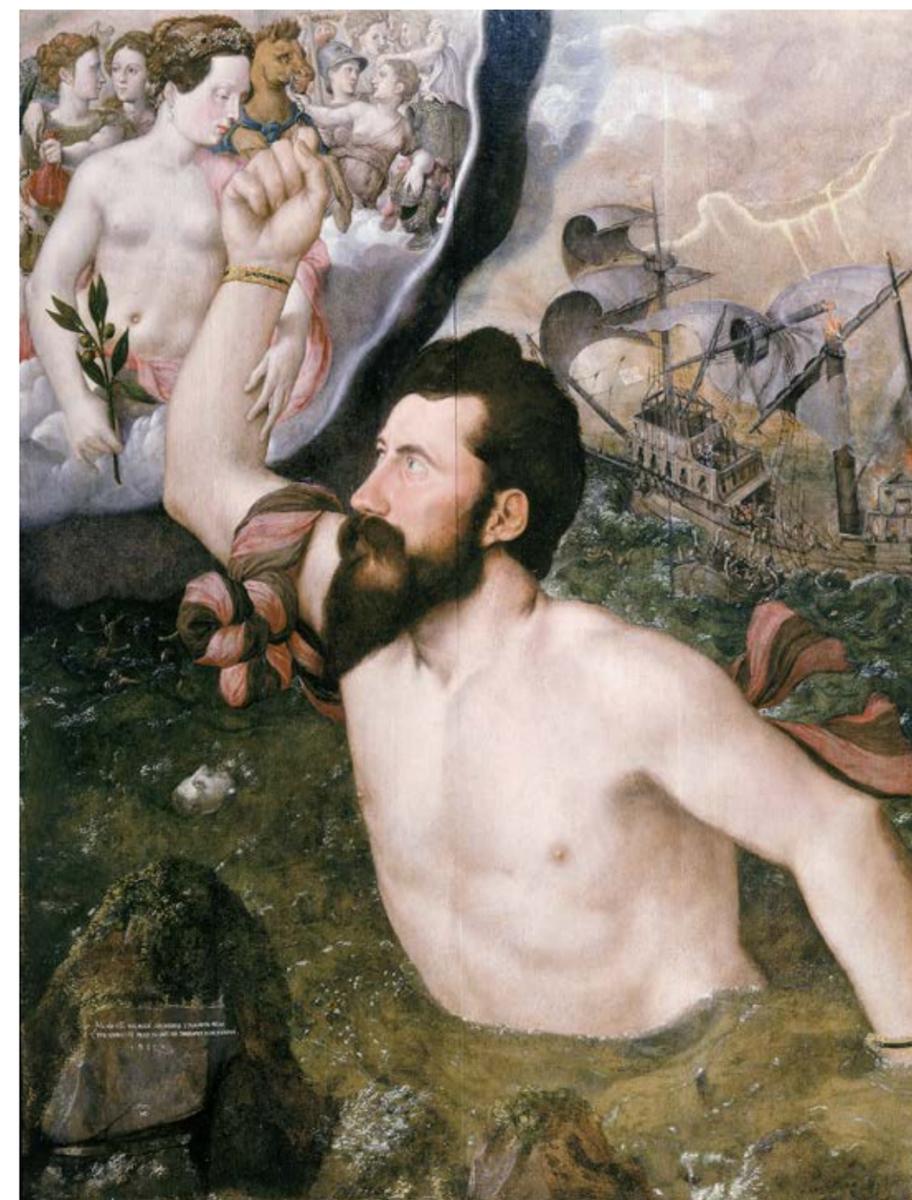
Inspirée par ces récits, l'imagination des illustrateurs se libère parfois, notamment quand il est question de représenter des monstres. Les artistes puisent dans l'ancien bestiaire fabuleux, largement enrichi par les créateurs du Moyen Âge. Mais, le plus souvent, ces illustrateurs restent bien en deçà d'une réalité dont ils peinent à concevoir la grandeur et les excès.

L'autre approche esthétique présente un monde idéalisé, inspiré de l'Antiquité. Car les dieux de la mythologie grecque amorcent un brillant retour. Sans abandonner tout à fait leur royaume d'origine, ils étendent, plus pacifiquement que ne l'avaient fait les légions romaines, leur règne sur l'Europe. Pierre de Ronsard et Joachim Du Bellay acclimatent avec succès les divinités antiques dans le Val de Loire. Comme dans les fables antiques, les divinités viennent se mêler aux êtres humains. Encouragés par les intellectuels, certains artistes développent des allégories d'une singulière complexité, dont le sens nous échappe en partie. Sans doute le commanditaire comprenait-il ces mystérieux rébus, généralement destinés à le hausser sur un piédestal symbolique, parmi les dieux.

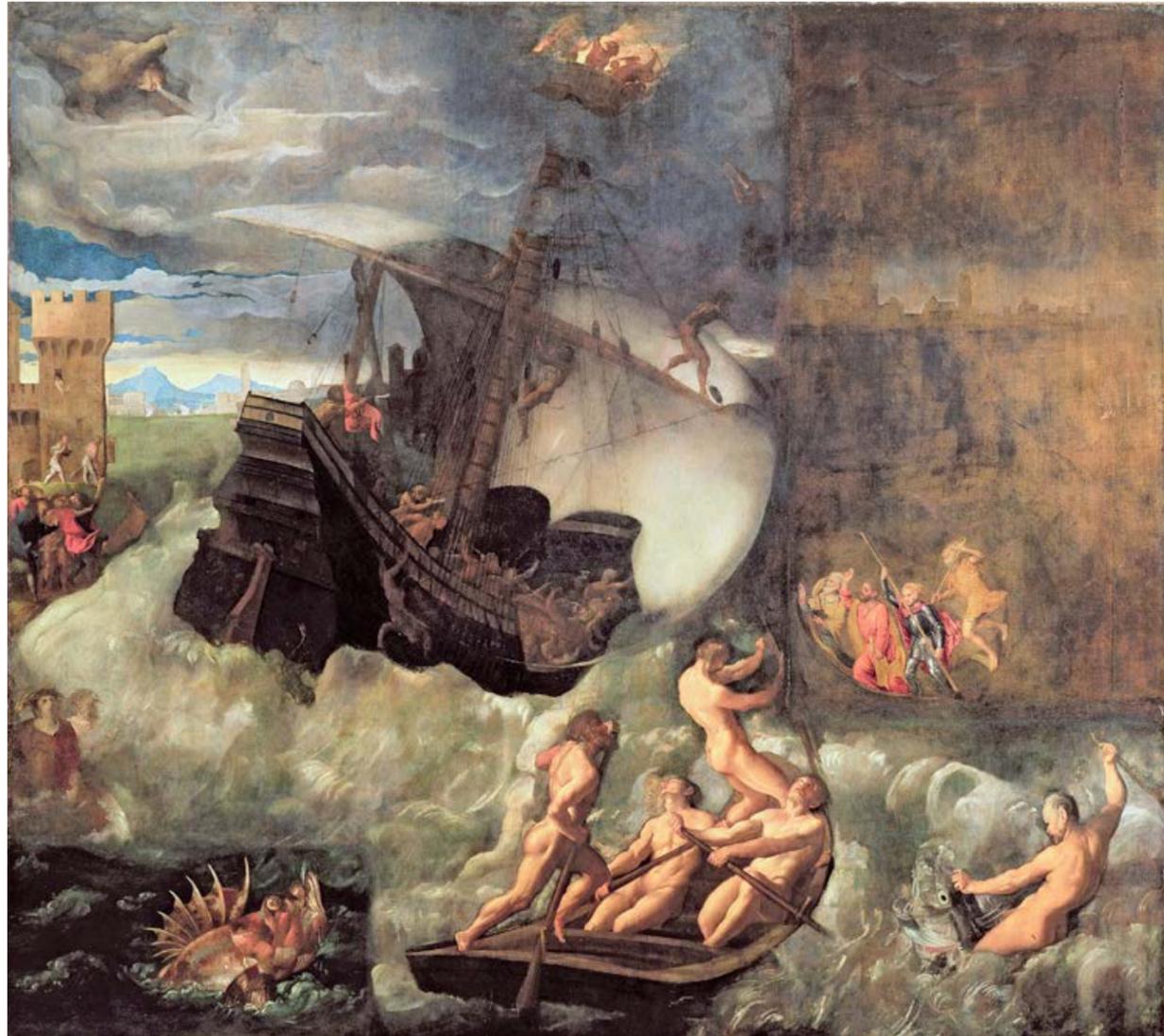
Il est toutefois un secteur où les dieux antiques ont définitivement perdu tout pouvoir : celui de l'intercession. Les peintures

et dessins de cette époque montrent que, dans ce domaine, mieux vaut s'adresser à Dieu et à ses saints. En cette période de conversion active des populations indigènes, mais aussi de guerres de religion, la bonté du Dieu catholique s'étend aux adeptes d'autres religions, comme le montre le Tintoret.

En Italie, Ludovico Ariosto publie en 1516 un poème épique inspiré des chansons de geste du Moyen Âge, *Roland furieux*. On y trouve une belle description de tempête : « Il vole vers Calais ; et dès qu'il arrive, il ne perd pas un moment pour s'embarquer. Le désir ardent qu'il avait de retourner en France lui fit ordonner, malgré la représentation des matelots, de mettre à la voile, quoique la mer fut irritée, et que le ciel semblât le menacer d'une violente tempête. Alors, comme si les vents et les ondes fussent courroucés de ce qu'il semblait les braver, la mer s'élève autour du navire avec une telle fureur, que les flots baignent les plus hauts huniers. Les anciens matelots carguent toutes les grandes voiles, et pensent déjà qu'il faut rentrer dans le port ; mais la fureur des vents ne le permet plus, les menace d'un prochain naufrage, et emporte au loin le vaisseau. Bientôt cette fureur redouble, et les mariniers ne pouvant plus combattre l'effort de plusieurs vents contraires qui frappent de différents côtés les bords et les flancs du vaisseau, épuisés, ils s'abandonnent à leur sort et se laissent emporter dans la haute et pleine mer ». Le héros atterrira finalement en Ecosse. Différents épisodes de cet ouvrage vont inspirer les artistes, jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle. Pourtant, celui de la tempête n'a trouvé aucun illustrateur.



Hans Eworth ou Ewoutsz  
*Portrait allégorique de Sir John Luttrell*  
 1550, huile sur panneau, 109,3 x 83 cm  
 Londres, Samuel Courtauld Trust, The Courtauld Gallery  
 © Bridgeman Images



Jacopo Palma le vieux  
*Tempête en mer*  
XVI<sup>e</sup>, huile sur toile, 362 x 408 cm  
Venise, Galerie de l'Académie  
© Cameraphoto Arte Venezia / Bridgeman Images



Jacopo Robusti, dit Le Tintoret  
*Scuola Grande di San Marco : Saint Marc  
sauvant un sarrasin d'un naufrage*  
XVI<sup>e</sup>, huile sur toile, 398 x 337 cm  
Venise, Galleria dell'Accademia  
© Archives Alinari, Florence, Dist. RMN-Grand Palais / Mauro Magliani