

Texte complet



Ce document n'est que le texte à imprimer, sans aucune image, d'une publication richement illustrée et commentée. Pour retrouver le contenu de ce document dans son contexte d'origine, cliquez sur le lien suivant :

[www.alienor.org/publications/peinture-marine](http://www.alienor.org/publications/peinture-marine)

## L'influence hollandaise

### Introduction

Les premières représentations attestées de bateaux remontent à l'Égypte antique, toutefois ce n'est qu'à la Renaissance qu'apparaissent les prémices d'un genre pictural à thème marin à part entière. Pierre Bruegel l'Ancien notamment élabore plusieurs gravures représentant des marines, se fondant sur une compréhension fine des effets du vent et des manœuvres.

### Les prémices économiques du siècle d'or hollandais

Le genre apparaît aux Pays-Bas vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle et trouve ses origines dans l'essor économique du XVI<sup>e</sup> siècle. Grâce à la découverte et à l'exploitation des ressources des Amériques, telles que l'or, un afflux nouveau de métal monétaire est injecté dans l'économie européenne, favorisant les investissements. En effet, dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle c'est un flot continu de navires portugais et espagnols qui alimente l'Europe en métaux précieux, métaux qui transitent pour partie par les places flamandes d'Anvers ou d'Amsterdam, les Pays-Bas étant alors sous domination espagnole.

Parallèlement à ce phénomène, l'évolution des mentalités, légitimant le profit, et l'émergence de politiques économiques étatiques, favorisent le développement du commerce international et de l'industrie. En Hollande, l'économie se tourne entre autres vers la transformation des produits coloniaux, avec des manufactures de tabac ou des raffineries de sucre.

D'autres facteurs économiques tels que le produit des pêcheries de la mer du Nord, vendu dans une grande partie de l'Europe, ou la mise en place de chantiers navals performants expliquent également la prospérité des Pays-Bas du XVI<sup>e</sup> et du XVII<sup>e</sup> siècle.

En effet les charpentiers de marine hollandais ont su développer un type de navire, appelé flûte, qui se caractérise par une poupe et des façons arrondies, ces dernières permettant de disposer d'un vaste espace

de stockage dans les cales. Les navires de guerre hollandais, prédécesseurs des vaisseaux de ligne, sont en fait des flûtes aménagées pour recevoir plus de canons.

La flûte offre non seulement une place importante pour les marchandises, mais a aussi l'avantage d'avoir un coût de construction modique et d'être de surcroît facile à mener, même avec un équipage réduit. Ces navires sont construits pour le commerce de la Baltique mais aussi international. Des unités sont vendues à des armateurs locaux et même à des puissances étrangères.

Au XVII<sup>e</sup> siècle la flotte de commerce hollandaise atteint son apogée, avec plus de 2500 navires voyageant à travers le monde, et principalement dans la Baltique. En comparaison la flotte de commerce britannique, qui est la seconde puissance maritime de l'époque n'atteint que 180 unités.

## Vers l'indépendance des Pays-Bas

Dans le courant du XVI<sup>e</sup> siècle la prospérité relative du Nord par rapport à l'Espagne attise la convoitise du roi Philippe II et une pression économique forte ne tarde pas à se faire sentir, conjointe à un durcissement de la position de l'Église catholique face à la Réforme.

En 1566 éclate la révolte dite des *Gueux* aux Pays-Bas. Sous la direction de Guillaume d'Orange, un ensemble de révoltés, majoritairement protestants, se soulève contre l'autorité de la couronne espagnole. Mais c'est en 1568, avec l'exécution des comtes catholiques d'Egmont et de Hoorn, opposés à Philippe II d'Espagne, que débute le réel soulèvement général des Pays-Bas, qui débouche sur la guerre de Quatre-vingts Ans.

En 1578, les provinces nord des Pays-Bas, protestantes deviennent de fait un État indépendant, alors que les provinces catholiques flamandes restent sous domination espagnole. La peinture hollandaise, s'émancipant de l'influence espagnole, entre dans une période d'expansion.

Conséquence de la Réforme, les artistes s'affranchissent des thèmes picturaux classiques. L'iconoclasme entraîne en effet un arrêt des productions picturales à thème religieux, mais dans cette « république des arts » qui trouve son apogée au XVII<sup>e</sup> siècle, la prospérité acquise par les villes marchandes des Pays-Bas entre le XV<sup>e</sup> et le XVI<sup>e</sup> siècle a permis l'émergence d'une bourgeoisie marchande dont le mécénat a attiré de nombreux artistes et favorisé l'apparition des guildes de peintres dès le XV<sup>e</sup> siècle.

La peinture flamande, née au XV<sup>e</sup> siècle, voit à partir du XVI<sup>e</sup> siècle percer une forte influence de l'Italie. Les artistes flamands et hollandais sont fortement marqués par la Renaissance italienne lors de leurs voyages dans la péninsule et à Rome. De retour aux Pays-Bas, ils s'inspirent largement de ce qu'ils ont pu observer en Italie, transposant les procédés acquis au sud à des thèmes picturaux nordiques.

Depuis la fin du Moyen Âge les Flamands ont fondé leur inspiration sur le réel au détriment de la peinture religieuse, réalisant portraits, natures mortes, scènes de genre ou paysages.

Or, dans ce pays où la mer est partout, quels paysages plus saisissants que cette intense activité portuaire bercée de la lumière du nord ? C'est de manière tout à fait naturelle que les peintres orientent leur regard vers le littoral, cœur économique et social d'un pays qui a chèrement acquis sa liberté et s'enorgueillit de sa réussite économique.

Les hollandais, dans la longue guerre de libération qui les a opposés au royaume d'Espagne, emportent également plusieurs victoires navales qui sont exaltées dans la peinture et contribuent grandement à la diffusion des marines.

## Willem Van de Velde l'ancien

Willem Van de Velde l'ancien (*Leyde 1611 – Londres 1693*), est le fils d'un capitaine de marine. D'abord marin, il s'intéresse très vite au dessin. Il a vingt ans lorsque les États de Hollande mettent à sa disposition un navire pour lui permettre de peindre d'après nature les batailles navales. Il a pris part en tant qu'observateur à la bataille de Scheveningen en 1653, en 1665 à la bataille de Sound et à la bataille de Lowestoft. En 1666 il assiste, toujours embarqué sur un navire, à la bataille des Quatre Jours où les Hollandais prennent leur revanche sur les Britanniques qui les avaient vaincus à Lowestoft.

Willem Van de Velde a principalement travaillé au crayon ou au lavis monochrome, dessins « à main levée », d'où ressortent une rare fluidité et une impression de naturel saisissante.

En 1672 il devient peintre du roi Charles II d'Angleterre. Il travaille avec son fils Willem Van de Velde le Jeune (*Leyde ? 1633 – Greenwich 1707*) qui devient également peintre du roi, et peint les sujets dessinés par son père en grisaille. Leur peinture, fruit d'une étude approfondie de la mer et des bateaux, a un « charme rare de vérité » (*E.C. Bénézit*) où la recherche d'une sensation proche du réel est prédominante.

## Ludolph Bakhuyzen

Ludolph Bakhuyzen (*Emden 1630 – Amsterdam 1709*) commence sa carrière comme comptable pour un marchand d'Amsterdam mais se découvre très vite un don pour la peinture. Il suit un apprentissage auprès d'Allaert van Everdingen (*Alkmaar 1621 – Amsterdam 1675*) et d'Hendrik Dubbels (*Amsterdam vers 1620 – ? 1676*).

On connaît des tableaux de sa main à partir de 1658, toutefois il n'est mentionné comme peintre de profession qu'à partir de 1664. Il est rapidement connu pour ses peintures largement inspirées par des paysages marins.

Avec Willem Van de Velde, il est célébré comme le plus grand peintre de marine hollandais de son vivant et tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il a reçu dans son atelier les visites du Grand-Duc de Toscane, du roi de Prusse, de l'électeur de Saxe et du tsar Pierre le Grand.

## Canaletto et les védutistes italiens.

La *veduta* est une représentation panoramique d'un paysage où la recherche de réalisme, notamment basée sur le respect des règles de la perspective, prédomine. Elle s'appuie très largement sur des esquisses prises sur le vif, hors de l'atelier. Cette mode a pu être influencée par les bambochades flamandes du XVII<sup>e</sup> siècle représentant des scènes champêtres ou urbaines où s'affiche la vie quotidienne.

Giovanni Antonio Canal, dit le Canaletto (*Venise, 1697 – 1768*), connu comme un des plus grands védutistes (peintres de vues), était le fils d'un peintre de décors de théâtre. En 1719 il part pour Rome où il commence à peindre des scènes urbaines d'après nature. L'œuvre de Canaletto est très appréciée des étrangers, notamment des anglais. En effet le collectionneur d'art et consul britannique à Venise, Joseph Smith (? 1682 – *Venise 1770*), ami de Canaletto, est un de ses principaux commanditaires, et contribue grandement à l'établissement de sa réputation dans les cercles londoniens.

## L'école française

Après le début de la guerre qui oppose les Pays-Bas à la France et la prise de la ville d'Utrecht en juin 1672, le commerce hollandais décline rapidement et les commandes se raréfient pour les peintres. Nombre

d'entre eux émigrent alors en Grande Bretagne. C'est ainsi que les Van de Velde deviennent les protégés du souverain Charles II et de son frère, le duc d'York. C'est le début d'une tradition anglaise de la peinture de marine qui est renforcée, comme pour les Pays-Bas, par l'importance capitale de la mer pour la souveraineté britannique. En effet l'Angleterre, au même titre que la Hollande, dépend de son empire maritime pour assurer sa place dans l'équilibre des nations. Cet engouement pour la peinture de marine se diffusera ensuite en France et dans d'autres pays d'Europe.

Toutefois le royaume de France regarde vers la mer comme les autres puissances européennes, mais avec moins d'enthousiasme peut-être. La puissance continentale est en effet la clé du pouvoir royal en France, et l'encercllement du territoire par les possessions des Habsbourg au nord et au sud oriente les priorités militaires vers l'armée. Toutefois les grandes réformes du règne de Louis XIII, initiées par le cardinal Richelieu (*Paris 1585 – 1642*) servent de première impulsion à l'émergence d'une marine moderne et d'une flotte de guerre efficace.

En 1669 est créée la fonction de *secrétaire d'État à la marine*, qui s'inscrit dans la continuité des réformes de Richelieu qui avait créé en 1627 la *Grande-Maîtrise et Surintendance générale de la navigation et commerce de France*.

Le premier secrétaire d'État à la marine est Jean-Baptiste Colbert à qui succède son fils Jean-Baptiste Antoine Colbert. C'est sous leur influence qu'est construit l'arsenal de Rochefort et que celui de Toulon est modernisé. Le secrétaire d'État à la marine est également responsable des flottes de commerce des Indes occidentales et orientales.

Le XVII<sup>e</sup> siècle a vu un rapide essor de la puissance maritime et coloniale française, mais la défense des frontières terrestres sous le règne de Louis XIV épuise les budgets de la marine qui est vite concurrencée puis dépassée par la *Royal Navy* et les compagnies anglaises des Indes orientales et occidentales.

La seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle voit un nouvel essor de la marine française qui se concrétise par les victoires sur la flotte britannique, principalement dans des combats de frégates, lors de la Guerre d'Indépendance américaine et le lancement de nombreuses expéditions scientifiques autour du monde qui assurent le rayonnement intellectuel du royaume. Mais cette nouvelle marine, dont les officiers sont majoritairement issus de la noblesse, voit ses cadres chassés par la Révolution.

Suite à cela, outre l'aventure du camp de Boulogne et du projet avorté d'invasion de l'Angleterre qui prend fin avec la destruction de l'escadre franco-espagnole du vice-amiral Villeneuve par l'escadre du vice-amiral Nelson au large du cap de Trafalgar, l'Empire ne compte que peu sur sa marine dont la réhabilitation serait trop coûteuse et trop longue. Il faut attendre la Seconde Restauration et surtout le Second Empire pour que la marine française, aussi bien militaire que commerciale, reprenne la place qui est la sienne dans un pays souhaitant développer une puissance économique et stratégique mondiale.

La conception purement utilitariste de la marine de Richelieu, l'importance des guerres terrestres de Louis XIV, les guerres de la Révolution puis de l'Empire ne favoriseront guère ce genre pictural qui occupe de fait dans l'histoire de France une part bien modeste. Hormis les maîtres du paysage que sont le Lorrain, Joseph Vernet, Manglard (maître de Vernet) ou la famille Ozanne, l'Ancien Régime compte peu de peintres de paysage qui se soient exprimés dans la marine. Et c'est au XIX<sup>e</sup> siècle avec des peintres tels qu'Ambroise Garneray et Eugène Isabey que la peinture de marine émerge en France en tant que genre indépendant.

En effet, en France, la peinture de marine ne sera reconnue comme un genre à part entière que dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, à l'époque de la renaissance de la marine sous Napoléon III. Les compositions plus anciennes ; du Lorrain par exemple, sont considérées comme des peintures d'histoire ou de paysage, car traitant de thèmes classiques, biens que ceux-ci n'aient au final qu'une part congrue dans le traitement

formel de l'œuvre. Toutefois Vernet, avec un tableau intitulé *Marine, effet de soleil couchant*, présenté à l'Académie comme morceau de réception, est reconnu comme « Peintre des marines » de Louis XV, ce qui n'a pas de précédent.

### Claude Gellée, dit le Lorrain

Le Lorrain (*Chamagnes 1600 – Rome 1682*), ne peint pas le paysage tel qu'en lui-même mais recompose décors et éclairage pour offrir au spectateur les scènes d'un « paysage idéal » où le travail de la lumière est fondamental. Il n'est pas un peintre de marine mais un peintre du paysage « classique » qui excelle dans les marines, baignant ses compositions dans la clarté du soleil levant ou couchant.

Les vues de ports sont allégoriques, utilisant le prétexte de la peinture d'histoire pour créer des paysages recomposés où le thème supposé principal du tableau est mis au second plan. Elles opposent des constructions architecturales représentant le passé, la solidité, et l'élément marin en arrière-plan où les navires, déjà loin sur la mer, s'enfonçant dans l'inconnu, sont présentés comme une métaphore de la destinée humaine.

Le Lorrain passe la plus grande partie de sa vie à Rome où il se rend dès 1613 en tant qu'apprenti pâtissier d'après certains biographes. Toujours est-il qu'il entre au service du peintre Agostino Tassi (*Pérouse 1566 – Rome 1644*) pour qui il broie les couleurs et nettoie pinceaux et palettes. C'est ainsi que commence pour le Lorrain l'apprentissage de son véritable métier. Il retourne quelque temps en Lorraine pour revenir s'installer à Rome en 1627 de manière définitive.

Les lumières italiennes et les ruines romaines seront une source d'inspiration constante dans son œuvre ; il est également fin observateur de la nature et des éléments dont il sait disposer dans ses compositions.

### Joseph Claude Vernet

Joseph Vernet (*Avignon 1714 – Paris 1789*), est le fils d'un peintre décorateur, qui fut son premier maître, il poursuit sa formation auprès du peintre d'histoire Philippe Sauvan (? 1697 – ? 1792). Il n'oublie pas ses débuts dans la peinture décorative, qui conserve tout au long de sa carrière une influence certaine. Il continue en effet de réaliser des travaux décoratifs (notamment quatre marines réalisées pour la bibliothèque du Dauphin en 1762), et en retire un sens de la composition et un raffinement visuel qui marquent son œuvre.

En 1734, âgé de 21 ans, il se rend à Rome pour étudier les antiques et les maîtres italiens. Il y devient pendant quelque temps, élève d'Adrien Manglard (*Lyon 1695 – Rome 1760*), lui-même ancien élève de van der Cabel (*Rijswijk vers 1630 – Lyon 1705*), qui avait atteint une certaine reconnaissance grâce à ses tableaux de marine. On retrouve dans l'œuvre de Joseph Vernet l'influence de Claude Gellée. Toutefois contrairement à son illustre prédécesseur, il se rapproche du réalisme des peintres du Nord ou des védutistes pour ses compositions.

C'est en 1746 qu'il reçoit sa première commande du roi de France pour deux marines. Celles-ci sont encensées par la critique et Vernet reçoit rapidement une importante commande pour une série de vues monumentales des ports de France. Ce cycle de seize peintures sur toile était supposé documenter des scènes et usages de la vie des ports.

Vernet manifeste de grandes qualités d'observation s'appliquant aussi bien au paysage qu'aux scènes de vie décrites dans ses tableaux et aux représentations qu'il dresse des navires.

La série des vues des ports de France fera de lui le principal peintre de marines français du XVIII<sup>e</sup> siècle, bien qu'à partir de 1770 les critiques aient pu voir un certain essoufflement dans son art.

## Les frères Ozanne

Avant tout dessinateurs Nicolas-Marie (*Brest 1728 – Paris 1811*) et Pierre (*Brest 1737 – 1813*) Ozanne ont un lien étroit avec Joseph Vernet. En effet Nicolas accompagna Vernet dans sa tournée des ports de France avant de recevoir la charge de faire l'éducation navale du Dauphin, futur Louis XVI. Ils étaient tous deux professeurs de dessin à l'école des Gardes de la marine de Brest, illustrateurs et pédagogues de la marine. Les frères Ozanne ont laissé de nombreux dessins très documentés, où leur connaissance intime de la mer et des navires offre une qualité et un réalisme se posant en contre-pied du goût du pittoresque qui se développe dans les paysages du XVIII<sup>e</sup> siècle.

## Le romantisme et les marines

Courant apparu au XVIII<sup>e</sup> siècle en Allemagne, le romantisme gagne vite le reste de l'Europe, se détachant de l'art classique. Le mouvement romantique va encourager l'émergence d'une forme d'expression plus subjective, plus libre, où le cloisonnement entre les genres picturaux se fait moins rigide. La mer est déchaînée dans ces marines, la tension et le mouvement toujours présents, d'ailleurs les scènes de naufrage ou de tempête seront chères aux peintres romantiques.

### *Le Radeau de la Méduse, manifeste du romantisme*

Le *Radeau de la Méduse* de Théodore Géricault (*Rouen 1791 – Paris 1824*), dont plusieurs copies sont exposées dans les musées de Poitou-Charentes, est symptomatique de l'esprit qui habite la société civile de la restauration.

La *Méduse*, frégate partie de la rade d'Aix le 17 juin 1816 pour prendre possession de Saint-Louis du Sénégal cédé par les Anglais, est commandée par un « rentrant », un officier d'Ancien Régime qui n'a pas assumé de commandement depuis 26 ans, Hugues Duroy de Chaumareys. Le 2 juillet, le navire s'échoue sur le banc d'Arguin au large de la Mauritanie, pourtant celui-ci est largement connu des navigateurs. Alors que la frégate est profondément échouée sur le banc, elle essuie une tempête qui engendre d'importantes avaries et ordre est donné d'abandonner le navire. Malheureusement les canots ne sont pas assez nombreux pour l'ensemble des passagers et de l'équipage et ce sont les officiers et passagers importants qui y embarquent. Un radeau, surnommé « la machine », de 20 mètres sur sept où doivent s'entasser 152 personnes est construit pour le reste de la compagnie ; Il doit être pris en remorque par les chaloupes mais les amarres qui le retiennent sont coupées ou rompues et le radeau dérive en mer pendant 13 jours avant de croiser la route du brick l'*Argus*, envoyé par Chaumareys pour retrouver l'épave de la frégate. L'*Argus* recueille à son bord les 15 survivants dont cinq mourront pendant la traversée vers Saint-Louis.

Cette histoire de naufrage aurait pu passer inaperçue : en effet le gouvernement de Louis XVIII tente de taire l'affaire, mais le tableau du naufrage présenté au salon de 1819, vu comme une critique du régime monarchiste, va engendrer un déchaînement de l'opinion publique. Géricault a une approche volontairement réaliste, interrogeant les survivants, multipliant les croquis et n'hésitant pas à observer des membres en putréfaction dans son atelier pour donner plus d'impact à sa composition, tout en interprétant librement l'événement pour en augmenter l'aspect tragique.

Cet immense tableau (de plus de sept mètres sur presque cinq) est considéré comme le premier chef d'œuvre du mouvement romantique par la tension dramatique qui s'en dégage. Pour la peinture de marine, le romantisme signifie une liberté de composition et de thèmes qui s'oppose aux derniers feux de la peinture officielle représentant des scènes historiques.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, des peintres tels qu'Ambroise Louis Garneray ou Eugène Isabey créent des œuvres à la composition vivante et audacieuse, où mer, ciel et navires finissent par s'unir et se repousser sous une touche de pinceau qui se fait plus vive, moins léchée au fur et à mesure des expérimentations romantiques.

### Louis Ambroise Garneray

Fils du peintre Jean-François Garneray (*Paris 1755 – Auteuil 1837*), Louis Ambroise Garneray (*Paris, 1783 – 1857*), s'engage comme mousse à treize ans, ce qui est un âge habituel pour l'époque. Il fait partie des hommes qui ont participé à la guerre de course menée par la France pendant la Révolution puis sous le Consulat et l'Empire. Il a servi sous les ordres de marins tels que Surcouf et Dutertre. En 1806, il sert sur la frégate *La Belle Poule* qui est capturée par les Anglais. Il passe les huit années suivantes sur un ponton-prison britannique.

Libéré le 18 mai 1814, il se consacre à la peinture et à l'écriture, est nommé peintre de la marine et collabore à ce titre aux travaux de la manufacture de Sèvres. Il devient également conservateur du musée de Rouen. Ses peintures de marine sont régulièrement exposées au salon entre 1815 et 1857. Il réalise, entre autres, une série de vues des ports de France directement inspirée des travaux de Vernet.

Son œuvre, sans qu'elle puisse être qualifiée de purement romantique, tend au romantisme, principalement dans ses scènes de combat, telles *Le Vengeur* où le choix de l'instant le plus dramatique de la bataille donne un souffle particulier à la composition.

### Eugène Isabey

Reconnu au salon de 1824 comme peintre de marine, Isabey (*Paris 1803 – Montévrain 1886*) donne au genre un souffle nouveau. Il voyage beaucoup : en Angleterre, sur les pas de Bonington ou Constable ; en Normandie et en Bretagne ou encore aux Pays-Bas.

Bien qu'il se soit intéressé à de nombreux genres picturaux, c'est dans les marines que se dévoile tout son talent. La mer est pour lui, comme pour d'autres maîtres avant lui, une passion qui lui permet d'exprimer un goût pour l'immensité et l'inconnu dans des paysages romantiques. Il sait renouveler constamment son approche du sujet, que ce soit par le biais de la peinture d'histoire avec *Le Combat du Texel*, ou bien dans cette esquisse exposée au musée de Poitiers. Isabey s'est imposé comme un « rénovateur » du genre du paysage, qui vient en quelque sorte couronner une évolution enclenchée par Vernet, bercée de l'influence hollandaise et italienne mais qui a pourtant su trouver une forme d'expression propre.

C'est une marine qui marque l'émergence du romantisme, et c'est aussi une marine qui marque le début de l'impressionnisme : *Impression soleil levant* de Claude Monet, daté de 1872. On y voit une mer qui s'apaise. Les impressionnistes cherchent à mettre en avant des effets de lumière ou des phénomènes météorologiques captés dans un instant fugace, et ne composent plus des « paysages de mer », terme cher à Courbet.

## Apogée et déclin de la marine à voile.

Alors même qu'elle atteint son niveau de technicité le plus élaboré, la marine à voile est condamnée par l'invention des moteurs à vapeur et les progrès de l'artillerie. La frégate cuirassée La *Gloire*, mise en chantier en 1858, dotée d'un moteur à vapeur de 800 chevaux entraînant une hélice en plus de ses mâts, est très vite suivie par d'autres unités où la coque (encore en bois pour la *Gloire*, bien qu'elle ait reçu un épais blindage de fer) est définitivement remplacée par une coque de fer.

Les progrès rapides de l'artillerie au XIX<sup>e</sup> siècle condamnent également les navires à coque en bois. Si les charpentes de chêne massif avaient une chance d'arrêter un boulet en fer plein, la généralisation des obus explosifs et l'adoption du chargement par la culasse des pièces d'artillerie a permis une augmentation énorme de la puissance de feu et des cadences de tir appelant une adaptation profonde des navires de guerre rendus très vulnérables au feu ennemi.

L'âge d'or de la navigation à voile prend fin et la marine, comme la peinture qui la représente, entre alors dans l'ère moderne.

## Chronologie européenne succincte

1566 : Début de la révolte dite *des Gueux* aux Pays-Bas. Sous la direction de Guillaume d'Orange, un ensemble de révoltés majoritairement, mais pas exclusivement, protestants, se soulève contre l'autorité de la couronne espagnole.

1568 : Exécution des comtes catholiques d'Egmont et de Hoorn, opposés à Philippe II d'Espagne. Cet événement marque le début du soulèvement général des Pays-Bas, qui débouche sur la guerre de Quatre-vingts Ans à l'issue de laquelle l'indépendance des Provinces Unies sera reconnue.

1600 : Fondation de la Compagnie anglaise des Indes orientales.

1602 : Fondation de la Compagnie hollandaise des Indes orientales.

1610 : Début du règne de Louis XIII.

1618 : Début de la guerre de Trente Ans.

1619 : Fondation de Batavia (actuelle Jakarta, capitale de l'Indonésie) par les hollandais.

1635 : La France déclare la guerre à l'Espagne.

1643 : Mort de Louis XIII.

1648 : Reconnaissance officielle par l'Espagne de la république des Provinces Unies.

1661 : Début du règne personnel de Louis XIV.

1664 : Création des Compagnies françaises des Indes orientales et des Indes occidentales.

1665 – 1667 : Deuxième guerre anglo-hollandaise.

1672 – 1678 : Guerre de Hollande, opposant la France et les Provinces Unies.

7 juin 1672 : Bataille navale de Solebay ; victoire des Provinces Unies sur la marine britannique.

30 juin 1672 : Prise de la ville d'Utrecht par les troupes de Louis XIV.

1672 – 1674 : Guerre anglo-néerlandaise opposant les sept Provinces Unies à l'Angleterre.

21 août 1673 : Bataille navale de Texel : Elle oppose une flotte anglo-française à la flotte des Provinces Unies, bien que le combat ait été incertain il se solde par la retraite de la flotte des alliés. À ne pas confondre avec *le Combat du Texel* immortalisé par Isabey, et qui eut lieu en 1694 lors de la guerre de la ligue d'Augsbourg.

1674 : Pondichéry est comptoir français.

1766 - 1769 : Voyage de Bougainville.

1768 : Premier voyage de Cook.

1785 – 1788 : Expédition de La Pérouse.



1803 : L'ingénieur américain Robert Fulton lance le premier bateau à vapeur sur la Seine. En 1807 il ouvre la première ligne commerciale desservie par un navire à vapeur entre New-York et Albany.

21 octobre 1805 : Bataille de Trafalgar. La flotte britannique commandée par le vice-amiral Nelson bat la flotte franco-espagnole commandée par le vice-amiral de Villeneuve, mettant un terme au projet de Napoléon d'envahir la Grande-Bretagne.

2 juillet 1816 : Naufrage de la frégate la *Méduse* au large des côtes mauritaniennes.

1858 : Lancement de la frégate cuirassée la *Gloire* à Toulon.

## Bibliographie :

### Contexte historique :

François Lebrun, *L'Europe et le monde : XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> siècle*, Armand Colin, 1987.

Bartolomé Benassar et Jean Jacquart, *Le XVI<sup>e</sup> siècle*, Armand Colin, 1997.

### Marine et peinture de marine :

H. Diane Russell et alii, *Claude Gellée dit le Lorrain*, éditions de la réunion des musées nationaux, 1983.

Catalogue d'exposition : Claude Pétry (dir), *Autour de Claude-Joseph Vernet : La marine à voile de 1650 à 1890*. Musées de Rouen Anthèse, 1999.

Éric Rieth, *La Marine à Voile : de Louis XIII à Napoléon III*, Jean-Paul Gisserot, 2009.

Elena Capretti, *Les grands maîtres de l'art italien*, Hazan, 2000.

*Les Années romantiques, la peinture en France de 1815 à 1850*, Beaux Arts magazine. Hors-série, novembre 1995.

## **Crédits :**

### **Conseil scientifique :**

Annick Notter : conservateur en chef des musées d'Art et d'Histoire de La Rochelle.

### **Rédaction, conception graphique et intégration :**

Grégory Legeais : Alienor.org, Conseil des Musées.

### **Développement :**

Christophe Alloncle : Alienor.org, Conseil des Musées.

### **Remerciements :**

Béatrice Rolin : conservateur en chef du musée d'Angoulême.

Anne Benéteau : conservateur en chef des musées de Poitiers.

Françoise d'Argenson : assistante qualifiée de conservation, musées de Poitiers.

Cécile Joyeux : chargée de l'informatisation des collections, musées de Poitiers.

Barbara Favreau : agent de récolement et de documentation, musées d'Art et d'histoire de La Rochelle.

David Bodin : adjoint au conservateur, musées municipaux de Rochefort-sur-Mer.

Bénédicte Lafarge : chargée d'inventaire et de documentation, musées municipaux de Rochefort-sur-Mer.

Remerciements aux équipes des musées de La Rochelle et de Rochefort-sur-Mer.