

Revue  
internationale  
d'étude du  
dix-huitième siècle

# RIEDS IRFCS

International  
Review for  
Eighteenth-Century  
Studies

Vol. 5  
La Mer  
The Sea



*Hermès et le télégraphe*

— d'après le frontispice de l'Almanach de la Convention Nationale, Paris, an II

LA MER : FICTIONS, POUVOIRS ET IDENTITÉS

THE SEA: FICTIONS, POWERS AND IDENTITIES

The International Review of Eighteenth-Century Studies (IRECS) is an electronic series published by the International Society for Eighteenth-Century Studies (ISECS) and its member societies. It contains papers presented at various ISECS colloquia, as well as thematic dossiers. The Executive Committee of the ISECS acts as the Editorial Board of the IRECS.

\* \* \*

La Revue internationale d'étude du dix-huitième siècle (RIEDS) est une série électronique publiée par la Société internationale d'étude du dix-huitième siècle (SIEDS) et ses sociétés membres. Elle contient des communications présentées lors de divers colloques de la SIEDS et des dossiers thématiques. Le Comité Exécutif de la SIEDS forme le comité de rédaction de la RIEDS.

**La Mer**  
**Fictions, pouvoirs et identités**

**The Sea**  
**Fictions, powers and identities**

edited by / sous la direction de  
Aurélia Gaillard (Université Bordeaux Montaigne, Institut  
Universitaire de France)

International Review of Eighteenth-Century Studies (IRECS)  
Revue internationale d'étude du dix-huitième siècle (RIEDS)

**Vol. 5**

International Society for Eighteenth Century Studies (ISECS)  
Société internationale d'étude du dix-huitième siècle (SIEDS)  
[www.isecs.org](http://www.isecs.org)

**2019**



© International Society for Eighteenth-Century Studies, and the authors.

This work is protected by copyright. Readers are free to use the ideas expressed in it but may not copy, distribute or publish the work or part of it, in any form, printed, electronic or otherwise, except for brief quoting, clearly indicating the source. Readers are permitted to make copies, electronically or printed, for personal and classroom use. All rights to commercial reproduction of the volume as a whole are reserved. For separate articles only, these rights are owned by the authors.

Graphic design and cover by Francis Turgeon. Layout and electronic edition by Nelson Guilbert. All rights reserved.

© Société internationale d'étude du dix-huitième siècle et les auteurs.

Cette œuvre est protégée par le copyright. Les lecteurs sont libres de faire usage des idées qui y sont exprimées mais ne peuvent copier, distribuer ou publier l'œuvre en intégralité ou en partie sous aucune forme, ni imprimée, ni électronique ou autre, à l'exception de citations brèves indiquant clairement la source. Il est permis aux lecteurs de faire des copies électroniques ou imprimées pour un usage personnel et pédagogique. Tous les droits de reproduction commerciale du volume dans son intégralité sont réservés. Pour des articles isolés uniquement, ces droits sont la propriété des auteurs.

Couverture par Francis Turgeon ; mise en page et édition électronique par Nelson Guilbert. Tous droits réservés.

ISSN 1797-0091



# Table des matières

## Table of contents

Avant-propos <i>Aurélia Gaillard</i>	9
<b>1. Ports et côtes</b>	
Sous le burin du graveur : les villes portuaires maritimes françaises vues par Ozanne <i>Caroline Le Mao</i>	15
Les vues de Gdańsk dans la peinture de Daniel Chodowiecki (1726-1801) et Fryderyk August Lohrmann (1735-1800) <i>Marek Debowski</i>	41
Land ho! Changing conceptions of space in 18 <sup>th</sup> -century coastal profiles <i>Fokko Jan Dijksterhuis and Wouter de Vries</i>	55
<b>2. Parcours et « commerce » maritimes</b>	
Bougainville et Cook à Tahiti <i>Lise Andries</i>	67
Bordeaux, le commerce atlantique, la traite négrière, Noirs et « gens de couleur » : une mémoire retrouvée ? <i>Marcel Dorigny</i>	81
“Till Conquest Cease, and Slav’ry be no more”: Poetry, Slavery, and Blue-Water Toryism <i>Conrad Brunstrom</i>	101

### **3. Imaginaire marin**

- L'imaginaire chromatique de la mer chez  
Bernardin de Saint-Pierre  
*Élodie Ripoll* 115
- Icy Voluptuousness: The Sea and the Sublime,  
Claude Joseph Vernet and Jens Baggesen  
*Henrik Blicher* 141
- La mer, espace mouvant, matière des possibles  
*Florence Boulerie* 149

*Aurélia Gaillard*  
(*Université Bordeaux Montaigne,*  
*Institut Universitaire de France*)

## **Avant-propos**

### **La mer : fictions, pouvoirs, identités**

Nous voguâmes avec un vent si favorable que nous n'employâmes point un mois à gagner la Martinique. Notre pilote n'avait, malheureusement, qu'une connaissance incertaine de ces mers et des îles dont elles sont remplies. Il savait la situation de la Martinique ; mais n'en ayant jamais fait le voyage, il n'en connaissait point les côtes ni les ports ; de sorte qu'au lieu de prendre sa route vers la partie occidentale de cette île, qui était alors la seule habitée par les français, il tourna tout à fait vers l'orient, qui était encore un côté désert, ou peuplé seulement de sauvages. On les nomme communément Caraïbes. Après un circuit de cinq à six heures autour de la côte, nous arrivâmes à l'embouchure d'une belle rivière, au long de laquelle les yeux pouvaient s'étendre fort loin dans les terres<sup>1</sup>.

Ce minuscule épisode, anodin, très circonscrit et sans véritable fonction narrative, pris presque par hasard parmi les innombrables périple de Cleveland par terre et mer, résume néanmoins exemplairement quelques-uns des traits principaux de la topique obsédante de la mer dans les récits au XVIII<sup>e</sup> siècle : la météorologie, le parcours aléatoire, la compétence ou l'incompétence du personnel maritime, l'espace atlantique, le « voyage d'Amérique », l'insularité, les zones frontières, ports et côtes, l'embouchure d'un fleuve qui sert de sas entre univers marin

---

<sup>1</sup> Antoine Prévost d'Exiles, *Cleveland*, Paris, Desjonquères, 2003, Livre IV, p. 291.



et terrestre ; et surtout le point de vue subjectif et dirigé du personnage-narrateur vers l'altérité, géographique et humaine ; altérité plus ou moins radicale, qui, comme ici, transporte aux limites de l'humanité<sup>2</sup>. « La mer : fictions, pouvoirs, identités » : la fiction de la brève halte involontaire de Cleveland et de son équipage sur une île peuplée de « sauvages » (cruels bien sûr<sup>3</sup>) est à la fois une aventure identitaire, entre le même et l'autre, qui spéculairement renvoie à la définition de soi, et une démonstration de pouvoir, dans une visée « civilisatrice<sup>4</sup> ». Le pluriel, « pouvoirs », serait plus exact, car il s'agit bien d'une manifestation de toutes sortes de puissances : militaire et commerciale, scientifique aussi, mais il s'agit également de l'affirmation de l'omnipotence de la mer elle-même, tant le naufrage fait partie intégrante de l'aventure maritime<sup>5</sup>, voire, quand il est question d'écriture, qu'elle soit ou non fictionnelle, pouvoir de celui qui relate et détermine une certaine focale. En d'autres termes, la mer est quête d'identité et de pouvoir, aussi bien pour l'homme qui prend la mer, que pour celui qui prend la plume. C'est dans cette perspective que s'est tenue la journée d'étude organisée à Bordeaux, grand port du commerce atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle, le 24 août 2018, à l'occasion de la venue du comité exécutif de la SIEDS. Et le port de Bordeaux a évidemment été évoqué lors de ces rencontres, de façon discrète, dans l'étude des vues portuaires menée par Caroline Le Mao, ou a constitué le cœur même du propos dans celle de Marcel Dorigny.

La petite dizaine de contributions réunie dans ce volume, issue pour une bonne part (mais pas exclusivement) de cette journée d'étude, n'a néanmoins pas vocation ni prétention à renouveler la très abondante littérature consacrée aux multiples aspects et approches de la mer à l'époque des Lumières : qu'on pense, en effet, à l'histoire des espaces maritimes sous ses aspects

---

<sup>2</sup> « Il faut voir s'il y a quelque chose à espérer de l'humanité de ces sauvages » dit Cleveland à ses compagnons quelques lignes plus loin (*ibid.*, p. 293).

<sup>3</sup> « Ces peuples sont cruels », *ibid.*, p. 292.

<sup>4</sup> Qu'on trouve notamment, pour filer l'exemple de *Cleveland*, dans l'épisode des sauvages Abaquis.

<sup>5</sup> Voir Jean-Michel Racault (dir.), *L'Aventure maritime*, Paris, L'Harmattan, 2001 ; Emmanuel Le Roy Ladurie (dir.), *L'Événement climatique et ses représentations*, Paris, Desjonquères, 2007 ; Éva Riveline, *Tempêtes en mer. Permanence d'un topos littéraire (16<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Classiques Garnier, 2015.

classiques, guerre navale, grandes compagnies, grand commerce, commerce des esclaves, villes portuaires mais aussi à celle de tous les acteurs de la mer, grands et petits, les pêcheurs, le monde des ouvriers et des artisans, toutes les sociétés littorales et les « marginaux », pirates et flibustiers<sup>6</sup>. Qu'on pense encore, dans cette perspective, à l'*Atlantic History* (Silvia Marzagalli)<sup>7</sup>, qui envisage les circulations maritimes entre trois continents, l'Afrique, l'Europe et l'Amérique, comme constitutives d'un espace intégré, unitaire, et qui a mis en évidence la naissance d'une « civilisation atlantique des Lumières<sup>8</sup> » ; ou encore à la géographie maritime et aux grands voyageurs<sup>9</sup>. Qu'on pense enfin aux approches plus culturelles et pluridisciplinaires comme celles proposées par l'ouvrage fondateur *La Mer au siècle des encyclopédies*<sup>10</sup> mêlant études sur l'Académie de marine, la biologie, l'hydrographie, les dictionnaires et les encyclopédies, la fantasmatique (Jean Dagen, « Mer, mère, mythe »<sup>11</sup>), et bien sûr à celles du volume plus récent *La Mer, terreur et fascination*, dirigé par Alain Corbin et Hélène Richard<sup>12</sup>. Quant à la mer et aux arts, là encore, en termes d'intrigue, de ressort narratif, de fonction symbolique<sup>13</sup>, de topique, d'expérience esthétique (le sublime),

---

<sup>6</sup> Voir notamment Liliane Hilaire-Pérez, *L'Expérience de la mer. Les Européens et les espaces maritimes au 18<sup>e</sup> siècle*, Paris, Seli Arslan, 1997 ; Paul Butel, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 1997 ; sur les « petits acteurs » des sociétés maritimes, Gérard le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997 ; sur les ports, Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Colin, 2015.

<sup>7</sup> Voir à nouveau Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997 ; Marcel Dorigny (dir.), « L'Atlantique », *Dix-Huitième siècle*, n°33, 2001, et l'article que Silvia Marzagalli consacre au concept d'*Atlantic History* (*ibid.*, p. 17-31).

<sup>8</sup> Marcel Dorigny, « L'Atlantique : un état de la question », *Dix-Huitième siècle*, éd. citée, p. 8.

<sup>9</sup> Voir notamment Numa Broc, *La Géographie des philosophes. Géographes et voyageurs français au 18<sup>e</sup> siècle*, Paris, Ophrys, 1975 ; et les travaux du Centre de Recherche sur la Littérature des Voyages (<http://www.crlv.org/>).

<sup>10</sup> Jean Balcou (dir.), *La Mer au siècle des encyclopédies*, Paris, Champion, 1987.

<sup>11</sup> Dans *ibid.*, p. 59-74.

<sup>12</sup> Alain Corbin et Hélène Richard (dir.), *La Mer, terreur et fascination*, Paris, Seuil, 2011.

<sup>13</sup> « L'aventure maritime appartient aux rites de passage de l'adolescence à l'âge adulte, et les récits qui la prennent pour thème relèvent

particulièrement au siècle des Lumières, du Robinson de Daniel Defoe dont le « seul désir était d'aller sur mer » au thème de la Royal Navy dans *Persuasion* de Jane Austen, ou à Kant, en passant par des « écrivains maritimes<sup>14</sup> », Prévost, Bernardin de Saint-Pierre, ou des artistes à « marines » célèbres, Vernet, Louthembourg, beaucoup (presque tout ?) a été dit et souvent bien dit. Aussi, les études réunies ici visent surtout à apporter des variations, des compléments aux multiples travaux existant et aussi des angles de vue un peu différents.

D'abord, il s'agit de présenter quelques « petits<sup>15</sup> », des auteurs « mineurs », plutôt que « grands », les peintres et dessinateurs de Gdansk, Chodowiecki et Lohrmann (Marek Dębowski), le brestois Nicolas Ozanne (Caroline Le Mao) plutôt que l'avignonnais Claude Joseph Vernet. Ou alors, il s'agit d'approcher le « grand » Vernet (et le « grand » Kant par la même occasion) par une sorte d'angle mort, celui que constitue une anecdote rapportée par le poète danois Jens Baggesen : contemplant deux marines du peintre célèbre, au musée des Beaux-Arts de Mannheim en 1789, Baggesen, qui cherche à rendre compte du sentiment du sublime, prend appui sur l'effroi qu'aurait ressenti le peintre Vernet devant la mer plutôt que sur son propre effroi devant les tableaux (Henrik Blicher). Après tout, Diderot imagine bien, lui aussi, une promenade fictive dans un paysage de Vernet plutôt qu'une visite au Salon devant les « vrais » tableaux (*Salon de 1767*<sup>16</sup>). La question de la « vue » d'ailleurs, de la focale dont on a parlé plus haut, est particulièrement présente : les « vues » d'Ozanne, analyse Caroline Le Mao, sont d'abord des perspectives, un bandeau précise

---

fréquemment du roman de formation ou de l'initiation à la maturité virile [...], Jean-Michel Racault, « Avant-propos », dans *L'aventure maritime*, éd. citée, p. 10.

<sup>14</sup> Édouard Guitton, « Bernardin de Saint-Pierre, écrivain maritime du *Voyage à l'île de France à Paul et Virginie* », dans *La Mer au siècle des encyclopédies*, éd. citée, p. 483-492.

<sup>15</sup> Dans la perspective justement d'un siècle qui a valorisé ce que l'historiographie récente appelle souvent les « genres du petit » par opposition aux petits genres – et la « marine » en est un. Voir par exemple Christelle Bahier-Porte et Régine Jomand-Baudry, *Écrire en mineur au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Desjonquères, 2009.

<sup>16</sup> Parmi une bibliographie très fournie, voir notamment Jean Starobinski, *Diderot dans l'Espace des peintres*, Paris, Réunion des musées nationaux, 1991 ; ou Michel Delon, « Joseph Vernet et Diderot dans la tempête », *Recherches sur Diderot et l'Encyclopédie*, n°15, 1993, p. 31-39.

l'endroit depuis lequel on observe, la « vue » est au moins autant une vue *depuis* qu'une vue *de* – le port de Bayonne est « vu de la rive gauche au-dessus de la ville », celui de Nantes « vu de l'île Feydeau », de Marseille « vu du Pavillon de l'Horloge du Parc » etc. Jean-Michel Racault, à propos de Bernardin de Saint-Pierre, faisait remarquer dans une étude sur le *topos* rhétorique de la condamnation de la navigation : « Si Bernardin conserve la bipartition du tableau lucrécien entre terre et mer, et la renforce même en jouant sur l'effet de contraste entre le bonheur des bergers et le malheur des matelots, il introduit en somme un troisième terme, le spectateur [...] ». Et d'ajouter : « [l]e spectateur de Bernardin est extérieur au tableau – c'est l'amateur de peinture, ou le lecteur de la description –, mais c'est pour lui que ce tableau fait sens, et ce sens est conditionné par la position relative qu'il occupe face aux objets représentés<sup>17</sup> ». De fait, cette « place du spectateur<sup>18</sup> » si caractéristique du nouveau rapport qu'établissent les Lumières avec l'objet (artistique ou non) détermine un discours et un savoir particuliers<sup>19</sup>. S'opposent ainsi, parfois dans un même texte ou une même représentation, les points de vue depuis la mer et depuis la terre : la mer n'est pas seulement ce que l'on voit, mais aussi le point à partir duquel on voit, pas seulement un thème mais aussi un révélateur. D'où l'attention portée aux « côtes », espace frontière où basculent justement les points focaux : Fokko Jan Dijksterhuis et Wouter de Vries montrent que le développement de la cartographie côtière n'est pas seulement au service de la navigation mais qu'il sert aussi à éduquer le regard, le carnet de dessin ne vise pas seulement à décrire mais aussi à percevoir. La dynamique entre écrire et décrire est d'ailleurs au cœur d'une autre étude, celle que mène Lise Andries dans sa comparaison entre les deux modes d'écriture des journaux de bord de Louis-Antoine de Bougainville et de James Cook, la modalité d'écriture conditionne alors (et vice versa) la vision, « coup d'œil » enchanté pour l'un, observation déjà ethnographique pour l'autre. Pour compléter ces points de vue un peu décalés, le volume propose trois études : en

---

<sup>17</sup> Jean-Michel Racault, « Fortune d'un lieu commun : la condamnation de la navigation, des poètes latins à Bernardin de Saint-Pierre », dans *L'Aventure maritime*, éd. citée, p. 118.

<sup>18</sup> Voir Michael Fried, *La Place du spectateur. Esthétique et origines de la peinture moderne* [1980], Paris, Gallimard, « NRF Essais », 1990.

<sup>19</sup> On peut penser non seulement au dispositif de la longue promenade dite « Vernet » dans le *Salon de 1767* de Diderot mais déjà à l'invention qu'il fait d'une « lunette » pour la description du *Port de La Rochelle* dans le *Salon de 1763*.

s'appuyant sur un corpus de poètes britanniques (Pope, Higgons, Settle, Trapp, Tickell), Conrad Brunstrom soumet une réflexion originale sur l'intrication des raisons politiques et poétiques dans le cadre géopolitique du commerce transatlantique du mouvement du *toryisme* « blue water ». Deux articles explorent enfin l'imaginaire marin sous des facettes peu étudiées : la couleur de la mer, particulièrement chez l'écrivain « maritime » Bernardin de Saint-Pierre (Élodie Ripoll), et la méditation géologique et biologique de fictions et écrits scientifiques des Lumières qui font de la mer un espace de la pensée du vivant (Florence Boulerie).

Le volume trace donc lui aussi son périple maritime, en trois étapes : les ports et les côtes, les parcours et « commerces » maritimes, comprenant les traites des Noirs notamment, enfin, la profondeur des eaux marines imaginaires.



Caroline Le Mao  
(Université Bordeaux Montaigne, France)

## Sous le burin du graveur : les villes portuaires maritimes françaises vues par Ozanne

« Je vais m'emballer pour Marseille ! Ce sera du fruit presque nouveau pour moi, puisque j'ai eu le temps d'oublier la mer et les poissons ». C'est avec un enthousiasme communicatif que l'aristocrate polonais August Fryderyk Moszyński aborde la cité phocéenne en 1786. À un an de distance et sur une autre façade maritime de la France, son propos semble repris en écho par Arthur Young lorsqu'il aborde à Bordeaux : « Quoi que j'aie pu entendre dire et lire sur le commerce, la richesse et la magnificence de cette cité, ils dépassèrent grandement mon attente ». En cette seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes portuaires maritimes fascinent donc les visiteurs de toute nationalité qui visitent la France. Ce goût se retrouve dans la commande passée par Louis XV et le marquis de Marigny auprès du peintre avignonnais, Claude Joseph Vernet. Le succès de cette série des ports de France fut tel qu'on déclinaît chacune de ces vues en gravures, qui s'écoulèrent en France et dans le monde.

Alors même que se terminait la publication des seize planches des ports de France, gravées par Cochin et Le Bas, le Brestois Nicolas Ozanne (1728-1811), eut l'idée de constituer à son tour un recueil de plus d'une soixantaine de vues portuaires<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Pour consulter la série, voir le recueil numérisé sur Gallica de Nicolas-Marie Ozanne, *Nouvelles vues perspectives des ports de France : [estampe] / dessinées pour le Roi par M. Ozanne... ; gravées par Y. Le Gouaz*, Paris, Le Gouaz, 1776, BnF, département Estampes et photographie, réserve PET FOL-ZF-340,

offrant ainsi un rare panorama des villes portuaires maritimes françaises de la fin du siècle des Lumières. Mais paradoxalement, si les récits des voyageurs ou les vues de Vernet furent constamment sollicités pour dépeindre ces cités portuaires, celles d'Ozanne semblent avoir été moins systématiquement utilisées. Dès lors, comment peuvent-elles être mobilisées pour construire une leçon de choses de la mer, à condition, pour l'historien, de croiser ces estampes avec d'autres sources disponibles, tout en gardant à l'esprit le fait que le souci artistique peut parfois prendre le pas sur la véracité historique ?

Après avoir retracé la carrière et l'œuvre d'Ozanne, on s'emploiera à étudier la manière dont l'homme représente les ports de France et, plus largement, les villes portuaires maritimes dans leur environnement.

## **I/ L'œuvre d'Ozanne**

### **A/ Une carrière au service de l'art maritime**

Fils d'un cuisinier attaché pendant sept ans à la maison du capitaine de vaisseau de Roquefeuil, Nicolas Ozanne naît à Brest en 1728<sup>2</sup>. Dès 1738, le jeune garçon suit les cours de Roblin, maître à dessiner aux gardes de la marine, dont il devient l'adjoint cinq ans plus tard, pour finalement occuper lui-même cette place en 1750. Un tel poste lui permet de se rendre à Paris l'année suivante, où il se fait apprécier de Duhamel du Monceau, qui joue à l'époque un rôle décisif. Nommé inspecteur général de la marine en 1739, Duhamel entend réformer par la formation, ce qui le pousse à fonder l'école de marine (1741) appelée à devenir quelques années plus tard l'école des ingénieurs constructeurs (1765). Profitant de cette protection, Ozanne se rapproche du pouvoir royal. Il réalise des dessins pour commémorer le voyage de Louis XV au Havre. Il prend soin aussi de parfaire sa formation. En ce sens, il demande

---

ark:/12148/btv1b105072972. Voir aussi Alain Boulaire, *La France maritime au temps de Louis XV et Louis XVI*, Paris, édition du Layeur, 2001.

<sup>2</sup> Pour une première approche, on consultera la notice sur Ozanne dans Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, p. 399, et Charles Auffret, *Une famille d'artistes brestois au XVIII<sup>e</sup> siècle, Les Ozanne*, Rennes, Hyacinthe Caillère, s.d.

un congé pour se rendre à Toulon et rencontrer Vernet, avec lequel il étudie durant plusieurs mois. Il acquiert aussi une pratique directe de la mer en s'embarquant sur le *Foudroyant* en 1756 pour participer à l'expédition de Minorque, menée par La Galissonnière. L'expérience acquise et le talent lui valent de gravir les différents échelons de la carrière et de collectionner les marques de reconnaissance. Il devient dessinateur au Dépôt des cartes et plans ; il est membre de l'académie de marine dès sa fondation en 1752. Son œuvre s'oriente alors prioritairement vers la marine militaire, comme en témoigne la publication de cinq albums de dessin consacrés aux *Principales manœuvres de la Marine*, ou encore son *Marine militaire ou recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre*, qui devient rapidement un classique, remarquable par son exactitude et sa finesse d'exécution. Il va même s'essayer à la construction navale en réalisant les plans de la corvette *L'Aurore*, construite au Havre. Peu à peu, Ozanne se rapproche des cercles du pouvoir ; il est l'auteur des planches du *Traité d'Architecture navale* (1752) de Duhamel du Monceau et de la *Tactique navale* (1763) de Bigot de Morogues. C'est ainsi qu'en 1769, on lui confie les chaloupes et modèles du Grand Canal de Versailles, et qu'il devient le précepteur du Dauphin pour ce qui relève de l'éducation maritime ; il a la charge d'enseigner aux princes de la famille royale la construction et la manœuvre des vaisseaux. Il fait notamment confectionner une flottille sur les étangs de Versailles pour les futurs Louis XVI, Louis XVIII et Charles X, et l'on sait le goût que Louis XVI développa pour la marine. C'est finalement en 1775, alors même que sa carrière est déjà solidement établie, que le roi lui commande soixante vues des ports du royaume.

## **B/ Un panorama des villes portuaires maritimes françaises**

Ozanne réalise donc, entre 1776 et 1790, 72 planches gravées par son beau-frère Yves-Marie Le Gouaz (1746-1816), qui constituèrent les *Nouvelles vues perspectives des ports de France, dessinées pour le Roi par M. Ozanne*. L'appellation même signale bien le modèle qu'a pu constituer la série de Vernet. Dans sa réalisation, Ozanne peut compter sur de solides appuis. Une lettre adressée à l'intendant de Brest en mai 1775 indique que le sieur Ozanne a été chargé par le roi de lever les plans, dessins et vues des ports du royaume ; « vous voudrez bien lui donner toutes les facilités qui

dépendent de vous pour l'exécution de ce travail<sup>3</sup> ». Ces appuis sont aussi familiaux, car Nicolas Ozanne a pris sous sa protection plusieurs de ses frères et sœurs, qu'il forma au métier. Ainsi, Pierre Ozanne, né en 1737, fait lui-même carrière dans la marine, et seconde Nicolas dans la réalisation de sa série. Jeanne-Françoise, sœur aînée des deux précédents, est connue pour avoir réalisé une vue de Dieppe, une de Saint-Valéry, ainsi que plusieurs vues des colonies françaises. Quant à Marie-Jeanne, elle est l'épouse d'Yves-Marie Legouaz (1742-1816), qui assure la gravure des planches d'après les dessins de Nicolas Ozanne.

70 planches concernent la France métropolitaine, et offrent une couverture inégale des façades maritimes, avec 17 sites pour la Manche (29 vues), 20 sur l'Atlantique (30 vues) et 7 dans l'espace méditerranéen (11 vues). Cette disparité s'explique bien sûr tout d'abord par l'inégale densité portuaire de la France du XVIII<sup>e</sup> siècle. À en croire Richelieu et son *Testament politique*, la France présentait en l'espèce des dispositions exceptionnelles. « Il semble que la nature ait voulu offrir l'empire de la mer à la France, pour l'avantageuse situation de ses deux côtes, également pourvues d'excellents ports aux deux mers, Océan et Méditerranée. La seule Bretagne contient les plus beaux qui soient dans l'Océan, et la Provence, qui n'est que de vingt-huit milles d'étendue, en a beaucoup de plus grands et d'assurés que l'Espagne et l'Italie tout ensemble<sup>4</sup> ». En réalité, les façades présentaient des profils très divers<sup>5</sup> et donc des conditions d'implantation plus ou moins favorables pour les villes portuaires maritimes, surtout si l'on tient compte des conditions techniques du temps. Ainsi, sur la côte rocheuse bretonne, abers et rias offrent des sites d'abris nombreux dans lesquels les villes s'installent, parfois à l'entrée comme pour Concarneau, plus souvent en retrait, comme à Lorient, ou bien en fond de ria, au point de contact entre la mer et la route, comme pour Vannes et Auray. En revanche, la Vendée et la Charente présentent une côte basse et très envasée. Sur ce territoire de marais maritimes, les quelques rares ports qui ont pu s'implanter ont été très vite victimes de leur envasement. Plus au sud, les

---

<sup>3</sup> Cité par Charles Auffret, éd. citée, p. 23.

<sup>4</sup> Armand Jean du Plessis, cardinal duc de Richelieu, *Testament politique d'Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu, seconde partie*, Amsterdam, H. Desbordes, 1688, p. 123.

<sup>5</sup> Jean-Jacques Bavoux, *Les Littoraux français*, Paris, A. Colin, 1997.

landes présentent un interminable lido de 260 kilomètres de long, lui aussi peu propice à l'implantation, et la côte méditerranéenne n'est guère plus attractive, avec sa langue de sable de 180 kilomètres ou l'espace instable du delta du Rhône<sup>6</sup>.

À ces données « dictées » par la « nature », s'ajoutent incontestablement des choix, opérés par Ozanne, mais il peut être difficile de déterminer ce qui a pu les guider. Certains ports font l'objet d'un traitement privilégié, en particulier Brest, patrie de l'auteur, seule ville à bénéficier de quatre planches, tandis que 8 ports sont l'objet d'une triple représentation, et 7 d'une double. On repère notamment que les ports de la Manche ont fait l'objet d'un intérêt marqué, mais l'on peine à identifier les raisons qui présidèrent aux choix. De fait, il n'y a pas de vraie corrélation entre l'importance du port ou la nature de sa vocation, et le nombre de représentations. Ainsi, les grands ports de commerce sont bien représentés, mais c'est aussi le cas de villes plus secondaires comme Cherbourg, Dieppe, Lorient ou Toulon, qui disposent de trois vues. Une éventuelle surreprésentation des arsenaux serait logique de la part d'un ingénieur brestois, et c'est ainsi que le tout neuf port de Cherbourg se voit dédier trois représentations, mais Rochefort ou Dunkerque, des arsenaux à la vocation plus ancienne, n'ont droit qu'à une seule vue.

### **C/ Nouvelles vues perspectives des ports de France**

Si le terme de « vues » est classique pour ce type de représentation, et si l'appellation « nouvelles vues » laisse à penser que Ozanne se place dans une logique de continuité et de complémentarité avec l'œuvre de Vernet, le terme de « perspectives » nous conduit aussi à examiner la question du point de vue choisi par le dessinateur. Les gravures d'Ozanne comportent toutes un bandeau, placé sous l'image, qui indique, de part et d'autre d'un globe fleurdéliné entouré de trophées d'armes et de cornes d'abondance, le port ou le segment représenté, et surtout le point de vue choisi. Le port de Vendres est « vu du coteau de l'anse de carénage », celui de Bayonne est « vu de la rive

---

<sup>6</sup> Pour un panorama plus complet, voir Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Colin, 2015, chapitre II « La France et ses villes portuaires maritimes ».



gauche au-dessus de la ville », celui de Nantes « vu de l'île Feydeau ». Cette recherche du point d'observation est un élément majeur, que l'on retrouve notamment chez Vernet, qui précise toujours, pour ses ports de France, l'endroit depuis lequel on observe : la vue du port de La Rochelle est « prise de la petite Rive », celle de Rochefort est « prise du magasin des colonies », et on peut apprécier Marseille « vu du Pavillon de l'Horloge du Parc ». Trouver le meilleur point de vue est un temps essentiel de son travail en raison des tensions existant entre le souci de vérité, qui interdit de modifier la perspective ou de peindre de mémoire, et le souhait de réaliser une œuvre picturale de qualité qui synthétiserait les différentes caractéristiques de la ville portuaire. Mais il ne s'agit pas seulement de préoccupations de peintres ou de dessinateurs ; de fait, on retrouve des dispositions similaires dans les récits des voyageurs du temps. Il existe des stéréotypes dans la manière « d'écrire/décrire » la ville. Après une présentation plus ou moins succincte de l'histoire et de la topographie, le narrateur recherche un point de vue révélateur, une « perspective », un « coup d'œil ». Si, à Nantes<sup>7</sup>, la ligne des ponts s'impose, la plupart du temps, il faut s'éloigner un peu de la ville, et trouver une éminence permettant d'apprécier la perspective. Mrs Cradock se rend ainsi à Lormont, vis-à-vis de Bordeaux, et « de là, nous eûmes une vue de toute beauté. Devant soi, la Garonne ondoie pendant plusieurs milles à travers un pays fertile et riant ; elle est si large dans cette partie de son cours que les centaines de navires à l'ancre semblaient de loin une couvée de canards sur l'eau [...] »<sup>8</sup>. Aussi n'est-il pas étonnant de constater qu'Ozanne, à plusieurs reprises, cherche à prendre de la hauteur, au sens littéral. Il recherche les coteaux environnants, comme à Dieppe, Fécamp, Rouen, Vendres<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Pour une approche générale de l'histoire de la ville et de sa configuration, voir Paul Bois (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977 et pour une analyse plus précise, voir Guy Saupin, « La représentation du port de Nantes sur les gravures du XVII<sup>e</sup> siècle », dans Sandrine Lavaud et Burghart Schmidt (dir.), *Représenter la ville*, Bordeaux, Ausonius, 2012, p. 137 et suiv.

<sup>8</sup> Anna Francesca Cradock, *Journal de Mme Cradock : voyage en France (1783-1786)*, Paris, Hachette, 2012.

<sup>9</sup> Il suffit pour s'en convaincre de lire les titres de plusieurs gravures, indiquant le point de vue : « La ville et le port de Dieppe, vu du coteau de Bouteille », « Le port de Fécamp, vu du coteau de N.D. de Bon Secours », « Le port de Rouen, vu du coteau de Canteleux », « Le port de Vendres vu du coteau de l'anse de carénage ».

C'est lorsque l'on met en série ces gravures que l'on distingue des schémas récurrents. On peut repérer trois principaux types de cadrage et de composition. Le premier est la vue large embrassant toute la rade ou tout le port, faisant la part belle à la surface aquatique, mais réduisant souvent la ville à une simple silhouette : c'est le cas pour l'entrée du port de Dunkerque, les rades de Cherbourg, Toulon, Marseille, la baie de Lorient etc. Le deuxième est la vue panoramique, un mode intermédiaire, équilibré, où chaque élément est assez bien représenté. Ce type de composition est généralement retenu pour les petits ports, où tout peut être embrassé d'un seul regard, d'autant que les activités y sont relativement restreintes ; Ozanne opte pour cette disposition pour Saint-Valéry-en-Caux, Auray, Vannes, Le Croisic ou encore Antibes. La vue panoramique a aussi pour fonction d'aider à comprendre la structuration de l'espace, l'emboîtement des différents éléments, quitte à sacrifier le détail ; elle peut alors s'articuler avec des vues complémentaires qui affinent la représentation. Le troisième type est en effet la vue serrée, qui se concentre généralement sur la berge ou les quais (Calais, Saint-Valéry-sur-Somme depuis la plage). Si, pour les ports ne bénéficiant que d'une seule estampe, Ozanne doit choisir entre ces options, il peut aussi réaliser plusieurs vues et combiner les cadrages pour un fidèle rendu. Pour Dieppe, l'auteur réalise un resserrement progressif : une vue large depuis le coteau de Bouteille, qui embrasse toute la côte ; une intermédiaire sur la ville et le port, à mi-côte de la falaise du Pollet ; un zoom sur le port, vu depuis le grand quai. Il peut aussi faire un focus sur des espaces clés de la ville, comme le port vieux et le port neuf de Toulon. Mais le plus souvent, le Brestois réalise une vue large précisée par des vues croisées, comme à Cherbourg, Rouen ou Bordeaux. On découvre la silhouette de Rouen depuis le coteau de Canteleu, qui dévoile le méandre de la Seine, avant que deux vues ne viennent présenter les deux côtés de la cité normande de part et d'autre du pont de bateaux. À Bordeaux, trois prises de vues se combinent : depuis la rive droite de la Garonne ; depuis la partie sud du port, sur la rive gauche, au niveau du quai des Farines ; depuis le fleuve lui-même, le dessinateur se plaçant au niveau du Château-Trompette, sur la partie septentrionale de la courbure du port de la lune.

## II/ Les ports de France selon Ozanne

### A/ Sur les flots, le royaume des navires

Lorsque l'on scrute ce que représentent les vues, on a le sentiment d'assister à une leçon de choses de la mer. Elle commence sur l'eau ; de la vaste rade jusqu'à l'étroit bassin, est le domaine des navires. On repère, sur les vues de La Rochelle, de Granville ou de Saint-Malo cette « forêt de mâts » qui impressionne toujours le voyageur, indice certain du dynamisme portuaire. Mais le talent d'Ozanne nous permet surtout de retrouver, d'une gravure à l'autre, les différents bâtiments qui sillonnent les côtes de France<sup>10</sup>. Il peut s'agir des vaisseaux de guerre plus volontiers représentés dans les ports arsenaux de Rochefort, Toulon ou Brest<sup>11</sup>. On notera ainsi la silhouette massive d'un trois-ponts en construction dans le vieux port de Toulon<sup>12</sup>, vue depuis l'atelier des peintures, tandis qu'on distingue dans le fond les vaisseaux de ligne à quai. Ozanne excelle dans ce type de représentation comme en témoigne par ailleurs son *Marine militaire ou recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre*<sup>13</sup> qui comporte une série de planches représentant les différentes catégories de vaisseaux, frégates et autres galiotes à bombes. Mais sa finesse de trait lui permet aussi de rendre avec précision les lourds navires de commerce, flûtes ou trois-mâts barques, qui fréquentent les ports de Bordeaux, Marseille ou Nantes. Enfin, ses gravures sont une fenêtre ouverte sur ces esquifs qui sillonnent les ports, notamment pour le transport de passagers. La Garonne porte ainsi les bateaux des passeurs, dont le marin tient une gaffe pour s'accrocher à la berge opposée, et l'on repère à Rouen des barques semi-couvertes. Cette navigation sur la rade a aussi pour vocation d'assurer le transit des marchandises, comme l'attestent à Bordeaux les couraux transportant des tonneaux. Ainsi, ici et là apparaissent

---

<sup>10</sup> Sur le sujet, voir Michel Vergé-Franceschi, Éric Rieth, *La France maritime au temps de Louis XIV*, Paris, Éditions du Laveur, 2001.

<sup>11</sup> Alain Boulaire, *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse, Lille 3, 1990.

<sup>12</sup> Michel Verger-Franceschi, *Toulon, port royal 1481-1789*, Paris, Taillandier, 2002.

<sup>13</sup> Nicolas Ozanne, *Marine militaire ou recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre*, Paris, chez l'auteur, s.d. [vers 1764], BnF, département Arsenal, 4-S-4225.

des embarcations spécifiquement régionales, comme les bisquines à Granville, les barques pêcheuses de Calais<sup>14</sup>.

Au gré des lieux, la manière d'occuper la surface aquatique diffère. Il faut dire que selon les ports, l'espace disponible est plus ou moins vaste. Toulon comme Brest se caractérisent par des rades vastes et abritées, le port breton bénéficiant notamment de 40 km<sup>2</sup> à une profondeur de plus de 12 mètres, grâce aux anciennes vallées devenues sous-marines<sup>15</sup>. La gravure de Roscoff permet d'embrasser du regard cette anse semi-circulaire qui, devant l'île de Batz, forme une rade naturelle de plus de quatre hectares<sup>16</sup>. D'autres vues en revanche témoignent de l'exiguïté de l'espace, comme pour Saint-Valéry en Caux ou Morlaix, mais il faut parfois se méfier du point de vue adopté par l'auteur.

Les estampes rendent aussi compte de la volonté de disposer les navires de manière efficace. À Bordeaux par exemple, on voit nettement que les plus gros bâtiments sont ancrés dans le milieu du fleuve, tandis qu'à Rouen, au moins jusqu'aux années 1770, les navires stationnent « debout à quai », c'est-à-dire perpendiculairement à la berge (ce qu'on voit aussi sur la vue de Granville) ; ils prennent ainsi moins de place mais leurs beauprés dépassent largement et gênent la circulation<sup>17</sup>. À Dieppe, Honfleur ou Morlaix, en revanche, on les trouve rangés le long du quai, tandis qu'ils sont échoués à Saint-Valéry sur Somme. On a dans ce dernier cas une superbe mise en image de ce que peut être un port d'échouage à marée basse. Tous les bâtiments y reposent à sec sur la vase, une série de poutres enfoncées dans la grève permettant un amarrage raisonné, avec l'alignement bord à bord des esquifs à Roscoff. De fait, ce positionnement est étroitement conditionné non seulement par la conformation du port, mais aussi par ses infrastructures.

---

<sup>14</sup> Alain Boulaire, *La France maritime*, éd. citée, p. 62-63.

<sup>15</sup> Jean-Jacques Bavoux, *Les Littoraux français*, éd. citée.

<sup>16</sup> Alain Boulaire, *La France maritime*, éd. citée, p. 70.

<sup>17</sup> Olivier Chaline, « Le navire, le quai et la maison circulation des marchandises et espace urbain à Rouen au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans Caroline Le Mao, Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe, du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015.

## B/ Le port et ses infrastructures

Ces navires viennent accoster dans des ports plus ou moins faciles d'accès, plus ou moins bien équipés pour recevoir les flottes. La diversité des configurations portuaires contraint largement les conditions d'entrée dans le port. La représentation de Dieppe donne à voir une manœuvre de halage d'un bâtiment, tracté par une dizaine de personnages qui au moyen d'un câble, guident l'imposant navire. À Fécamp, la longue vallée étroite et sinueuse de la rivière de Ganzeville coupe un vaste marais, ce qui obligea Vauban à discipliner les eaux de la rivière en créant un chenal conduisant vers un avant-port rectangulaire, et l'on discerne bien la jetée de bois qui garde ouvert l'accès à la mer<sup>18</sup>. À Rouen, la situation est tout autre puisqu'il faut combiner les mobilités urbaines et portuaires. Aussi a-t-on opté pour un pont formé de navires arasés qui supportent une passerelle, un dispositif qui peut s'ouvrir pour autoriser le passage des navires, comme le montre Ozanne sur la gauche de la représentation.

Le caractère fragile de ce pont de bois fait écho à la relative médiocrité des équipements portuaires. Si la France est indéniablement une puissance maritime du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme en attestent aussi bien les chiffres du commerce que le nombre d'unités que compte la flotte de guerre<sup>19</sup>, on est fort surpris du caractère parfois rudimentaire de certaines escales. Les vues du Brestois se font ici l'écho des propos dépités d'Arthur Young à propos de Bordeaux : « C'est une berge sale, glissante, boueuse ; des parties, non pavées, sont encombrées par des ordures et des pierres ; des allèges s'y amarrent pour le chargement et le déchargement des bateaux qui ne peuvent approcher. C'est toute la saleté et le désagrément résultant du commerce, sans l'ordre,

---

<sup>18</sup> Alain Boulaire, *La France maritime*, éd. citée, p. 44.

<sup>19</sup> La bibliographie est foisonnante sur ces thèmes mais pour une mise en perspective, on consultera Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime et l'évolution de l'Exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972 ; Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. La France et le commerce de l'Europe septentrionale au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2006 ; Martine Acerra, André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, vers 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.



l'arrangement et la magnificence d'un quai<sup>20</sup> ». De fait, l'existence ou non de quais, leur matériau, leur solidité sont autant d'indices du développement portuaire, sans qu'il y ait pour autant corrélation entre le niveau d'activité du port et la qualité de son équipement. Dans l'ensemble, les quais de pierre se font de plus en plus fréquents. On les devine pour les Sables d'Olonne, mais ils s'imposent dans les vues de Cherbourg, Morlaix ou Dieppe, ou pour le petit port de Saint-Martin de Ré. Si à Morlaix, le large quai de Léon est construit entre 1736 et 1740 pour desservir la manufacture de tabac<sup>21</sup>, le plus souvent, de solides infrastructures sont à lier à la vocation militaire du port. Saint-Martin-de-Ré, qui est avant tout un élément du dispositif de défense de Vauban, a de larges quais de pierre dotés d'anneaux d'amarrage. Si l'on considère les ports de guerre, on est frappé par l'ampleur des aménagements. Sur la vue de Rochefort se déploie l'impressionnante corderie, longue de 374 m de long, qui imposa durant trois ans le travail symétrique de 700 ouvriers<sup>22</sup>; à Brest, la vue de la cale de construction met bien en valeur le strict alignement des bâtiments de l'arsenal et le bureau général. On repère aussi, à Cherbourg, l'un des 90 cônes qui devaient servir à la construction d'une digue de 4 km, dont la fonction aurait dû être de protéger la rade<sup>23</sup>.

En regard, les équipements des autres ports semblent sommaires. À défaut ou en complément de quais en pierre, on remarque quelques structures, comme des jetées, qui permettent à Ozanne d'installer son chevalet à Calais, Boulogne, Granville. Celle de Roscoff relie la ville à la pleine mer en traversant la zone d'échouage. Signalons encore, plus fragiles, quelques pontons de bois, comme sur le rivage de Caudrau, face à Lorient. Certains quais bénéficient des cales indentées, qu'on identifie très nettement pour Landerneau. D'autres ports en revanche, sous peine de disparaître en raison d'un envasement chronique, firent l'objet d'aménagements de plus grande ampleur combinant différentes infrastructures. Honfleur dispose par exemple d'une

---

<sup>20</sup> Arthur Young, *Voyages en France : en 1787, 1788, 1789*, Paris, A. Colin, 1976.

<sup>21</sup> Alain Boulaire, *La France maritime*, éd. citée, p. 68-69.

<sup>22</sup> Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

<sup>23</sup> Sur ce projet et son devenir, on consultera Georges Lefebvre, *Cherbourg à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, Caen, Annales de Normandie, 1965.

écluse avec porte à flot, et d'une retenue alimentée par la rivière la Claire ; aussi le « port vieux » est-il « vu du fond, derrière les écluses ». Cette amélioration, apportée à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, n'ayant pas été suffisante, on aménagea un port neuf qui accueillit le chantier des constructions ; il fait l'objet d'une seconde vue d'Ozanne<sup>24</sup>. De la même manière, Saint-Valéry en Caux sut attirer l'attention de Louis XIV et bénéficia d'une campagne de travaux dont les résultats sont encore visibles sur la gravure : deux quais, dits d'amont et d'aval, ainsi que deux jetées permirent au port de contenir jusqu'à une quarantaine de navires<sup>25</sup>. Cependant, globalement, les équipements sont en nombre limité et la spectaculaire machine à mâter de Lorient fait figure d'exception. Cette faiblesse n'empêche malgré tout pas le développement de multiples activités portuaires.

### **C/ De multiples activités portuaires**

Si les villes portuaires maritimes assument des fonctions similaires à celles des autres cités de France, elles développent en outre des activités étroitement liées à la présence portuaire. Quatre semblent particulièrement représentées dans les vues d'Ozanne.

Force est de constater la récurrence des chantiers de construction navale<sup>26</sup> et de radoub sur la plupart des vues, qui figurent des bâtiments en construction ou en réparation. On trouve dans ces vues une large gamme, depuis la petite coque en construction sur la berge, qui ne nécessite que la force de quelques artisans, jusqu'aux chantiers des arsenaux construisant de lourds vaisseaux de guerre à plusieurs ponts, imposant des échafaudages pour atteindre les parties hautes. Les navires en construction se devinent à Boulogne, ils occupent l'arrière-plan des vues de Calais ou Saint-Valéry-sur-Somme, s'affirment dans celles de Granville, de Caen, de Lorient, où l'on repère des coques à divers stades de construction, mais c'est bien la vue de Honfleur qui donne l'image

---

<sup>24</sup> Alain Boulaire, *La France maritime*, éd. citée, p. 54-55.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>26</sup> Pour une mise au point sur ce secteur d'activité, on consultera Jean Meyer, Timothy Le Goff, « Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1971, p. 173-185.

la plus précise d'un petit chantier de construction navale. Au premier plan s'étalent les pièces de bois, dont une partie est protégée par une tente de fortune. Apportées par des hommes qui peinent à les tirer, elles sont façonnées par deux charpentiers, armés de leur hache, tandis que les dernières pièces d'une carène de taille honorable attendent d'être assemblées, avant que le bordage ne puisse être posé. À flot, se réalisent les opérations de calfatage, qui donnent lieu à des scènes très caractéristiques associant un navire couché sur le flanc et un panache de fumée, comme sur les vues de Nantes, de Marseille ou de Paimbœuf.

La pêche<sup>27</sup>, autre activité essentielle des ports français de l'époque moderne, se signale plus discrètement par la présence des filets (Calais, Dieppe, Honfleur) et l'on repère parfois du poisson, posé à même le quai, comme aux Sables d'Olonne. C'est cependant dans la vue de Dieppe que la pêche s'affirme, car la cité normande est le grand port d'approvisionnement du marché parisien en poissons frais<sup>28</sup> ; là, on reconnaît parmi les prises des raies, un poisson qui a souvent la faveur des graveurs ou des peintres, en raison de sa forme si caractéristique et donc facilement identifiable.

On ne saurait en outre négliger la fonction militaire, même si, il faut le souligner, Ozanne ne la représente pas de la même manière que Vernet. Là où le peintre d'Avignon brosse à Toulon des bombardiers à l'exercice, des apprentis canonnières, des canons alignés, des bombes à mortier, chez Ozanne, la vocation militaire est parfois presque allégorique, comme en témoignent ces quelques canons disposés ici ou là, au point que leur présence semble un peu artificielle dans le premier plan champêtre de la vue du Havre depuis le bastion. Dans ses estampes, c'est le puissant navire de guerre qui signale le port militaire, à Toulon comme dans la rade de Cherbourg. Surtout, la consultation en série de ces vues permet de prendre la mesure du travail de fortification accompli au XVII<sup>e</sup> siècle sous la houlette de Vauban, qui s'ajoutent à des éléments défensifs plus anciens. L'entrée du petit port d'Oléron

---

<sup>27</sup> Pour une mise au point sur ce secteur d'activité, on consultera Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.

<sup>28</sup> Romain Grancher, *Les Usages de la mer. Droit, travail et ressources dans un monde de la pêche à Dieppe (années 1720-années 1820)*, thèse d'histoire, Rouen, 2015.

impressionne avec ses hautes fortifications, de même que les solides quais du port de l'île de Ré, et l'on pensera au château du Taureau sur la vue de Morlaix. À La Rochelle comme à Marseille, le port est fermé par des tours – tours de la chaîne et Saint-Nicolas – ou des forts – Saint-Jean et Saint-Nicolas. Les multiples remparts des cités portuaires, à commencer par ceux de Saint-Malo, mais aussi Antibes, rappellent bien que le littoral est une frontière du territoire, qu'il faut protéger contre les attaques ennemies.

Pourtant, moins que le fait militaire, c'est bien le commerce qu'Ozanne met à l'honneur, un commerce qui s'incarne dans les multiples activités de manutention des marchandises. L'essentiel du transport se fait à dos d'hommes, par le moyen d'une hotte (Honfleur) ou d'un bâton sur l'épaule, passé dans le nœud d'un baluchon (Granville). Pour les charges plus lourdes, si les bœufs sont peu représentés (Bordeaux), les chevaux servent à tracter les canons, comme sur la vue du Havre ; ils sont attelés à une charrette (Saint-Servan) que l'on peut charger de gros cordages ou de tonneaux (Honfleur). Rares sont les gravures où l'on ne repère pas un tonneau, mode de conditionnement privilégié mais non unique. La vue du magasin des colonies à Rochefort et celle prise de l'ancien arsenal à Marseille permettent d'entrevoir les différentes formes d'emballage, qu'il s'agisse de caisses en bois, de coffres de marine, de balles et ballots, dont la toile est retenue par des cordes. On sera frappé par l'encombrement des quais mais comme le remarque Olivier Chaline, à Rouen, « une partie des marchandises demeurent sur le quai parce qu'elles sont en transit. Mais d'autres destinées à [la ville] restent là car cet espace découvert sert aussi de lieu de stockage plus ou moins durable<sup>29</sup> ». Cette diversité des activités fait vivre tout un monde qui constitue la ville portuaire maritime.

### **III/ La ville portuaire maritime**

#### **A/ Une société portuaire en réduction**

Le port est un monde de portefaix, car le caractère limité des infrastructures ne peut être compensé que par la force

---

<sup>29</sup> Olivier Chaline, art. cit.

physique des hommes, secondée par celle des animaux de trait. On les voit prendre vie sous le burin du graveur ou sous la plume de la voyageuse Sophie de La Roche, de passage à Bordeaux en 1785 : « Ils ont autour de leur chapeau une tresse de paille à laquelle est attachée par deux liens du même genre une espèce de coussin également en paille tressée qui tombe sur les épaules et les protège contre le choc parfois dangereux qu'occasionnent les fardeaux<sup>30</sup> ». Elle décrit l'adresse de ces hommes qui savent comment faire rouler doucement à terre les tonneaux enlevés des traîneaux tirés par les bœufs et les pousser vers le bas de la grave jusqu'aux poutres reliant celle-ci aux gabarres qui rejoignent ensuite les vaisseaux. Ces hommes s'activent aussi pour charger et décharger des embarcations. Sur les vues de Toulon ou de Sète, un homme dans une barque tâche de déplacer un tonneau. Le port est, bien sûr, un monde de marins, que l'on voit s'activer sur les navires, hissant les voiles sur la vue de Boulogne, manœuvrant les chaloupes à la rame sur celle de Bastia. Espace du commerce, le quai est aussi un espace de l'artisanat. On discerne ainsi une foule de métiers spécialisés, comme les charpentiers de marine, qui façonnent le bois pour la construction navale, probablement des calfateurs qui chauffent le brai dans un chaudron avant de l'appliquer sur la coque pour l'étanchéifier, à moins qu'il ne s'agisse de tonneliers, chauffant leurs douelles pour leur donner la forme requise. La multiplicité de ces activités suppose la présence d'hommes supervisant les travaux, les contrôlant, les inspectant. Les attitudes et les tenues permettent de discerner ici ou là ces hommes de pouvoir, notamment près de la cale de construction, à Brest, ou deux hommes munis de cannes dictent leurs instructions. Si le port est un espace éminemment masculin, on ne saurait cependant négliger l'omniprésence des femmes. Certaines activités semblent leur être réservées, comme la vente du poisson, dans les deux vues de Dieppe, dans celle de Saint-Valéry en Caux ou des Sables d'Olonne. On les voit s'adonner à des travaux alors plus spécifiquement féminins, comme le blanchissage, mis en scène sur la gravure de Granville où on les découvre agenouillées au bord d'un petit cours d'eau qui se jette dans la mer. Mais on les trouve aussi participant au halage d'un navire dans le chenal de Caen.

---

<sup>30</sup> Sophie von La Roche, *Journal d'un voyage à travers la France, 1785*, Bordeaux, Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2012.

Le port est donc un espace industriel, mais c'est aussi un lieu de promenade et de délassement. Partout, figurent des messieurs et dames fort bien vêtues, venus admirer le spectacle. Ils s'y rendent en chaises à porteur, sur la vue de Bordeaux, ou descendent de carrosses sur les quais de Cherbourg, la promenade de Paimbœuf, la berge de Saint-Servan ou sur l'île Feydeau. On les retrouve aussi sur l'eau, peut-être pour se déplacer, peut-être pour s'adonner à une balade en bateau, une distraction déjà prisée au XVIII<sup>e</sup> siècle, à laquelle s'adonne par exemple Mrs. Cradock à Bordeaux comme à Nantes<sup>31</sup>. Sa description n'est pas sans rappeler la jeune femme que l'on distingue sur l'estampe de La Ciotat, debout dans une barque, observant les environs avec une lunette de vue ; tout comme ses deux compagnons, un homme et une femme, elle admire le paysage tandis que deux hommes aux vêtements plus frustes, manœuvrent la barque à la rame. Elle fait écho à la dame à l'avantageux chapeau, campée dans une barque du port de La Rochelle, négligemment appuyée au dais installé dans la frêle embarcation. Ces hommes et femmes incarnent la bonne société, celle qui s'enrichit grâce à la réussite des ports, et qui réside dans les cités représentées.

Mais il faut aussi faire la part du désir de l'artiste de représenter, au premier plan de ses dessins, de petites scènes de genre. À Dieppe, un père et ses enfants sont accompagnés d'un chien et d'un âne. Parfois, le ton se fait galant. À Fécamp, deux femmes assises dans l'herbe, vêtues de robe colorées, discutent avec un homme. Cette scène galante se retrouve à Auray, au Havre où, parmi de nombreux personnages en promenade, on repère des femmes assises auprès d'un homme portant perruque, presque couché à leur côté, appuyé sur un cordage. Au-devant de la rade de Marseille, un couple esquisse un pas de danse au son d'un tambour. Sur les quais, le dessinateur se fait taquin, représentant, à côté des travailleurs acharnés, des tire-au-flanc. Considérons ainsi ce personnage assis dans une barque sur une pile de tonneaux pendant que ses camarades s'acharnent à manœuvrer l'esquif, tandis qu'un tonneau qui semble leur avoir échappé dérive à la surface de la Garonne. Ici ou là, on repère quelques fumeurs de pipe contemplant l'agitation environnante (Toulon, Saint-Valéry sur Somme, Fécamp, Morlaix) ou de bienheureux dormeurs,

---

<sup>31</sup> Anna Francesca Cradock, *Journal de Mme Cradock : voyage en France (1783-1786)*, Paris, Hachette, 2012.

comme ce jeune homme allongé sur une pièce de bois au premier plan de la vue de Brest depuis la cale de construction, ou cet homme appuyé contre une barrique, chapeau rabattu, sur le grand quai de Dieppe.

## **B/ Entre ville et campagne**

Cette société est celle qui habite les villes que l'on devine sur la gravure. De la petite cité qui n'est guère plus qu'un village, comme on serait tenté de le penser avec les vues de Boulogne ou Royan, à la métropole ouverte sur le monde – Nantes, Bordeaux, Marseille – Ozanne donne à connaître toute la gamme des villes portuaires de France. Ces cités sont d'abord des silhouettes caractéristiques, un bâti dense duquel émergent les flèches des églises, aussi bien à Dunkerque qu'à Rouen, un profil encore tout médiéval. Sur de nombreuses gravures, l'identification du lieu est rendue possible par quelques bâtiments symboliques, qui se détachent de la ligne urbaine. À La Rochelle, on repère, malgré la forêt des mâts, les tours de l'entrée du port et celle de la Grosse Horloge. Le Brestois permet de plus de saisir un urbanisme en mutation. On repère des alignements de maisons, qui préfigurent les façades portuaires, dans des ports modestes comme Saint-Valéry-sur-Somme, Honfleur, Cherbourg ou Saint-Jean-de-Luz, tandis qu'à Bordeaux, la façade se fait magistrale, et semble s'étendre indéfiniment, répliquée sur les différentes vues, seulement scandée par la place royale et sa statue de Louis XV en point de mire, ou les silhouettes de la cathédrale, de la grosse cloche ou de Saint-Michel<sup>32</sup>. Que l'artiste se rapproche, et il peut alors choisir de représenter plus finement certains bâtiments, comme la manufacture de tabac à Morlaix, le bâtiment du magasin des colonies à Rochefort. On notera aussi le soin qu'il apporte à la représentation de quelques éléments qui incarnent la monumentalisation des cités comme la porte de ville à Calais.

Cette ville cependant, n'est pas hors sol, considérée pour elle-même, séparée de son environnement. En jouant sur les possibles points de vue, Ozanne nous permet de comprendre comment mer, ville et campagne s'articulent. C'est alors l'occasion de prendre pleinement conscience des diverses configurations de

---

<sup>32</sup> Sur l'urbanisme bordelais, voir Christian Taillard, *Bordeaux à l'âge classique*, Bordeaux, Mollat, 1997.

la côte française, en particulier lorsque l'on consulte les vues larges<sup>33</sup>. La platitude de la rade de Dunkerque contraste avec la falaise du Pollet à Dieppe ou le mont Saint Clair à Sète et les hauteurs du port de Vendres ; Rouen, sur son méandre de la Seine, est un port niché à l'intérieur des terres, de même que Nantes et Bordeaux font figure de ports fluviaux, à la différence de Royan ou Bastia, en front de mer, ou des sites de fond de rias occupés par Auray ou Vannes. Les premiers plans bucoliques sont certes prétextes à des scènes de genre, mais ils ont aussi pour vocation de réintroduire une dimension rurale essentielle. Ils rappellent que ces régions, même tournées vers la mer, vivent de l'agriculture. La vue de Saint-Valery sur Somme présente au premier plan une scène de labourage, avec un cheval attelé à un araire ou une charrue, dans un paysage où les champs le disputent à une forêt qui se maintient incontestablement. À Brest, le dessinateur préfère la cueillette des pommes. C'est ainsi l'occasion de donner un aperçu de l'économie régionale. On voit ainsi figurer sur plusieurs estampes des moulins, qu'on discerne par exemple sur la vue de Dunkerque de Saint-Servan ou de Royan, ce qui fait écho à leur forte présence autour des villes portuaires maritimes.

Les vues d'Ozanne permettent ainsi de dresser un panorama relativement complet des villes portuaires maritimes de la France à la fin du siècle des Lumières. Pour réaliser un tel travail, Ozanne était l'homme de la situation, combinant les relations à la cour et des années de pratique du dessin maritime tant il est vrai que tant comme maître à dessiner des gardes de la Marine qu'en sa qualité de précepteurs des Enfants de France, il multipliait, dans un souci de démarche pédagogique, les croquis des différents navires sillonnant les eaux du royaume, ce qui le poussait vers un réel souci de réalisme. Dès lors, ses vues sont une mine d'informations concernant les villes portuaires maritimes. Elles permettent d'avoir une idée assez fiable des configurations et des installations portuaires, de l'inégal niveau d'équipement, qui reste globalement relativement sommaire. Elles rendent en outre parfaitement compte de la multiplicité des activités qui se déroulaient sur l'eau, sur les berges, sur les quais... Étroitement liée à son environnement maritime, la ville se développait en symbiose avec lui, les façades maritimes se déployaient le long des

---

<sup>33</sup> Pour une approche de la question, voir Jean-Jacques Bavoux, *Les Littoraux français*, éd. citée.



berges, le bâti obéissait aux contraintes du relief et l'organisme urbain entretenait, avec l'espace environnant, des liens étroits qui dépassaient la simple logique de domination.

Une telle précision dans le détail peut dès lors éblouir, jusqu'à faire oublier que les vues d'Ozanne sont, comme toutes, subjectives. Ainsi le point de vue adopté guide insensiblement le regard du spectateur, mettant l'accent sur telle ou telle activité au détriment d'une autre. Il suffit pour s'en convaincre de confronter ses vues à celle de Vernet pour avoir parfois le sentiment de ne pas tout à fait découvrir le même port. Si, pour le peintre avignonnais, cette étude des éventuels biais a pu être finement menée, elle reste encore à réaliser pour le travail d'Ozanne, dont la qualité mérite assurément de susciter un plus vif intérêt.



Fig. 1. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *La rade de Cherbourg Vue de la passe de l'Est*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 2. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Bassin du Havre Vu du Bureau des Constructions*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 3. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Bordeaux Vu devant le Château Trompette sur la Garonne*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 4. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Brest Vu de la Cale de construction atenant au Bureau général*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 5. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Dieppe Vu à mi-côte de la Falaise du Pollet*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 6. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Dieppe Vu du Grand Quai*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 7. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Granville Vu du Pont*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).





Fig. 8. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de La Rochelle Vu de la petite Rive*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 9. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Morlaix Vu du Quai de la Manufacture de Tabac*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 10. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Nantes Vu de l'isle Feydeau*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 11. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de Rouen Vu de l'isle de la Croix*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 12. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de St Martin de Ré Vu au dessus du Grand Balay*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 13. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de St Valéry en Caux Vu du côté de la ville*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 14. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port de St Valéry sur Somme Vu du côté du Chantier de Constructions*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).





Fig. 15. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port Neuf d'Honfleur Vu du Chantier des Constructions*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



Fig. 16. Nicolas Ozanne, Yves Le Gouaz, *Le Port Vieux de Toulon Vu de l'atelier de Peinture*, 1776, gravure en taille douce, estampe, 14x23 cm, coll. part. (détail).



*Marek Dębowski*  
(*Uniwersytet Jagielloński, Pologne*)

## **Les vues de Gdańsk dans la peinture de Daniel Chodowiecki (1726-1801) et Fryderyk August Lohrmann (1735-1800)**

Gdańsk, la plus grande ville portuaire polonaise, surnommée la capitale mondiale de l'ambre, est du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'une des places les plus importantes pour l'échange des marchandises dans le trafic maritime entre l'est, le nord et l'ouest de l'Europe. Fondée au X<sup>e</sup> siècle à l'embouchure de la Vistule, Gdańsk était une ville libre dans la République nobiliaire de Pologne jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec une interruption de 1308 à 1454, quand l'Ordre Teutonique, occupait et administrait Gdańsk. En 1795, la ville est annexée à la Prusse après le dernier partage de la Pologne. Les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, jusqu'au premier démembrement de la Pologne en 1772, marquent, malgré les guerres suédoises au XVII<sup>e</sup> siècle et la guerre du Nord au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'accroissement à peu près continu du commerce maritime de Gdańsk. Outre des céréales, on exporte du bois, de la poix, du lin, du chanvre, et quelques minerais, comme le sel gemme et l'ambre, vers les Pays-Bas, les pays scandinaves et l'Angleterre. La Pologne importe en revanche des objets fabriqués : tissus, meubles, armes, des produits alimentaires rares et – à partir du début du XVIII<sup>e</sup> siècle – des denrées coloniales. Cette activité maritime a très tôt attiré des artistes peintres. Les premières vues de Gdańsk et de son port que nous ayons remontent ainsi au XVI<sup>e</sup> siècle. Celle que l'on voit ci-dessous, anonyme, date de 1575.



C'est dans ce contexte que nous allons nous intéresser à deux peintres de « vues » du port de Gdansk au XVIII<sup>e</sup> siècle, D. Chodowiecki et F.A. Lohrmann. Nous nous concentrerons sur ces deux artistes car, outre le lien d'amitié qui les unissait, leurs vies sont représentatives des destins de nombreux professionnels germano-polonais attirés par Gdańsk à cette époque. Chodowiecki, au moment où il peint, ou plutôt dessine sa ville en 1773, est déjà connu et reconnu dans toute l'Europe. Son ami Lohrman, personnage presque anonyme, ne sort de l'ombre et de l'oubli avec ses dessins de Gdańsk, que dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, grâce aux recherches des théâtrologues, qui analysaient les projets de décors du Théâtre National de Varsovie. Il s'est avéré que Lohrman a été l'auteur de plusieurs d'entre eux et qu'avant son installation dans la capitale il travaillait comme peintre à Gdańsk. Quelle vision du port et de la vie maritime proposent donc ces deux ensembles de « vues » ?

### Les vues de Chodowiecki

Commençons par les vues de Gdańsk de Daniel Chodowiecki. Né à Gdańsk en 1726, ses ancêtres paternels venaient de la Wielkopolska des environs de la ville Gniezno. Ils appartenaient à la noblesse protestante qu'on appelait en Pologne depuis le début du XVI<sup>e</sup> siècle « Frères tchèques », car ils étaient

fidèles à la théologie de Jan Hus. À cause de sa confession, la famille s'installe d'abord à Toruń, et plus tard à Gdansk, où il y avait des colonies de Frères tchèques. C'est à Gdańsk que la famille de Chodowiecki devient bourgeoise. Le père de Daniel, Gotfryd, qui exerçait le métier de commerçant de blé est devenu citoyen de Gdańsk en 1725. À son tour, la mère de Daniel Chodowiecki, Henriette-Marie Ayzer, était descendante des huguenots français qui sont venus à Gdańsk depuis Berlin.

Daniel parlait à la fois polonais et français à la maison, mais dans la vie courante il utilisait plus volontairement le français, son polonais lui devenant de plus en plus inutile. Destiné par sa famille à être marchand, peu après la mort de son père (en 1740), il quitta, à l'âge de 17 ans, la maison familiale et s'installa à Berlin, où il fut pris en charge par le frère de sa mère, Anthony Ayzer, commerçant de quincaillerie et un des diacres des huguenots français à Berlin. Daniel, alors, s'intégra à cette communauté et vers 1760, devint diacre et responsable de la charité. C'est également en son sein qu'il rencontra sa femme, Jeanne Marie Barèse (1728-1785) et qu'il fortifia ainsi ses liens avec l'influente communauté française de Berlin – « tout en restant fier de ses racines polonaises<sup>1</sup> », comme il l'écrivit à plusieurs reprises. Il continua son métier de commerçant et à ses heures de loisir, peignait en miniature de petits sujets sur des tabatières que son oncle vendait à des marchands berlinois. Son oncle, qui trouvait des avantages dans ce nouveau genre de commerce, pensa qu'il le rendrait encore plus lucratif si son neveu apprenait la peinture sur émail et produisait un grand nombre de boîtes. Chodowiecki ignorait encore les principes de la composition, mais vers 1750 il découvre sa vocation d'artiste, renonce à la peinture des tabatières et à la profession de marchand et se livre tout entier aux études de gravure. Une petite gravure exécutée en 1756, et qui a pour titre le « Passe-dix<sup>2</sup> », attire sur lui l'attention de l'académie de peinture de Berlin. Cette société le charge des figures de son almanach, qui n'avait été jusque là que médiocrement travaillé. Les gravures facétieuses de Chodowiecki donnent à l'artiste une vogue extraordinaire. Il complète sa technique en suivant des cours de peinture chez Christian

---

<sup>1</sup> A. Ryszkiewicz, *Daniel Chodowiecki (1726-1801)*, Wydawnictwo „Sztuka”, Warszawa, 1953, p. 7.

<sup>2</sup> Jeu qui se joue avec trois dés et dans lequel il s'agit de faire plus de dix points en un seul coup.

Bernhard Rode et de dessin chez Joachim Martin Falbe. Il fait des dessins, estampes, peintures à l'huile, gravures et surtout de nombreuses illustrations destinées aux livres les plus illustres de son temps, ceux de Voltaire, Rousseau, Shakespeare, Lessing, Diderot, etc. En 1764, il est admis à l'Académie royale des Arts de Prusse. Il peut alors écrire à sa mère : « Je m'amuse à la gravure, mes ouvrages plurent au public, je voulais être peintre, le public voulut que je sois graveur, hé bien, je le suis plus que jamais et on m'encourage de tout côté en me payant tout ce que je demande<sup>3</sup> ». En 1797, l'Académie de Berlin lui confie la fonction de directeur qu'il assumera jusqu'à sa mort en 1801. Il est enterré au cimetière français de Berlin (Dorotheenstädtischer Friedhof).

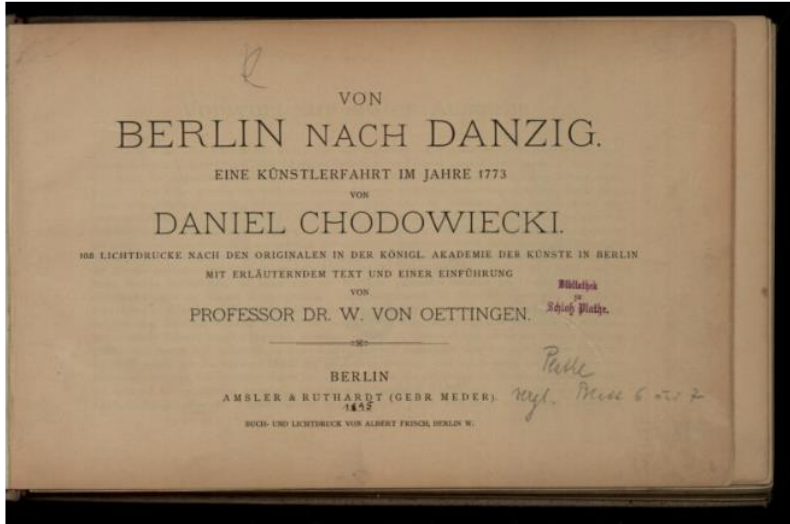
En juin 1773, Chodowiecki partit en voyage pour visiter sa famille à Gdańsk. Le premier but était une question d'héritage, mais ce qui nous intéresse particulièrement ici est qu'il a relaté son séjour de plusieurs semaines dans sa ville natale comme s'il s'agissait d'une aventure artistique. Pendant tout le voyage, du départ de Berlin à son retour, il enregistra constamment ses impressions à la fois en dessinant et en décrivant tout ce qu'il voyait dans un journal. Celui-ci était écrit en français et était dépourvu d'aspiration littéraire. Sa valeur intrinsèque réside dans les informations liées aux dessins et il est assez évident que ce document était principalement destiné à ses proches à Berlin. Grâce à ces cent huit dessins à la plume et lavis, la relation de Chodowiecki, constitue aujourd'hui un témoignage magnifique, donnant un aperçu de la vie de Gdansk en l'année 1773, c'est-à-dire la première année après l'annexion prussienne de la Poméranie et celle où Gdańsk a été pratiquement coupée des terres de la Couronne polonaise. Au-delà de cette actualité politique, Chodowiecki apparaît comme un excellent observateur. Il montre des individus de tous les milieux et des deux sexes, issus de la noblesse polonaise désargentée, des clergés catholique et protestant, des marchands, des banquiers. Il dessine la mer et le monde portuaire, avec ses bateaux, ses phares, ses rues, ses maisons, ainsi que des scènes pittoresques comme une excursion familiale à l'île Holm en bateau de plaisance. Par ailleurs, il ne traite pas ces dessins comme des études préparatoires, il les conçoit

---

<sup>3</sup> K. Zabuska, « Daniel Mikołaj Chodowiecki – czołowy ilustrator niemieckiego oświecenia », dans *Ryciny Daniela Chodowieckiego*, Wydawnictwo Muzeum Narodowego w Gdańsku, Gdańsk, 2015, p. 7.

comme des oeuvres à part entière, dans une visée clairement esthétique et pas seulement documentaire.

La première édition du journal et des dessins de Chodowiecki date de 1895 et est due à Wolfgang von Oettingen. L'éditeur s'occupe lui-même d'associer le texte (en français et en allemand) et les dessins<sup>4</sup> :



Chodowiecki émaille sa relation de voyage, depuis Berlin jusqu'à Gdansk, d'une multitude de détails, concernant par exemple ses conditions matérielles, ses rencontres, le tout illustré systématiquement de dessins. À l'approche de Gdansk, par l'ouest, il emprunte alors nécessairement la route côtière et c'est là qu'apparaît pour la première fois la mer. En effet, il faut traverser de petites collines qui longent pendant plusieurs kilomètres le bord de la mer Baltique :

<sup>4</sup> Wolfgang von Oettingen, *Berlin nach Danzig*. Toutes les citations et tous les dessins proviennent de cette édition de 1895. Le texte original du journal en français est perdu.



Sur le dessin on voit au premier plan comment se présentait l'équipage de voyage de Chodowiecki, plus loin, on aperçoit la ville avec ses tours d'églises et tout à l'horizon, des bateaux qui se dirigent vers le port. Grâce à une série de dessins on peut alors suivre la progression dans la ville depuis l'entrée principale de Gdańsk par le faubourg Oliwa.

Dans sa vie, Chodowiecki a eu l'occasion de se familiariser avec le multiculturalisme européen : une première fois grâce à la ville cosmopolite dans laquelle il est né et a grandi et, une seconde fois, grâce aux contacts constants qu'il entretenait avec la minorité française à Berlin. Cette immersion dans une communauté bourgeoise multinationale où la rencontre de citoyens ordinaires, de marchands et de voyageurs de toute l'Europe était monnaie courante, a sans doute favorisé son esprit d'observation. Ses remarques et ses dessins pendant l'été 1773 témoignent ainsi d'une attention toute anthropologique portée aux détails quotidiens de sa ville natale. Il dessine tout à la fois de simples habitants et des personnalités importantes avec une acuité extraordinaire. Ce double souci, pittoresque et esthétique, explique pourquoi Chodowiecki

est appelé le « peintre des âmes<sup>5</sup> ». Venons-en néanmoins plus précisément aux vues maritimes qui nous intéressent.

On voit ci-dessous un dessin remarquable pour notre propos qui est celui du phare de Gdańsk tel que Chodowiecki l'a dessiné en 1773. Sur le terrain autour du phare le roi de Prusse, Frédéric le Grand, fait construire en septembre 1772 le Nouveau Port (Neufahrwasser) en contournant ainsi des privilèges portuaires liés à l'autonomie de la ville de Gdańsk.



Est ainsi mis en valeur l'aspect d'abord commercial et militaire du port. La mer est prise dans une perspective terrestre – elle est vue depuis la terre, qui la domine de la hauteur du phare et n'a d'autre identité que celle qui la lie à l'activité portuaire. Mais l'auteur décline aussi d'autres faces de l'activité maritime de Gdańsk, cette fois à caractère distrayant, comme le voyage en bateau de plaisance, sorte de « bateau-mouche » sur lequel il est monté avec ses proches pour terminer la visite sentimentale en beauté :

<sup>5</sup> M.L. Figurniak, *Dziennik i listy Daniela Mikołaja Chodowieckiego (1726-1801), polsko-niemieckiego grafika, rytownika i malarza. Egodokumenty jako przykład wyrażania tożsamości narodowej*, w: *Biuletyn Polskiej Misji Historycznej*, Opole, 2013, p. 249.





Il décrit cette escapade avec beaucoup d'humour :

Une Croisière perturbée

Le dimanche 11 juillet, Chodowiecki avec sa mère et sa soeur partent en promenade sur la mer. D'abord à pied, puis dans une voiture tirée par un cheval pour gravir le sommet de la colline, la famille se rend au port et prend un bateau de croisière qui navigue vers Holm, île sur la Vistule. À bord, les dames ont été placées à l'abri sous le toit, mais Chodowiecki est debout à côté du mât et une belle et jeune bourguignonne s'accroche à son bras « de peur de tomber dans l'eau ». Arrivés à destination, la famille se promène avec de la bière au sucre et de l'anguille fumée. Ils rentrent chez eux le soir<sup>6</sup>.

Et finalement à la page suivante il ajoute en français : « Adieu mes amis, adieu ma patrie ! D. Chki, ce 10 août 1773 ».

À l'heure actuelle, les œuvres de Chodowiecki représentent plus de quatre mille dessins et environ deux mille gravures. Elles sont conservées dans plusieurs musées européens, en Pologne, dans les musées nationaux de Gdańsk, Cracovie et Varsovie ; au Danemark au Musée national d'art de Copenhague ; et en Allemagne à l'Académie des arts de Berlin. Par ailleurs, beaucoup

<sup>6</sup> Oettingen, *Berlin nach Danzig*, éd. citée, p. 71. Je traduis.



de ses œuvres font toujours partie de collections privées dans le monde entier. Certaines ont été perdues pendant la guerre ou ont été détruites. Cependant, son art a survécu en grande partie jusqu'à aujourd'hui et constitue un matériau historique très précieux.

### Les vues de Lohrmann

Fryderyk August Lohrmann, est beaucoup moins connu. Sa vie commence à Berlin et finit dans la capitale de la Pologne.



Voilà le seul portrait connu de Lohrman, dessiné par Chodowiecki en 1773 à Gdańsk<sup>7</sup>.

Lohrmann Friedrich August est né à Berlin en 1735 et mort en 1800 à Varsovie. Il est peintre et artiste graphique. Il a étudié à l'académie berlinoise sous la direction de Bernhard Rode et c'est dans son atelier qu'il a probablement fait la connaissance de Chodowiecki. De cette époque de formation, nous ne savons

---

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 30.

pratiquement rien pour ce qui concerne son oeuvre, à part une illustration allégorique. Il passe les années 1759-1773 à Gdansk, d'abord comme employé de bureau, puis comme dessinateur, principalement sur commande, de vues de la ville. Sa série la plus célèbre de vues de Gdańsk et de son port, est produite en 1761 à la demande de la mairie de Gdańsk et est gravée en 1765 par Matheus Deisch. En juin 1773, Lohrmann rencontre Chodowiecki qui le sollicite pour poser pour son carnet de dessins du voyage à Gdansk et écrit sur lui à plusieurs reprises dans son journal et ses lettres. Lohrmann, âgé alors de 38 ans, était malade, se plaignait d'un manque de commandes et aussi d'un environnement social conservateur. Peu de temps après le retour de Chodowiecki à Berlin, Lohrmann, vers 1774, s'installe à Varsovie où il vit désormais jusqu'à sa mort. D'abord, pendant deux ans, il est au service du général russe A. Romanus. Il est aussi actif dans l'entourage de Fryderyk Ryx, chef de la loge maçonnique à Varsovie et homme de confiance du roi Stanislas August. Ryx engage alors Lohrmann comme responsable des questions liées au théâtre. Il a négocié, par exemple, l'acquisition par Ryx du privilège théâtral à Varsovie. Puis il retourne à son travail artistique et prépare des projets de décors pour le Théâtre national. Depuis 1779, il est au service du roi avec un salaire équivalant à 10 louis d'or<sup>8</sup> par mois. Il décore des salles de bains au château de Varsovie, peint l'incendie du quartier Prague de Varsovie (1782), les phénomènes astronomiques (1782 et 1785), des portraits de Kościuszko (1794). Nous connaissons aussi ses copies de peintures à l'huile de Bacciarelli, par exemple le portrait du couronnement de Stanislas August. Dans les années 1793-94, Lohrmann travaille régulièrement pour Wojciech Boguslawski, entrepreneur du Théâtre national. En 1794-1796, il réalise plusieurs dessins de T. Kościuszko, fait des copies des uniformes civils et militaires des révolutionnaires français et des uniformes de la couronne d'artillerie prussienne. Après la destitution de Stanislas Auguste et sa fuite en 1795 c'est le neveu du roi, Józef Poniatowski, qui prend soin de Lohrmann. Nous ne savons pratiquement rien sur cette dernière période de sa vie. Tous ce qu'on peut dire sur Lohrman se résume au fait qu'il était avant tout un dessinateur et un copiste, plutôt habile, compétent et respectueux de l'original. Dans le développement de l'art polonais, il n'a pas joué un rôle plus important. Ses vues de Gdańsk constituent cependant un

---

<sup>8</sup> Un zloty (l'or) polonais valait alors un louis d'or.

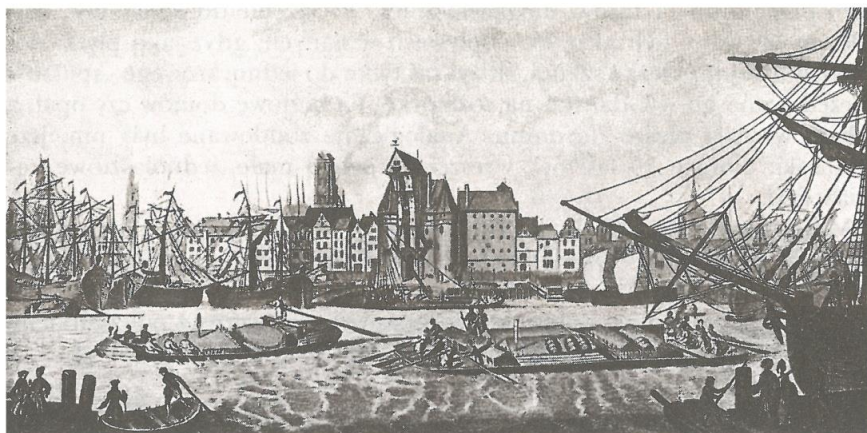
document intéressant pour les historiens, surtout ses lavis consacrés à l'activité portuaire. Gravés souvent même sans attribution explicite à Lohrmann, les estampes sont encore en circulation chez les antiquaires<sup>9</sup> :



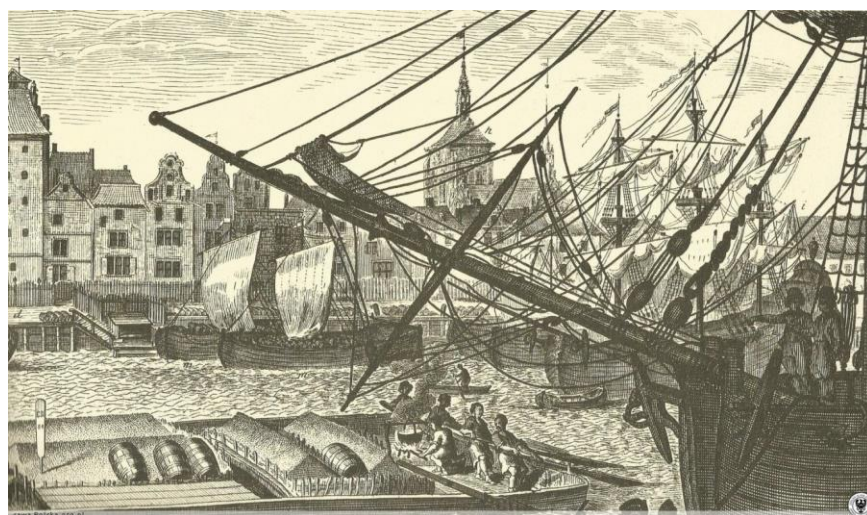
Les vues de Gdansk qu'il propose laissent une large part au monde fluvial et maritime : précisément, la mer n'est pas distincte du fleuve, on assiste à un continuum d'activités qui font de l'espace portuaire un espace non limité, ouvert sur la terre comme sur la mer, avec des ramifications. Les bateaux qui au XVIII<sup>e</sup> siècle transportent sur le fleuve Vistule les marchandises jusqu'à Gdańsk sont multiples. Petits et grands, provisoires ou solides. Celui qu'on voit au premier plan s'appelle « *szkuta* », l'autre, plus petit « *komięga* ». Au troisième plan nous voyons un bateau de mer. Autre exemple : voici un « *byk*<sup>10</sup> », grand bateau de transport fluvial, et un « *galar* », plus petit, sur la Vistule, plus exactement sur un bras mort du fleuve appelé Motława. Au fond nous avons des bateaux de mer et des installations du port avec la grue qui s'impose comme le plus important matériel technique de Gdańsk.

<sup>9</sup> Toutes les gravures proviennent de ma coll. privée.

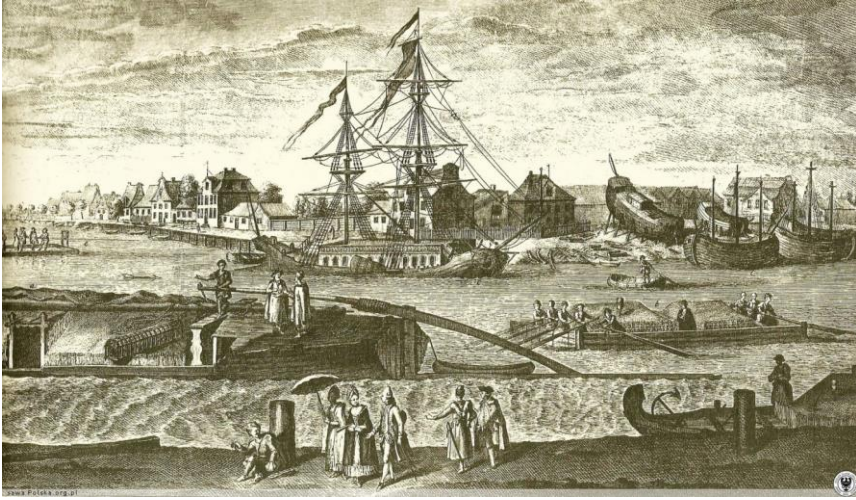
<sup>10</sup> Ce qui signifie « taureau » en français.



Pour mesurer l'influence de Lohrmann, il suffit de voir combien les graveurs utilisaient les dessins de Lohrmann. Ces exemples évidents d'emprunts sont nombreux, en voici un parmi de très nombreux.







Notre aperçu sommaire des vues de Gdańsk au XVIII<sup>e</sup> siècle n'avait pas d'autre ambition que de rappeler deux noms de peintres qui aimaient cette grande et ancienne ville portuaire. Leur témoignage pictural constitue une preuve matérielle du rôle qu'a joué cette ville dans la vie économique et culturelle de l'Europe. On peut néanmoins, pour finir, souligner une différence entre ces deux visions du port : la vie maritime, chez Chodowiecki, est appréciée depuis la terre, la rive ou même l'intérieur des terres d'où part le point de vue ; au contraire, Lohrmann privilégie plus volontiers l'espace maritime et fluvial (puisque'ils sont indistincts) en plaçant le regard du peintre spectateur sur un bateau, au milieu du fleuve. Chez le premier, la rive occupe presque la majeure partie du tableau tandis que chez l'autre c'est bien l'eau qui prime et confère à la ville sa véritable identité.



*Fokko Jan Dijksterhuis*  
(*University of Twente; Vrije Universiteit, Netherlands*)

*Wouter de Vries*  
(*Vrije Universiteit, Netherlands*)

## **Land ho! Changing conceptions of space in 18<sup>th</sup>-century coastal profiles**

A trip from Holland to Aquitaine is nowadays quick and easy. La TGV takes you from Amsterdam to Bordeaux in a couple of hours. Just sit and relax – work a bit – and switch trains at the right moment. The tracks, the system, and the engine driver brings you where you want to go. You do not have to know the way and often you hardly know where you are – except for the odd check of google maps when you see something interesting.

An eighteenth-century journey would have required much more knowledge of place, space and direction. An overland route would have been difficult, dangerous and time-consuming. In the early modern period journeys would go over water as much as possible. So, in those days you would have taken some ship from the Dutch Republic to France and rely on the pilot's skill and experience. Having rounded Finistère, he would have had to find the estuary of the Gironde and sail on to the city. This was not trivial, as this fragment of an eighteenth-century map makes clear. After having found the right spot, there's islands, sandbanks, and currents to reckon with and one has to figure out what is the right inlet.



Fig. 1. From Van Keulen's, *De Nieuwe Grootte Lichtende Zee-Fakkel van de Gebeele Wereld*, extended edition, Amsterdam, ca. 1750, vol. 2 part 2, following p. 70.

This map gives a clear and comprehensive overview – it is south-side-up but for a traveller from the north that may even be handy. Still, it requires quite some skills to interpret a map like this into the actual position and direction one is in. What you see on the map is not what you see from the sea. On board, one does not have the bird's eye view of the cartographer. Reading a map is not straightforward; it requires a mental operation to transform the two-dimensional shapes and structures into three-dimensional objects and space around you. When travelling across the ocean, this would have been even more difficult. Especially before the introduction of the octant, positioning was not precise enough to know precisely on what stretch of coast the ship had landed.

From the ship the Charente, Aquitaine coast looks more like this. We see the hills and mountains on the coast, islands, inlets, and so on. It can help us find the right entrance to the Garonne.



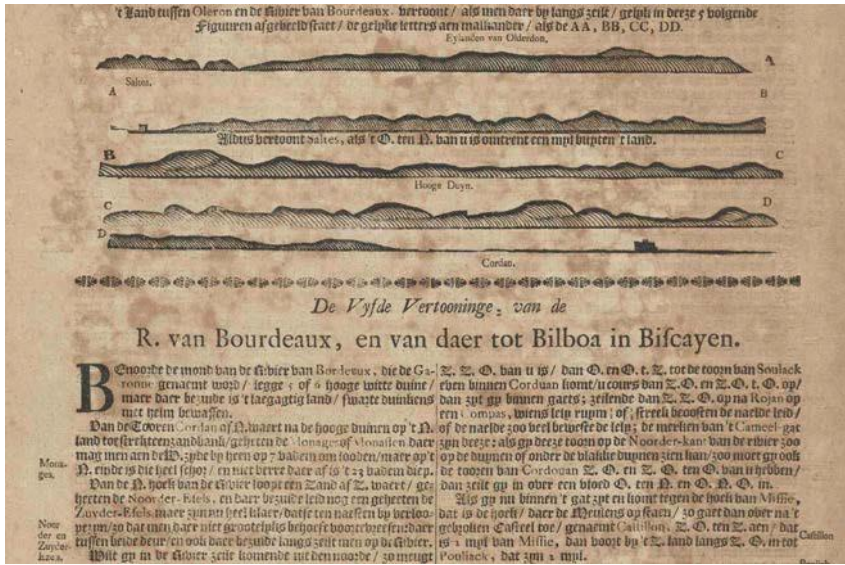


Fig 2. *Zee-Fakkel*, p.74.

Further assistance is provided by a profile picture with verbal descriptions and instructions.

North of the mouth of the river of Bordeaux, called Garonne, are 5 or 6 high, white dunes but south of that is lowish land, black little dunes grown with marram.<sup>1</sup>

From the tower of Cordan northward towards the high dunes on the north shore, lies a sandbank called Monages [...]; one may go passed it on the west side on 7 fathom lead, but it is very shallow on the north part; and not far from there it is 23 fathoms deep.<sup>2</sup>

From the north corner of the river lies a sandbank southward, called the north-asses,<sup>3</sup> and south of that another one called

<sup>1</sup> Van Keulen's, *De Nieuwe Grootte Lichtende Zee-Fakkel van de Gebeele Wereld*, extended edition, Amsterdam, ca. 1750, volume 2, part 2, p. 74. "Benoorde de mond van de Rivier van Bourdeaux, die de Garonne genaemt word / legge 5 of 6 hooge witte duine maar daer bezuide is 't laegagtig land swarte duinkens met helm bewassen".

<sup>2</sup> *Zee-Fakkel*, p. 74. "Van de Tooren Cordan af N.waert na de hooge duinen op 't N.land toe strekt een zandbank geheten de Monages of Monasten daer mag men aen de W.zyde by heen op 7 vadem om looden maer op't N.einde is die heel schor / en niet verre daer af is 't 23 vadem diep".

<sup>3</sup> René Bougard, *Le petit flambeau de la mer, ou Le véritable guide des pilotes côtiers ; où il est clairement enseigné la manière de naviguer le long de toutes les côtes de France...*

south-asses [...] : between these two and also to the south one sails onto the river.<sup>4</sup>

Coming from the north, in order to sail the river south passed the asses – which is the best entry – one does the following: bring the tower of Soulack east of you, [...] and sail towards it until the tower of Cordan is north to east and north-north-east; Rojan will be to the north-east [...]<sup>5</sup>

The texts and images provide a truly multi-media account of the route to Bordeaux. The maps, seascapes, coastal profiles, instructions; each tell their own story. In combination they provide a comprehensive account of the features of the coast that can help travellers to find their way.

This multimedia experience is found in *De Nieuwe Lichtende Zee-Fakkel van de Geheele Wereld* – the new luminous sea-torch of the whole world. This massive 5-volume work was printed between 1734 and 1738 in Amsterdam by Johannes van Keulen, the third generation of the famous publishing house. His grandfather had published the first edition of the *Zee-Fakkel* in 1684, setting a new standard for piloting books. His father had expanded and improved it and now with the 1734 edition the project found its definite form. The *Zee-Fakkel* covered the coastal regions of the entire globe: Baltic, North-Sea, Mediterranean, Atlantic, West and East Indies, and so, and so forth. It provided detailed maps, profiles and descriptions, many made by the publisher. It contained knowledge that had been gathered by Dutch publishers over the course of some two

---

*Dernière édition par le feu sieur Bougard...*, Au Havre de Grâce, P.-J.-D.-G. Faure, 1763, calls them ‘asnes’ (“âne”, donkey).

<sup>4</sup> *Zee-Fakkel*, p. 74. “Van de N.hoek van de Rivier loopt een Zand af Z.waert / geheeten de Noorder-Esels, en daer bezuide leid nog een geheeten de Zuyder-Esels, maer zyn nu heel klaer / datse ten naesten by verloope zyn / zo dat men daer niet grootelyks behoeft voor te weesen: daer tussen beide deur / en ook daer bezuide langs zeilt men op de Rivier.”

<sup>5</sup> *Zee-Fakkel*, p. 74. “Om bezuide de Ezels langs de Rivier te zeile komende van benoorde / dat 't beste gat is / zo doet aldus: brengt de Toorn van Soulack O. van u / wel so noordelyk / en zeilt daer op aen / tot dat de Toorn van Cordan N. ten O. en N.N.O. van u is / Rojan zal dan N.O. van u staen: of zo gy uit den zuide komt / zo brengt de Toorn van Coran N. ten O. en N.N.O. van u / en zeilt daer zo op aen / tot dat Soulack O. van u komt / Rojan sal dan N.O. van u staen / zeilt dan regt daer na toe / daer by komende / zeilt dan na de hoek van Missie.”

centuries. French, Spanish, English, Italian editions were published as well.

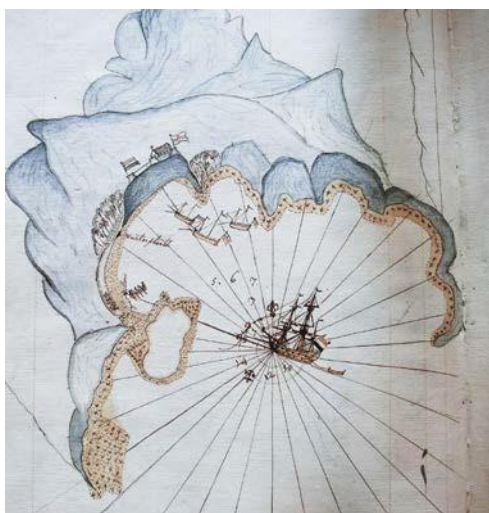


Fig. 3. Manuscript map made by a sailor on his travels to Ceylon. Little is known about the circumstances of its creation, but we can clearly see the combination of perspectives that is present in it. Collection Het Scheepvaartmuseum, B.0208(03). Photograph: Wouter de Vries.

Editions like these were not actually used on board ships, they served the interests of wealthy armchair travellers.

Their attraction to the lay reader stems in part from the fact that they allow the reader to imagine themselves sailing the high seas. The Sea-Torch does reflect, however, actual navigation practices and the paper tools that were used on board. Coastal profiles, route descriptions, maritime maps were all on board of early modern ships in some form of another.

The Van Keulens themselves produced many manuscript maps for actual navigation. Records of the actual practices and original materials are scarce, but manuscript evidence makes clear that ‘sea-torches’ existed and were used. The skill and experience of pilots were of course the principal means of navigation but paper tools like this gave support. Moreover, they were means to document and exchange expertise.

Sea-torches concerned coastal navigation. The history of early modern navigation tends to highlight the methods and instruments used for journeys at open sea. The instrumental revolution of the Renaissance had made navigation at open sea easier and more reliable, but this was only a small part of seafaring, the large global trading journeys and navy expeditions. Coastal navigation was, and remained, the principal means of maritime

traffic in the early modern period. Moreover, it was in many cases a highly uncertain and dangerous enterprise: treacherous coasts can harbour dangers such as sand-banks and reefs, and while positioning on open sea does not have to be *that* precise, navigating a coast is highly demanding of the pilot's skill.

Instruments like compass, backstaff, and quadrant were also important in coastal navigation, but they do not suffice to find your way around inlets, islands, and sandbanks. This requires a perceptive eye and a good understanding of the coastal features. At the peak of Dutch Asian trade, the prominent mathematics teacher Abraham de Graaf wrote: "the whole learning of the sea trade consists of nothing but the well and certain knowing of all jetties, harbours and other areas, how they appear and are seen in sea [...]"<sup>6</sup>

Maps, seascapes, profiles and instructions contribute to this expertise. They were a means of recording and transferring data, tools for training and mnemonics, and gave shape to maritime experience. What sets coastal profiles and coastal descriptions apart from maps is that they appealed directly to the practice of sailing and the perspective of the sailor.

Van Keulen's *Zee-Fakkel* is part of a tradition of coastal descriptions that goes back to the sixteenth century and has older, verbal and textual roots. After a brief period of intense innovation in the genre, the *Zee-Fakkel* represents the consolidation of changes in the way coasts were depicted and maritime space was understood. The eighteenth-century editions gradually gave a specific shape to the coastal profiles themselves, as well as their

---

<sup>6</sup> Abraham de Graaf, *De Seven Becken van de Groote Zeevaart*, Amsterdam, 1658, vol. 2, p. 1. "Want de geheele wetenschap van de Kleene zee-vaert is nergens anders in gelegen dan in lichtelycken en seeckerlyck te kennen alle hoofden, havenen ende andere revieren, hoe dezelve haer in zee verthoonen ende gesien warden, hoe verre en op wat streeck dezelve van den anderen liggen, op wat tijdt der mane sij volle zee ofte ebben geven, het loopen ende vallen van alle stroomen, ende hoe deselve in gedaente, in diepten ende gronden sijn: 't welck altesamen [...] meest door eygen experientie ende by instructie van oude ervaren piloten ofte stuerlyuden geleert wort."



Fig 4. Bougard, René, *Le petit flambeau de la mer*, p. 179.

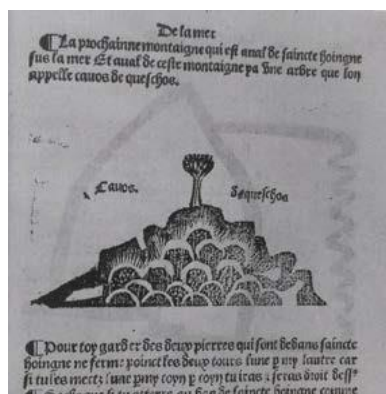


Fig. 5. *Le Grand Routier en Pillotage*. The image is taken from an older edition from 1560. Bibliothèque Nationale de France, ark:/12148/btv1b8609543t.

function in the navigation descriptions<sup>7</sup>. Rutters originate in the ‘Seebücher’ of the 15<sup>th</sup> century that contained verbal directions for coastal navigations. The first rutter with illustrations was Pierre Garcie-Ferrande’s *Le Grand Routier en Pyllotage et Encrege* of 1484. These only depicted landmarks.

In Waghenauer’s 1584 *Spiegel der Zeevaert*, the Mariners Mirrour, this developed into visual narratives identifying the characteristic objects along the coast – peaks and towers, hills and buildings – and recording the route along them. With Waghenauer the dominance by Dutch publishers of the market of pilot books began, continuing with Bleau in the seventeenth century and Van Keulen towards the eighteenth. It is for this reason that many English editions were called ‘Waggonners’. With the *Zee-Fakkel* of 1684, Van Keulen redefined the genre by its global scope and comprehensive accounts and basically pushed the other publishers out of the market.

<sup>7</sup> Wouter de Vries, *Coastlines of Knowledge. Visual epistemologies and the construction of space in coastal profiles, 1500-1800*, unpublished thesis, 2015: [https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/72576423/rMA\\_Thesis\\_Wouter\\_de\\_Vries\\_Academia.pdf](https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/72576423/rMA_Thesis_Wouter_de_Vries_Academia.pdf).

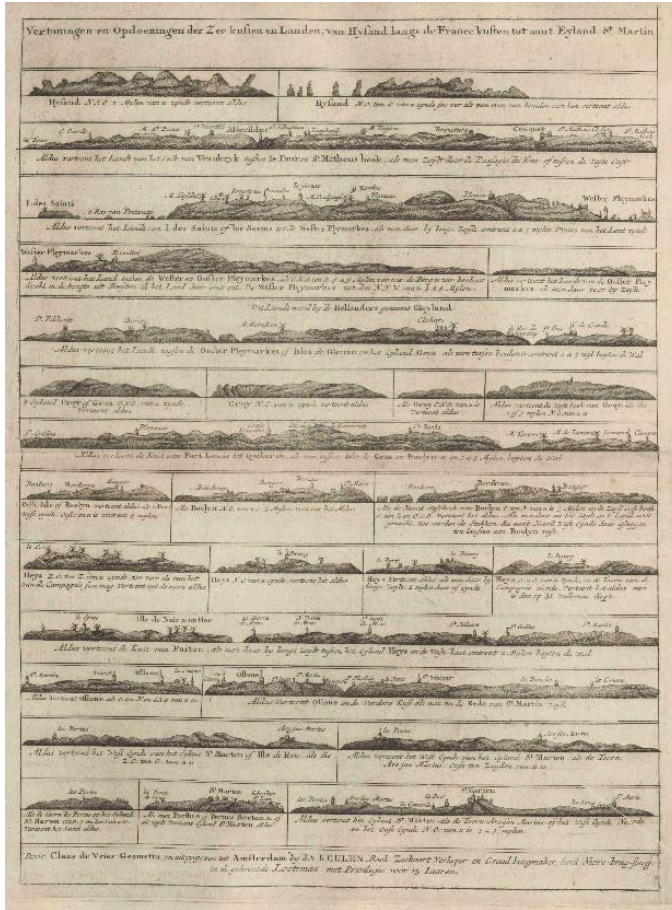


Fig. 6. see 1. and 2.: Keulen, *Zee-Fakkell*, plate among the maps preceding part 2.

In the 18<sup>th</sup>-century editions, the *Zee-Fakkell* developed the narratives of coastal routes into descriptions of coastal regions. Rather than a one-direction route along landmarks, Van Keulen presented the coast as a coherent whole of waters and shores. Instead of focussing on landmarks, the newer profiles take on a more naturalistic appearance, almost as if one is looking at a landscape painting. One may say that the *Zee-Fakkell* gave the coastal description the form of a chorography rather than a logbook. Chorography is that early modern genre of geography that presents the physical, cultural – and often dynastical – features of the lands.



It employs the Greek word *chorein*, setting out, setting out to sea, and *choreo*, to make place, passing through. Chorography refers, as Bernard Siegert<sup>8</sup> indicates, not to topology and maps, nor to space as such, but to the whole of spatial allocation, to the world where we find ourselves in. For his chorography of the coast, Van Keulen employs various visual strategies: verbal descriptions and instructions, inline profiles that present the shape of the coast as a silhouette, and separate collections of engravings that include geological features of the shores. The latter variant was a novel kind of representation that Van Keulen introduced in coastal descriptions.

Meanwhile, van Keulen's *Zee-Fakkel* also points towards a further development of coastal descriptions. Johan's father, Gerard, was an accomplished cartographer supplying many new and excellent maps to the project. By including high-quality, detailed maps, the 18<sup>th</sup>-century editions combined chorography and cartography, linking narrative and measurement. In many cases, several perspectives are combined into one print, allowing the reader to change perspective without any effort.<sup>9</sup>

In the course of the eighteenth century the use of instruments and mathematics became more prominent in making coastal descriptions. Coastal profiles had always been an element in more complex *nexi* of knowledge, but with an increasing professionalization and changing demands put on the profiles, they feature in increasingly complex systems of knowledge. Besides the requirements of cartography they also served purposes with regard to recording the properties of coastal features, assessing the proportions of objects and their relationships.

---

<sup>8</sup> Bernard Siegert, "The *Chorein* of the Pirate: On the Origin of the Dutch Seascape", *Grey Room*, vol. 57, Fall 2014, p. 6-23.

<sup>9</sup> For a comprehensive account of multi-media practices in these and other domains of early modern knowledge history see Ulrike Gehring and Peter Weibel, eds., *Mapping Spaces: Networks of Knowledge in 17<sup>th</sup> Century Landscape Painting*, Munich, Hirmer Publishers, 2014.

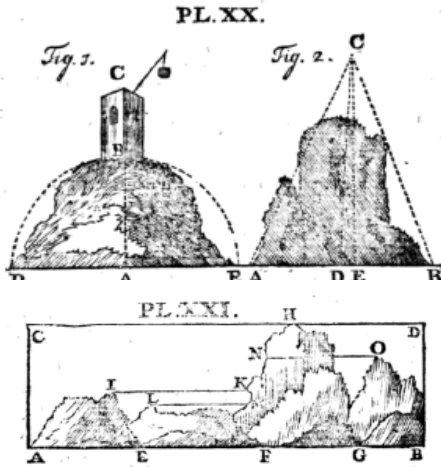


Fig. 7. C.J. Philips, *Zeemans Onderwijzer in de Tekenkunst; of, Handleiding om door perspectivische regelen, alle landverkenningen, kusten, baaien en wat een Zeeman meer voorkomt, op het papier wiskundig aftekenen*, Amsterdam, 1786.

This example is from a handbook of maritime drawing, comparable to the navigational handbooks of the sixteenth and seventeenth centuries that taught *and promoted* the use of instrument by pilots. 18<sup>th</sup>-century handbooks of maritime drawing not only taught how to depict objects and features but also how to look and perceive them. It is an indication that visual perception became more disciplined, and shows how the production and consumption of coastal profiles are intricately connected. This is also

linked to a shift in the production of coastal descriptions. The lights and torches of the sixteenth and seventeenth centuries were largely commercial products, initiated by publishers and practitioners. The eighteenth century witnessed a gradual shift towards government actors. Both the English and French admiralty established hydrographical offices in the second half of the eighteenth century, largely outdating commercial projects like the Van Keulen editions.

The changing conceptions of space and place that can be identified in the development of rutters and coastal description, and the 18<sup>th</sup>-century form these acquired in Van Keulen's *Zee-Fakkel*, do not stand on their own. They can also be seen in the art of perspective, surveying, and geometry in general. The common denominator of the 18<sup>th</sup>-century perception of space is the conception of space as an autonomous entity. Rather than being formed objects and their proportions – as in classical Euclidean geometry – space becomes the abstract place where objects can be placed and arranged. Leibniz has been an early voice of this



transformation but it can be identified in various early modern practices as well. In surveying the shape of a land gradually become to define its value. And in coastal navigation the landmarks got integrated in a coherent coastal space at the passage of sea and land.

Pilots, rutters and profiles offer a specific understanding of space and place that differs from the cartographic representation of maps and is more in line with the experience of those sailing the seas. Maps may have become to dominate our understanding of geography since the Renaissance, but they capture a very specific perception with explicit political connotations. They present the world as territory, dominion, empire, rather than as a place where people find themselves, are rooted and make space by venturing into the world. The *Zee-Fakkel* combined these various ways of perceiving: the bird's eye view of the map, the panoramic view of the profile, and the visual narrative to find your way. In this sense it offered a truly multi-media experience of the coast. It promotes a sense of space that takes the perspective of experience rather than overview, and represents the coast not as a small line on a map, but as something that is seen, travelled and experienced.



Lise Andries  
(CNRS-CELLF, France)

## Bougainville et Cook à Tahiti<sup>1</sup>

Après les années 1750, une intense activité commerciale et militaire se déploie dans les différentes mers du globe. Les rivalités commerciales et politiques sont fortes entre les grandes puissances européennes, la France, l'Angleterre et la Hollande. À la fin de la Guerre de Sept Ans en 1763, la Grande-Bretagne occupe une position hégémonique sur les principales routes maritimes du commerce dans le monde. Quant à la flotte française, elle a été renforcée et développée après les années 1760, et c'est la seconde du monde après la Grande-Bretagne. Sous le ministère de Choiseul, ministre de la Marine de Louis XV, l'objectif est de conquérir de nouveaux territoires pour réparer en partie les pertes désastreuses que la fin de la Guerre de Sept Ans avait entraînées au Canada et en Inde.

Louis-Antoine de Bougainville et James Cook sont tous deux officiers de marine, l'un dans la Royale, l'autre dans la Royal Navy. Ils se sont illustrés pendant la Guerre de Sept ans, l'un du côté français, l'autre du côté anglais. Adversaires dans la guerre, ils deviennent, par les hasards du destin, rivaux dans la conquête des océans. En 1766, Louis XV confie à Bougainville le commandement d'une expédition autour du monde. Deux ans plus tard, c'est James Cook qui est missionné par le roi George III

---

<sup>1</sup> Voir aussi Lise Andries, « Le voyage de Lapérouse dans la mer du Japon », *Dix-Huitième Siècle*, N°43, 2011, p. 557-576 et « Lapérouse et la poétique du journal de bord », dans Gérard Feyrreyrolles et Laurent Versini (dir.), *Le Livre du monde et le Monde des livres. Mélanges en l'honneur de François Moureau*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012, p. 535-550.

et par la Royal Society pour effectuer un voyage autour du monde. La rivalité franco-anglaise prend désormais un autre visage, celui d'une émulation scientifique dans les voyages de découvertes, à l'arrière-plan desquels la compétition politique et économique reste cependant présente.

J'ai choisi de comparer les journaux de bord que Louis-Antoine de Bougainville et James Cook rédigèrent, plutôt que les récits imprimés qui furent publiés à leur retour et qui connurent d'ailleurs un immense succès éditorial, et de me concentrer sur l'épisode de leur séjour à Tahiti. Ces journaux de bord ont bénéficié d'éditions scientifiques dans ces dernières décennies<sup>2</sup> et c'est à partir de ces éditions que j'ai travaillé. James Cook a effectué trois voyages autour du monde entre 1768 et 1779 mais je me limiterai au premier de ces voyages qui s'est déroulé à bord du navire l'*Endeavour*, entre 1768 et 1771.

Précisons à quoi correspondent alors les « journaux de bord ». En France, les officiers de la Marine royale sont tenus, depuis les ordonnances de 1681 et de 1685, de rédiger un journal. Des journaux de bord pré-imprimés leur permettent d'indiquer par colonne séparée les vents, la direction du bateau, sa vitesse, les latitudes et les longitudes<sup>3</sup>. Mais il est aussi demandé aux commandants des expéditions de rédiger des commentaires au jour le jour et d'en adresser le duplicata sous forme de lettres, aussi régulièrement que possible, à l'occasion de leurs escales, aux autorités dont ils dépendent. Il en est de même pour James Cook, officier de la Royal Navy. Comme le rappelle Pierre Berthiaume dans *L'Aventure américaine au XVIII<sup>e</sup> siècle* :

La rédaction du journal de navigation demande à l'homme d'épée qu'est l'officier de marine de penser son discours autant en homme de plume qui doit répondre de sa gestion, qu'en navigateur, appelé à rendre compte de ses observations aux

---

<sup>2</sup> *Bougainville et ses compagnons autour du monde 1766-1769*. Journaux de navigation établis et commentés par Étienne Taillemite, Paris, Imprimerie Nationale, 1977, 2 volumes. *The journals of captain James Cook on his voyages of discovery*. Edited from the original manuscripts by J. C. Beaglehole. Reproduced by permission of the Hakluyt Society, Milwood, N.Y., Kraus Reprint, 1988, 8 volumes and a portfolio.

<sup>3</sup> Voir Pierre Berthiaume, *L'Aventure américaine au XVIII<sup>e</sup> siècle. Du voyage à l'écriture*, Ottawa, Presses de l'Université d'Ottawa, 1990, p. 20-22.

géographes et aux cartographes du roi<sup>4</sup>.

À ces grands navigateurs, les monarques demandent en effet de remplir de multiples tâches : faire le relevé des côtes encore inconnues, sonder les profondeurs marines, étudier la faune, la flore, le sol et les minéraux ainsi que les mœurs des populations rencontrées, mais aussi trouver des terres à conquérir et des emplacements favorables pour de nouveaux comptoirs commerciaux<sup>5</sup>.

Le voyage de James Cook à bord de l'*Endeavour* est la première expédition maritime importante dans laquelle la Royal Society joua un rôle de premier plan. Le naturaliste Joseph Banks accompagne Cook dans cette mission, ainsi que plusieurs autres savants. Quant à Bougainville, il emmène avec lui le botaniste Philibert Commerson, l'ingénieur cartographe Romainville et l'astronome Pierre-Antoine Véron. Des artistes accompagnent également les deux expéditions, dont les dessins pris sur le vif permettront ensuite de joindre aux éditions imprimées des gravures de ces aventures maritimes.

Le voyage de Louis-Antoine de Bougainville se déroula de 1766 à 1769 à bord de *La Boudese*. Un second navire *L'Étoile* rejoignit un peu plus tard l'expédition. Comme tous les marins envoyés au XVIII<sup>e</sup> siècle pour explorer le globe, Bougainville avait pour mission de découvrir le fameux continent des mers du Sud, à l'existence duquel croyaient les géographes depuis la Renaissance. Louis-Antoine de Bougainville quitte la France le 5 décembre 1766, aborde le Brésil et l'Argentine, passe le Cap Horn puis arrive à Tahiti le 5 avril 1768 où il reste 9 jours. Bien que Bougainville croie être le premier européen à découvrir l'île, c'est en fait le navigateur anglais Samuel Wallis, à bord du vaisseau le *Dolphin*, qui aborda le premier Tahiti le 17 juin 1767, soit environ un an avant Bougainville. Il nomma Tahiti *King George's Island* du nom du roi d'Angleterre Georges III. Bougainville quitte Tahiti en avril 1768, aperçoit la grande barrière de corail d'Australie puis la Nouvelle-

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>5</sup> Sur l'évolution des conditions du voyage de découverte, voir Marie-Noëlle Bourguet, Christian Licoppe et H. Otto Sibum (dir.), *Instruments, travel and science: itineraries of precision from the seventeenth to the twentieth century*, Londres, New York, Routledge, 2002.

Guinée, longe ensuite les îles Samoa avant de rentrer en France le 16 mars 1769.

Il est loin d'avoir rempli la mission qui lui avait été confiée par Choiseul. Le *Mémoire du Roy pour servir d'instruction au sieur de Bougainville* spécifiait en effet qu'il devait faire « route vers la Chine par la Mer du Sud<sup>6</sup> », c'est-à-dire l'Océan Pacifique, et reconnaître « autant et du mieux qu'il lui sera possible les terres gisantes entre les Indes et la côte occidentale de l'Amérique<sup>7</sup> ». Des instructions secrètes jointes à ce *Mémoire* ajoutaient que Bougainville devait prendre possession de terres qui « n'appartenaient pas<sup>8</sup> » à une nation européenne, en particulier la Terre de Diemen (Tasmanie) et la Nouvelle-Hollande (Australie). Deux ans plus tard, James Cook prend une route similaire mais il la mènera jusqu'au bout, conformément à sa mission. Comme Bougainville, il fait d'abord escale au Brésil puis aborde Tahiti en avril 1769 où il reste trois mois, découvre ensuite la Nouvelle-Zélande, la côte orientale de l'Australie et la Tasmanie, territoires dont il prend possession au nom du roi, et regagne l'Angleterre le 12 juin 1771.

James Cook avait été missionné par la Royal Society pour observer depuis Tahiti le transit de Vénus devant le soleil qui se produirait le 3 juin 1769, afin de pouvoir mesurer la distance entre la Terre et le Soleil, mais nombreux furent ceux qui émirent des doutes sur la nature purement scientifique de l'expédition. En réalité, comme Louis-Antoine de Bougainville, il avait reçu des instructions secrètes de son ministre qui visaient clairement à développer les conquêtes coloniales. Selon ces instructions, il devait partir à la recherche du fameux « continent des mers du Sud », immédiatement après avoir observé le transit de Vénus. Ces instructions secrètes précisaient qu'au cas où il découvrirait ce continent, il devrait observer la nature du sol, la faune et la flore, les minéraux ou pierres précieuses, les caractères, tempérament, disposition d'esprit et nombre d'habitants, et qu'il devrait « endeavour by all fair means to Cultivate a Friendship with the

---

<sup>6</sup> *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, éd. citée, t. I, p. 21.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>8</sup> *Ibid.*

Natives, and treat them with all imaginable humanity<sup>9</sup> ». Ces instructions ajoutaient :

You are also with the Consent of the Natives to take possession of Convenient Situations in the Country in the Name of the King of Great Britain; or, if you find the Country uninhabited take Possession for His Majesty by setting up Proper Marks and Inscriptions, as first discoverers and possessors<sup>10</sup>.

Le double objectif, politique et scientifique, n'est pas contradictoire aux yeux des contemporains car il va à l'encontre de la légende noire des grandes découvertes de la Renaissance, telle qu'elle se construit au XVIII<sup>e</sup> siècle : la volonté de conquête territoriale s'accompagne d'un idéal de progrès intellectuel, scientifique et technique qu'il convient de faire partager aux populations rencontrées. Éduquer le « sauvage » et non plus l'asservir, voici le nouveau mot d'ordre, avec toute l'ambiguïté et la violence cachée que cette attitude implique. Ainsi que le rappellent dans leur préface les éditeurs de la traduction française du premier voyage de Cook en 1774, « Ce qu'il est surtout intéressant de remarquer, c'est l'esprit d'humanité et de justice avec lequel ces Navigateurs se sont faits un devoir de traiter les peuples sauvages qu'ils ont trouvés<sup>11</sup> ». Tout cela mériterait évidemment un plus ample débat.

Voyons maintenant comment est décrite l'arrivée à Tahiti des deux marins dans leur journal de bord. Journal de Bougainville :

Du vendredi 1<sup>er</sup> au samedi 2 avril [1768]

À 5h, la pluie et les grains ont recommencé et continué toute la nuit, les vents variant du S et SO au O et NO. Nous avons couru sur les deux bords et passé une partie de la nuit en travers. À 10 heures et demie du matin on a vu deux terres extrêmement hautes savoir *un islot en pic isolé que je nomme le Boudoir*<sup>12</sup> au NNE

---

<sup>9</sup> *The journals of captain James Cook*, éd. citée, vol. I, Part 1, p. CCLXXXIII.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> *Relation des voyages entrepris par ordre de sa majesté britannique*, Paris, Saillant et Nyon, 1774, t. I, « préface des éditeurs français », p. VIII.

<sup>12</sup> Je souligne.

5°E environ 5 lieues, et une terre plus grande et aussi haute dans le O ¼ NO et ONO, 14 à 15 lieues environ de distance.

Dimanche 3 au lundi 4 [avril]

Nous avons toute la nuit conservé la vue de terre. Sur les huit heures du soir, on a vu des hunes une douzaine de feux sur la côte. Latitude estimée : 17° 37' Longitude 150° 16'.

Du lundi 4 au mardi 5 [...]

Pendant l'après-midi, nous avons rallié la terre. Toute la côte est élevée en amphithéâtre avec de grandes coupures et de hautes montagnes. Le long de la mer, au pied du pays haut, règne une bande de terre basse, couverte d'arbres et d'habitations *et l'ensemble de cette isle offre un coup d'œil charmant*<sup>13</sup>. Plus de cent pirogues, de grandeur différente, mais toutes à balancier, sont venues autour des navires. Elles portaient toutes des branches d'arbres, symboles de paix. Une des grandes pirogues nous a présenté un petit cochon avec plusieurs fruits, savoir cocos et bananes<sup>14</sup>.

Au sujet de la description par Bougainville de son arrivée à Tahiti, j'insisterai sur deux points qui me semblent importants :

1) Les pirogues chargées de fruits et de « branches d'arbres, symboles de paix », qui affluent autour des navires, rappellent d'autres scènes comparables évoquées par les navigateurs quand ils abordent une terre inconnue. Les échanges commerciaux et le troc occupent en effet une place importante dans leur voyage. La plupart des rencontres avec des peuples nouveaux commencent par des échanges d'objets qui ont pour but de montrer que chacun, de part et d'autre, est de bonne volonté et n'a pas d'intentions belliqueuses. Pour encourager le troc, les bateaux étaient d'ailleurs remplis d'une quantité incroyable d'objets destinés à contenter tous les goûts : des réserves d'eau et de nourriture pour l'équipage, y compris du chou salé contre le scorbut, mais aussi, en guise de cadeaux, du fer, des clous, des outils, des miroirs, des perles de verre, des tissus et des plumes de couleur. En échange, les populations donnent de l'eau, des animaux comestibles, des fruits et d'autres produits de la terre. C'est en effet une nécessité vitale pour les équipages de pouvoir se procurer des produits frais après

---

<sup>13</sup> Je souligne.

<sup>14</sup> *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, éd. citée, tome I, p. 310-



des semaines ou des mois de navigation, et un remède contre le scorbut.

2) Bougainville, habitué des salons parisiens et protégé de Madame de Pompadour, se considère à la fois comme un marin et comme un homme de lettres. Imprégné de la culture classique des Anciens, son journal de bord est un itinéraire maritime dont les sources sont souvent littéraires : sa description de l'île de Tahiti s'inspire à la fois de l'*Énéide* de Virgile, du *Télémaque* de Fénelon et des contes de fées du XVIII<sup>e</sup> siècle. Lorsqu'il aperçoit les premiers atolls d'Océanie, il les nomme « les quatre Facardins », titre d'un conte de fées d'Antoine Hamilton (1730). Près de Tahiti, il baptise une autre île « Le boudoir ». Nous sommes en pleine fête galante ! Sa description des paysages de l'île doit d'ailleurs beaucoup aux décors de bergerie de la pastorale et à la peinture du temps, celle en particulier de Watteau et de Boucher. « L'ensemble de cette isle offre un coup d'œil charmant », écrit-il dans son journal de bord. Un peu plus loin, il ajoute :

Un indien couché sous un arbre nous a offert le gazon qui lui servoit de siège, s'est penché vers nous et d'un air tendre, aux accords d'une flutte à trois trous dans laquelle un autre indien souffloit avec le nez, il nous a chanté lentement une chanson sans doute anacréontique ; scène charmante et digne du pinceau de Boucher<sup>15</sup>.

Journal de bord de James Cook :

11 April 1769

First part little wind and cloudy, the remainder, Little wind and very Variable unsettled weather with some rain - PM. Took several Observations of the Sun and Moon which gave the Longd of the Ship to be 148°.18' Wt and differs but little from that given by the Log - At 6 AM saw King Georges Island extending from WBS1/2S to WBN1/2N it appear'd very high and Mountainous —

12 April

Variable light airs all these 24 hours and hot sultry weather -- At 5 PM King Georges Island extending from NWBW to SW Distant 6 or 7 Leagues— [...]

13 April

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 316.

We had no sooner come to an Anchor in Royal Bay as before Mentioned than a great number of the natives in their canoes came off to the Ship and brought with them Cocoa-nuts, etc. and these they seem'd to set a great Value upon- *amongst those that came off to the Ship was an elderly Man whose Name was Owhaa, him the Gentlemen that had been here before in the Dolphin knew and had often spoke of him as one that had been of service to them, this man, / together with some others / I took on board / and made much of him thinking that he might on some occasion be of use to us* —<sup>16</sup>

Contrairement au journal de bord de Bougainville, on ne trouve pas de commentaires d'ordre esthétique chez Cook qui est avant tout un homme pragmatique et qui s'intéresse d'abord à la manière dont il pourra nouer des alliances avec la population locale. Il est frappant que, dès son arrivée à Tahiti, James Cook développe des considérations tactiques et se rapproche d'Owhaa, l'un des chefs de l'île. Plus tard, il rencontre Tupia qui embarquera sur l'*Endeavour* quand Cook quittera Tahiti. Or les connaissances nautiques de Tupia, autant que ses aptitudes linguistiques et diplomatiques se révéleront d'une grande aide pour Cook en Polynésie. C'est Tupia qui servit de guide à Cook et qui l'aida probablement à découvrir la Nouvelle-Zélande. C'est aussi lui qui lui servit d'interprète auprès des Maori d'abord hostiles au débarquement de l'équipage. Comme James Cook l'indique dans son journal de bord, Tupia et quelques autres lui donnèrent le nom de 74 îles polynésiennes :

I shall now add a list of those Islands which Tupia and Several others have given us an account of, and Endeavour to point out the respective Situations from Otaheite, or George's Island. [...] We have no reason to doubt his Veracity in this, by which it will appear that his Geographical knowledge of those Seas is pretty Extensive!<sup>17</sup>.

Bougainville aime la littérature et les arts. C'est aussi un homme du monde, amateur de fêtes et de jolies femmes. Diderot, dans le chapitre I du *Supplément au voyage de Bougainville*, souligne ces aspects de la personnalité du navigateur : « Bougainville a le goût des amusements de la société. Il aime les femmes, les spectacles, les repas délicats. Il se prête au tourbillon du monde d'aussi bonne grâce qu'aux inconstances de l'élément sur lequel il a été

---

<sup>16</sup> Je souligne.

<sup>17</sup> *The journals of captain James Cook*, éd. citée, vol. I, Part 2, p. 291.

ballotté<sup>18</sup> ». Ceci nous vaut la description étonnante d'un dîner sur *La Boussole* auquel Bougainville convie quelques chefs tahitiens, suivi d'un concert avec flûte, basse et violon, avant qu'il ne fasse tirer un feu d'artifice sur le rivage (ce qui épouvante d'ailleurs ses hôtes), avec le sens de l'hospitalité d'un parfait homme du monde.

Alors que Wallis avait appelé Tahiti King George's Island, Bougainville décide de la baptiser « la Nouvelle Cythère », souvenir à la fois de la mythologie antique qui fait de Cythère le lieu de naissance d'Aphrodite, et de la toile de Watteau, *Le Pèlerinage à l'île de Cythère*, reprenant le thème galant de l'île d'amour. Il écrit ainsi dans son journal de bord : « Ce peuple ne respire que le repos et les plaisirs des sens. Vénus est la déesse que l'on y sert<sup>19</sup> ». L'île y apparaît comme le paradis de la réclusion heureuse mais aussi comme celui de la libération des corps. Diderot s'en souviendra dans le *Supplément au voyage de Bougainville*.

L'austère James Cook ne succombe, lui, en aucune façon à la grâce des femmes tahitiennes. Il écrit même dans son journal de bord, à propos d'Obariera, princesse tahitienne : » This Woman is about 40 years of Age and, like most of the other Women, very Masculine<sup>20</sup> ». À croire qu'il n'a vu ni les mêmes femmes ni la même île ! La facilité avec laquelle les hommes de Tahiti semblent offrir leurs femmes fait rêver un navigateur comme Bougainville. Pour sa part, James Cook considère qu'offrir les femmes, loin de prouver la liberté sexuelle de la population, est à Tahiti une forme de prostitution forcée. Si les Tahitiens proposent leurs femmes aux marins, c'est, dit-il, pour obtenir des outils, des clous et du fer, métal qui leur est inconnu. « This is done meerly for the lucre of gain »<sup>21</sup> écrit-il, et il ajoute : « On the whole a stranger who visits England might with equal justice draw the Characters of the women there, from those which he might meet with on board the Ships in one of the Naval Ports, or in the Purlieus of Covent Garden and Drury lane. »<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Diderot, *Supplément au voyage de Bougainville*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 2002, p. 30.

<sup>19</sup> *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, éd. citée, t. I, p. 317.

<sup>20</sup> *The journals of captain James Cook*, éd. citée, vol. I, Part 1, p. 85.

<sup>21</sup> *Ibid.*, vol. II, Part 1, p.128.

<sup>22</sup> *Ibid.*, vol. I, Part 1, p. 239.

C'est le *Voyage autour du monde*, publié par Bougainville en 1771, qui donne naissance en France au mythe de Tahiti. Mais déjà Bougainville évoque dans son journal de bord une société tahitienne qui ressemble à une société égalitaire des premiers temps, régie par un communautarisme agraire datant d'avant le partage des terres et la notion de propriété, et proche de celle que décrit Jean-Jacques Rousseau dans le *Discours sur les origines et le fondement de l'inégalité*. « [Ils] forment peut-être la plus heureuse société qui existe sur ce globe. Législateurs et philosophes, venez voir ici tout établi ce que votre imagination n'a pu même rêver<sup>23</sup> », écrit le navigateur avant de quitter l'île.

Cependant, la rencontre à Tahiti d'Aotourou qui accompagnera Bougainville lors de son retour en France et qui lui décrira le fonctionnement de la société tahitienne apporte des nuances au tableau enchanteur du journal de bord. C'est grâce au témoignage d'Aotourou que le *Voyage autour du monde* de Bougainville fait un compte rendu nettement plus réaliste de la vie sur l'île et des habitants de Tahiti :

Nous les avons crus presque égaux entre eux, ou du moins jouissant d'une liberté qui n'était soumise qu'aux lois établies pour le bonheur de tous. La distinction des rangs est fort marquée à Tahiti, et la disproportion cruelle. Les rois et les grands ont droit de vie et de mort sur leurs esclaves et valets<sup>24</sup>.

James Cook, dans son journal de bord, parle du *Voyage autour du monde* de Bougainville qu'il a sans doute lu dans la traduction anglaise de Forster publiée en 1772. Or il n'est pas tendre envers son prédécesseur à Tahiti :

[Bougainville] is very much mistaken when he says, P. 25, that « every one gathers fruit from the first tree he meets with ». [...] He likewise seems to think there is no personal property among them. So far from it being so, that I must doubt if there is a fruit tree on the whole island that is not the property of some individual in it. [...] These are not the only Mistakes M. Bougainville has committed in his account of the Customs of these people nor can I See how it could be otherwise, a stay of

---

<sup>23</sup> *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, éd. citée, vol. 1, p. 328.

<sup>24</sup> Louis-Antoine de Bougainville, *Voyage autour du monde*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 1982, p. 267.

ten days was by no means sufficient for such a task. The love of truth alone obliges me to mention these things and not with a view of finding fault with Mr Bougainville's Book, on the Contrary I think it the most usefull as well as entertaining Voyage through these Seas yet published<sup>25</sup>.

Utile et amusant mais plein d'erreurs, c'est ainsi que Cook juge le livre de Bougainville.

Contrairement à Bougainville qui a une vision souvent plus romanesque que réaliste de la société tahitienne, Cook décrit celle-ci avec une précision d'ethnologue. La société qu'il évoque est une société de castes très inégalitaire avec des chefs qui se partagent le territoire de l'île, des sorciers et des prêtres qui pratiquent des sacrifices rituels d'animaux et d'hommes dans des enceintes sacrées appelées « marae ». James Cook s'attache aussi à décrire les objets de la culture matérielle, suivant en cela les instructions de la Royal Society et sans aucun doute sous l'influence de l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert. Il mesure les corps et les monuments, il décrit les habitations, les costumes, les fétiches et les outils, il observe les techniques de tatouage et ce que ces tatouages représentent. De nombreux dessins effectués par les artistes qui sont à bord de l'*Endeavour*, John Reynolds, Sydney Parkinson et Alexander Buchan, complètent ces descriptions et permettent à l'édition du voyage imprimée en 1773, *An Account of the voyages undertaken by the order of His present Majesty for making discoveries in the Southern hemisphere*, de contenir des gravures extraordinaires qui feront le tour de l'Europe et familiariseront pour la première fois les lecteurs avec l'univers des mers du Sud, depuis les tatouages recouvrant le visage d'un guerrier maori jusqu'à la représentation d'un kangourou.

---

<sup>25</sup> *The journals of captain James Cook*, éd. citée, vol. II, Part 1, p. 235.



Fig. 1. « Tête de guerrier maori », *An Account of the Voyages undertaken by the order of his present Majesty*, 1773, vol. III, p. 453 (coll. privée).



Fig.2. « Kangourou », *An Account of the Voyages undertaken by the order of his present Majesty*, éd. citée, vol. III, p. 561 (coll. privée).

Ainsi, tout en apportant la preuve définitive qu'il n'existait pas de *terra australis*, Cook transforma radicalement l'écriture du voyage, en obéissant aux exigences d'un travail scientifique. Il rapporta aussi de ses expéditions, comme le naturaliste Joseph Banks, une importante collection de fétiches, d'objets et d'outils qu'il donna au roi et à Lord Sandwich, First Lord of the Admiralty, et qui sont à l'origine des premiers musées d'ethnologie.

En guise de conclusion, je voudrais rappeler le nom des navires qui participèrent à ces deux expéditions car ils me semblent significatifs : Bougainville commanda *La Boudeuse* et *L'Étoile*, tandis que James Cook dirigeait *The Endeavour*. Comment ne pas penser que l'aventure maritime en France a encore partie liée dans les années 1770 avec l'univers esthétique du conte galant et de la féerie, alors qu'en Angleterre il s'agit de tout autre chose. Un mot enfin sur le comportement colonialiste sans état d'âme de Bougainville et de Cook pour préciser que, près de 20 ans plus tard, Jean-François de Lapérouse, dernier grand navigateur des Lumières, est le seul à s'opposer à la conquête de nouveaux territoires, retrouvant l'esprit de *l'Histoire des deux Indes* et du *Supplément au voyage de Bougainville* de Diderot. Lapérouse écrit ainsi en 1786 dans son journal de bord à propos de l'île Maui, une des îles Hawaï :

Quoique les François soyent les premiers qui dans ces derniers temps eussent abordé sur l'isle de Mowee, je ne pris pas possession de cette isle au nom du Roy ; les usages des Europeens à cet égard sont trop complètement ridicules, et les philosophes de ce siecle doivent voir avec douleur que, parce qu'on a des fusils et des canons, on compte 60.000 habitants pour rien, qu'on ne respecte pas leurs droits sur une terre, qui depuis peut-être mille siecles, sert de tombeau à leurs ancêtres, qu'ils ont arrosé de leur sueur, et dont ils arrachent les fruits.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> *Le voyage de Lapérouse, 1785-1788*, Paris, Imprimerie Nationale, 1985 [récits et documents originaux présentés par John Dunmore et Maurice de Brossard], 2 vol., t. 2, p. 99.





*Marcel Dorigny*  
(Université Paris 8, France)

**Bordeaux, le commerce atlantique, la  
traite négrière,  
Noirs et « gens de couleur » :  
une mémoire retrouvée ?**

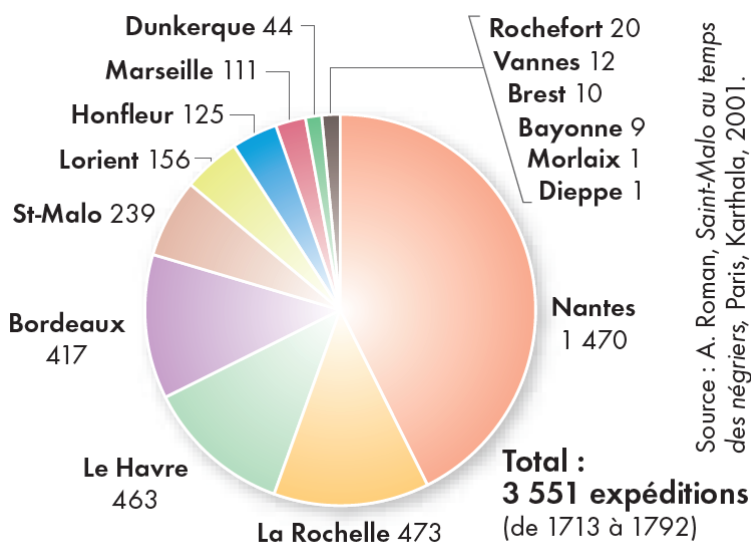
**Bordeaux acteur majeur du commerce négrier atlantique au  
XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>**

Il faut commencer par souligner que Bordeaux ne fut pas le plus grand port négrier français puisqu'il occupa tantôt la seconde place, très loin derrière Nantes, tantôt il fut dépassé par La Rochelle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et même Le Havre durant une brève période. Par le nombre total de ses expéditions à la traite, le port se classe au 4<sup>e</sup> rang français et au 3<sup>e</sup> pour le seul XVIII<sup>e</sup> siècle :

---

<sup>1</sup> Pour cet aspect le livre de références reste celui d'Éric Saugera, *Bordeaux port négrier*, Paris, Éditions Karthala et J.D. Éditions, 1995 [nouvelle. éd., Paris, Karthala, 2000] ; voir également d'Éric Saugera, *Sur les traces de la traite des Noirs à Bordeaux*, Paris, L'Harmattan 2004, ainsi que du même auteur, *Bordeaux et la traite des Noirs*, La Crèche, Gestes Éditions, 2018 ; le livre de Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier-Montaigne, 1974, reste fort utile même s'il n'aborde jamais la traite négrière, de même que la thèse de doctorat de P. Butel, *La croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 volumes, restée inédite. Un article a été précurseur sur ce sujet : Jean Cavignac, « Étude statistique sur la traite négrière à Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Serge Daget, (dir.) *De la traite à l'esclavage*, actes du colloque international sur la traite des Noirs, Nantes, 1985, Paris, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique / Société française d'Histoire d'outre-mer, 1998, t.1, p. 377-394.

Nombre d'expéditions négrières par port français entre 1713 et 1792 :



Nantes : 1470 expéditions

La Rochelle : 473

Honfleur-Le Havre : 588

Bordeaux : 417

Saint-Malo : 239

Lorient : 156

Mais, si la traite sur les côtes d'Afrique ne fut pas directement la principale activité du port de Bordeaux, il n'en est pas moins important de souligner que le commerce « en droiture » entre les îles d'Amérique et Bordeaux portait à la fois, à l'aller, sur l'exportation des marchandises de toute nature nécessaires à la vie des colonies (outils, métaux, farines, viandes salées, vêtements, vaisselles, meubles...) et, au retour, sur le transport des fameuses « denrées coloniales » (sucres, café, indigo, coton...) qui étaient le fruit du travail des esclaves. Ainsi, Bordeaux était un des principaux maillons du « complexe colonial » du XVIII<sup>e</sup> siècle. Sans les esclaves ce complexe ne pouvait alors exister, du moins à ce très haut niveau de production de richesses. Ainsi, l'image négrière de Bordeaux est fortement ancrée dans la mémoire collective, tellement la splendeur de la cité ne peut être détachée de l'origine des richesses qui en furent la source : le commerce négrier lui-

même et les denrées coloniales, fruit du travail des esclaves des Antilles et de l'océan Indien.

Bordeaux occupa pendant deux siècles une place de choix dans la géopolitique coloniale de la France : c'était le port atlantique par excellence, bien placé pour rejoindre les Antilles, mais également proche de l'Espagne et du Portugal, les deux premières puissances colonisatrices du Nouveau Monde. Bien placé également sur les routes maritimes vers les côtes d'Afrique, le port se lança très vite dans la traite négrière, rivalisant avec Nantes mais sans jamais en menacer la suprématie en ce domaine. De plus, Bordeaux était de longue date en relation commerciale régulière avec l'Angleterre, notamment pour la fourniture des vins : la fréquentation des armateurs anglais, hautement spécialisés pour la traite négrière, contribua encore à orienter la ville vers ce négoce qui ne semblait pas alors être frappé d'ignominie. Ainsi Bordeaux fut-il un port polyvalent, croisant les activités lucratives les plus diverses au sein desquelles la traite des Noirs apparaissait comme une activité commerciale parfaitement honorable, au même titre que l'importation du sucre ou l'exportation des blés : les beaux édifices des armateurs portaient fièrement des « têtes de Nègres » en mascarons<sup>2</sup>, tout comme la fresque du plafond du Grand Théâtre de la ville montre-t-elle encore aujourd'hui une scène de traite, gloire de la ville et de son port au siècle des Lumières.

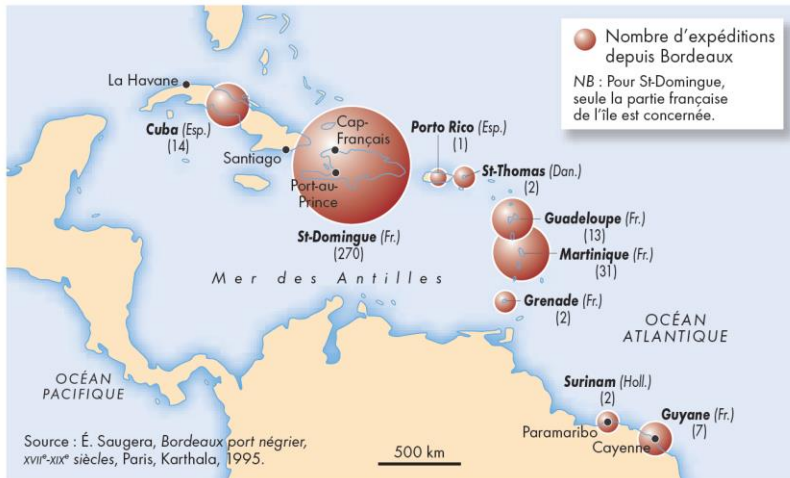
Bordeaux a bien été le grand port pour les Antilles, même si la puissance de ses armateurs reposait sur une diversification de ses activités au sein de laquelle le commerce vers l'Europe occupait autant de place que le commerce colonial. Pourtant il serait vain de vouloir séparer ces différentes facettes de l'activité portuaire bordelaise : le commerce des produits coloniaux, transformés dans le port même, était au cœur de la richesse de la ville, qui portait ces précieuses denrées loin vers l'Europe du Nord, jusqu'à Saint-Petersbourg, Tallin, Hambourg, Lübeck ou Stockholm. Ce commerce des denrées coloniales était indissociable de celui des esclaves africains qui en étaient les producteurs actifs : armer pour la traite était en quelque sorte assurer le ravitaillement en main

---

<sup>2</sup> Voir les documents de la dernière partie.

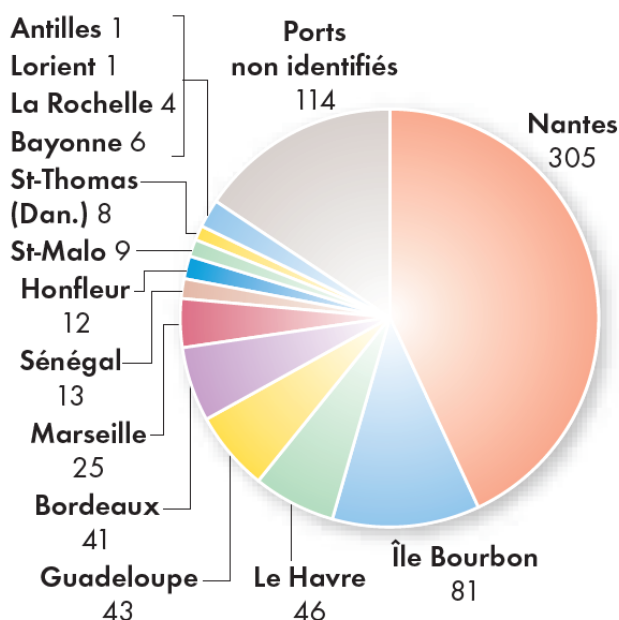
d'œuvre des pourvoyeurs de marchandises coloniales<sup>3</sup>. C'était aussi diversifier investissements et donc risques.

L'analyse de 344 expéditions négrières bordelaises du XVIII<sup>e</sup> siècle résume au mieux la hiérarchie du monde colonial lié à Bordeaux :



On y constate le poids écrasant de Saint-Domingue, qui reçut 270 navires négriers bordelais et occupait une place hégémonique avec près de 80 % des arrivages d'esclaves de traite bordelaise, alors que Martinique (31 expéditions venues de Bordeaux) et Guadeloupe (13) étaient quasi absentes, à peine mieux placées que des territoires sous domination étrangère, comme Porto-Rico, Saint-Thomas, Cuba ou le Surinam. Ainsi, Bordeaux fut-il par excellence le port de traite pour Saint-Domingue ; c'était également le port des retours de la grande île française, des marchandises et des hommes comme le confirme la forte présence de « Noirs et gens de couleur » en ville. Il n'est donc pas surprenant de constater que l'effondrement colonial de Saint-Domingue entre 1791 et 1804 marqua le quasi arrêt de la traite négrière bordelaise qui assumait « seulement » 41 expéditions illégales entre 1814 et 1850, alors que Nantes en assumait 305...

<sup>3</sup> Les cartes et graphiques sont extraites de Marcel Dorigny et Bernard Gainot, *Atlas des esclavages. De l'Antiquité à nos jours*, Éditions Autrement, 2017 [4<sup>e</sup> éd.] ; la cartographie est due à Fabrice Le Goff.



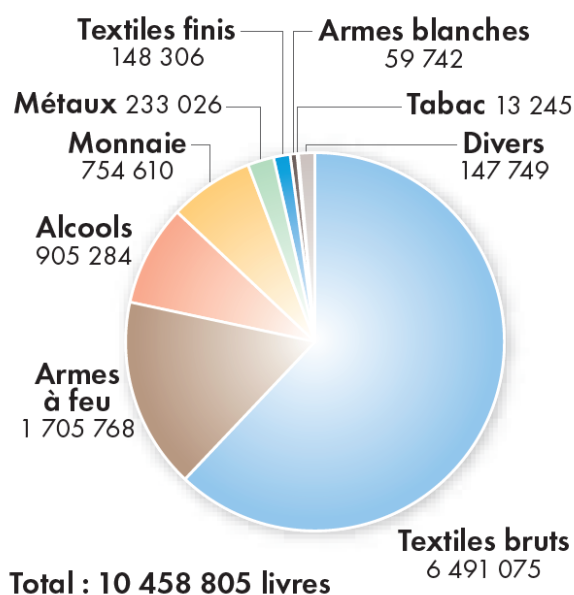
**Total : 709 expéditions** (de 1814 à 1850)

Source : S. Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, Comité nantais sur l'histoire du monde atlantique, 1988.

La traite était, il faut le souligner, un échange de marchandises manufacturées en Europe contre la force de travail des esclaves achetés sur les côtes d'Afrique : ces marchandises de traite embarquées sur les navires à leur départ provenaient de nombreuses régions d'Europe, souvent éloignées de Bordeaux et de son arrière-pays. L'analyse de la cargaison du négrier *L'Amiral* (1743) est éclairante sur la convergence des circuits commerciaux vers un port comme Bordeaux : Amsterdam, Hambourg, Rouen, Londres, mais également Nantes, La Rochelle, Nérac ou Paris contribuaient à remplir la cale des navires bordelais. La traite des esclaves se faisait par l'intermédiaire de marchandises manufacturées et non de monnaie. La carte de la répartition des origines de ces marchandises de traite est éloquent : elle met en lumière l'extraordinaire éparpillement géographique des lieux de leur production. Ce fut une bonne partie de l'Europe manufacturière qui s'inséra dans le circuit négrier. Les tissus venaient aussi bien de Hambourg que de Rouen, d'Amsterdam ou du pays nantais, les armes de Londres ou de La Rochelle, les

métaux bruts de Hollande, alors que vins et eaux de vie étaient trouvés à proximité. Une « Europe négrière » se dessinait ainsi à travers l'inventaire d'une cargaison de traite, mettant en lumière les solidarités profondes qui unissaient de nombreux secteurs d'activités, en apparence fort éloignées de « l'odieux trafic ».

La ventilation des marchandises embarquées reflète la nature habituelle des transactions sur les côtes d'Afrique : les tissus, de bonne qualité, représentaient toujours plus de 50 % de la valeur d'une cargaison ; venaient ensuite les armes, de plus en plus à feu pour répondre aux exigences des traitants ; puis c'étaient les alcools et les tabacs, nécessaires aux bonnes relations avec les Africains ; enfin les métaux, le plus souvent en barres mais parfois sous forme d'objets manufacturés. La place des fameuses « pacotilles », supposées de faible valeur mais recherchées par des « rois africains » supposés crédules est quasi nulle : le commerce négrier se faisait sur la base d'un échange de valeurs d'usage égales aux yeux des deux partenaires du marché, le vendeur et l'acheteur. Bordeaux, un des épacentres du commerce avec les « îles d'Amérique » (fourniture d'esclaves et commerce en droiture) était ainsi également un important exportateur de produits manufacturés vers l'Afrique. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : entre 1741 et 1778 Bordeaux a exporté vers la Guinée pour plus de dix millions de livres de marchandises européennes.



Source : É. Saugera, *Bordeaux port négrier, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Karthala, 1995.

Le terme « Guinée » désignait le vaste ensemble de l'Afrique au sud du Sahara jusqu'au golfe de Guinée.

#### La présence importante de Noirs et *gens de couleur* dans la ville<sup>4</sup>

Selon le fameux Édit du roi de France Louis X, dit le Hutin, du 3 juillet 1315, le royaume ne tolérait pas l'esclavage sur son sol : « selon le droit de nature, chacun doit naître franc ». Officiellement, depuis cette date, « le sol de France affranchit

<sup>4</sup> Sur cette question, très étudiée aujourd'hui, j'utilise les travaux devenus classiques de Pierre H. Boule, *Race et esclavage dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Éditions Perrin, 2007, d'Érick Noël, *Être noir en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions Tallandier, 2006 et de Sue Peabody, "There Are no Slaves in France", *The Political Culture of Race and Slavery in the Ancien Régime*, Oxford, Oxford University Press, 2002 ; voir également Pierre H. Boule et Sue Peabody, *Le droit des Noirs en France au temps de l'esclavage. Textes choisis et commentés*, Paris, Éditions L'Harmattan, 2014. On pourra également se reporter au catalogue de l'exposition du Musée du Nouveau Monde de La Rochelle : Érick Noël, *Être Noir en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2010.

l'esclave qui le touche ». Le *Dictionnaire Universel* de Furetière en 1690 rappelait ce principe juridique en son article ESCLAVAGE : « dès qu'un esclave pouvait aborder en France il était libre ». L'esclavage sous l'Ancien Régime était ainsi une pratique exclusivement coloniale, ce qui introduisait de fait le principe d'une double législation, une pour la France métropolitaine et une autre pour ses colonies ; principe qui restera un des piliers juridiques des entreprises coloniales jusqu'aux années 1960, à l'exception de la période révolutionnaire qui mit en place le principe de « l'unité républicaine » dans la constitution de l'an III (1795), rapidement abrogée par la constitution de l'an VIII (1799), qui, par son article 91, rétablissait les « lois particulières » pour les colonies.

Pourtant, malgré ce principe juridique intangible les maîtres des colonies prirent rapidement l'habitude de séjourner en métropole avec des esclaves, utilisés comme domestiques ou comme concubines. Ainsi, au fil du XVIII<sup>e</sup> siècle une population « non blanche » était de plus en plus nombreuse à vivre pour des périodes plus ou moins longues dans les villes du royaume. Libres de droit, ces « Noirs et gens de couleur » n'étaient pas pour autant – pour la plupart – véritablement indépendants, leurs conditions de vie restant étroitement liés au train de vie des maîtres qui les avaient amenés avec eux depuis les colonies.

Face à ce qui pouvait être perçu par le pouvoir royal comme une menace, une législation fut progressivement mise en place avec deux objectifs : d'une part essayer de limiter l'arrivée de ces Noirs sur le sol français et, d'autre part, encadrer fermement la présence de ceux qui arrivaient dans les ports avec les familles des colons. Ainsi une série de règlements, depuis Louis XIV, a tenté de limiter l'arrivée des Noirs des colonies et de contrôler de plus en plus strictement leur présence en France, les interdictions successives s'étant en réalité montrées inefficaces face à la volonté des maîtres de séjourner dans leurs propriétés métropolitaines en conservant une domesticité servile de fait qui faisait partie de leur « train de vie ordinaire ». Du reste, au plus haut niveau de l'État et de la société d'Ancien Régime cette mode du « serviteur noir » est attestée par de nombreuses œuvres d'art et par des témoignages littéraires parfois violemment critiqués<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Parmi les œuvres les plus notoires citons le fameux tableau représentant *La marquise de Pompadour en sultane prenant du café*, par Van Loo en

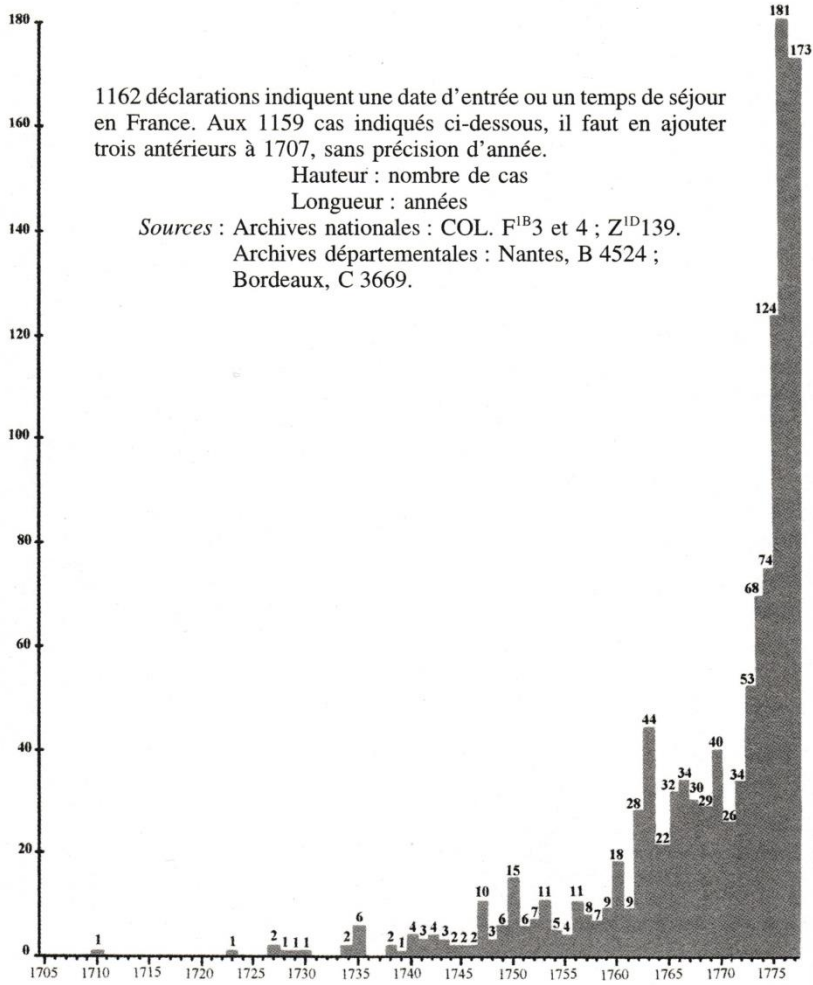


Face à l'impuissance des règlements successifs, la *Déclaration du roi pour la police des Noirs* du 9 août 1777 s'est voulue plus ferme et a pris en compte à la fois la menace du manque de main d'œuvre dans les colonies et le « péril noir » en métropole, qui engendrait des « désordres » croissants<sup>6</sup>. L'article I faisait « défense expresse à tous nos sujets, même à tous étrangers, d'amener dans notre royaume aucun Noirs, mulâtre ou autres gens de couleur, à peine de 3000 livres d'amende ». Il était également interdit à cette population d'entrer d'elle-même dans le royaume. Néanmoins l'article IV de cette *Déclaration royale* prévoyait une série de mesures dérogoatoires, ouvrant la voie à la poursuite de l'entrée des « gens de couleur » sur le sol métropolitain : « autorisation néanmoins donnée à tout habitant de nos colonies qui voulait passer en France d'embarquer avec lui un seul Noir ou mulâtre de l'un ou l'autre sexe pour le servir pendant la traversée ». Cette autorisation imposait de « remettre à son arrivée ce domestique au dépôt », jusqu'au réembarquement du maître ; à Bordeaux ce dépôt était au sein même de la prison de l'Hôtel de ville... Une telle contrainte, aux frais du maître, se révéla inappliquée. Ainsi, à la fin du siècle le nombre de « Noirs et gens de couleur » ne cessa de croître dans le royaume, notamment à Paris et dans des villes atlantiques :

---

1754, où une femme noire sert le café, ou le portrait de Zamor, « page » de Mme du Barry par Lemoine en 1785 et le chapitre de L.S. Mercier, « Petit Nègre », dans le *Tableau de Paris*, t. VI, 1783. Voir l'édition dirigée par J.-C. Bonnet, Mercure de France, 1994, t. I, chapitre DXXVIII, p. 1463.

<sup>6</sup> À titre d'exemple une *Ordonnance de la Marine*, de 1766, (livre II, titre I, p. 411) donnait le ton des préoccupations des autorités sur la présence des Noirs en France : « venant habiter le royaume, s'y mêler avec le sang français et faire passer à leurs enfants leurs inclinaisons vicieuses dont les traces se retrouveraient jusque dans une postérité reculée ». Un *Arrêt du Conseil d'État du Roi*, du 5 avril 1778 complétait l'argumentation en ces termes : « Sa Majesté étant informée que quelques Noirs, de l'un et l'autre sexe [...] se sont proposés de contracter mariage avec des Blancs, ce qui serait contre le bon ordre de tolérer. A quoi voulant pourvoir, le Roi étant en son Conseil, a fait défenses à tous ses sujets Blancs, de l'un et l'autre sexe, de contracter mariage avec des Noirs, Mulâtres ou autres gens de couleur [...] » Cette interdiction, réitérée à plusieurs reprises, ne fut en réalité jamais appliquée.



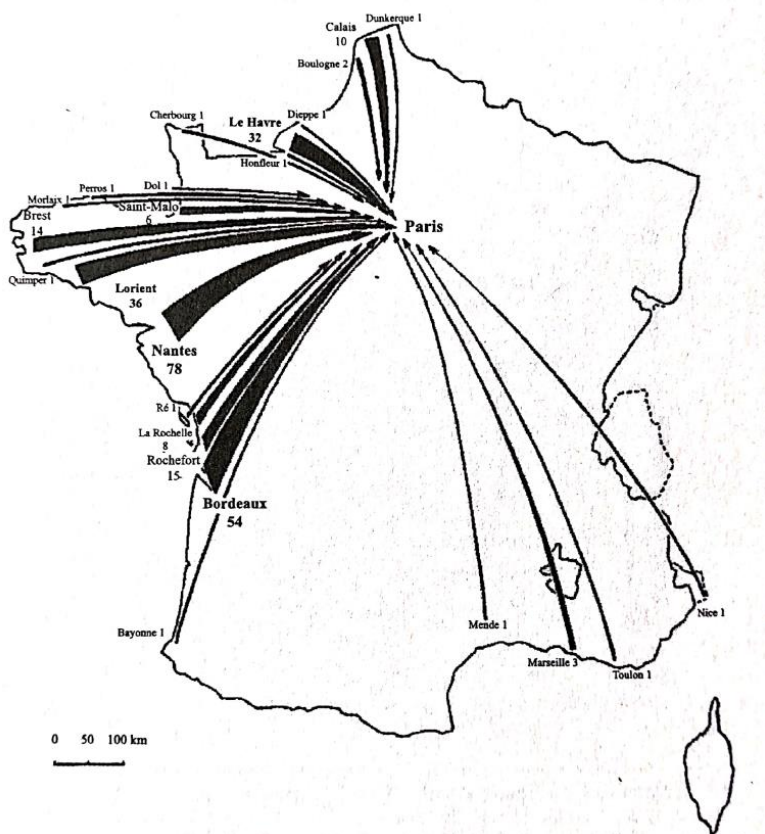
Arrivées annuelles des Noirs et gens de couleur établis en France en 1777<sup>7</sup>

Bordeaux, dont les liens avec les colonies insulaires rappelés ci-dessus étaient une des composantes majeures de l'activité du port, fut un des principaux pôles de convergence des populations de couleur venues des Antilles, de Saint-Domingue notamment, mais

<sup>7</sup> Graphique établi par Érick Noël, éd. citée, p. 272.

également d’Afrique là où les navires bordelais fréquentaient ports et comptoirs de traite.<sup>8</sup>

Les arrivées à Bordeaux de cette population coloniale fut constante au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec des baisses brutales pendant les conflits sur l’Atlantique, suivi de reprises rapides. Bordeaux fut ainsi la seconde ville de France pour le nombre de Noirs et gens de couleur, après Paris qui était la principal foyer de concentration des fortunes coloniales et le centre du pouvoir sur les colonies. Mais la plus grande partie de ces « parisiens de couleur » étaient arrivés par le port de Bordeaux.



Carte des lieux d’arrivée des Noirs et gens de couleur établis à Paris<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Le recensement, à travers de nombreuses sources, a été effectué par Léo Élisabeth dans son premier travail universitaire, *Les problèmes des gens de couleur à bordeaux (1716-1787)*, Université de Bordeaux, 1955.

<sup>9</sup> Carte établie par Érick Noël, éd. citée. Sur Léo Élisabeth, voir la *Revue du Philanthrope*, n<sup>o</sup>8, 2019, « Libres et gens de couleur, hommage à Léo

Les registres de l'Amirauté de Bordeaux montrent que ce port a été, de 1716 à 1790 le principal point d'entrée des noirs et gens de couleur dans le royaume, et qui sont demeurés dans la ville : 1449 sont enregistrés, alors que Nantes en a enregistré 1010 et La Rochelle 680<sup>10</sup>.

Le recensement de 1777, quoique très incomplet, confirme la place de Bordeaux au second rang, toujours après Paris, pour la présence de cette population de plus en plus placée sous contrôle des autorités : 370 personnes sont enregistrées à ce titre, pour 527 à Paris et 104 à Nantes. Ces chiffres sont des minimas, le décompte ayant été accompli dans des conditions des plus aléatoires. Par exemple, le chiffre donné pour Paris (527) était loin de celui de 3500 donné par les pouvoirs locaux ; de même pour Nantes, « près de 700 » était avancé par l'Amirauté, alors que le recensement donna 104. La marge d'incertitudes était grande.

### **Une mémoire retrouvée ?**

La « mémoire de l'esclavage » a longtemps été refoulée par la société française dans une volonté non dite d'occulter ce passé peu glorieux et de mettre en avant « l'œuvre civilisatrice » de la seconde colonisation, inaugurée en 1830 par le début de la conquête de l'Algérie, prélude au vaste empire colonial africain puis asiatique. Le retour dans l'opinion publique du passé esclavagiste français s'est opéré lentement, par « étapes commémoratives », commencé au moment du bicentenaire de la Révolution Française, puis à grande échelle en 1998 pour célébrer les 150 ans de l'abolition de 1848. La loi dite Taubira, votée le 10 mai 2001, qui qualifie l'esclavage et la traite négrière de « crime contre l'humanité » fut l'aboutissement de ce cycle du « retour de la mémoire de l'esclavage », mais surtout le point de départ de célébrations nationales et d'entrée de cette question dans les programmes scolaires.

---

Élisabeth » [études réunies par Érick Noël, Cécile Bertin-Élisabeth et Éric Saunier], PURH.

<sup>10</sup> Voir Érick Noël, éd. citée, p. 281.

Les ports négriers ont conduit des politiques mémorielles selon des rythmes et des intensités des plus variables. Nantes, premier port négrier français, a ouvert la voie : dès 1985 par un grand colloque international sous la direction de Serge Daget consacré à la traite négrière, en cette année du tricentenaire de la promulgation du « code noir »<sup>11</sup>. En 1992, année du cinquième centenaire de l'arrivée de Christophe Colomb aux Amériques, une association nantaise, *Les Anneaux de la Mémoire* organisa une très grande exposition au Musée des ducs de Bretagne sur la traite. Son retentissement fut à l'échelle nationale. L'Association publie, depuis cette exposition, une revue annuelle consacrée aux multiples aspects de cette mémoire. D'autres initiatives nantaises suivirent cet élan : l'ouverture de salles consacrées à la traite au Musée des Ducs de Bretagne, le monument réalisé par Daniel Buren sur le quai des Antilles et, couronnement de ce processus mémoriel, l'inauguration du *Mémorial de l'abolition de l'esclavage*, en 2012, sur le quai de la Fosse.

La Rochelle et le Havre ont également mené des politiques autour de la mémoire de l'esclavage : le Musée du Nouveau Monde à La Rochelle a proposé de nombreuses expositions sur ce thème, et la ville a édifié, en mai 2015, dans la cour du Musée du Nouveau Monde une grandiose statue de Toussaint Louverture due à Ousmane Sow ; Le Havre a ouvert en 2006 *La Maison de l'armateur*, dans un hôtel du XVIII<sup>e</sup> siècle qui devient un lieu de mémoire de la traite négrière.

Bordeaux, dont la place éminente dans le « complexe colonial esclavagiste » a été rappelée ci-dessus, est-elle restée à l'écart de ce vaste mouvement mémoriel ? Longtemps cette image d'une ville cultivant l'oubli, voire le déni, du passé négrier de son port a été dominante dans les cercles mobilisés sur cette question devenue très vivement polémique. Il ne s'agit pas ici de présenter un quelconque plaidoyer destiné à relativiser cette image, mais de montrer que la réalité a été plus nuancée et qu'il y eut bien à Bordeaux un ensemble de « traces mémorielles » du commerce négrier et de la présence noire dans la ville au XVIII<sup>e</sup> siècle. Sur cette question souvent source de vives polémiques dans la société

---

<sup>11</sup> Les actes ont été publiés dans Serge Daget (dir.), *De la traite à l'esclavage*, Paris, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique / Société française d'Histoire d'outre-mer, 1998, 2 vol.

bordelaise, il est légitime de rappeler le rôle joué, parfois en termes excessifs, par l'association dirigée par Karfa Diallo, « Mémoire et partage ». Parmi les revendications de cette association figurait en bonne place l'éradication des noms de lieux (rues, places, etc.) consacrés à des acteurs majeurs du commerce négrier bordelais. Probablement très provocatrice, cette exigence ne fut pas suivie par les autorités mais elle eut le mérite de dresser un état des lieux marqués dans l'espace public par cette histoire étroitement liée à celle de la ville tout entière. La ville de Bordeaux, prenant conscience de son retard relatif dans la prise en compte du passé négrier, a mis en place en 2005 une première Commission de réflexion sur la traite négrière et l'esclavage sur le territoire bordelais, présidée par l'écrivain Denis Tillinac ; une seconde Commission, chargée de compléter les propositions de Denis Tillinac, a été mise en place en 2016. Les travaux de ces deux Commissions, appuyés notamment sur le travail de Christine Chivallon<sup>12</sup>, a incontestablement remis ce sujet au cœur des politiques publiques de la ville.

Rappelons toutefois que des traces visibles de l'activité négrière de Bordeaux peuvent se voir dans l'espace public de la ville. Tout d'abord la fresque du plafond du Grand Théâtre<sup>13</sup> :

---

<sup>12</sup> Christine Chivallon, « L'émergence récente de la mémoire de l'esclavage dans l'espace public : enjeux et significations », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°5, 2005, p. 64-8.

<sup>13</sup> Voir Jean Métellus et Marcel Dorigny, *De l'esclavage aux abolitions*, Paris, Éditions Cercle d'Art, 1998, p. 66-67.



Maurice Rocaneau, *Le port et ses esclaves*, copie d'après Jean-Baptiste Robin, vers 1777. Copyright Vincent Monthiers, Bordeaux.

Également de nombreux hôtels particuliers ayant appartenu à des armateurs ou des colons portent aujourd'hui encore les fameux « mascarons tête de Nègre » qui désignaient explicitement la source principale de la fortune familiale à l'origine de la demeure somptueuse, comme cet exemple de la rue Fernand Phillipart<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Sauf indication contraire les photos qui suivent sont de l'auteur de cet article.





Mais, au-delà de ces traces mémorielles existant depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville a profondément infléchi sa politique sur ce sujet : depuis 2005 des initiatives se sont multipliées aboutissant progressivement à l'inscription visible du passé négrier bordelais dans l'espace public.

En 2003, une première étape a été franchie avec la pose d'une plaque commémorative sur l'immeuble du 44 rue Fondaudège, à la mémoire d'Isaac Louverture, fils de Toussaint, qui vécut dans cet immeuble.

En 2005, un buste de Toussaint Louverture offert à la ville par la République d'Haïti a été inauguré : il rappelle le rôle du héros de l'indépendance haïtienne et les deux fils de Toussaint qui ont vécu à Bordeaux, et où Isaac est inhumé au cimetière de la Chartreuse avec cette plaque : « En hommage à Toussaint Louverture (1743-1803), héros de la première abolition de l'esclavage, révolutionnaire, libérateur de Saint-Domingue. Ici repose son fils Isaac, mort à Bordeaux en 1854 ». Le buste est érigé dans le Jardin Botanique, sur les quais de la Garonne :





En février 2006 fut installée sur le quai des Chartrons, port de départ de nombreuses expéditions négrières, une plaque rappelant le rôle de ce lieu :



Surtout, en 2009, le Musée d'Aquitaine a inauguré un ensemble de salles consacrées à la traite négrière et aux Antilles à l'époque de l'esclavage grâce au legs de Marcel Chatillon, décédé en 2003, grand collectionneur d'objets de toute nature liés à l'histoire de l'esclavage et des Antilles. L'ouverture de ces nouvelles salles a mis à la disposition d'un vaste public, notamment scolaire, un thème

devenu omniprésent dans le débat public et dont Bordeaux avait été un des épicentres. Un colloque de grande ampleur avait précédé l'ouverture de ces salles.

Enfin, l'ultime étape aujourd'hui de cette « mémoire retrouvée », a été l'inauguration le 10 mai 2019 d'une statue de Modeste Testas, réalisée à l'initiative de la ville par le jeune artiste haïtien Fililpo. Cette femme avait été achetée en 1778 comme esclave sur les côtes d'Afrique orientale par les frères Testas négociants à Bordeaux et propriétaires à Jérémie, dans la colonie de Saint-Domingue. Son nom, El Pouessi, devint Modeste après son baptême. Elle devint rapidement la concubine de François Testas, qui l'emmena à New York, puis Philadelphie pour fuir l'occupation anglaise et la révolution de Saint-Domingue. Modeste fut affranchie en 1795, retourna en Haïti où elle mourut en 1870 à l'âge de 105 ans. De ses 9 enfants, l'un d'eux, François Denys Légitime, fut président d'Haïti en 1888. Sa lointaine arrière-petite fille vit aujourd'hui en Haïti. L'œuvre mémorielle à l'effigie de Modeste Testa est l'une des dix propositions de la Commission de réflexion sur la traite et l'esclavage mises en place par la ville.



Statue de Modeste Testas inaugurée le 10 mai 2019, œuvre du sculpteur haïtien Woody Caymitte dit Filippo (cliché personnel).

En conclusion de ce rapide survol d'un sujet complexe et longtemps des plus polémiques, il apparaît que si la mémoire négrière de Bordeaux a été lente à s'imposer dans l'espace public et dans les manifestations officielles, elle n'a pourtant jamais été effacée et son retour au premier plan s'est opéré au cours des quinze dernières années, depuis la pose de la plaque sur l'immeuble

où vécu Isaac Louverture, en 2003, jusqu'à l'inauguration solennelle de la statue de Modeste Testas en mai 2019 ; sans oublier le tournant majeur de l'ouverture des salles du Musée d'Aquitaine en 2009<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Un collectif d'écrivains a publié dans le journal *Le Monde* daté du 22 mai 2019 une violente tribune dénonçant la persistance – à travers un cartel pédagogique – d'une complaisance ouverte envers le passé négrier de la ville de Bordeaux. À l'évidence cette tribune n'est pas œuvre d'historiens connaissant le sujet très étudié de la « présence des Noirs et gens de couleur » sur le sol métropolitain qui a été rappelé ici, les travaux essentiels de Pierre Boulle, Sue Peabody et Érick Noël n'ont, semble-t-il, pas été consultés par les signataires.

*Conrad Brunstrom*  
(*Maynooth University, Ireland*)

**“Till Conquest Cease,  
and Slav’ry be no more”:  
Poetry, Slavery, and Blue-Water Toryism**

This article will consider prevalent poetic preoccupations relating to the idea of a political movement known as “Blue-Water Toryism”. Although identified with an English (and after 1707) British political party, it is not a uniquely English or British phenomenon, and Colin Jones has argued that eighteenth-century French foreign policy as defined by chief minister Cardinal de Fleury (1653-1743) in the decades following the peace treaty of Utrecht (1713), was similarly concerned to prioritise transatlantic and transcontinental concerns over European territorial claims in the eighteenth century<sup>1</sup>. This article will suggest that this discourse is celebrated and thereby shaped by poets whose primary concern was metrical as well as geopolitical, and who championed an optimistic futurity that can only be described as rhythmically self-validating.

The Tory party by the beginning of the eighteenth-century is generally and accurately associated with the so-called “Country Party”, enabling readers to draw a dubious but easy distinction between Tory landed interests and Whig trade. During the last years of the War of Spanish Succession, however, Tory political rhetoric preferred to identify an opposition between an ideal form of trade, based on the actual exchange of actual commodities to

---

<sup>1</sup> Colin Jones, *The Great Nation: France from Louis XV to Napoleon*, London, Penguin, 2002, p. 133-139.

the interests of “the Exchange” whose interest really is – interest itself. Although this ideology is most famously developed in Jonathan Swift’s influential political pamphlet, *The Conduct of the Allies* (1711)<sup>2</sup>, much of the propaganda of war and peace in this period comes in the form of verse. This article will, accordingly, reference five poems, all of which offer some commentary on the Peace of Utrecht (1713), which were published in the same year, and which share certain common threads.

Firstly, it is worth considering the contribution of the mysterious Jacobite poet Bevil Higgons. According to Higgons, the inspiration for the Peace of Utrecht came from Almighty God Himself, who instructed the Archangel Raphael to communicate the idea for the treaty to Louis XIV while disguised as Henry St John Lord Bolinbroke.

Fly, *Raphael*, fly, and ere it is too late,  
 Preserve the Remnant, and reverse their Fate.  
*Britannia*’s QUEEN to Tenderness inclin’d,  
 Assumes to *France* a more pacifick Mind.  
 Let *Bourbon* know the certain Terms of Peace,  
 And shew the Means to make these Evils cease.  
 The *Seraph* bows, thro’ *Aether* cuts his Way,  
 And leaves the Regions of Eternal Day:  
 And now, to gain, in mortal Shape, Access,  
 Borrows thy Person, ST JOHN, and Address;  
 Pleas’d with the goodly Form, so near his own,  
 The *Cherub* hardly from himself was known;  
 Like BOLINGBROKE, in all, with Joy he flies,  
 Youth, Beauty, Shape, Complexion, Voice, and Eyes;  
 Nor was He injur’d by the bright Disguise<sup>3</sup>.

Higgons’ implication in this passage is that Henry St John, Lord Bolinbroke is so angelic looking for most of the time that an angel suffers no diminution of luminescence by impersonating him. The attempt to present a very complex, fraught, and controversial set of negotiations as a sudden Divine Fiat is of course as

---

<sup>2</sup> Jonathan Swift, *Political Tracts 1711-1713*, Oxford, Blackwell, 1973 [ed. Herbert Davis], p. 1-65.

<sup>3</sup> Bevil Higgons, *A Poem on the Peace: Inscribed to the most Hon. Robert, Earl of Oxford and Earl Mortimer, Lord High Treasurer of Great Britain*, London, Printed for John Morphew, 1713, p. 4-5.

conventional as it is ludicrous<sup>4</sup>. That which has emerged as a slow unforeseeable compromise has to be injected with the inevitability that only God can provide. Such hyperbole is the very stuff of diplomacy as well as of poetry. The extended conclusion to Bevill's poem is extremely maritime. The physical expression of "Peace" consists of busy sea routes.

The Merchant now shall sail with every Breeze,  
And fear no Dangers, but from Winds and Seas:  
His yearly Fleets, *Silurian* HARLEY sends,  
And, unknown Nations make *Britannia's* Friends.<sup>5</sup>

The poem also contains this extraordinary couplet:

Now spicy Isles no more shall useless be,  
Where *Britons* come, all like themselves are Free.<sup>6</sup>

Considering the extent of the Atlantic slave trade a few decades into the eighteenth-century, the assertion that wherever British people travel, people becomes suddenly free seems, with hindsight, obscene. Higgons' own footnote to the poem meanwhile informs the reader that the Spicy island prior state of uselessness refers to the practice of Dutch sailors to tip excess cargo into the sea as part of a price fixing strategy. The Netherlands, figured especially by High Tories as the *locus classicus* of finance capitalism and the first nation to succumb to any form of stock market crash, is associated with a wasteful form of capitalism and one in which promises rather than actual commodities are sold. Higgons therefore dreams of a kind of equilibrium in which the acquisition of surplus value is of less importance than an ideal of reciprocity: a world without waste. What Higgons wants to believe in (or wants his readers to believe he wants to believe in) is the idea that trade, discovery, peace and freedom are all part of the same happy continuum.

---

<sup>4</sup> Pope's *Windsor Forest* deploys a similar fiat within this dramatic couplet: "At length great ANNA said – Let Discord cease! / She said, the World obey'd, and all was Peace!"; *The Twickenham Edition of the Poems of Alexander Pope*, London, Methuen, 1961 [general ed. John Butt, ed. by E. Audra and Aubrey Williams], 6 vols, Vol. I, p. 181.

<sup>5</sup> Higgons, p. 11.

<sup>6</sup> Higgons, p. 12.

The notoriously venal serial turncoat poet Elkanah Settle (1648-1724), meanwhile, composed his very topical poem on the 1713 peace in Latin and English in an alternate page translation, hoping, as he says in his introduction, that the Latin version will achieve an educated pan European readership. (This lack of faith in the vernacular may reflect the fact that he was from a somewhat older generation.) His is a striking poem in that it makes no references to British victories at the expense of France. It is, very deliberately, a poem that might be read appreciatively by pro-peace French patriot. The poem makes for rather less happy reading if the reader happens to be Austrian as more than any of the other poems this article considers, Settle's contribution manages to accommodate many of the arguments made by Swift in *Conduct of the Allies* (1711). Like Swift, Settle argues that the war has been unnaturally extended to satisfy the greed of Dutch and Austrian allies to the detriment of long term British interests and that Hapsburg hegemony has become more of a pan-European threat than Bourbon hegemony.

In a strange biblical allusion, Settle's poem concludes with a reference to Noah's Ark:

Not the Original Dove sent from the Ark,  
 Man's Remnant Race pent in that narrow Bark,  
 More welcome, when return'd from wand'ring o'er  
 The then drown'd World, the verdant Branch she bore,  
 To shew the Earth uprais'd her Head once more:  
 The ebbing Flood's avenging Waters fled  
 All shrinking back to their own Ocean Bed<sup>7</sup>.

The War of Spanish Succession is figured, retroactively, as a deluge, and its survivors are therefore passengers in a boat, desperate for dry land. Peace, according to Settle and in defiance of classic Blue-Water Tory imagery, represents the reconquest of ocean by the land. Just as nation states must abandon certain transient extensions of territory in order to satisfy the terms of a comprehensive treaty, so the Ocean here retreats to its original boundary. Whereas other poets flee the land for the sea, Settle's far more diplomatic poem shows *terra firma* as peace dividend.

---

<sup>7</sup> Elkanah Settle, *Irene Triumphans. Carmen Gratulatorium. A Musa Britannica in Pacem Sancitem, Pacificis Humillime Dicitum*, London, Printed for the author, 1713, p. 15.



Settle, who was Whig or Tory depending on which way the wind blows, is a rare example a poet who fails to evoke a benign maritime futurity.

Tory High Churchman Joseph Trapp's 1713 Utrecht poem, meanwhile, also denounces the prolongation of a war that has apparently made Britain the dupes of Austria and the Netherlands and the laughing stock of Europe. Whig bellicosity is figured as a kind of national ego-weakness, and the urge to continue the war is based on a critical failure of nerve. Accordingly, Trapp applauds his Tory heroes as heroically pacific:

The Chief [Ormond], tho' warmed with just Resentment, stands  
Stedfast to execute His QUEEN's Commands;  
Endures a Truce, controuls his Martial Fires,  
And awful in superior Worth, retires:  
Heroick in Obedeience, scorns their Spight,  
Bravely suspending War, and daring *not* to Fight<sup>8</sup>.

Later in the same poem, Trapp anticipates a new choreography of naval exchange:

*British* and *Gallie* Ships which saw with Dread  
Each others Flags, and hostile Streamers spread;  
Now greet alternate, all the Ocean o'er,  
And only in Saluting Thunder roar<sup>9</sup>.

Trapp imagines a world in which traditional rivalries are turned into courtesies, and cannon fire is re-imagined as a reciprocal greeting. Peace represents for Trapp a "bold" opportunity and one to be seized with both hands. Prolonging the war is, by contrast, a cowardly failure of imagination.

Blue-Waterism is far too complex and pervasive to be explained in terms of any simple "party line". Thomas Tickell's poem on the piece has puzzled some readers (even puzzling Samuel Johnson) in light of the author's friendship with Addison,

---

<sup>8</sup> Joseph Trapp, *Peace. A Poem inscribed to the Right Honourable the Lord Viscount Bolinbroke*, London, Printed for J. Barber, 1713, p. 15.

<sup>9</sup> Trapp, p. 33.

and his identification as a Whig<sup>10</sup>. The poem is replete with “blue-water” tropes and contains explicit praise of the Tory leaders Oxford and Bolinbroke. Jon Richardson argues that “Despite its careful praise of moderate Tory ministers and its disclaimer of military interest, Tickell's poem belongs firmly at the end of the long line of Whig celebrations of the war<sup>11</sup>”. If so, Tickell's poem is far less Gallophobic than you would expect from a Whig and it contains extraordinary statement of comradely affinity between France and Britain:

Brave Minds, howe'er at War, are secret Friends,  
Their gen'rous Discord with the Battel ends;  
In Peace they wonder whence Dissension rose,  
And ask how Souls so like could e'er be Foes<sup>12</sup>.

True warriors love their enemies, albeit in a more of a Viking rather than a Christian sense. It is in Valhalla of shared militarism rather than in a Christian heaven that any Anglo-French reconciliation will achieve its apotheosis. Notably, Tickell, unlike Tory poets, does praise John Churchill, the Duke of Marlborough. In general, Whigs celebrated the land battles of Churchill while Tories praised the sea battles of Ormond. It is in keeping with the confusion of Tickell's political allegiances at this time that he does something different – he celebrates Churchill's victory at Blenheim as *though* it were a sea battle:

On those steep Banks, near Danube's raging Flood  
The *Gauls* thrice started back, and trembling stood:  
When, *Churchill's* Arm perceiv'd, they stood not long,  
But plung'd amidst the Waves, a desperate Throng,  
Crowds whelm'd on Crowds dash'd wide the watery Bed,

---

<sup>10</sup> “How far Tickell, whom Swift afterwards mentioned as *Whiggissimus*, had then connected himself with any party, I know not; this poem certainly did not flatter the practices, or promote the opinions, of the men by whom he was afterwards befriended.” Samuel Johnson, *The Lives of the most Eminent English Poets, with critical Observations on their Works*, Oxford, Clarendon Press, 2006 [ed. by Roger Lonsdale], Vol III, p. 113.

<sup>11</sup> John Richardson, “War, the Poetry of War, and Pope's Early Career”, *The Journal of English and Germanic Philology*, Vol. 102, No. 4, October 2003, p. 492.

<sup>12</sup> Thomas Tickell, *A Poem to his Excellency the Lord Privy Seal on the Prospect of Peace*, London, Printed for J. Tonson, 1712-1713, p. 2.

And drove the Current to its distant Head<sup>13</sup>.

The Danube is, after all, a very large river and a river that was indeed central to the detailed fluid dynamics of the battle, thus giving Tickell the opportunity of describing Britain as a maritime power even when participating in an infantry battle hundreds of miles away from any ocean. The alliteration of Waves, whelmed, wide and watery creates a sense of the Danube as a tidal waterway. Churchill stands not as a general but as an admiral, one who commands the waves – and it is this ability to manipulate the watery element rather than direct large collections of infantry that proves decisive.

Such a confusing illustration serves to indicate just how pervasive and politically ecumenical blue-watery rhetoric is in 1713. Blue water also serves to reinforce a sense of national security:

Amidst the World of Waves so stands serene  
*Britannia's* Isle, the Ocean's stately Queen;  
 In vain the Nations have conspir'd her Fall,  
 Her Trench the Sea, and Fleets her floating Wall:  
 Defenceless Barks, her powerful Navy near,  
 Have only Waves and Hurricanes to fear<sup>14</sup>.

In other words, argues Tickell, with a stronger navy, Britain's island integrity will remain pristine and her global trade ensured. With a strong navy, a nation may be insular and global at one and the same time. This suggestion promotes a future trajectory for Britain in which all conflict is naval rather than land-based. Iconographically, *Britannia* is literally turning its "back" on Europe to zones with bigger waves and hurricanes than the Danube can supply. It should be noted, however at this point, that unlike much of the current crop of politicians dominating twenty-first century British political life, none of these Blue-Water Tories were in favour of leaving Britain with no European allies. Throughout the eighteenth-century, even the bluest of the blue acknowledged that Britain was a European country and should not be completely isolated by the continental powers (although such a state of

---

<sup>13</sup> Tickell, p. 4.

<sup>14</sup> Tickell, p. 7.

isolation did perhaps briefly exist during the latter stages of the War of American Independence). Jeremy Black has noted that political interests favouring European continental engagement remained potent throughout the 1720s, and that “balance of power” was neither a clearly comprehended nor consistently executed concept at this time<sup>15</sup>. Apart from anything else, there was no European consensus as to what the relative state of the European powers ought to be without which, any “balancing” was impossible. In the case of both France and Britain, a conceptual shift towards a westward facing cartographic ideogram was effected but in the case of both nations, the colonial conflicts that were attendant on a massive expansion of maritime trade could not be disengaged from ongoing dynastic struggles that blighted central and eastern Europe.

Back in 1713, Thomas Tickell regards European peace and global exploration as co-dependent.

Fearless our Merchant now may fetch his Gain,  
 And roam securely o'er the boundless Main.  
 Now o'er his Head the Polar Bear he spies,  
 And freezing Spangles of the *Lapland* Skies;  
 Now swells his Canvas to the sultry Line,  
 With glitt'ring Spoils where *Indian* Grottoes shine,  
 Where Fumes of Incense glad the Southern Seas,  
 And wafted Citron scents the balmy Breeze.  
 Here nearer Suns prepare the rip'ning Gemm,  
 To grace Great ANNE's Imperial Diadem,  
 And here the Ore, whose melted Mass shall yield  
 On faithful Coins each memorable Field,  
 Which, mixt with Medals of immortal *Rome*,  
 May clear Disputes, and teach the Times to come<sup>16</sup>.

Colonial goldmines will furnish the material for medals which will serve as peace-making talismans for future generations. The aesthetic purpose of this kind of venture capitalism consists, apparently, of its ability to illustrate a version of exemplary history that will inspire future peace negotiations.

---

<sup>15</sup> Jeremy Black, “Interventionism, Structuralism, and Contingency in British Foreign Policy in the 1720s”, in *The International History Review*, Vol. 26, No. 4, Dec. 2004, p. 734-764).

<sup>16</sup> Tickell, p. 9-10.

Tickell's poem differs from Pope's (deservedly) far more poem "Windsor Forest" on the Peace of Utrecht in that Pope tends to treat contemporary politics allegorically whereas Tickell references specific events far more directly. Although both poems are equally topical, Tickell's feels far more ephemeral. While for Pope, political lessons appear to emerge spontaneously and organically from flowing hills and rivers, Tickell has a list of points he needs to make and the descriptions are enforced by the needs of the list. Blue-Water Toryism is therefore a term associated with a certain political mentalité, a certain concept of global trade and a distinctive reaction to the grisly logistics of the large scale land campaigns associated with the Wars of Spanish Succession. Gary Evans develops something of the appeal of Blue-Waterism thus:

The term 'blue water' came to be associated with an approach to international relations that accentuated the need for Britain to void continental commitments which, it was argued, were without significance or meaning for an island nation that drew strength from its commerce and trade<sup>17</sup>.

The investment of the British House of Stuart in the Royal African Company was largely motivated by a desire to develop an income stream free from the scrutiny of parliament (a desire shared by the present British Royal family). Trade in this company did not exclusively involve slave trading, although this branch of so-called commerce became a more dominant and lucrative aspect of the company's activities over time<sup>18</sup>. Suvir Kaul notes the urgent paradoxes of an aggressive trading empire that is saturated with libertarian rhetoric:

The medieval model of the movement of culture (*translatio studii*) was mapped onto the idea that empires followed a westward drift (*translatio imperii*); thus both the British Muse and the British Empire (however limited, or under threat, this empire might have been in practice) were seen to be the latest and most legitimate inheritors of the achievements of classical and early

---

<sup>17</sup> Gary Evans, "Partisan politics, history and the national interest" (1700-1748) in *Ideology and Foreign Policy in Early Modern Europe (1650-1750)*, London, Routledge, 2011 [ed. by David Onnekink and Gijs Rommelse], p. 60.

<sup>18</sup> William A. Pettigrew, *Freedom's Debt: The Royal Africa Company and the Politics of the Atlantic Slave Trade, 1672-1752*, Williamsburg, University of North Carolina Press, 2013, p. 28-32.

modern European empires but with one important difference: the British commitment to Liberty was meant to protect its society and people from the seemingly inevitable decline into the “Luxury”, degeneracy, and effeminacy that had destroyed otherwise martial and manly empires like those of Sparta and Rome<sup>19</sup>.

Dynamic expansionism needs a “frontier” spirit to ensure that the periphery does not merely “serve” the imperial centre. Within such a paradigm, to strive for mastery on land, to intervene too energetically on the European mainland was, quite literally, a move in the wrong direction. Inheriting a chauvinist Graeco-Roman association of “The East” with tyranny and decadence, poets cherished a libertarian Occidentalism dominated by images of transatlantic trade routes.

Blue-Water Toryism was no mere transient opposition rhetoric. As many historians have noted, British foreign policy under the whig Robert Walpole appeared to have adopted Tory continental pacifism wholesale as he did his utmost to prevent Britain’s Hanoverian connection from embroiling Britain as a whole in large scale land war commitments during his long spell in government. This theft of foreign policy clothing means that the political losers of 1714 could claim disproportionate influence in terms of long term geopolitical thinking.

Subsequently, however, Blue-Water Toryism has been largely associated with the incipient transatlantic slave trade due to the effect of Britain securing the Asiento as a consequence of the Treaty of Utrecht which was to ensure that the world’s largest merchant navy, protected by the world’s largest military fleet, secured the most lucrative contract associated with the cruellest form of exploitation of the eighteenth-century. The paradox that a geopolitical policy that prided itself on ideals of peace, prosperity and reciprocity helped to accelerate and promote the transatlantic slave trade defies easy exculpatory explanation.

---

<sup>19</sup> Suvir Kaul, “Poetry, Politics, and Empire”, in *A Companion to Eighteenth-Century Poetry*, Oxford, Blackwell, 2016 [ed. by Christine Gerrard], p. 27.

Here is the notorious peroration to the most deservedly famous English 1713 Utrecht poem – Pope’s “Windsor Forest”.

The Time shall come, when free as Seas or Wind  
 Unbounded *Thames* shall flow for all Mankind,  
 Whole Nations enter with each swelling Tyde,  
 And Seas but join the Regions they divide;  
 Earth's distant Ends our Glory shall behold,  
 And the new World launch forth to seek the Old.  
 Then Ships of uncouth Form shall stem the Tyde,  
 And Feather'd People croud my wealthy Side,  
 And naked Youths and painted Chiefs admire  
 Our Speech, our Colour, and our strange Attire!  
 Oh stretch thy Reign, fair *Peace!* from Shore to Shore,  
 Till Conquest cease, and Slav'ry be no more;  
 Till the freed *Indians* in their native Groves,  
 Reap their own Fruits, and woo their Sable loves,  
*Peru*, once more, a race of Kings behold,  
 And other *Mexico's* be roof'd with Gold<sup>20</sup>.

Did Pope really believe that the Peace of Utrecht, with the allocation of slaving privileges as determining provisions, would lead to the global abolition of slavery? Laura Brown has written extensively on this issue, concluding that:

As an apologist for English imperialism, Pope constructs a referent – the image of a world of peace – which he can then claim as an external and prior justification for his belief. His poem thus works by reversing the terms by which history is understood: usurpation becomes self determination, oppression liberty, and violence peace<sup>21</sup>.

It is arguable that a thoroughgoing cynic would manage to be subtler than Pope is in this passage. It is to be noted that the context of “Slav’ry” in Pope’s paragraph involves Spanish imperialism in South America rather than the Atlantic slave trade. It is clear that for Pope in 1713, the word “slavery” did not automatically trigger the same manifestation of forced servitude that overwhelmingly suggests itself to posterity. John Richardson, meanwhile, prefers the term “discretion” to “apologism”, to

---

<sup>20</sup> *The Twickenham Edition of the Poems of Alexander Pope*, Vol. I, p. 191-192.

<sup>21</sup> Laura Brown, *Alexander Pope*, Oxford, Blackwell, 1985, p. 191.

describe the inability of Pope to sever himself from a treaty provision that allied Pope to a party and patrons to whom he was beholden<sup>22</sup>. Richardson also suggests, is the idea of slavery being grammatically more contingent on conquest ceasing – i. e. – after universal and perpetual Peace has been established. If slavery is contingent upon war, then anything that brings about Peace must eventually abolish slavery, even if the terms of a particular peace treaty would seem to strengthen slavery.

Perhaps an obvious point to be made is that Higgons, Settle, Tickell and Pope were all poets rather than political theorists. This is not to say that they believed that poetry was more important than politics, but rather than they conceived of politics – particularly geopolitics – in poetic terms. More precisely, The Peace of Utrecht, not co-incidentally, co-incides with the what might be regarded as the long war to establish what heroic couplet poetry should sound like in English – a problem of fluid dynamics. How much enjambement should a couplet poet employ? How much caesural variation is desirable? Are triplets ever acceptable in couplet verse and is it a good idea to conclude a verse paragraph with an alexandrine<sup>23</sup>? These rhythmic arguments are about the play of opposed forces, about balance and resolution and they are more than cognate with arguments about how to secure a stable European settlement without surrendering to Bourbon or Hapsburg European hegemony. A particular kind of maritime trade seemed to illustrate a prosodic refinement whereby terms of fair exchange could be rhythmically mediated to everybody's customer satisfaction. "Peace", especially in 1713, suggested balanced "closure" – and no poetic form offers balanced closure more effectively than a heroic couplet.

It may well seem offensive to compare the exigencies of metrical refinement with the forced transportation of entire peoples. Furthermore, couplet poetry itself would stand accused of being oppressive within a generation. A later generation of propagandists on behalf of blank verse, represented in the mid

---

<sup>22</sup> John Richardson, "Alexander Pope's 'Windsor Forest': its context and attitudes towards Slavery", in *Eighteenth-Century Studies*, Vol. 25, No. 1, Fall 2001, p. 1-17.

<sup>23</sup> This issue is most exhaustively treated in William Bowman Piper, *The Heroic Couplet*, Cleveland, Case Western Reserve University, 1969.



century by Edward Young and in the late eighteenth-century by the anti-slavery poet William Cowper, would reject couplets as manacles, describing them frankly as “chains” that restrict movement, a mosaic law that truly Christian poets should seek to shatter<sup>24</sup>. For the generation of poets that were dominant around the time of the War of Spanish Succession, however, these couplets were associated with a form of self mastery as well as a kind of national autonomy based on an ideal of navigation – a rising tide that would eventually, very eventually, raise all boats.

---

<sup>24</sup> I have developed this concept further in “Blank Verse”, in *The Oxford Handbook of British Poetry, 1660-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2016 [ed. by Jack Lynch], p. 386-404.



Élodie Ripoll  
(Universität Stuttgart, Allemagne)

## Les couleurs de la mer chez Bernardin de Saint-Pierre à l'aune de l'imaginaire maritime des Lumières

« En cette fin de siècle [le XVIII<sup>e</sup>] fasciné par le prisme, l'analyse littéraire des couleurs aquatiques atteint un degré de précision jusqu'alors inconnu<sup>1</sup> ». Ce phénomène constaté par Alain Corbin est le produit de trois bouleversements, tant culturels qu'épistémologiques, survenus pendant les Lumières. Autrefois objet de répulsion, la mer est devenue un objet de fascination<sup>2</sup>. L'écriture descriptive a été réhabilitée et promue dans un grand nombre de champs de l'activité intellectuelle<sup>3</sup>, favorisant l'évocation des beautés de la nature. La traduction de l'*Optique* de Newton (1720) a amorcé une revalorisation sans précédent de la couleur et de ses discours : la couleur est devenue un objet de science à part entière sans perdre son pouvoir de fascination<sup>4</sup>.

Bernardin de Saint-Pierre se situe à la convergence de ces évolutions. Il est considéré comme l'un des « deux grands

---

<sup>1</sup> Alain Corbin, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage*, Paris, Flammarion, 2010, p. 181.

<sup>2</sup> Voir *ibid.*, p. 11-30 et p. 69-209.

<sup>3</sup> Voir Christof Schöch, *La Description double dans le roman français des Lumières (1760-1800)*, Paris, Classiques Garnier, 2011, p. 68.

<sup>4</sup> Voir Ulrike Boskamp, *Primärfarben und Farbharmonie. Farbe in der französischen Naturwissenschaft, Kunstliteratur und Malerei des 18. Jahrhunderts*, Weimar, VDG, 2009.

inventeurs de la mer dans la littérature française<sup>5</sup> », aux côtés de Chateaubriand. Il incarne de façon emblématique « le renouveau des pratiques descriptives<sup>6</sup> » et l'avènement d'une nouvelle épistémologie visuelle, héritée de l'empirisme lockéen et des sciences naturelles<sup>7</sup>. L'histoire littéraire voit en lui l'écrivain « coloriste<sup>8</sup> » par excellence. En effet, son utilisation des mentions de couleur diffère profondément de celles de ses contemporains, par leur nombre comme par leur variété. Rappelons que les auteurs de son époque utilisent majoritairement les hyperonymes<sup>9</sup>, surtout la triade *blanc, rouge, noir*<sup>10</sup>, tandis qu'il multiplie les hyponymes et place la couleur au centre de ses descriptions<sup>11</sup>. Dès lors, comment ne pas s'étonner qu'Alain Corbin ne parle pas des couleurs de la mer dans les *Études de la nature* (1784-1788) ou les *Harmonies de la nature* (1814), mais dans les *Éléments de perspective pratique à l'usage des artistes* (1799) de Valenciennes, peintre paysagiste ? Les descriptions de la mer de Bernardin de Saint-Pierre ne s'inscrivent-elles pas dans ces évolutions ?

Une lecture croisée des dictionnaires, de l'*Histoire physique de la mer* (1725) de Marsilli, des *Éléments de perspective* de Valenciennes et des œuvres de Bernardin de Saint-Pierre nous permettra de retracer l'imaginaire maritime des Lumières pour

---

<sup>5</sup> Alain Corbin, *Le Ciel et la Mer*, Paris, Flammarion, 2014, p. 53.

<sup>6</sup> Christof Schöch, *La Description double*, éd. citée, p. 11.

<sup>7</sup> Voir Evelyn Dueck et Nathalie Vuillemin (dir.), *Entre l'œil et le monde : dispositifs d'une nouvelle épistémologie visuelle dans les sciences de la nature (1740-1840)*, éditions Épistémocritique, 2017, en ligne, <https://epistemocritique.org/entre-oeil-monde-dispositifs-dune-nouvelle-epistemologie-visuelle-sciences-de-nature-1740-1840/>.

<sup>8</sup> Gustave Lanson, *Histoire de la littérature française*, Paris, Hachette, 1909, p. 827. Voir Marco Menin, « La philosophie des couleurs de Bernardin de Saint-Pierre », dans *La Couleur des Lumières*, Aurélia Gaillard et Catherine Lanoë (dir.), *Dix-huitième siècle*, n°51, 2019, p. 127-140.

<sup>9</sup> À la suite de John Lyons (*Linguistique générale* [1968], Paris, Larousse, 1970 [trad. F. Dubois-Charlier et D. Robinson]), on appelle *hyperonyme* dans le domaine des couleurs les termes « directs et simples, créés spécialement pour désigner une couleur. [...] Au nombre de onze, ils traduisent un "champ" chromatique : bleu/ blanc/ brun [marron]/ gris/ jaune/ noir/ orange/ rose/ rouge/ vert/ violet » (Annie Mollard-Desfour, *Le Rouge. Dictionnaire des mots et expressions de couleur*, Paris, CNRS Éditions, 2000, p. 23). Le *champ chromatique* intègre les nuances des hyperonymes, appelées *hyponymes*.

<sup>10</sup> Voir Élodie Ripoll, *Penser la couleur en littérature. Explorations romanesques des Lumières au réalisme*, Paris, Classiques Garnier, 2018, p. 279-300.

<sup>11</sup> Voir *ibid.*, p. 420 et suiv.

réévaluer l'évolution de « l'analyse littéraire des couleurs aquatiques » et démontrer certaines certitudes chromatiques. Premièrement, l'imaginaire visuel de la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle est plus polychrome que bleu et ne se limite en rien aux couleurs mais intègre d'autres qualités optiques, comme la transparence ou la brillance. Deuxièmement, les écrits de cette époque consacrés aux couleurs de la mer présentent une certaine continuité dans leurs approches et leurs observations, malgré quelques variations. Enfin, Bernardin de Saint-Pierre s'inscrit à la fois dans cet imaginaire chromatique commun qu'il prolonge et dépasse en associant une précision dans la dénomination des couleurs à des ambitions poétiques.

### L'imaginaire chromatique de la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle

Plusieurs types de publications évoquent la mer et ses couleurs au XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est le cas des dictionnaires, de l'*Encyclopédie* mais aussi des relations de voyage – qu'affectionnait particulièrement Bernardin de Saint-Pierre<sup>12</sup> – et des manuels de géographie qu'il a pu connaître du fait de sa formation d'ingénieur géographe<sup>13</sup>.

Les articles des dictionnaires consacrés à l'eau montrent un certain désintérêt pour la couleur. Pour le *Dictionnaire de l'Académie*, l'eau est un « élément froid et liquide » dont est vantée indirectement la qualité ou la transparence (« *Eau claire. Bonne eau. Eau bonne à boire. Eau fade. Eau vive. Eau fraîche. Eau chaude. Eau courante. Eau jaillissante. Eau dormante. Eau croupie. Eau bourbeuse. Eau légère. Eau pesante. Eau puante*<sup>14</sup> »). S'ils ne s'intéressent pas non plus à la couleur, les articles FLEUVE, RIVIÈRE, LAC, MER et OCÉAN, sont révélateurs d'une perception centrée sur l'étendue, le mouvement et sur les conséquences qui en découlent pour les activités humaines (pêche, baignade, navigation). Si l'océan n'est que la

---

<sup>12</sup> « Je cite beaucoup de livres de voyages, parce que ce sont ceux que j'aime et que j'estime le plus de la littérature moderne » (Bernardin de Saint-Pierre, « Étude XII », *Études de la nature*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2007 [éd. C. Duflo], p. 496).

<sup>13</sup> Voir Gabriel-Robert Thibault, *Bernardin de Saint-Pierre. Genèse et philosophie de l'œuvre*, Paris, Hermann, 2016, p. 75.

<sup>14</sup> *Dictionnaire de l'Académie* (1762, 4<sup>e</sup> édition), EAU, orthographe originale.

« grande mer qui environne toute la terre<sup>15</sup> » sans autre particularité, l'article MER est bien plus développé : « l'amas des eaux qui environnent la terre, & qui la couvrent en plusieurs endroits<sup>16</sup> », s'ensuivent des exemples toponymiques, parfois chromatiques (« *La mer Blanche. La mer Noire. [...] La mer Rouge*<sup>17</sup> »), des remarques sur les poissons, mais surtout sur les courants et les risques liés à la navigation (ou aux pirates) qui font partie de l'imaginaire maritime de l'époque :

*Mer navigable. Mer orageuse. Mer irritée. Mer courroucée. La mer étoit grosse, étoit agitée. Mer calme. Mer poissonneuse. Mer pleine d'écueils & de bancs. Une mer qui a beaucoup de courans. Les côtes de la mer. Le rivage de la mer. Le bord de la mer. Les sables de la mer. Le flux & le reflux de la mer. Le sein de la mer. Les flots, les vagues de la mer. [...] Ce Prince, cet État est puissant sur mer. Ce Capitaine, ce Corsaire courroit la mer avec tant de vaisseaux, infestoit les mers. Tenir la mer. Nettoyer la mer de pirates*<sup>18</sup> [...].

Comment est traité ce sujet dans l'*Encyclopédie* ? Pour d'Alembert, l'eau est « un corps fluide, humide, visible, transparent, pesant, sans goût, sans odeur<sup>19</sup> [...] ». Les articles FLEUVE/RIVIÈRE, LAC ne s'intéressent pas non plus aux couleurs contrairement à l'article OCÉAN<sup>20</sup>. Celui-ci, construit selon un échange de questions ou d'hypothèses et de réponses, aborde différents problèmes comme le volume de l'eau, la profondeur et les couleurs :

Il y a des parties de l'*Océan* dont la couleur est différente des autres, & l'on en cherche la raison.

On observe que vers le pôle du nord la mer paroît être de couleur noire, brune sous la zone torride, & verte dans les autres endroits ; sur la côte de la nouvelle Guinée elle paroît blanche & jaune par endroits, & dans les détroits elle paroît blanchâtre sur la côte de Congo. Vers la baie d'Alvaro, où la petite rivière Gonzales se jette dans la mer, l'*Océan* est d'une couleur rouge, &

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, OCÉAN.

<sup>16</sup> *Ibid.*, MER.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> D'Alembert, EAU (Phys.), *Encyclopédie*, vol. V, [1755], p. 186.

<sup>20</sup> Voir Jaucourt, FLEUVE/RIVIÈRE (Non classé), *Encyclopédie*, vol. VI, [1756], p. 867-868 ; d'Holbach, LAC (Hist. nat.), *Encyclopédie*, vol. IX, [1765], p. 150-151 ; Jaucourt, OCÉAN (Géog.), *Encyclopédie*, vol. XI, [1765], p. 333-337.

cette teinture lui vient d'une terre minérale rouge sur laquelle la rivière coule<sup>21</sup>. [...]

Les anecdotes reprennent une palette chromatique large allant du noir au blanc, couvrant ainsi tout le spectre. Les explications ne sont livrées que pour l'exemple le plus connu des lecteurs (déjà mentionné dans le *Dictionnaire de l'Académie*), celui de la mer Rouge :

Il est probable que ce nom lui a été donné à cause du sable rouge qui se trouve sur son rivage, & qui contre sa nature se mêle souvent avec l'eau par la violence du flux & reflux, qui est extraordinaire dans ce golfe : de sorte qu'il le balotte comme des cendres, & l'empêche de tomber au fond par sa violente agitation. Les marins confirment ce fait, & disent que cette mer paroît quelquefois aussi rouge que du sang ; mais que si on met de cette eau dans un vase sans le remuer, le sable rouge se précipite, & qu'on peut le voir dans le fond [...]<sup>22</sup>.

Seules les exceptions (lointaines) sont traitées ici – la norme dont elles s'écartent n'est jamais évoquée. Ce premier examen s'avère peu concluant.

La lecture des récits de voyage l'est tout autant. Ces textes renseignent peu sur un quelconque imaginaire chromatique. Bougainville s'en est indirectement expliqué dans le discours préliminaire de son *Voyage autour du monde* : « Avant que de commencer le récit de l'expédition qui m'a été confiée, qu'il me soit permis de prévenir qu'on ne doit pas en regarder la relation comme un ouvrage d'amusement : c'est surtout pour les marins qu'elle est faite<sup>23</sup> ». Nul besoin de décrire les couleurs de la mer pour les marins qui les connaissent, les prévenir des dangers est plus important. Les remarques sur les bords de mer, voire sur le degré de transparence de l'eau, sont ainsi subordonnées aux conséquences sur la navigation. Le pittoresque et l'expérience esthétique cèdent le pas aux conseils précis pour les futurs explorateurs.

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 335.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Bougainville, *Voyage autour du monde*, Paris, PUPS, 2001 [éd. Michel Bideaux], p. 56.

La situation est tout autre pour les géographes dont les travaux sont accompagnés de cartes et de schémas. Dans *Le Langage des géographes*, François de Dainville a analysé les couleurs utilisées sur les cartes réalisées entre 1500 et 1800 et observé que du « XVI<sup>e</sup> à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la mer est, en général, lavée de couleur d'eau, ou vert de gris, qui est, à l'accoutumée, "plus vert que bleu"<sup>24</sup> ». La *couleur d'eau*, un genre de vert, est ainsi « la couleur habituelle de la mer », « des eaux courantes », « des étangs quelquefois<sup>25</sup> ». Le bleu semble être réservé à l'air, plus rarement à la mer et aux eaux courantes ou aux eaux dormantes<sup>26</sup> sans doute car les cartographes « ont observé que le reflet du ciel à leur surface les pouvait faire prendre pour un morceau de ciel en terre [...]»<sup>27</sup>. Les conventions en vigueur ne donnent ainsi que partiellement raison à Michel Pastoureau pour qui l'eau passe durablement du vert au bleu entre le XV<sup>e</sup> et le XVII<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>.

Les travaux écrits de géographie s'avèrent encore plus intéressants. Ainsi en est-il du *Grand Dictionnaire géographique et critique* (1735) de Bruzen de la Martinière dont l'article MER est par ailleurs relativement avare en mentions de couleur : au détour d'une remarque sur la mer Caspienne, l'on apprend qu'elle est « de couleur verdâtre à l'ordinaire, comme toutes les eaux de mer<sup>29</sup> ». Les travaux du naturaliste italien Marsilli, considéré comme le « père de l'océanographie<sup>30</sup> » s'avèrent bien plus riches. Dans son *Histoire physique de la mer* (1725), il s'interroge sur la topographie des fonds marins, la nature de l'eau de mer et ses mouvements. Pour lui, « la Couleur et le goût [sont] deux choses à y remarquer<sup>31</sup> ». Ses

---

<sup>24</sup> François de Dainville, *Le Langage des géographes. Termes, signes, couleurs des cartes anciennes (1500-1800)*, avec le concours de Françoise Grivot, Paris, A. et J. Picard, 1964, p. 100.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 375.

<sup>26</sup> Voir *ibid.*, p. 332 et suiv. ; 100, 134, 155, 333.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 333.

<sup>28</sup> Michel Pastoureau, *Vert. Histoire d'une couleur*, Paris, Éditions du Seuil, 2013, p. 97.

<sup>29</sup> Bruzen de la Martinière, *Le Grand Dictionnaire géographique et critique*, La Haye, chez P. Gosse et P. de Hondt, 1735, t. 5, p. 293.

<sup>30</sup> Numa Broc, *La Géographie des philosophes. Géographes et voyageurs français au 18<sup>e</sup> siècle*, Paris, Ophrys, 1975, p. 212. Son nom est parfois orthographié Marsigli.

<sup>31</sup> Marsilli, *Histoire physique de la mer, ouvrage enrichi de figures dessinées d'après la nature*, Amsterdam, aux dépens de la Compagnie, 1725, p. 18, orthographe originale.



observations s'accompagnent d'une analyse optique : « Les Couleurs sont essentielles, constantes, accidentelles, & apparentes par les diverses reflexions<sup>32</sup> ». Le géographe commence par expliquer les spécificités de l'eau de mer :

Sa Couleur naturelle et substantielle est claire d'elle-même, & plus brillante qu'aucune autre sorte d'Eau de Fontaine ou de Citerne que j'aye comparée avec elle. Il est vrai qu'on ne sauroit y reconnoître cette clarté, dont je parle, tant qu'elle demeure dans le Bassin de la Mer, qui lui donne toutes ces Couleurs apparentes, que j'expliquerai. Il faut, pour cela, la poser dans un vase de verre, qui ne reçoive point de réflexion, parce que ce sont elles qui causent toutes ces Couleurs supposées<sup>33</sup>.

Comme les autres auteurs, il remarque d'abord la transparence de l'eau mais s'avère très sensible à la variété des couleurs qu'il tente de décrire et d'expliquer tout en prenant en compte la perception de l'observateur :

On y remarque un très-grand nombre d'autres couleurs tant à la superficie, qu'en certaines profondeurs particulières ; & ces couleurs ont des aspects tantôt agréables, tantôt affreux ; mais toujours purement apparents, n'étant formez que par les réflexions ou refractions des rayons du Soleil, causées par les Nuages, ou par le fond de la Mer, ou bien par la brisure de la figure naturelle, & ordinaire contre les Corps solides qu'elle heurte<sup>34</sup>.

Ces « Couleurs supposées » sont liées à des paramètres souvent optiques mais aussi géographiques comme la profondeur de l'eau ou la nature du sol. Observant l'embouchure du Rhône, il observe que les « Eaux superficielles » ont une « couleur trouble & cendrée » due au « mélange des Torrens, & des rivières<sup>35</sup> ». Ses illustrations permettent de visualiser « la superficie de deux Couleurs, trouble & bleuë », la première est due à « la nature de l'Eau du Rhône, & ce bleu apparent [à] la réflexion du fond, comme cela arrive universellement dans la vaste étendue de la

---

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>35</sup> *Ibid.*

Mer<sup>36</sup> ». La norme de la couleur de la mer est donc bien bleue. Comment ce « bleu apparent » est-il amené à changer ?

La Couleur claire, que j'ai décrite, étant dans son Bassin naturel paroît bleuë, lors qu'il y a beaucoup de fonds éclairé, & dans les endroits, où le fonds est médiocre, elle devient fort variée ; parce que toutes les sortes de Materiaux, qui couvrent le sol, lui communiquent leurs réflexions. Ainsi si c'est du sable & du Gravier blanc, & que le Soleil donne là-dessus, l'Eau paroît d'un verd souffré ; si c'est de l'algue ou autres herbes obscures, ou des Mousses, ou de l'argile noire, elle paroît noirâtre<sup>37</sup>.

Le bleu devient alors un « verd souffré », un vert tirant vers le jaune, ou une couleur « noirâtre », couleur indéterminée tirant vers le noir. Il observe également que l'action du vent peut « resserre[r], & dilate[r] l'étenduë de ces couleurs<sup>38</sup> ». « Les Nuages contribuent aussi à la diversité de ces couleurs apparentes, particulièrement dans ces mers, où ils sont remplis de matières crasses, qui les rendent épais & fort sombres », tel un « Nuage rouge comme du sang<sup>39</sup> » qui se reflète dans la mer.

L'imaginaire chromatique de la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle semble curieusement plus polychrome que bleu tandis que le vert (ou le verdâtre) recule progressivement dans l'imaginaire. L'observation rigoureuse conduit à remarquer la capacité de la mer à refléter son environnement aquatique ou céleste mais surtout sa dimension cinétique qui se manifeste dans les nuances indéfinies, changeantes et les mouvements de l'eau. Par ailleurs, Marsilli, contrairement aux explorateurs, s'intéresse aux effets des variations chromatiques sur le spectateur, tantôt « fort agréables<sup>40</sup> », tantôt « affreux<sup>41</sup> ». Bernardin de Saint-Pierre connaissait-il ses travaux ?

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 20 et suiv.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 19.

## Les couleurs de la mer selon Valenciennes

Examinons à l'aune de cet imaginaire chromatique les *Éléments de perspective pratique à l'usage des artistes* (1799) – publiés après les *Études de la nature* (1784-1788) – y observe-t-on réellement ce « degré de précision jusqu'alors inconnu<sup>42</sup> » ?

Les passages consacrés aux couleurs de la mer s'inscrivent pleinement dans les représentations typiques du XVIII<sup>e</sup> siècle – la palette, les variations liées au temps, à l'éloignement des côtes – tout en présentant certaines particularités : « L'eau de la mer, dans le calme parfait, a l'aspect d'un liquide huileux, tantôt bleu, tantôt vert sur les côtes y et souvent jaunâtre en pleine mer<sup>43</sup> ». Deux des trois couleurs nommées – *bleu* et *vert* – font partie de l'imaginaire commun ; *jaunâtre*, une couleur indéterminée tirant vers le jaune, est plus rare mais rappelle la couleur « souffré[e] » observée par Marsilli. Le rapprochement avec l'huile – et donc avec la matérialité de la peinture – dénote une certaine brillance ainsi qu'une sensation haptique également inédite.

Les aléas météorologiques changent l'apparence de la mer :

Dans un temps de brouillard que les marins appellent brume, l'eau de la mer est grise et de la couleur de l'atmosphère, surtout quand elle est tranquille ; mais si elle est agitée, elle prend différents tons : vert noirâtre ; bleu verdâtre ; violet rembruni mêlé du blanc écumeux de l'extrémité des vagues qui s'anéantissent en se roulant et se brisant sur elles-mêmes<sup>44</sup>.

La palette s'est diversifiée et repose surtout sur des associations de couleurs qui sont autant d'indications sur les mélanges à réaliser. Le gris associé à la couleur de l'atmosphère signale les multiples reflets que le peintre devra prendre en considération. Le « vert noirâtre » rappelle Marsilli tandis que le « bleu verdâtre » renvoie à la *couleur d'eau* des cartes. La mention la plus précise est le « violet rembruni mêlé du blanc écumeux », un violet rendu plus brun avec des notes de blanc. En cas de tempête, les vagues deviennent

---

<sup>42</sup> Alain Corbin, *Le Territoire du vide*, éd. citée, p. 181.

<sup>43</sup> Valenciennes, *Éléments de perspective pratique à l'usage des artistes*, Paris, chez l'auteur, Desenne, Durpat, An VIII, p. 493, orthographe originale.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 493.

« brunes, verdâtres et écumeuses<sup>45</sup> ». Toutefois, si l'on compare les champs chromatiques nommés par Valenciennes (*bleu, vert, jaune, noir, brun, gris, violet, blanc*) avec ceux nommés dans l'*Encyclopédie* et par Marsilli, seul le violet est inédit.

Les commentaires de Valenciennes sont toujours infléchis par les exigences de la composition. Comme Marsilli, il est sensible à l'action du soleil, aux reflets qui sont autant de contraintes pour le peintre :

La vague qui vient sur les bords et qui touche au rivage, est écumeuse et blanchâtre ; tandis que dans les fonds elle se détache le plus souvent colorée sur les côtés éclairés par le soleil. La réflexion des montagnes et celle des nuages, quelquefois le mélange des corps étrangers, contribuent à colorer les eaux de la mer<sup>46</sup>.

Comme pour Marsilli, l'action du vent change la surface de l'eau et l'apparence de ses couleurs :

[...] l'eau tranquille et calme réfléchit bien tous les objets ; mais s'il s'élève du vent qui ride sa surface, l'oscillation qu'il cause en augmentant brise toutes les lignes réfléchies, et la réflexion finit par se perdre tout-à-fait ; l'eau ne réfléchit plus alors que le ciel d'un côté de la vague, et de l'autre, des portions d'objets environnans. Ainsi, plus la surface de l'eau sera enfoncée dans le plan du Tableau, plus les vagues diminueront à l'œil, et plus elles réfléchiront la couleur du ciel<sup>47</sup>.

Certaines remarques signalent ainsi la couleur ou la coloration sans en préciser la tonalité exacte qui dépendra du sujet et de l'instant représentés par le peintre.

Outre l'ajout d'un nouveau champ chromatique, la précision qui se dégage de ces descriptions semble surtout résulter de l'objectivité des termes de couleur, majoritairement hyperonymiques – sans métaphore ni analogie – qui sont souvent reprécisés par un autre adjectif de couleur. Pour Alain Corbin, cet ouvrage « incite à se faire attentif à la mutabilité de la substance

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 272.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 493.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 215.

aquatique, à guetter la couleur fugitive<sup>48</sup> ». Cette dimension cinétique se manifeste aussi dans le choix des adjectifs indéfinis et des participes passés (*rembruni*) mais était déjà présente chez Marsilli. Les *Éléments de perspective*, plus lisibles que l'*Histoire physique de la mer*, développent en revanche une approche plus globale des couleurs basée sur une perception panoramique du paysage qui s'apparente à une « propédeutique du regard<sup>49</sup> ».

### Un autre fait de sensibilité – le parachromatique

Valenciennes, comme Marsilli, est très sensible à la « limpidité » de l'eau, qui devient « plus ou moins trouble » sous l'action du « mélange des différentes molécules de terre ou d'autres corps hétérogènes qui viennent s'y dissoudre<sup>50</sup> ». Cet intérêt constant pour la transparence de l'eau ne renvoie pas seulement à son caractère potable ou à une pureté symbolique mais plutôt à un fait de sensibilité moins connu. En effet, la perception visuelle ne se limite aucunement à la couleur – ou plutôt à la tonalité<sup>51</sup> – mais intègre d'autres paramètres comme la transparence, la densité, la luminosité (brillance et matité), que j'ai appelés *parachromatique*<sup>52</sup>, dont l'importance est encore marquée au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'intérêt pour la perception parachromatique s'observe dans les remarques sur la transparence des eaux qui rend possible la vision des profondeurs aquatiques<sup>53</sup>, mais aussi dans celles faites sur la luminosité, à travers les réflexions du soleil mais surtout les tempêtes, plus dignes d'intérêt et faisant partie intégrante de l'imaginaire maritime<sup>54</sup>.

---

<sup>48</sup> Alain Corbin, *Le Territoire du vide*, éd. citée, p. 181.

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> Valenciennes, *Éléments de perspective*, éd. citée, p. 215.

<sup>51</sup> Les modèles tridimensionnels de la couleur s'articulent autour de trois paramètres : la *tonalité* (équivalent d'hyperonyme), la *clarté* (clair ou sombre), la *saturation* (l'intensité).

<sup>52</sup> Voir Élodie Ripoll, *Penser la couleur en littérature* (éd. citée) et « “Ses yeux brillaient d'un éclat singulier”. La quatrième dimension de la couleur dans la description du regard (18<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècles) », dans Michel Menu, Jean-Marie Schaeffer et Romain Thomas (dir.), *La Couleur en question*, Paris, Hermann, à paraître.

<sup>53</sup> Voir Alain Corbin, *Le Territoire du vide*, éd. citée, p. 182.

<sup>54</sup> Voir Emmanuel Le Roy Ladurie (dir.), *L'Événement climatique et ses représentations*, Paris, Desjonquères, 2007, surtout les contributions de Frank Lestringant, Jean-Michel Racault, René Démoris et Michel Delon ; Éva Riveline,

Les remarques sur les couleurs de l'article OCÉAN de l'*Encyclopédie* de Jaucourt sont ainsi suivies par une question sur la brillance de l'eau : « Pourquoi la mer paroît-elle claire & brillante pendant la nuit, sur-tout quand les vagues sont fort agitées dans une tempête<sup>55</sup> ? » En guise de réponse, il cite un passage de l'*Optique* de Newton :

Tous les corps fixes, dit-il, ne luisent-ils pas & ne jettent-ils pas de la lumière lorsqu'ils sont échauffés jusqu'à un certain point ? Cette émission ne se fait-elle pas par le mouvement de vibration de leurs parties ? Tous les corps qui ont beaucoup de parties terrestres & sur-tout de sulphureuses, ne jettent-ils pas de la lumière toutes les fois que leurs parties sont suffisamment agitées, soit que cette agitation se fasse par la chaleur, par la friction la percussion, la putréfaction, par quelque mouvement vital, ou autre cause semblable ? Par exemple, l'eau de la mer brille la nuit pendant une violente tempête, *etc.*<sup>56</sup>.

Cette observation se retrouve chez Valenciennes :

Il en est de même d'une surface d'eau tranquille et stagnante qui ne réfléchit, dans toute son étendue, qu'une grande obscurité. Si cette eau vient à être agitée, elle réfléchira alors le ciel en partie ; et au lieu de la privation de lumière qu'elle éprouvoit dans sa tranquillité, elle deviendra colorée et brillante à raison de son oscillation<sup>57</sup>.

Ici encore, Valenciennes livre des explications plus claires pour les non-spécialistes en se limitant aux perceptions visuelles sans intégrer de notions de physique.

L'imaginaire des tempêtes repose sur des perceptions visuelles (parachromatiques) associées au bruit, à l'humidité et à des changements de température :

TEMPÊTE. s.f. Orage, violente agitation de l'air, causée par l'impétuosité des vents, & souvent mêlée de pluie, de grêle,

---

*Tempêtes en mer. Permanence d'un topos littéraire (16<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Classiques Garnier, 2015.

<sup>55</sup> Jaucourt, OCÉAN (Géog.), *Encyclopédie*, vol. XI, [1765], p. 335.

<sup>56</sup> *Ibid.*

<sup>57</sup> Valenciennes, *Éléments de perspective*, éd. citée, p. 215.

d'éclairs, de tonnerre, &c. Il se dit plus ordinairement Des orages qui arrivent sur mer. *Grande, furieuse, horrible, terrible, violente tempête. Des vaisseaux agités & battus de la tempête, par la tempête. La tempête les a écartés, les a jetés sur une telle côte, les a brisés contre les rochers. [...] Il s'est élevé tout d'un coup une furieuse tempête. [...] Il semble que la foudre & la tempête ayent passé par là*<sup>58</sup>.

Pour Valenciennes, guidé par la composition du tableau, la tempête est d'abord une question de brillance :

La couleur et la lumière brillante des éclairs se réfléchit [sic] sur la vague élevée dans les airs [...]. [...] les vagues reçoivent, par le déchirement des nuages, les rayons lumineux de cet astre [la lune] ; elles paraissent argentées et semblables à des lames immenses de cristal<sup>59</sup>.

La brillance omniprésente est démultipliée par ses reflets sur l'eau, la couleur des éclairs, non mentionnée, trouve un écho dans les vagues « argentées ». La polysémie de *lame* révèle à la lecture une métaphore filée du couteau qui renforce le « déchirement » des éléments et la violence de la tempête. Ce développement parachromatique conserve toutefois des couleurs, nécessaires pour développer le contraste :

La partie des flots qui se trouve dans l'obscurité, ne présente qu'un ton noir-vert très vigoureux et des reflets bleuâtres sur les diverses inégalités de la vague. Les rochers, les vaisseaux et tous les corps qui sont soutenus ou entourés par les eaux, sont du ton le plus foncé et forment, avec elles, le contraste le plus piquant et le plus pittoresque<sup>60</sup>.

Conformément aux exigences picturales, l'obscurité ne repose pas seulement sur le parachromatique. Les tonalités (*noir, vert, bleu*) et les degrés de clarté (« le plus foncé ») et de saturation (« très vigoureux », « bleuâtre ») participent du contraste et sont censés produire des effets sur le public.

La représentation de la tempête n'est cependant pas qu'une affaire d'intense luminosité. Marsilli explique ainsi « avoir vû toute

---

<sup>58</sup> *Dictionnaire de l'Académie* (1762, 4<sup>e</sup> édition), TEMPÊTE.

<sup>59</sup> Valenciennes, *Éléments de perspective*, éd. citée, p. 273.

<sup>60</sup> *Ibid.*

la variété des Couleurs, que les Vents sont capables de causer, dans la Tempête<sup>61</sup> » :

Les ondes se heurtant réciproquement les unes contre les autres par une violente agitation faisoient élever, à une certaine distance, un nombre prodigieux de petits Globes [...] [qui] recevant donc les rayons du Soleil, formoient de temps en temps divers Iris, de plus ou moins de durée, selon que les ondes en fournissoient plus ou moins en se brisant. L'horreur de cette tempête diminoit extrêmement, à mon égard, par la vuë d'un si beau Phénomène, qui faisoit éclater toutes ces vives & agréables Couleurs, que l'on voit ordinairement dans l'Arc-en-ciel<sup>62</sup> [...]

Il remarque de même une couleur apparente typique de la tempête : « Couleur de Lait » ou « écume de Lait » due à la « percussion violente » des ondes<sup>63</sup>. Ici encore, le plaisir esthétique, souligné par la douceur des métaphores choisies, est tel qu'il réduit l'horreur de la tempête.

Dans les œuvres littéraires, les scènes de tempêtes reposent sur un imaginaire visuel et rhétorique topique qui exploite l'analogie avec la peinture : tout concourt à souligner la rigueur de composition de ces passages, tant pour l'importance des lignes, des couleurs que des effets de contraste. Dans son analyse des scènes de tempêtes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle, Éva Riveline a montré des éléments chromatiques récurrents comme le « contraste entre l'obscurité de la nuit et la luminosité violente des éclairs<sup>64</sup> ». Cette obscurité renvoie aussi à une perception parachromatique : la densité ou l'épaisseur des ténèbres frappent autant les observateurs que la brillance de la foudre. Le contraste peut aussi être développé sur une palette chromatique : Exquemelin évoque la mer « blanche d'écume, le ciel tout rouge de feu » et « une affreuse obscurité<sup>65</sup> ». *Blanc, rouge, noir* – le plus fort contraste en matière de couleur et les trois couleurs les plus fréquemment utilisées en littérature<sup>66</sup>.

---

<sup>61</sup> Marsilli, *Histoire physique de la mer*, éd. citée, p. 20.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> Éva Riveline, *Tempêtes en mer*, éd. citée, p. 202.

<sup>65</sup> Exquemelin, *Histoire des aventuriers qui se sont signalez dans les Indes*, Paris, J. Le Febvre, 1686, p. 7 et suiv., cité par Éva Riveline, *Tempêtes en mer*, éd. citée, p. 202.

<sup>66</sup> Voir Élodie Ripoll, *Penser la couleur en littérature*, éd. citée, p. 293-300.



Deux imaginaires distincts semblent ainsi se constituer, celui des beautés de la mer et celui de la tempête – bien que l'expérience esthétique et le sublime fassent partie des deux visions – exploitant tour à tour des notations chromatiques et parachromatiques. Où se situe Bernardin ?

### **Imaginaire chromatique de la mer chez Bernardin de Saint-Pierre**

C'est une évidence, la mer est omniprésente chez Bernardin de Saint-Pierre dès le *Voyage à l'île de France* (1773), dans les *Études de la nature* (1784-1788) dont le tome 4 inclut *Paul et Virginie*<sup>67</sup>, puis dans les *Harmonies de la nature*, publiées de façon posthume en 1814.

Un premier relevé fait état d'une palette chromatique plutôt limitée construite sur le vert, le bleu et le blanc : « le beau vert des flots marins<sup>68</sup> », les « ondes d'azur<sup>69</sup> », « l'azur des flots<sup>70</sup> », les « flots azurés<sup>71</sup> », « le bleu de la mer<sup>72</sup> », « la surface blanche des flots écumeux de la mer<sup>73</sup> », plus rarement « verdâtre<sup>74</sup> ». Comme Marsilli avant lui, il remarque les différences de couleur, comme à l'embouchure de la Seine, « dont les eaux vertes se distinguent en tout temps des flots azurés de la mer<sup>75</sup> ». Ce faisant, il reste dans une représentation poétique typique, employant les termes *flots*, *ondes* et *azur*, généralement utilisé pour le ciel, nommant des couleurs clairement identifiables, saturées. Pourtant, les

---

<sup>67</sup> Colas Duflo, « Le hussard et l'inscription », préface aux *Études de la nature*, éd. citée, p. 30.

<sup>68</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'Île de France, Œuvres posthumes*, Paris, Ledentu, 1840, t. 1, p. 73.

<sup>69</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude première », *Études de la nature*, éd. citée, p. 86.

<sup>70</sup> *Ibid.*, « Étude V », p. 152.

<sup>71</sup> *Ibid.*, « Suite de l'Étude XI », p. 430 ; Bernardin de Saint-Pierre, *Harmonies de la nature*, Paris, Ledentu, 1840, t. 2, p. 240.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 81.

<sup>73</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude X », *Études de la nature*, éd. citée, p. 298.

<sup>74</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'Île de France*, éd. citée, p. 30.

<sup>75</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *L'Aradie, Œuvres posthumes*, t. 1, éd. citée, p. 616.

nombreuses mentions de couleur figurant dans ces scènes ne se rapportent que peu à la mer elle-même, bien plus aux nuages (qui se reflètent sur la surface de l'eau) ou aux tempêtes et dépassent cette première palette conventionnelle.

Toutefois, se livrer à un relevé de notations de couleur disparates chez Bernardin de Saint-Pierre constitue un contresens. En effet, à ses yeux, la « bonne méthode de lecture du paysage » consiste non pas à « simplement [dire] les éléments qui le composent, et donc [à] le décomposer, mais bien plutôt [à] lire les liens entre les éléments<sup>76</sup> ». Il ne faudrait donc ni isoler de leur environnement textuel les mentions de couleur ni même séparer la mer des autres composantes du paysage comme le ciel. Les couleurs forment selon lui un « alphabet sensible<sup>77</sup> » qu'il envisage très différemment des scientifiques de son époque :

Les naturalistes regardent les couleurs comme des accidents. Mais si nous considérons les usages généraux où les emploie la nature, nous serons persuadés qu'il n'y a pas même sur les rochers une seule nuance de placée en vain<sup>78</sup>.

Cela a deux conséquences. Premièrement, chaque couleur fait partie d'un ensemble ou d'une composition, d'un effet de contraste – et donc relève d'un effet global. Deuxièmement, chaque couleur participant à un effet global doit être nommée. Les couleurs de la mer doivent ainsi être analysées non pour elles-mêmes mais intégrées à la scène plus large dont elles font partie pour recréer leur expression harmonique, l'harmonie étant « le seul principe qu'il ait] pu apercevoir dans la nature<sup>79</sup> ». Bernardin est conscient des écueils : « l'art de rendre la nature est si nouveau que les termes mêmes n'en sont pas inventés<sup>80</sup>. »

Considérons à présent la description de la mer et de ses nuages dans l'« Étude X » :

---

<sup>76</sup> Colas Duflo, *La finalité dans la nature de Descartes à Kant*, Paris, PUF, 1996, p. 110.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 112.

<sup>78</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude II », *Études de la nature*, éd. citée, p. 330 et suiv.

<sup>79</sup> *Ibid.*, « Étude X », p. 268.

<sup>80</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'Île de France*, éd. citée, p. 104.

J'ai vu aussi dans les nuages des tropiques, de toutes les couleurs qu'on puisse apercevoir sur la terre, principalement sur la mer et dans les tempêtes. Il y en a alors de cuivrées, de couleur de fumée de pipe, de brunes, de rousses, de noires, de grises, de livides, de couleur marron et de celle de gueule de four enflammé<sup>81</sup>.

L'impression visuelle d'ensemble se déploie sur plusieurs champs chromatiques allant du rouge au noir en passant par le brun et le gris et présentant différents degrés de saturation. L'énumération mêle hyperonymes (*noir, gris, marron/ brun*), hyponymes (*roux, cuivré*) à des métaphores « couleur de fumée de pipe », couleur de « gueule de four enflammé », renvoyant toujours au feu. Le Bernardin néologue associe une palette chromatique plutôt conventionnelle, quoique large, à des analogies. Celles-ci permettent d'évoquer la densité des nuages : le nuage « fumée de pipe » est moins compact que ceux dont les couleurs sont saturées. Cette technique de l'analogie (qui lie « l'art du peintre et l'apparence des choses<sup>82</sup> ») est très novatrice à son époque et permet de repousser les limites des termes existants, de développer la gamme référentielle des hyponymes pour arriver – sans recourir à l'illustration<sup>83</sup> – à un degré rare de précision malgré le « risque d'une régression dans un vieux savoir analogique<sup>84</sup> ».

Cette manière de décrire la nature par des images et des sensations communes, est méprisée de nos savants ; mais je la regarde comme la seule qui puisse faire des tableaux ressemblants, et comme le vrai caractère du génie. Quand on l'a, on peut peindre tous les objets naturels et se passer de méthodes ; et quand on ne l'a pas, on ne fait que des phrases<sup>85</sup>.

---

<sup>81</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude X », p. 270.

<sup>82</sup> Jean-Michel Racault, *Bernardin de Saint-Pierre. Pour une biographie intellectuelle*, Paris, Champion, 2015, p. 348.

<sup>83</sup> La solution trouvée par Buffon pour résoudre les difficultés posées par les couleurs des oiseaux (cf. Élodie Ripoll, *Penser la couleur en littérature*, éd. citée, p. 244 et suiv.).

<sup>84</sup> Jean-Claude Bonnet, « Bernardin néologue à l'épreuve de l'océan Indien ou "l'art de rendre la nature" », dans Jean-Michel Racault, Chantale Meure et Angélique Gigan (dir.), *Bernardin de Saint-Pierre et l'océan Indien*, Paris, Classiques Garnier, 2011, p. 410.

<sup>85</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude XI », *Études de la nature*, éd. citée, p. 342.

L'analogie permet ainsi de dépasser la seule tonalité pour exprimer d'autres paramètres de la couleur, comme la clarté, la saturation ou encore le parachromatique qui « échappe[nt] à une organisation descriptive simple et condui[sen]t à développer des structures lexicales plus élaborées<sup>86</sup> ».

Dire l'infinie variété peut cependant également se passer de description concrète et reposer sur la suggestion :

Quant à celles [les couleurs] qui y paraissent dans les jours sereins, il y en a de si vives et de si éclatantes, qu'on n'en verra jamais de semblables dans aucun palais, quand on y rassemblerait toutes les pierreries du Mogol<sup>87</sup>.

L'hyperbole des « pierreries du Mogol » suggère la variété des couleurs, leur éclat, comme la dimension extraordinaire de la vision, d'autant plus forte qu'aucune mention de couleur n'y figure. Le lecteur est alors libre de se les imaginer.

La suite de l'étude s'intéresse à une scène particulière, l'action du vent sur les nuages, déjà admirée par Marsilli :

Quelquefois les vents alizés du nord-est ou du sud-est, qui y soufflent constamment, cardent les nuages comme si c'étaient des flocons de soie ; puis ils les chassent à l'occident, en les croisant les uns sur les autres, comme les mailles d'un panier à jour. Ils jettent sur les côtés de ce réseau les nuages qu'ils n'ont pas employés, et qui ne sont pas en petit nombre ; ils les roulent en énormes masses blanches comme la neige, les contournent sur leurs bords en forme de croupes, et les entassent les uns sur les autres, comme les Cordillères du Pérou, en leur donnant des formes de montagnes, de cavernes et de rochers [...]<sup>88</sup>.

Cette variation en blanc évoque indirectement la brillance par le biais de métaphores (« les flocons de soie ») et de comparaisons conventionnelles (« blanches comme la neige ») tout en mêlant optique et haptique comme le fera Valenciennes. La description de

---

<sup>86</sup> Annie Mollard-Desfour, *Le Dictionnaire des mots et expressions de couleur. Le Bleu*, Paris, CNRS Éditions, 2004, p. 19.

<sup>87</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude X », *Études de la nature*, éd. citée, p. 270.

<sup>88</sup> *Ibid.*

la lumière du soleil couchant est alors inséparable des perceptions chromatiques :

Quand le soleil vient à descendre derrière ce magnifique réseau, on voit passer par toutes ses losanges une multitude de rayons lumineux qui y font un tel effet, que les deux côtés de chaque losange qui en sont éclairés, paraissent relevés d'un filet d'or, et les deux autres, qui devraient être dans l'ombre, sont teints d'un superbe nacarat. Quatre ou cinq gerbes de lumière, qui s'élèvent du soleil couchant jusqu'au zénith, bordent de franges d'or les sommets indécis de cette barrière céleste, et vont frapper des reflets de leurs feux les pyramides des montagnes aériennes collatérales, qui semblent alors être d'argent et de vermillon<sup>89</sup>.

La lumière chez Bernardin repose autant sur la brillance que sur la couleur : ce coucher de soleil utilise ainsi trois champs (para)chromatiques : l'or, le rouge et l'argent. Les formes géométriques structurent la composition le long des lignes d'or qui parcourent le ciel en « rayons lumineux » ou en « franges ». La lumière est partout, l'or ne s'oppose pas à l'ombre mais à un « superbe nacarat », l'obscurité recule.

C'est dans ce moment qu'on aperçoit au milieu de leurs croupes redoublées une multitude de vallons qui s'étendent à l'infini, en se distinguant à leur ouverture par quelque nuance de couleur de chair ou de rose. Ces vallons célestes présentent dans leurs divers contours des teintes inimitables de blanc, qui fuient à perte de vue dans le blanc, ou des ombres qui se prolongent sans se confondre sur d'autres ombres<sup>90</sup>.

La grande précision de la composition ferait presque oublier la dimension insaisissable des couleurs alors observées : « quelque nuance de couleur de chair ou de rose » ou encore « des teintes inimitables de blanc ».

Vous voyez, çà et là, sortir des flancs caverneux de ces montagnes, des fleuves de lumière qui se précipitent en lingots d'or et d'argent sur des rochers de corail. Ici ce sont des sombres rochers percés à jour, qui laissent apercevoir par leurs ouvertures le bleu pur du firmament ; là ce sont de longues grèves sablées

---

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> *Ibid.*

d'or, qui s'étendent sur de riches fonds du ciel, ponceaux, écarlates, et verts comme l'émeraude<sup>91</sup>.

La palette s'est extrêmement diversifiée autour de couleurs très saturées et précieuses. Les termes référentiels (*ponceau, écarlate*) se joignent aux métaphores et aux comparaisons pour rendre la beauté de la scène. Quelles couleurs se reflètent-elles sur l'eau ?

La réverbération de ces couleurs occidentales se répand sur la mer, dont elle glace les flots azurés de safran et de pourpre. Les matelots, appuyés sur les passavants du navire, admirent en silence ces paysages aériens<sup>92</sup>.

Trois nuances apparaissent : l'*azur* (bleu), le *safran* (jaune doré) et le *pourpre* (rouge-violet) : les trois couleurs primordiales selon Bernardin<sup>93</sup>. La métaphore picturale du glacis<sup>94</sup> ajoute de la brillance tout en parachevant le tableau prêt à être admiré par les spectateurs. Le passage se poursuit sur cette dimension du sublime :

Quelquefois ce spectacle sublime se présente à eux à l'heure de la prière, et semble les inviter à élever leurs cœurs comme leurs vœux vers les deux. Il change à chaque instant : bientôt ce qui était lumineux est simplement coloré, et ce qui était coloré est dans l'ombre. Les formes en sont aussi variables que les nuances ; ce sont tour à tour, des îles, des hameaux, des collines plantées de palmiers, de grands ponts qui traversent des fleuves, des campagnes d'or, d'améthystes, de rubis, ou plutôt ce n'est rien de tout cela, ce sont des couleurs et des formes célestes, qu'aucun pinceau ne peut rendre ni aucune langue exprimer<sup>95</sup>.

La dimension cinétique est au cœur du passage et touche autant les couleurs que les formes. La beauté culmine dans le *topos* rhétorique de l'ineffable que tout le passage tend pourtant à invalider.

---

<sup>91</sup> *Ibid.*

<sup>92</sup> *Ibid.*

<sup>93</sup> Voir *ibid.*, p. 269.

<sup>94</sup> « Une couleur légère & même transparente, que les Peintres appliquent quelquefois sur leurs tableaux [...] », *Dictionnaire de l'Académie* (1762, 4<sup>e</sup> édition), GLACIS, orthographe originale.

<sup>95</sup> Bernardin de Saint-Pierre, « Étude X », *Études de la nature*, éd. citée, p. 270 et suiv.

Si l'on évalue ces passages à l'aune de l'imaginaire chromatique de la mer dégagé lors de nos analyses précédentes, les points communs sont nombreux : la variété des champs chromatiques, la dimension cinétique, l'action du vent, l'effet sur le spectateur, la tentation de l'haptique. Les différences le sont tout autant. Bernardin de Saint-Pierre parvient à associer une grande précision des termes de couleur à une subjectivité assumée qui se manifeste dans le choix des analogies et des métaphores : l'*Étude de la nature* dont on souligne souvent la métaphore picturale affiche une ambition poétique qui faisait défaut à nos précédentes sources et renouvelle profondément la pratique de la description.

La conception du paysage de Bernardin de Saint-Pierre invite à analyser les notations colorées de ce long passage de façon globale. Typiquement, l'analyse des couleurs prend en compte chaque mention de couleur, détermine son champ chromatique, son statut (*hyperonyme*, *hyponyme*) et les fonctions visuelle, symbolique et poétique qui en découlent. Changer d'échelle et analyser ces mentions comme un ensemble requiert une nouvelle méthodologie<sup>96</sup>. Il faut s'éloigner du détail pour observer l'action conjointe des couleurs qui se décline également suivant trois modalités. Sur le plan visuel, cet ensemble forme une scène de coucher de soleil qui contient tous les champs chromatiques (*fonction visuelle globale*). Ne développe-t-il pas ce faisant une vision panoramique du paysage qui se rapproche aussi d'une « propédeutique du regard<sup>97</sup> » comme le fera Valenciennes ? La *fonction symbolique globale* associe une symbolique commune à l'ensemble des mentions (l'expression harmonique du coucher de soleil) ou à une combinaison de certaines couleurs spécifiques (les couleurs primordiales selon Bernardin de Saint-Pierre) : ce passage illustre ainsi ses théories du paysage. La *fonction poétique globale* permet ici des analyses plus subtiles : la richesse des couleurs, généralement nobles et saturées, le choix fréquent de termes référentiels rares (*safran*, *ponceau*, *émeraudé*) soutiennent les effets de virtuosité et contribuent résolument à cette impression de prose poétique absolument inédite. En est-il de même dans les scènes de tempêtes ?

Le naufrage du Saint-Géran dans *Paul et Virginie* est la tempête la plus emblématique de l'œuvre de Bernardin de Saint-

---

<sup>96</sup> Voir Élodie Ripoll, *Penser la couleur en littérature*, éd. citée, p. 96-105.

<sup>97</sup> Voir supra n. 49.

Pierre. Elle se déroule en deux moments : les heures précédant l'ouragan – utilisant la plupart des mentions de couleur – et la vision du naufrage. La perception parachromatique du ciel est tout d'abord décrite :

Il faisait une chaleur étouffante. La lune était levée ; on voyait autour d'elle trois grands cercles noirs. Le ciel était d'une obscurité affreuse. On distinguait, à la lueur fréquente des éclairs, de longues files de nuages épais, sombres, peu élevés, qui s'entassaient vers le milieu de l'île, et venaient de la mer avec une grande vitesse, quoiqu'on ne sentît pas le moindre vent à terre<sup>98</sup>.

L'isotopie du sombre (*noir, obscurité, sombre*) repose ainsi sur une impression de densité que n'interrompent que la lune et les éclairs – des sources de lumière pâle. Formes et mouvements contribuent à la dimension soudaine et effrayante de la scène :

Les flots s'y brisaient avec un bruit épouvantable ; ils en couvraient les rochers et les grèves d'écume d'un blanc éblouissant et d'étincelles de feu. Malgré les ténèbres nous distinguâmes, à ces lueurs phosphoriques, les pirogues des pêcheurs qu'on avait tirées bien avant sur le sable<sup>99</sup>.

La palette chromatique intègre le blanc, le rouge du feu et le noir, comme dans l'exemple d'Exquemelin ; le parachromatique reste un ressort essentiel : le blanc « éblouissant » de l'écume (réfléchissant la lumière de la lune et des éclairs), les « étincelles de feu » devenues des « lueurs phosphoriques », un terme de chimie<sup>100</sup>. L'attente de l'ouragan se poursuit par la mention d'un « nuage sombre [...] dans ce jour ténébreux<sup>101</sup> » et donc par une double perception parachromatique. Quelques heures plus tard, ces « nuages qu'on distinguait au zénith étaient à leur centre d'un noir affreux, et cuivrés sur leurs bords<sup>102</sup>. » La palette s'élargit mais renvoie aux mêmes éléments : les trois couleurs principales (le blanc n'est pas répété), l'intense luminosité. Les perceptions

---

<sup>98</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Paul et Virginie*, éd. Jean-Michel Racault, Paris, Librairie Générale Française, 1999, p. 234.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> Voir Willermoz, PHOSPHORE (Chimie), *Encyclopédie*, vol. XII, [1765], p. 525-528.

<sup>101</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Paul et Virginie*, éd. citée, p. 236.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 238.



chromatiques et parachromatiques s'associent dans le reste de la scène aux « bruits épouvantables<sup>103</sup> ».

Le naufrage développe également une palette chromatique (opposant le noir au blanc) et parachromatique (opposant l'obscurité à la lumière)<sup>104</sup> :

La mer, soulevée par le vent, grossissait à chaque instant, et tout le canal [...] n'était qu'une vaste nappe d'écumes blanches, creusée de vagues noires et profondes. Ces écumes s'amassaient [...] et le vent, qui en balayait la surface, les portait par-dessus l'escarpement du rivage à plus d'une demi-lieue dans les terres. À leurs flocons blancs et innombrables, qui étaient chassés horizontalement jusqu'au pied des montagnes, on eût dit d'une neige qui sortait de la mer. L'horizon offrait tous les signes d'une longue tempête ; la mer y paraissait confondue avec le ciel. Il s'en détachait sans cesse des nuages d'une forme horrible qui traversaient le zénith avec la vitesse des oiseaux, tandis que d'autres y paraissaient immobiles comme de grands rochers. On n'apercevait aucune partie azurée du firmament ; une lueur olivâtre et blafarde éclairait seule tous les objets de la terre, de la mer, et des cieux<sup>105</sup>.

Il parvient même à évoquer des couleurs vives en constatant leur absence : l'azur du ciel a disparu, à sa place « une lueur olivâtre et blafarde », pâle, « jaune & basané<sup>106</sup> » qui remplace les « lueurs phosphoriques » observées la veille.

Les spécialistes de Bernardin de Saint-Pierre s'accordent sur l'idée que le naufrage du Saint-Géran est construit à partir de trois épisodes du *Voyage à l'Île de France*<sup>107</sup>, relatés en juin et décembre 1768, puis en décembre 1770 : la réécriture conduit à développer les analogies esquissées dans le texte original et à en

---

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> Il serait intéressant de replacer ces éléments dans la tradition picturale, par exemple avec le modèle de représentation de la tempête développé par Léonard de Vinci.

<sup>105</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Paul et Virginie*, éd. citée, p. 239.

<sup>106</sup> *Dictionnaire de l'Académie* (1762, 4<sup>e</sup> édition), OLIVÂTRE.

<sup>107</sup> Voir Alain Guyot, « Une certaine manière de voir ». *La description entre récit de voyage et récit de fiction chez Bernardin de Saint-Pierre, Chateaubriand et Théophile Gautier. Essai de confrontation stylistique*, thèse soutenue à l'université Paris IV-Sorbonne en 1995 ; Éva Riveline, *Tempêtes en mer*, éd. citée, p. 208.

accentuer les couleurs et les contraste<sup>108</sup>. Ainsi, les nuages simplement « cuivrés » ou « couleur de cuivre<sup>109</sup> » du *Voyage* deviennent « à leur centre d'un noir affreux, et cuivrés sur leurs bords. » D'autres « olivâtres et couleur de cuivre<sup>110</sup> » se transforment en une « lueur olivâtre et blafarde ». La représentation de l'écume évolue également : la « mousse blanche comme la neige » formant « des ballots de coton<sup>111</sup> » du *Voyage* est devenue une métaphore filée construite sur des « flocons blancs et innombrables », atteignant jusqu'au « pied des montagnes » telle une « neige qui sortait de la mer ».

Une lecture attentive de ces passages du *Voyage* montre toutefois des éléments passés sous silence qui rapproche Bernardin de Marsilli comme ici au canal du Mozambique :

Au point du jour je remontai sur le pont. On voyait au ciel quelques nuages blancs, d'autres cuivrés. Le vent venait de l'ouest où l'horizon paraissait d'un rouge ardent, comme si le soleil eût voulu se lever dans cette partie, le côté de l'est était tout noir. La mer formait des lames monstrueuses semblables à des montagnes pointues, formées de plusieurs étages de collines. De leur sommet s'élevaient de grands jets d'écume qui se coloraient de la couleur de l'arc-en-ciel<sup>112</sup>.

Chez les deux auteurs, l'eau prend les couleurs de l'arc-en-ciel – la dimension esthétique l'emporte alors sur la menace de la tempête imminente. Cet arc-en-ciel, très valorisé et plutôt associé au calme retrouvé après l'orage, n'a pas sa place dans la mise en scène de l'ouragan. Par ailleurs, de nombreuses explications seraient nécessaires pour comprendre ce phénomène optique et le rendre vraisemblable pour les lecteurs.

L'observation directe des tempêtes a fourni un substrat décisif, toutefois Bernardin s'éloigne de la représentation stricte de la nature pour recréer une nouvelle scène de naufrage marquée par la tradition littéraire et par une exigence de composition. Les

---

<sup>108</sup> *Ibid.*, p. 208 et suiv.

<sup>109</sup> Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'Île de France*, éd. citée, p. 31.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 82.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 31.

couleurs, les formes et les mouvements y côtoient de nouvelles analogies.

Profitant de la revalorisation générale de la description au XVIII<sup>e</sup> siècle, les passages consacrés à la mer prennent de l'ampleur dans les textes et son imaginaire chromatique est en pleine mutation : autrefois verte, elle devient bleue et reflète toutes les couleurs possibles. Cet imaginaire chromatique s'accompagne d'un imaginaire parachromatique, marqué par la luminosité, la transparence et l'opacité, particulièrement visible dans les scènes de tempêtes. Le potentiel cinétique de la mer fascine les observateurs de tous bords, comme Marsilli et plus tard Valenciennes. Peu à peu, une perception panoramique du paysage se met en place. Bernardin de Saint-Pierre ne déroge à pas cette règle. Il s'inscrit ainsi à la fois dans cet imaginaire commun qu'il prolonge et réinvente profondément. Sa quête d'exactitude dans la dénomination des nuances le conduit à devenir « néologue », à dépasser la palette limitée des hyperonymes et à multiplier les hyponymes comme les analogies plus fines. Son exigence de précision est inséparable de revendications poétiques, nourries par son expérience personnelle. Ce faisant, il réalise en littérature le souhait que formule Valenciennes pour la peinture dans les *Éléments de perspective* et qui semble résumer les ambitions des *Études de la nature* :

On dit que dans les îles de l'Amérique, à Saint-Domingue, la Martinique, etc. etc., rien n'égale la beauté du soleil sortant ou se plongeant derrière l'horizon. On prétend que c'est un spectacle des plus étonnans, par l'éclat et la variété des couleurs qui enrichissent le ciel et la mer. Nous ne pouvons en parler savamment n'ayant pas été témoins de ces phénomènes. Nous exhortons les Artistes qui iront dans ces pays éloignés d'en faire des études, et nous sommes persuadés d'avance, qu'on pourroit en tirer parti pour composer des paysages neufs<sup>113</sup> [...].

Découvrir le spectacle de la nature, en faire des études, composer des paysages neufs, voilà précisément ce qu'a accompli Bernardin de Saint-Pierre. Son invention de la mer est ainsi indissociable de son utilisation de la couleur.

---

<sup>113</sup> Valenciennes, *Éléments de perspective*, éd. citée, p. 493 et suiv.



*Henrik Blicher*  
(*University of Copenhagen, Denmark*)

**Icy Voluptuousness:  
The Sea and the Sublime,  
Claude Joseph Vernet and Jens Baggesen**

When visiting the Gemäldegalerie in Mannheim in 1789 Jens Baggesen (1764-1826) payed special attention to a couple of marine paintings by Claude-Joseph Vernet (1714-1789) and considered them suitable illustrations of the sublime:

One no longer questions the nice anecdote about *Vernet*, that aboard in a thunderstorm he let himself tie up to the mast and when the ship was on the brink of going down, and the rest of the crew abandoned itself to devotional or blasphemous despair, he exclaimed in ecstasy: *o God! This is indeed great!* – the best text I know of for a dissertation on the sublime and a component of its history, which is more dear to me than everything that *Longinus* and every following theorist has folianted, quartered and octavated on this subject.<sup>1</sup>

The quotation stems from Jens Baggesen's Danish *Labyrinten* (The Labyrinth), which came out in two volumes in 1792/1793. This travelogue is considered a high point of Danish prose, and even Søren Kierkegaard views him as a forerunner<sup>2</sup>. Baggesen's style and way of writing should be understood as a Danish counterpart

---

<sup>1</sup> Jens Baggesen, *Labyrinten eller Reise giennem Tydskland, Schweitz og Frankerig*, Copenhagen, Gyldendal, 2016 [ed. Henrik Blicher], 2 Vols., Vol. 2, p. 157. Translated by the author, here and elsewhere.

<sup>2</sup> See Henrik Blicher, "Jens Baggesen: Kierkegaard and His Master's voice", in Jon Stewart (ed.), *Kierkegaard and His Danish Contemporaries: Literature, Drama and Aesthetics*, Farnham & Burlington, Routledge, 2009, p. 33-48.

to Laurence Sterne's sentimental journey, in which the author's state of mind is everywhere present in his writing. An autobiographical travelogue it is. Indeed, Baggesen states his position as a practitioner of the sublime in my initial quotation. Not at all a theorist, like Longinus, Burke or Kant. As a matter of fact, Baggesen pays homage to an anecdote about Vernet as an artist, not to Vernet as a painter. One practitioner of the sublime salutes another practitioner of the sublime.

Nonetheless, you should not miss out on the actual paintings that sparked Baggesen's thought. When I prepared a new edition of his travels, I spared no effort in tracing the paintings. And I believe that I have found them. In the year of 1789 when Baggesen left Copenhagen the paintings were located in Mannheim, in a public part of the prince-elector Karl Theodor's home, but when his court moved to Munich in 1798 the collection, consisting of almost 800 pieces of art, was moved as well, and later it was to be a part of the local Alte Pinakothek<sup>3</sup>.

### The artist at work

“Immediately at the entrance”, Baggesen states, “my eyes fell, like drawn to a magnet, on *two landscapes by Vernet*, both of them seascapes, the one in storm, the other in tranquility<sup>4</sup>”. The paintings, we know, were ordered by the prince-elector from the painter himself in 1769 and called “Schiffbruch im Gewittersturm” (*Une tempête avec le naufrage d'un vaisseau*<sup>5</sup>) and “Seehafen bei Sonnenuntergang” (*Port maritime au soleil couchant*<sup>6</sup>), i.e. “Shipwreck in Thunderstorm” and “Seaport at Sunset”. I believe it is fairly easy to see which is which.

---

<sup>3</sup> See *Labyrinth*, Vol. 2, p. 413.

<sup>4</sup> *Labyrinth*, Vol. 2, p. 157.

<sup>5</sup> Claude Joseph Vernet, “Schiffbruch im Gewittersturm”, Bayerische Staatsgemäldesammlungen – Alte Pinakothek München, inv. 444. [<https://www.sammlung.pinakothek.de/en/artist/claude-joseph-vernet/schiffbruch-im-gewittersturm#&gid=1&pid=1>]

<sup>6</sup> Claude Joseph Vernet, „Seehafen bei Sonnenuntergang“, Bayerische Staatsgemäldesammlungen – Alte Pinakothek München, inv. 449. [<https://www.sammlung.pinakothek.de/de/artist/claude-joseph-vernet/seehafen-bei-sonnenuntergang#&gid=1&pid=1>].

Since Baggesen is mostly concerned with the story of the artist-painter confronting the sea in thunderstorm, and not the paintings, I will do the same. To be sure, we are dealing with the attitude that produces art rather than the artwork in itself.

Claude Joseph Vernet died in 1789 and the incident at sea is reported in an obituary by one of his friends: on board a ship bound for Rome he sailed from Marseille in 1734, and close to Sardegna they came across a thunderstorm, and Vernet let himself tie to the mast, like the cunning Ulysses before him. Although he was not able to depict the turbulence on the spot, he could memorize his first hand impressions and utilize them later on in his paintings.

The episode at sea has been scrutinized by an American art historian, George Levitine, back in 1967. Levitine makes a fine distinction between the original statement and later, more romantically inclined versions of the episode: “It transforms the idea of unavoidable exposure to danger into that of an actual search for danger, and changes courage and admiration into some kind of icy voluptuousness<sup>7</sup>”.

The *icy voluptuousness* of the artist is exactly what Baggesen is advocating. By linking the episode at sea to the idea of the sublime, reached for in vigorous confrontation with a horrifying scenery at sea, Baggesen anticipates a romantic conception of the artist in action. The distinction between the two attitudes, or even two centuries, is underlined by Levitine: in the romantic era – “[t]he ‘utilitarian’ aspect of the sea episode was de-emphasized the better to stress the painter’s superhuman attitude toward danger and his feeling for the sublime – unattainable and incomprehensible to the philistines and common mortals<sup>8</sup>”. So, if we stick to this notion of romanticism: less sense and more sensibility, Jens Baggesen is certainly a clear case of romanticism.

But, there are still questions to be answered. How did the story about the artist Vernet in the thunderstorm come around to

---

<sup>7</sup> George Levitine, “Vernet Tied to a Mast in a Storm: The Evolution of an Episode of Art Historical Romantic Folklore”, in *The Art Bulletin*, Vol. 49, No. 2, June 1967, p. 96.

<sup>8</sup> Levitine, p. 100.

Jens Baggesen? Certainly not in the form of the painting done by Vernet's grandson, who was also a painter. Horace Vernet (1789-1863) perpetuated the tale, of which he is told to have been very proud, as late as in 1822. The painting by Horace Vernet<sup>9</sup> has been described by an art historian – I quote: “This painting depicts a partially dismasted felucca rising precipitously on a giant wave in a storm that has blown out the sails and blown off the hat of the helmsman in the stern. Vernet is tied to the foremast, incongruously dressed for the drawing room, with a sketchbook in his left hand and his right upraised in an overly dramatic gesture, as if he is about to begin to draw<sup>10</sup>”. And then he, Howard Isham, adds that when it was painted, the story “was already wellknown in poetry and prose, but this painting helped to emphasize the taste for the sublime terror of the sea then prevalent”. It seems that the theme of the sublime terror of the sea transcends the borderline between the long Eighteenth century and Romanticism.

Jens Baggesen travelled in 1789, the same year Vernet the Elder died, but it was not until 1793 that he, Jens Baggesen, published his travelogue dealing with his visit at the Gemäldegalerie in Mannheim – certainly before Vernet the Younger monumentalized the anecdote in 1822. So, there must have been other, but today unknown sources at his disposal.

### The sublime according to Kant

Another question seems even more pertinent: what is the origin and nature of Jens Baggesen's sublime? I have borrowed the term *icy voluptuousness* from Georg Levitine. By stressing the proper aesthetic experience as having to do with mixed emotions, he pinpoints the artist's attitude towards art in the making. The simultaneous presence of both delight and terror was a central point in the sublime. Jens Baggesen does not, it should be said, actually mention the sublime, he mentions ‘the high’, known as

---

<sup>9</sup> Horace Vernet, “Joseph Vernet tied to a Mast studying the Effects of the Storm”, Musée Calvet, Avignon. [<http://mikestravelguide.com/things-to-do-in-avignon-visit-the-musee-calvet/>]

<sup>10</sup> Howard Isham, *Image of the Sea. Oceanic Consciousness in the Romantic Century*, New York, Peter Lang, 2004, p. 180.



‘das Erhabene’ in German. Not that it really matters; I have simply translated his aesthetic term, which covers the English sublime. In the late eighteenth century the sublime was part of an overall showdown with classicism, not least in Germany and nearby Denmark. Instead of beautiful order, unity and proportion the sublime came to signify a new sensibility for disorder, a dizzying lack of unity and confrontation with immensity – all of which is present in Jens Baggesen’s tribute to Vernet shouting *o God! This is indeed great* on the brink of shipwreck.

So, this is the nature of the sublime; what about the origin, how did the sublime enter Jens Baggesen’s travelogue? In my mind there is no doubt, that we should address Immanuel Kant’s third critique, the critique of the *Urteilkraft* or judgement. The third critique was published in 1790, a few years prior to Baggesen, and although Baggesen was not mainly a philosopher, he was well immersed in Kant’s thinking, especially in his early years, when he published his travelogue. On his way back from Switzerland in 1790 he met Karl Reinhold (1757-1823), the philosopher, who was to write *Briefe über die Kantische Philosophie*, which came to be Baggesen’s introduction<sup>11</sup>. He tells Reinhold, that he only wishes, “ehe ich sterbe”, before he dies, to kiss Kant’s feet or, “weil er dies vielleicht misverstehen könnte”, because the stern philosopher from Königsberg might misunderstand this, he would be modest and drown his hands in tears of gratefulness. In his opinion, Kant is the “greatest of all mortal teachers of humankind<sup>12</sup>”. Similar signs of adoration can be found in the travelogue, where Kant is called “the Messiah of philosophy” and the greatest contemporary ‘self-thinker’, as Baggesen has it, based on the German ‘Selbstdenker’<sup>13</sup>. The ultimate sign of adoration came about, when Jens Baggesen chose to adopt the first name Immanuel, thus calling himself Jens Immanuel Baggesen.

According to Kant the sublime is located in the mind of the beholder, not in the object itself. When confronted with formless nature, which gives rise to a conception about the unlimited and endless, the imagination falls short of gathering the

---

<sup>11</sup> Anders Thuborg, *Den Kantiske Periode i dansk Filosofi 1790-1800*, Copenhagen, Gyldendal, 1951, p. 172.

<sup>12</sup> Thuborg, p. 172.

<sup>13</sup> *Labyrinten*, Vol. 1, p. 220.

separate perceptions into one coherent and intelligible notion. This inadequacy of the subject brings about a fragmentation of the imagination; it creates a feeling of unease, which nonetheless is turned into pleasure when reason is brought into action, thereby elevating the subject over sensuous nature. Thus the subject is saved, so to speak; the supremacy of mind over matter is confirmed.

This may be true, but Baggesen is leaving strict philosophy to the philosophers, and he mocks the theoretical approach for merely producing lengthy books on this subject. Instead of folianting, quartering and octavating the subject, they should learn from Vernet: “Certainly! There lies more in this exclamation than appears; at least it might very well be to a future aesthete what the falling apple was to Newton<sup>14</sup>”.

Despite biographical as well as textual evidence as stated here, a thorough search for the presence of Kant in Jens Baggesen’s travelogue has not been undertaken. This is certainly not the place or time – to use Kantian categories – to do so, but I will briefly sketch the opportunities.

Jens Baggesen left Copenhagen in 1789, heading for the spa resort in German Pyrmont. According to himself it was not the prescription of mineral water and regular walks that cured him; it was the prospect of a travel on an even larger scale. To Switzerland. He actually came to Switzerland, but he only managed to finish two volumes of his travelogue. So, when looking back on his grand voyage a few years later – he composed a text, that consisted of elevations: every hill and highpoint he encounters is compared to the Swiss Alps yet to come. When stumbling across a piece of rock in Northern Germany he imagines it to part of the hidden skeleton that links one part of Europe to the other. He experiences grandeur as well as death. His travelogue contains several incidents of such sublime endeavor, only to reach a peak in his *tour de force* of climbing the gothic cathedral in Strasbourg, the Straßburger Münster.

What volume! What height! What immense piece of epic poetry in stone! Can the earth carry this artificial mountain? Does it not

---

<sup>14</sup> *Labyrinth*, Vol. 2, p. 157.

sink under the foot of this horrifying colossus? ... One is slain, destroyed by the first glimpse! ... Is it a pleasant or an unpleasant view? It is impossible for me to decide; but interesting it is to the highest degree! The astonishment, the shudder, the horror it produces; it holds you tight while hurting you. It is a Shakespearean tragedy, King Lear made out of stone<sup>15</sup>!

And when he finally arrives at the top, he transcends his earthly humanity by matching the size of the immense cathedral as well as the vast emptiness above:

Is it pleasure or pain I feel in this dizzying condition? Am I closer to life or death on this ethereal headland? I become and I cease to be – am created and annihilated – I triumph and faint in one and the same sensation<sup>16</sup>.

Before he descends he catches a glimpse of the faraway Swiss Alps in his imagination and promises to be back: “I am coming! I am coming – I descend in order to ascend, in order to ascend infinitely higher!<sup>17</sup>”.

Does this idea of the sublime play a major role in this extraordinary Danish travelogue? It can certainly be argued that it does, but by means of contrast. On the one hand the young Jens Baggesen’s meanderings in Europe at the time of the French revolution comprises contemporary reality in the form of people, not least artists he met, regions he crossed and memorable vistas and cities he encountered; on the other hand there is a contrasting idea of absence and cleanliness. This idea is connected to high points and elevations, in short to the sublime. It can be experienced at hills and on top of cathedrals, and it can be illustrated as a sentimental poetics by the anecdote of the artist facing thunderstorm. The collection in Mannheim did also house realistic paintings in the Dutch tradition. On this background, it makes sense that Jens Baggesen avoided them.

---

<sup>15</sup> *Labyrinth*, Vol. 2, p. 185.

<sup>16</sup> *Labyrinth*, Vol. 2, p. 197.

<sup>17</sup> *Labyrinth*, Vol. 2, p. 199.



Florence Boulerie  
(Université Bordeaux Montaigne, France)

## La mer, espace mouvant, matière des possibles

La mer au XVIII<sup>e</sup> siècle est un espace d'aventures et surtout de dangers : dès 1719, le roman de Daniel Defoe<sup>1</sup> a établi pour l'imaginaire européen que toute navigation était un défi à la Providence et une mise à l'épreuve de l'incrédulité. À peine le navire a-t-il largué les amarres, alors que le port est encore en vue, que ce sont orages et tempêtes mortifères, mâts brisés, marins noyés. En approchant des terres africaines, la mer est sillonnée par les pirates et les trafiquants qui réduisent les équipages en esclavage. Plus loin encore, dans les parages uniquement fréquentés par les pirogues des peuples dits sauvages, c'est le naufrage, l'abandon, l'oubli et la mort cruelle qui menacent l'Européen téméraire. Espace d'errance et d'engloutissement, la mer effraie autant qu'elle attire par ses promesses de liberté et de renaissance. Car de la mer aussi peut surgir le renouveau. Robinson renaît au terme de sa longue rédemption. La mer est parsemée d'îles inconnues qu'aucune carte de navigation n'a jamais répertoriées ; elle offre des lieux vierges d'histoire où inscrire le nom de sa lignée et rebâtir la société sur la justice et la vérité. Cette dualité de la mer, destructrice et régénératrice, est profondément inscrite dans la psyché collective. Elle fait écho au récit biblique : le déluge des eaux punit et fait disparaître le mal pour mieux refonder l'humanité. La mer est l'espace du mouvant, forcément

---

<sup>1</sup> Daniel Defoe, *The Life and Strange Surprising Adventures of Robinson Crusoe*, Londres, Taylor, 1719. Traduit en français par Thémiseul de Saint-Hyacinthe et Justus Van Effen : *La Vie et les aventures surprenantes de Robinson Crusoe*, Amsterdam, L'Honoré et Chatelain, 1720-1721.

inquiétant, mais aussi du possible, le lieu de toutes les modifications imaginables et inimaginables. Ce qu'apporte le XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est une attention particulière et scientifique à tous ces processus de transformation marins et notamment à ceux qui permettent à la vie de se frayer un chemin dans un environnement instable et a priori hostile. Du liquide peut sortir le solide – miracle géologique que j'aborderai dans un premier point – ; de l'inerte le vivant – car les créatures marines sont des êtres étranges entre le minéral, le végétal et l'animal, nous le verrons dans un deuxième temps – ; de la mer peut sortir enfin l'homme lui-même – non pas comme la mythologie faisait naître Aphrodite des eaux, mais selon les prémisses d'une théorie de l'évolution où l'imaginaire fictionnel seconde les hypothèses savantes.

### Miracle géologique

Sans être un lieu commun de la fiction, le surgissement des terres au milieu de l'immensité marine, dans le fracas de la tempête et le déchaînement des flots, est un phénomène géologique suffisamment spectaculaire pour entrer dans quelques romans du siècle. Dans l'*Histoire des Galligènes, ou Mémoires de Duncan* (1765), Tiphaigne de la Roche en tire un rebondissement stupéfiant du récit d'Almont, réfugié protestant promis à une mort certaine dans un pathétique naufrage. Après un court chapitre qui se clôt sur une note dramatique (« Cependant le moment fatal approche, l'eau gagne de plus en plus, les gémissements et les cris redoublent, le navire, hors d'équilibre, plonge et s'ensevelit<sup>2</sup> »), le personnage se réveille au début du chapitre suivant sur la terre ferme, miraculeusement sauvé avec ses deux enfants, mais éberlué par ce qui l'entoure :

Les eaux, que différentes profondeurs avaient retenues, étaient salées ; les plantes qu'il apercevait de toutes parts étaient des plantes marines ; à chaque pas il rencontrait des poissons, ou morts, ou expirants. Son étonnement redoubla ; et ce ne fut qu'après bien des réflexions, qu'il conçut enfin comment il était sorti du fond des eaux, et se trouvait dans une île.

---

<sup>2</sup> Charles-François Tiphaigne de la Roche, *Histoire des Galligènes, ou Mémoires de Duncan*, [éd. Florence Boulerie] dans *Œuvres complètes*, Paris, Classiques Garnier, 2019 [sous la direction de Jacques Marx], t. II, p. 1341.

[...] Une secousse plus forte que les autres avait détaché et élevé au-dessus des eaux un terrain de plusieurs lieues d'étendue ; et dans le déplacement confus des matériaux, le hasard avait fourni à ce terrain des fondements assez solides pour qu'il restât au-dessus du niveau de la mer. C'est ainsi qu'un tremblement de terre avait sauvé Almont, et en même temps lui avait formé une habitation<sup>3</sup>.

Ainsi, la mer est renversée, le dessous est devenu le dessus, l'eau marine s'est transformée en milieu aérien, dans lequel subsistent encore les traces étranges et incongrues de l'origine, algues et poissons destinés à périr tandis que le bouleversement est pour le héros salvateur. Pour autant, c'est bien moins le miracle éventuellement opéré par la Providence qui frappe l'esprit du personnage, que la certitude rapidement acquise d'avoir subi – et d'en avoir finalement bénéficié – les conséquences d'un phénomène purement physique. Almont ne s'en tient pas à une quelconque explication métaphysique ; il cherche à comprendre au moyen d'observations, et ordonne le monde vu selon les critères de la raison. Si la mer peut produire subitement des îles, c'est qu'elle est agitée de mouvements internes et profonds des matières qui la composent. La mer n'est pas qu'une étendue d'eau ; elle est aussi roches et terres. Tiphaigne de la Roche témoigne ainsi de la fascination qu'exerce sur son époque la formation spectaculaire d'îlots rocheux lors des tremblements de terre. Les faits sont exceptionnels dans la nature ; ils composent donc une péripétie d'exception idéale pour fonder l'utopie dont le récit rapporte le mythe. De plus, ces phénomènes restent opaques pour la science : les hypothèses concernant la circulation des matières en feu dans les couloirs souterrains n'en sont que de balbutiantes explications.

Buffon, dans l'article XVII des « Preuves de la théorie de la terre », consacré aux « îles nouvelles, [...] cavernes, [...] fentes perpendiculaires, etc. », accumule les exemples de tels surgissements, rapportant des constats fort proches de ceux d'Almont dans la fiction de Tiphaigne :

Le 23 mai 1707 au lever du soleil on vit de [...] Santorin, à deux ou trois milles en mer, comme un rocher flottant ; quelques gens curieux y allèrent, et trouvèrent que cet écueil, qui était sorti du

---

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 1342-1343.

fond de la mer, augmentait sous leurs pieds ; et ils en rapportèrent de la pierre ponce et des huîtres que le rocher qui s'était élevé du fond de la mer, tenait encore attachées à sa surface. [...] le 16 juillet on vit 17 ou 18 rochers sortir à la fois du fond de la mer, ils se réunirent. Tout cela se fit avec un bruit affreux qui continua plus de deux mois, et des flammes qui s'élevaient de la nouvelle île<sup>4</sup>.

La transformation du liquide en solide n'est pas une métamorphose des éléments, mais une solidification des matières volcaniques au contact de l'eau de mer qui les refroidit. Ce n'est pas la mer qui produit l'île, mais le feu volcanique :

On est donc assuré par ces faits et par un grand nombre d'autres semblables à ceux-ci, qu'au-dessous même des eaux de la mer les matières inflammables renfermées dans le sein de la terre, agissent et font des explosions violentes. Les lieux où cela arrive, sont des espèces de volcans qu'on pourrait appeler sous-marins, lesquels ne diffèrent des volcans ordinaires que par le peu de durée de leur action, et le peu de fréquence de leurs effets<sup>5</sup>.

Sous la mer il y a la terre, que la mer cache et occulte, qu'elle déplace (quand il s'agit de sédiments et de bancs de sable) et qu'elle fige (quand il s'agit des îles volcaniques). Ainsi, dans le conte *Alphonse et Dalinde, ou la féerie de l'art et de la nature*, essai de merveilleux moderne par Félicité de Genlis, un tremblement de terre modifie la situation géographique des personnages, le naïf et présomptueux Alphonse et son sage mentor :

Aussitôt que parut l'aurore, Thélismar et Alphonse se mirent à la fenêtre, [...] Mais de quel étonnement ne furent-ils pas frappés, en voyant leur maison et le jardin entièrement séparés de la terre, toute cette habitation entourée d'eau, et formant une petite île au milieu de la mer !

[...] Thélismar et Alphonse se rendirent sur les barques, et se firent conduire vers la partie de l'île qui avait le moins souffert du tremblement de terre ; mais à peine avaient-ils fait un quart

---

<sup>4</sup> Georges Louis Leclerc, comte de Buffon, « Preuves de la théorie de la terre », article XVII, « Des îles nouvelles, des cavernes, des fentes perpendiculaires, etc. », *Histoire naturelle et particulière, avec la description du cabinet du Roi*, Paris, Imprimerie royale, 1749, t. 1, p. 537-538.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 540.



de lieue, qu'ils furent pétrifiés d'étonnement, à la vue de dix-huit îles nouvelles qui venaient de sortir et de s'élever du fond de la mer<sup>6</sup>.

L'on remarquera que par un effet d'image, probablement involontaire, la mer qui fige les roches en fusion pétrifie ici les regards : elle arrête l'œil, cerne et fixe les personnages en scellant des lieux improbables qui tétanisent ceux qui les approchent.

Genlis est fidèle à sa lecture de Valmont de Bomare, qui rapportait dans son *Dictionnaire raisonné d'histoire naturelle* (édition augmentée, 1769), à l'article TREMBLEMENT DE TERRE, un phénomène survenu en décembre 1755 dans l'archipel des Açores :

Dans l'île de Saint-George, éloignée de douze lieues d'Angra, la terre trembla [...] mais avec tant de fureur, que la plupart des habitants perdirent la vie sous les décombres des maisons. La frayeur redoubla le lendemain matin [...] à la vue de dix-huit nouvelles îles qui s'élevèrent de la mer [...] une secousse [...] jeta dans la mer différentes portions de terre, dont l'une est encore chargée d'une maison entourée d'arbres, où ceux qui y logeaient alors ne s'aperçurent que le lendemain matin de leur changement de place<sup>7</sup>.

La mer produit des surprises du regard et de l'être qui fournissent des ingrédients pour accréditer un récit utopique (chez Tiphaigne) comme pour renouveler le genre du conte (chez Genlis) en éliminant le merveilleux au profit de la science, pour un plaisir de lecture actif, utile et néanmoins édifiant. Cependant, les modifications marines ne sont pas toujours compatibles avec le maintien des croyances chrétiennes car l'instabilité du monde marin oblige bien souvent à s'interroger sur le statut du vivant.

## Mystère des êtres au croisement des règnes

---

<sup>6</sup> Stéphanie Félicité du Crest, comtesse de Genlis, *Les Veillées du château, ou cours de morale à l'usage des enfants*, Paris, Lambert et Baudouin, 1784, t. I, p. 472-473 et p. 479-480.

<sup>7</sup> Jacques-Christophe Valmont de Bomare, *Dictionnaire universel raisonné d'histoire naturelle*, édition augmentée par l'auteur, Yverdon, [F.-B. de Félice], 1769, t. 11, p. 472.

Dans le roman utopique de Tiphaigne, le monde vivant issu de la mer est extraordinairement riche : il ne se réduit pas à un rocher sec et aride, mais se montre rapidement profus en espèces et en ressources, preuves que l'univers marin est capable de se transformer en milieu aérien et de s'adapter spontanément à un environnement nouveau. Ainsi,

Les plantes qu'Almont, vers l'origine de l'île, avait observées [...] s'étaient élevées considérablement, mais ne ressemblaient plus à ce qu'elles avaient été. Dès qu'elles furent exposées à l'air, les anciennes feuilles, qui avaient pris leur naissance et leur accroissement au fond des eaux, n'étant plus environnées du même élément, moururent ; et le tronc en avait jeté de nouvelles et d'une autre forme. Ces plantes, distribuées d'endroit en endroit, par touffes, semblaient de jeunes arbres pleins de vigueur, et paraissaient regorger de suc<sup>8</sup>.

En imaginant chez les végétaux aquatiques une faculté de transformation permettant leur survie immédiate, Tiphaigne surprend son lecteur et l'entraîne du côté de la pure invention fictionnelle. Cependant, il s'inspire peut-être aussi de la description des mangroves, prenant modèle sur des arbres capables de vivre à la lisière de la terre et des eaux salées. Sa connaissance de l'estran, perfectionnée lors de la rédaction de l'*Histoire économique des mers occidentales de France* (1760)<sup>9</sup>, a également pu l'inciter à imaginer cette algue se transformant en arbre, à laquelle il attribue d'autres vertus, comme celle de filtrer l'eau de mer pour en faire de l'eau douce, ou celle de donner des fruits riches en huile, en pulpe farineuse et en sels, toutes matières indispensables à la vie. La plante d'origine marine rappelle à la fois la machine à dessaler l'eau de mer de Pierre-Isaac Poissonnier (1763), et la décomposition des corps chimiques réalisée par les savants. Elle effectue naturellement des opérations complexes que la science peine à obtenir : dans l'imaginaire de Tiphaigne, la mer réaliserait donc spontanément les projets savants, comme si elle portait en elle la connaissance des éléments et dotait ses productions des moyens de naviguer entre les différents règnes de la nature.

---

<sup>8</sup> C.-F. Tiphaigne de la Roche, *Histoire des Galligènes*, éd. citée, p. 1347-1348.

<sup>9</sup> C.-F. Tiphaigne de la Roche, *Essai sur l'histoire économique des mers occidentales de France* [éd. F. Boulerie], dans *Œuvres complètes*, Paris, Classiques Garnier, 2019 [sous la direction de Jacques Marx], t. II, p. 933-1155.

Lorsque l'île sortit des eaux, elle était couverte de plantes : la plupart périrent, n'ayant plus d'eau qui les environnât et les nourrit ; quelques-unes tirèrent leur nourriture de la terre et, de marines qu'elles avaient été, devinrent maritimes<sup>10</sup>.

L'auteur s'appuie sur l'état des connaissances au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, la faculté d'adaptation des plantes marines sera toujours en discussion chez les savants au début du XIX<sup>e</sup> siècle : Marcel de Serres contredit alors les théories de Barthélémy Faujas de Saint-Fond et de Cyprien Prosper Brard en démontrant que les espèces marines sont résolument différentes des espèces maritimes, de même que celles vivant dans l'eau de mer ne peuvent vivre en eau douce, et réciproquement<sup>11</sup>. Mais à l'époque de Tiphaigne, les travaux sur les végétaux aquatiques ne permettent pas encore de telles conclusions et l'on peut imaginer une circulation des plantes d'un milieu à l'autre.

De même, l'ignorance est grande sur la reproduction des poissons et des coquillages. « Pour ce qui concerne la génération, il n'est pas facile de découvrir dans les huîtres les parties qui distinguent les mâles d'avec les femelles, il semble même qu'il n'y ait parmi elles ni mâles ni femelles<sup>12</sup> » pouvait-on lire dans la *Suite de la matière médicale de M. Geoffroy*. Buffon avouait :

[...] qu'on n'est pas encore assuré que les coquillages aient des sexes, il y a dans l'espèce des huîtres des individus féconds, et d'autres individus qui ne le sont pas ; les individus féconds se distinguent à cette bordure déliée qui environne le corps de l'huître, et on les appelle les mâles. Il nous manque sur cela beaucoup d'observations qu'Aristote pouvait avoir, mais dont il me paraît qu'il donne ici un résultat trop général<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> C.-F. Tiphaigne de la Roche, *Histoire des Galligènes*, éd. citée, p. 1355.

<sup>11</sup> Voir Marcel de Serres, *Mémoire sur les terrains d'eau douce, ainsi que sur les animaux et les plantes qui vivent alternativement dans les eaux douces et dans les eaux salées*, dans Henri-Marie Ducrotay de Blainville, *Journal de physique, de chimie, d'histoire naturelle et des arts*, Paris, Veuve Courcier, juillet 1818, t. 87, p. 31-46.

<sup>12</sup> Louis-Daniel Arnault de Nobleville et François Salerne, *Suite de la matière médicale de M. Geoffroy, Des insectes*, Paris, Desaint et Saillant, Cavelier, Le Prieur, 1756, t. 1, p. 41.

<sup>13</sup> G.-L. Leclerc, comte de Buffon, *Histoire naturelle*, éd. citée, t. 2, p. 85.

Malgré quelques tentatives des savants des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles pour comprendre la génération des huîtres, ce n'est qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle que l'hermaphrodisme de l'huître est clairement démontré par Casimir Davaine<sup>14</sup>. En 1854, Ferdinand de Bon d'un côté, Victor Coste de l'autre, firent enfin les premiers essais d'ostréiculture moderne.

Les huîtres et les moules, à la frontière du minéral par leur coquille, du végétal par leurs ligaments de fixation, et de l'animal par leur chair, donnent lieu à beaucoup de rêveries. Le même Tiphaigne, dans son essai sérieux sur la pêche en mer, considère la mystérieuse mobilité des moules en ces termes :

Les moules changent quelquefois de demeure et vont en chercher une autre, souvent fort loin de la première. Ce délogement a quelque chose de remarquable. Il ne faut pas croire que l'agitation des eaux et les tempêtes détachent ces coquillages du lieu où ils se sont fixés, et les transportent ailleurs. Souvent dans les temps les plus calmes et au moment où les eaux semblent stagner ou du moins n'obéir que mollement au flux et au reflux, les moules, comme si elles s'étaient donné le mot et qu'elles n'attendaient que le signal, quittent tout à coup les fonds qu'elles couvraient, et s'abandonnent au courant. Ce départ ne se fait pas sans bruit, le froissement qu'elles éprouvent entre elles, occasionne un cliquetis qui se fait entendre au loin, et qu'il faut avoir entendu pour s'en former une juste idée. On a vu des moulières très fécondes, se détruire ainsi en une nuit<sup>15</sup>.

Réaumur a montré en 1710 le mouvement progressif et individuel de la moule de mer, mais la littérature scientifique est muette sur de tels déplacements collectifs. Si un banc de moules peut subir des variations saisonnières de densité, et même disparaître sous l'effet de la pollution, d'une maladie ou d'une altération brusque du climat, il n'est pas certain que le récit de Tiphaigne renvoie à une quelconque réalité. Peut-être n'est-ce qu'un fantasme supplémentaire sur le mystère de la vie sous-marine. Sous la mer mouvante, qui vient et recouvre les rochers du rivage, se passent

---

<sup>14</sup> Casimir Davaine, *Mémoire sur la génération des huîtres*, lu à la Société de Biologie le 31 juillet 1852.

<sup>15</sup> C.-F. Tiphaigne de la Roche, *Essai sur l'histoire économique des mers occidentales de France*, éd. citée, p. 1109-1110.

des mouvements invisibles et incompréhensibles des êtres. La mer espace de l'instabilité, est aussi espace de mutation du vivant.

### Du mouvant à la théorie de l'évolution

À l'embouchure des fleuves,

[...] les herbes, les racines et les arbres que la mer nourrissait dans ses eaux saumâtres, rencontrant un limon plus doux, reçurent une nouvelle substance, qui leur fit perdre leur amertume et leur âcreté. Ainsi de marines que ces plantes avaient été jusque-là, elles se terrestrièrent, s'il m'est permis de parler de la sorte<sup>16</sup>,

écrit Benoit de Maillet dans son système de la terre, probablement rédigé vers 1715. Le sage indien que l'auteur invente pour les besoins de sa fable scientifique, raconte une histoire de la formation de la terre et de l'origine du vivant qui attribue à la mer la place primitive : ce qui chez Tiphaigne apparaît comme un élément fictionnel était déjà dans le *Telliamed* une phase de l'explication générale du vivant. D'après ce philosophe, toutes les plantes sont issues de la mer : la chicorée frisée, par exemple, a tant d'analogies avec certaines algues qu'elle est très sûrement d'origine marine<sup>17</sup>.

Des plantes, De Maillet étend son idée aux animaux, certifiant que « l'air froid et humide [des] régions boréales est plus favorable [...] aux animaux dont la mer est peuplée, pour leur passage d'un élément à l'autre<sup>18</sup> ». Le pas qui mène aux hommes est franchi par le philosophe indien, qui émaille sa démonstration de nombreux témoignages et de preuves dites décisives : « Il y a même dans tous les hommes une marque impérissable qu'ils tirent leur origine de la mer. En effet considérez leur peau avec un de ces microscopes [...] vous la verrez toute couverte de petites écailles, comme l'est celle d'une carpe<sup>19</sup> ». L'homme sorti de la mer ? L'homme produit de la transformation du poisson ? L'idée est scandaleuse, non seulement pour les théologiens, mais aussi pour

---

<sup>16</sup> Benoît de Maillet, *Telliamed ou Entretiens d'un philosophe indien*, Amsterdam, L'Honoré et fils, 1748, t. 1, p. 141.

<sup>17</sup> *Ibid.*, t. 1, p. 142-143.

<sup>18</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 198.

<sup>19</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 206.

les philosophes des Lumières qui ne se résolvent pas à renoncer à la singularité de l'humain<sup>20</sup>. La proximité des apparences entre l'homme et certaines espèces animales (comme le singe) est déjà perçue comme insultante et contraire à la logique de l'organisation interne de la matière. L'on comprend d'autant mieux que faire de l'homme un poisson évolué désoriente la plupart des esprits.

Cependant, la théorie séduit. Rétif de La Bretonne, notamment, hésite et laisse ses personnages de *La Découverte australe* (1781) délibérer librement. Devant le spectacle des hommes-grenouilles, Alexandre fait des réflexions sur la marche de la vie :

Il y a toute apparence, pensa-t-il, que le genre humain a commencé par la piscité [...] je vois que le pôle austral est beaucoup plus aqueux que le pôle septentrional : si *Telliamed* a raison (ce que je désire) la vie ne fait que d'y commencer, il se desséchera peu à peu, il se peuplera, et nous aurons l'honneur d'être les fondateurs et les chefs de la première, comme de la plus puissante des Nations policées de cet hémisphère<sup>21</sup>.

Plus loin dans le roman, l'auteur donne la parole à un sage vieillard nommé Noffub, anti-Buffon, qui explique le vrai système du monde aux Européens :

Quoi ! les eaux de la mer, les pluies, les éruptions des volcans, les météores, tout annoncera que la Terre est un Être vivant, qui transpire, et dont toutes ces choses sont des émanations nécessaires [...] et nous n'en concluons pas que [...] nous sommes les cirons de l'être animé qui nous porte [...] <sup>22</sup> ?

La mer est bien vivante : elle est l'excrétion organique du grand corps animal terrestre. Non seulement les eaux marines sont mobiles, mais elles sont toujours en transformation, renouvelées

---

<sup>20</sup> Voir Dora Osovai, « Descendance du singe, naissance de l'eau marine – étude parallèle de deux conceptions de la pensée de l'évolution au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Florence Boulerie et Katalin Bartha-Kovács (dir.), *Le singe aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Figure de l'art, personnage littéraire et curiosité scientifique*, Paris, Hermann, « La République des Lettres », 2019, p. 91-103.

<sup>21</sup> Nicolas-Edme Rétif de la Bretonne, *La Découverte australe par un homme-volant, ou Le Dédale français* [1781], Leipsick, Paris, vol. 2, p. 365 [Paris / Genève, Slatkine reprints, 1988, t. 1-2].

<sup>22</sup> *Ibid.*, vol. 3, p. 451 [Paris / Genève, Honoré Champion / Slatkine reprints, coll. « Ressources », 1979, t. 3-4].

au gré des mouvements physiologiques de l'être qui les produit. L'association de la mer et de la vie qui se fait dans l'image du grand animal entraîne dans l'imaginaire rétifien l'idée d'une indissociabilité entre le marin et le vivant : ainsi, l'animalité « paraît sortir de la végétation, toujours de nuances en nuances, depuis les animaux-végétaux, comme les orties-de-mer, les anémones, etc., qui sont le premier degré jusqu'à l'homme<sup>23</sup> ». Les plantes considérées comme originelles sont marines. Rétif généralise : « Examinez tous les animaux, vous la trouverez, cette gradation, depuis les poissons, les cétacées, les amphibiens, les simplement aquatiques, et vous verrez que tous viennent les uns des autres, par des nuances insensibles<sup>24</sup> ». Le *Telliamed* impose dans le roman de Rétif son système d'une façon radicale : l'homme est la forme évoluée de l'algue marine.

Ce bref parcours dans la fiction et les écrits scientifiques du XVIII<sup>e</sup> siècle a voulu esquisser à la fois une poétique de la mer comme vecteur de métamorphoses fictionnelles et de surprises romanesques, et une réflexion sur la transformation qui dessine une philosophie de l'évolution. La mer du XVIII<sup>e</sup> siècle est riche de possibles : elle renferme le mystère du vivant, celui de la génération et celui des origines. Il y aurait encore beaucoup à dire sur cet espace de recouvrement et de dévoilement qu'est l'univers maritime pour les philosophes et gens de lettres. Nous espérons par cet article avoir donné envie de quelque nouvelle promenade sur les rivages des Lumières où se modifie la matière mobile de l'eau et, avec elle, la pensée du vivant.

---

<sup>23</sup> *Ibid.*, vol. 3, p. 462.

<sup>24</sup> *Ibid.*, vol. 3, p. 464.