

## AVANT-PROPOS

---

La Mer qui nous entoure, qui séduit l'homme, depuis peu, après l'avoir si longtemps effrayé, est omniprésente. Il est significatif qu'en 1749, Buffon ait mis en exergue de son *Histoire et théorie de la terre* six vers du livre XV des *Métamorphoses* d'Ovide :

La mer change son lit, son flux et son rivage.  
Le limon qui nous porte est né du sein des eaux.  
Où croissent les moissons voguèrent les vaisseaux.

Buffon pense que « ce sont... les eaux rassemblées dans la vaste étendue des mers qui, par le mouvement continu du flux et du reflux, ont produit les montagnes, les vallées et les autres inégalités de la terre »<sup>1</sup>. Pour le savant du XVIII<sup>e</sup> siècle, pour l'encyclopédiste, pour l'homme de lettres, le philosophe, la mer s'impose déjà au Siècle des lumières comme l'élément originel. Ainsi Voltaire écrit-il : « Si... les courants

---

1. Buffon, *Histoire et théorie de la terre*, in *Œuvres philosophiques de Buffon*, *Corpus général des philosophes français*, PUF, 1954, p. 64.

de l'Océan et les marées ont à la longue produit le Caucase et l'Immaüs en Asie, les Alpes et l'Apennin en Europe, ils ont aussi fait naître des hommes pour peupler ces montagnes et leurs vallées<sup>1</sup>. »

Au siècle suivant, Jules Verne fait dire à l'un de ses personnages – le géographe Paganel – (l'un des héros des *Enfants du Capitaine Grant*) : « Ah ! la mer ! la mer ! c'est le lieu par excellence où s'exercent les forces humaines et le vaisseau est le véritable véhicule de la civilisation. »

Très tôt, la mer a symbolisé la naissance, la mère, la vie, la source de toute vie, mais aussi le voyage, l'odyssée, en même temps que la pérégrination de l'âme en quête d'au-delà, le parcours initiatique, la mort, puis la renaissance<sup>2</sup>.

Le voyage a ses épreuves, ses dangers réels ou imaginaires, nés peut-être de l'hostilité des dieux ou de Dieu. Cette peur diffuse sera longtemps associée à la mer dans l'inconscient des hommes. Jusqu'à ce que la mer s'humanise grâce au secours de la science.

Elle devint alors symbole de découvertes, de puissance commerciale ou militaire. Lieu de mémoire où se mêlent les mythes et l'histoire, la mer semble devoir accompagner l'homme de son origine à sa fin dernière, jusqu'à son ultime souvenir.

---

1. Dialogues d'Evhémère, Onzième dialogue, p. 453 des *Dialogues philosophiques*, éd. de R. Naves, Garnier.

2. Pour les symboles, nous avons particulièrement utilisé Olivier Beigbeder, *Lexique des symboles*, Zodiaque, 1969. Jean Chevalier et Alain Gheerbrant, *Dictionnaire des symboles*, coll. Bouquins, 1982 et Michel Cazenave, *Encyclopédie des Symboles*, La Pochothèque, Paris, 1989.

## CHAPITRE I

---

### La mer entre Dieu et l'homme

*La mer, la mer, toujours recommencée.*

Paul Valéry, *Le Cimetière marin*

Plurielle, la mer l'est géographiquement : mers d'Europe, mers d'Asie, mers d'Afrique ou d'Amérique, avec des mers fondamentalement civilisatrices – la Méditerranée, longtemps berceau du seul monde « connu » – et des mers « secondaires » : l'Adriatique où la Venise des doges est venue se blottir sur les cent dix-huit îlots qui composent le fond de la lagune, la Tyrrhénienne dans laquelle viennent se mélanger les eaux riches d'histoire de l'Arno florentin, du Tibre romain et de l'illustre Garigliano, ou la mer des Sargasses encombrée par les mollusques,

crustacés et larves qui peuplent cet espace borné par les Antilles et les côtes de Floride.

### Les caractères du vivant

Il n'y a pas en fait *une* mer mais *des* mers. Il n'y a pas *une* mais *des* eaux salées : eaux de la mer Rouge – parmi les plus chaudes du globe – et à forte Salinité, parfois colorées par des fleurs rouges (*Oscillatoria erythroea*), d'où leur nom ; eaux de la mer Noire – l'ancien Pont-Euxin –, à faible salinité en raison des nombreux fleuves qui viennent y mourir, dont le beau Danube bleu à l'issue d'une dernière valse dans les bras du Dniepr ou du Dniestr ; eaux de la mer Blanche, dans la dépendance de l'Océan Arctique, et annuellement prisonnières d'une éclatante banquise de glaces de septembre à mai.

Il y a des « mers fermées » : faussement fermées, telle la *Mare clausum* ou *Mare nostrum* des Romains : la Méditerranée ; ou réellement fermées telle la mer d'Azov, car enclavée entre l'Ukraine et la Crimée. Des « mers intérieures » : la Caspienne – la plus vaste mer fermée du monde aux confins de l'Europe et de l'Asie –, ou la mer d'Aral, au cœur de la zone désertique du Kazakhstan et de l'Ouzbékistan. Ou des « mers ouvertes » : « mers libres », malgré l'étroitesse des Dardanelles – entre la mer Égée et la mer de Marmara (entre 1300 et 7400 mètres) –,

l'étranglement du Bosphore – entre la mer Noire et la mer de Marmara (entre 550 et 3 000 mètres) –, la minceur du détroit de Gibraltar – la « montagne de Tariq » (Djabal-Al-Tariq) –, entre l'Europe et l'Afrique (13 à 15 kilomètres) — ou l'exiguïté des détroits du Sund, âprement disputés, entre le Danemark et la Suède (4,5 kilomètres au point le plus étroit).

Mers « libres » dit-on, ou plus exactement faussement libres car toujours surveillées en réalité par l'éternelle âpreté – voire cupidité – des hommes, autrefois au niveau des détroits de Propontide, au large de la Bithynie et de la Mysie, puis au niveau du détroit de Sicile, de l'isthme de Suez (percé entre 1860 et 1869) ou du canal de Panama (1879-1889), œuvre prodigieuse des hommes, Canal interocéanique qui finit par relier l'Atlantique et le Pacifique malgré un exceptionnel scandale financier qui éclaboussa Ferdinand de Lesseps (1805-1894) et Gustave Eiffel (1832-1923) en atteignant près de 800 000 malheureux souscripteurs.

Mers « libres », mais à condition aussi d'être libres de glaces, telle la Baltique, une partie de l'année, ou la mer à laquelle le malheureux Barents (v. 1550-1597) laissa son nom après avoir trouvé la mort en la Nouvelle-Zemble à l'issue d'un éprouvant voyage à la recherche d'un passage maritime

au nord-est vers la Chine qui l'avait conduit jusqu'à l'île aux Ours et au Spitzberg<sup>1</sup> (1596).

Mers chaudes, mers froides, mers polaires, mers plus ou moins profondes, mers géographiquement différentes suivant la position d'un navire, établi en « haute mer » ou « pleine mer ». Différente suivant la fureur des éléments qui engendre une « mer démontée » par opposition à une « mer calme », ou suivant la situation de l'espace considéré : « mers bordières » ou « mers continentales » ; mers chaudes, traversées de courants qui réchauffent – le Gulf Stream de l'Atlantique (25°C) signalé dès 1513 par Ponce de León (il déplace 55 millions de mètres cubes d'eau par seconde) –, ou mers froides du Labrador et de Terre-Neuve, peuplées de bancs poissonneux.

Mers vivantes en tout cas, furieuses, « agitées », « déchaînées », « démontées », ou au contraire placides, d'où le nom donné au Grand Océan – le Pacifique – par le portugais Magellan (v. 1480-1521), auteur du premier voyage mondial de circumnavigation près de deux siècles avant M. de Bougainville<sup>2</sup> (1729-1811). « Mers d'huile », « mers calmes », « bonnes mers », mers accueillantes où viennent se faire bercer le Jourdain, le Rhône, le Nil ou le

1. Voir Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVII<sup>e</sup> siècle*, éd. Sedes, Paris, 1996, 448 p.

2. *Ibidem*.

Mississippi, à l'issue d'un éprouvant voyage, avant que de mourir. Mer qui vit, qui s'échauffe, qui transpire en été et s'évapore en merveilleux nuages. Mer qui a froid, se givre puis se gèle : mers arctiques, couvertes d'icebergs, qui vont jusqu'à se figer en véritable mer de glaces.

### La muse des arts

La mer est féminine, faite de creux et de tempêtes, en apparence immense, mais pourtant jamais infinie, petite même puisque toujours blottie, sous n'importe quels cieux, au creux de son indissociable compagnon qui, partout, l'enserme, l'entoure, l'étreint, jamais ne l'abandonne et demeure partout avec elle d'une exceptionnelle droiture : l'horizon. La mer se lève, tempête, s'ourle et vocifère. Et l'horizon, identique à lui-même, d'égale humeur, continue néanmoins à la protéger.

La mer a inspiré depuis toujours les artistes : assyriens qui ont gravé l'esprit sage de la mer fécondatrice (Oannès) sur les murs de Ninive ; Japonais illustrant, dès le XIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>, le thème de la « chute d'eau de Nachi », ou représentant sur leurs paravents les Portugais en train de débarquer sur leurs quais ;

1. Cf. *Le Grand Atlas de la mer*, Encyclopaedia Universalis, 1983, chapitre de François Bellec.

Italiens de la Renaissance, humanistes et chrétiens, mais n'hésitant pas à célébrer le panthéon antique et païen à travers la Vénus-Aphrodite de Botticelli (1445-1510) ; Protée, « le berger des vagues », Poséidon, Neptune ou Amphitrite et leur bruyant cortège de tritons monstrueux et de dauphins secourables.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, les peintres de la mer devinrent plus réalistes, tels le Flamand Van Dyck (1599-1641), plus connu toutefois comme portraitiste que comme paysagiste, le Hollandais Van Goyen (1596-1656), célèbre pour ses paysages (bords de mer, berges de rivières où les ciels nuageux, les reflets lumineux dans l'eau sont rendus avec une parfaite maîtrise), les Van de Velde (Willem le Vieux (1611-1693) acquit sa renommée par ses marines et ses dessins de bateaux qui présentent un grand intérêt documentaire), ou encore les Van Ruysdael, Salomon (1600-1670) et Jacob (v. 1628-1682), tous deux connus pour leurs paysages hollandais, mais qui consacrèrent plusieurs de leurs œuvres à la mer : Jacob, *La Tempête* (musée du Louvre), et son oncle Salomon : *Marine avec grand voilier* (musée d'Anvers).

En France où, à la même époque, la mer suscite peu d'intérêt auprès des élites, le thème n'est évoqué que dans un contexte mythologique. Ainsi, Richelieu, grand maître de la navigation et du commerce de France de 1626 à 1642, commande-t-il à Poussin le



*Triomphe de Neptune et d'Amphitrite* proche d'un carton de Rubens (*Neptune apaisant la tempête*). Et les tapisseries des Gobelins – à thèmes maritimes – développent-elles, sous Louis XIV et Colbert, le thème des dieux marins et du panthéon académique plutôt que celui des paysages maritimes réels. Au même moment, les jardins de Versailles se parent de dieux antiques qui évoluent au milieu de jeux d'eau, de fontaines, de « grandes eaux » et de créatures statufiées héritées du paganisme gréco-latin : nymphes, naïades et néréides ornent soudain les endroits à la mode, la grotte de Thétis ou le bassin de Neptune à Versailles, achevé sous Louis XV, en 1740. Bientôt, le duc de Choiseul, ancien secrétaire d'État à la Marine, édifiera une pagode « dans le goût de la Chine » en ses terres tourangelles de Chanteloup, tandis que la meilleure amie de Marie-Antoinette, la princesse de Lamballe (1749-1792), bru de l'amiral de France duc de Penthièvre, construira à Rambouillet sa « chaumière aux coquillages ».

Les graveurs prirent aussi la Mer comme muse, tels Zeeman, Serwouter, Van Luyken, De Hooghe ; de même que les faïenciers de Delft qui se plurent à représenter polders, digues et moulins noyés sous la pluie.

Terre d'élection des sculpteurs, tel Pierre Puget (1620-1694) qui travailla beaucoup dans les ports et

arsenaux (Gênes, Toulon, Marseille), et des peintres tels Jean-Baptiste de La Rose auquel Louis XIV commanda ses premières *Marines*, la mer a inspiré au XVIII<sup>e</sup> siècle Joseph Vernet (1714-1789), réputé pour ses quatorze vues de ports, militaires et marchands, commencées en 1754 à Bandol et achevées en 1765 à Dieppe, puis Nicolas et Pierre Ozanne, Jean-François Hue ou le capitaine de vaisseau Possel dont le musée de la Marine de Paris expose aujourd'hui plusieurs toiles.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'engouement pour la mer étant devenu général en Europe, les artistes furent de plus en plus nombreux à s'y intéresser. Certains d'entre eux paraîtront tout à fait inattendus, tels ces pâtisseries provençaux qui réaliseront en sucre (1784) *Le Héros*, vaisseau amiral du bailli de Suffren victorieux dans l'Inde (1782-1783), ou ces coiffeurs parisiens qui doteront la tête des dames de la cour de Marie-Antoinette (1778) de véritables vaisseaux de soixante-quatorze canons, conçus à partir de cheveux extraordinairement lissés et laqués, monuments capillaires édifiés en hommage à l'illustre victoire de M. Du Couédic, commandant la frégate *La Belle Poule*, sur une frégate anglaise. D'où ces coiffures dites « à la Belle Poule » qui ornent aujourd'hui encore tant de lithographies de mode des premières années du règne de Louis XVI.

La mer, au XVIII<sup>e</sup> siècle, inspire des œuvres d'un genre nouveau. Les grandes batailles navales – Lépante (1571), l'Invincible Armada (1588), La Hougue (1692) – étaient loin et l'océan semblait peu à peu se démilitariser. Sous Louis XIV (1643-1715), on compte plus d'un demi-siècle de guerres terrestres et navales en soixante-douze années de règne (fin de la guerre franco-espagnole, 1635-1659 ; guerre de Hollande, 1672-1678 ; guerre de la Ligue d'Augsbourg, 1688-1697 ; guerre de succession d'Espagne, 1701-1713). Sous Louis XV (1715-1774), on dénombre onze années de guerre (guerre de succession d'Autriche, 1744-1748 ; guerre de Sept Ans, 1756-1763) sur cinquante-neuf années de règne. Sous Louis XVI (1774-1792) enfin, cinq années de guerre à peine (celle de la guerre d'Indépendance américaine, 1778-1783, livrée par les La Fayette, les Grasse et les Rochambeau au côté des *Insurgents*) en dix-huit années de règne. Les scènes maritimes évoluent. Aux ports de guerre (Toulon, Brest, Rochefort), se substituent des ports de commerce (Bordeaux, Nantes, Le Havre) ; aux marines illustrant des batailles navales et des combats, succède la représentation des « îles à sucre », les Antilles. Les Canons de bronze de Louis XIV sont négligés au profit de paysages enchanteurs et de pulpeuses créoles (Joséphine de Beauharnais). C'est le temps de l'exploration géographique puis scientifique. Les artistes représentent volontiers Bougainville ou La

Pérouse (1741-1788) et leurs découvertes – Tahiti, « la Nouvelle Cythère ». En cette fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Cook (1728-1779), Kerguelen (1745-1797) et d'Entrecasteaux (1737-1793) donnent le ton. La mer, champ d'exploration, succède à la mer, champ de bataille. Naguère symbole de gloire et d'épopée militaire, la mer se mue en symbole d'exploration et de voyage.

Le « voyage » implique l'invitation au voyage, un support au rêve. Un art nouveau apparaît qui s'inscrit toutefois dans une tradition instaurée dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle en Hollande. Il s'impose avec l'Italien Bellotto (1721-1780) et triomphe avec son oncle Canaletto (1697-1768) et leur compatriote, le Vénitien Francesco Guardi (1712-1793), ainsi qu'avec Joli, à Naples, dont la baie s'impose comme un paysage tellement unique que l'on pourra désormais exprimer pour dernier désir : « Voir Naples et mourir. » La mer séduit les artistes partout en Europe. Canaletto peint aussi bien la Tamise (1746-1755) qu'il transfigure, que les fastes de la cité des Doges (*Le Doge sur le Bucentaure, Fête de l'Ascension à Venise*). À l'autre bout du monde, Hokusai (1760-1849) réalise à la même époque une estampe japonaise véritablement d'avant-garde, *La Vague*, aujourd'hui au British Museum (Londres).

Au XIX<sup>e</sup> siècle, avec Turner (1775-1851), la vague devient vague à l'âme et la mer s'accorde aux

pré-impressionnistes. La lumière baigne ses marins d'un mélange flamboyant de jaune, d'ocre et de reflets azurés en demi-teinte (*Navire en feu dans la tempête*, *Tourmente de neige en mer*, 1842, *Lever de soleil avec monstre marin*, 1840, *Le Dernier Voyage du Téméraire*). Au XIX<sup>e</sup> siècle encore, la mer devient, pour les Romantiques, un merveilleux thème, porteur de légendes, d'aventures au bord du fantastique, de tragédies et de fatalité, Géricault (1791-1824) s'impose, au milieu de vives polémiques, avec son célèbre *Radeau de la Méduse*<sup>1</sup> (1819) dont l'horreur semble faire écho au tableau de Delacroix (1798-1863) : *La Barque de Dante*. Eugène Isabey (1804-1886), qui participe à l'expédition d'Alger, et Garneray, nommé peintre de l'amiral de France, mêlent la force de leur imaginaire à des aventures prises sur le vif. La victoire navale des Anglo-Franco-Russes à Navarin (1827) sur la flotte turco-égyptienne (chrétiens contre musulmans, comme à Lépante), oriente le paysage marin vers un orientalisme qui annonce Loti (1850-1923). Celui-ci, officier de marine durant quarante-deux ans, et ancien de l'École navale, passa sa vie à romancer ses souvenirs d'escales ou de séjours outremer au sein d'une œuvre originale et souvent autobiographique.

---

1. Cette toile illustre l'échouage d'un malheureux bâtiment du Roi confié à un commandant sans beaucoup d'expérience, Chaumareix, rentré d'émigration après vingt-cinq années à terre (1792-1817).

À partir de 1860, la mer attire sur les plages du Nord et de Normandie une foule de peintres qui arrivent en masse au Touquet, à Deauville ou à Honfleur. C'est l'époque de Courbet (1819-1877) – *La Vague* (1869), *Falaise d'Étretat* (1870) –, et de Boudin (1824-1898), né à Honfleur, mort à Deauville, fondateur à Honfleur avec Courbet et Jongkind (1819-1891) de l'école de Saint-Siméon et célèbre auteur des « boudinades », marines, vues de ports et autres Scènes de plages (*Plage à Trouville*, 1863 ; *La Jetée à Deauville*, 1869). Une marine du Havre, *Impression, soleil levant* (1872), signée de Claude Monet (1840-1926), ancien élève du Lycée du port, donne son nom de baptême – alors péjoratif – en avril 1874, au mouvement qu'ils représentent : l'impressionnisme ! « Étretat, Rouen, Sainte-Adresse, Trouville, toutes les plages normandes mais aussi Bordeaux ou Venise, Belle-Île ou les Saintes-Maries vont servir de sujet à Monet, Sisley, Bazille, Manet, Renoir puis Pissarro, Seurat, Bonnard, Friesz, Signac, Dufy, Cézanne, Marquet, Van Gogh, Ziem. « En quelques décennies se constitue ainsi la plus prestigieuse et la plus éclatante collection de peinture marine de l'histoire des arts », écrit l'amiral François Bellec.

La mer a naturellement inspiré les arts nouveaux : la photographie, lorsque Frank Meadow Sutcliffe fixa, à la charnière de deux siècles, les dernières

années de la longue épopée de la marine à voiles, puis le cinéma à travers des films d'aventures plus ou moins réussis, films de corsaires, de flibustiers et de pirates, films catastrophes ou films de guerre. Les réalisateurs américains John Huston et Victor Fleming (1883-1949) avec *L'Île au trésor* (1934), ou français, tel Jean Grémillon (1902-1959) – le célèbre auteur de *Remorques* (1939-1941) –, parmi d'autres, ont su adapter les romans d'aventures maritimes les plus connus. *L'Île au trésor* de Stevenson, les *Révoltés du Bounty*, *Robinson Crusoé*, *Pêcheurs d'Islande* ont fait l'objet de nombreuses mises en scène. Il faut aussi citer Buster Keaton (1895-1966), cet « Ulysse des temps modernes », avec, en 1924, *La Croisière du Navigator*, et, bien entendu, le film du révérend Serge Mikhaïlovitch Eisenstein (1888-1948), *Le Cuirassé Potemkine* (*Bromenosetz Potemkine*). Le commandant Cousteau, auteur de célèbres films sous-marins (*Épaves*, *Le Monde du silence*, *Le Monde sans soleil*), inventa alors une caméra sous-marine qui donna enfin au film maritime sa troisième dimension, sorte de préliminaire au *Grand Bleu* de Luc Besson qui recueillit une exceptionnelle audience.

### La mer toujours recommencée

Depuis la plus haute Antiquité, les écrivains et les poètes ont cherché dans la mer les symboles d'un