



## Revue Française de Civilisation Britannique

French Journal of British Studies

XIII-4 | 2006

Art et nation en Grande-Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle

---

### *Mobilis in mobili* : représentations artistiques, scientifiques, tactiques, de la thalassocratie britannique

*Mobilis in mobili: Artistic, Scientific and Tactical Representations of British Thalassocracy*

Marie-Madeleine Martinet

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rfcb/1643>

DOI : 10.4000/rfcb.1643

ISSN : 2429-4373

#### Éditeur

CRECIB - Centre de recherche et d'études en civilisation britannique

#### Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2006

ISSN : 0248-9015

#### Référence électronique

Marie-Madeleine Martinet, « *Mobilis in mobili* : représentations artistiques, scientifiques, tactiques, de la thalassocratie britannique », *Revue Française de Civilisation Britannique* [En ligne], XIII-4 | 2006, mis en ligne le 01 janvier 2006, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rfcb/1643> ; DOI : 10.4000/rfcb.1643

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.



Revue française de civilisation britannique est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# Mobilis in mobili : représentations artistiques, scientifiques, tactiques, de la thalassocratie britannique

*Mobilis in mobili: Artistic, Scientific and Tactical Representations of British Thalassocracy*

Marie-Madeleine Martinet

---

- 1 En cet anniversaire de Trafalgar, on peut se demander comment s'est créée l'image de la puissance marine. Cette question en implique plusieurs. Dans le domaine des représentations, elle soulève celle des rapports entre les figurations artistiques et la culture visuelle plus générale, ainsi que la conception scientifique de la spatialité ; sont-elles des versions d'une même vision, ou chacun de ces points de vue crée-t-il une perception complémentaire des autres et différente ? Il conviendra d'étudier les codes visuels et les thèmes privilégiés de la peinture de marines en les comparant aux dessins techniques, et aux documents sur le rôle de la flotte. Plus particulièrement, la marine relève de l'esthétique du mouvement, question très débattue à l'époque sur le plan général<sup>1</sup>, puisqu'elle suppose la suggestion d'un double mouvement, celui des navires voguant sur la mer elle-même mouvante<sup>2</sup>. Cette question est *a fortiori* importante puisque les batailles de cette période sont marquées par la tactique de mouvement, qui implique une nouvelle forme de représentations, artistiques et scientifiques autant que tactiques et politiques, dont les analogies sont problématiques : comment le mouvement, plus que la stabilité, devient-il une forme de la puissance de la nation ?
- 2 Or en matière artistique, la marine a une position excentrée ; son étude a souvent été faite, non par des historiens de l'art, mais par des spécialistes d'histoire maritime qui y projettent leur conceptualisation, et ses tenants actuels font appel à des disciplines comme l'anthropologie ou l'histoire<sup>3</sup> ; le caractère mouvant du sujet donne en outre la possibilité de relier des sujets « discontinus »<sup>4</sup>.

## De la terre à la mer

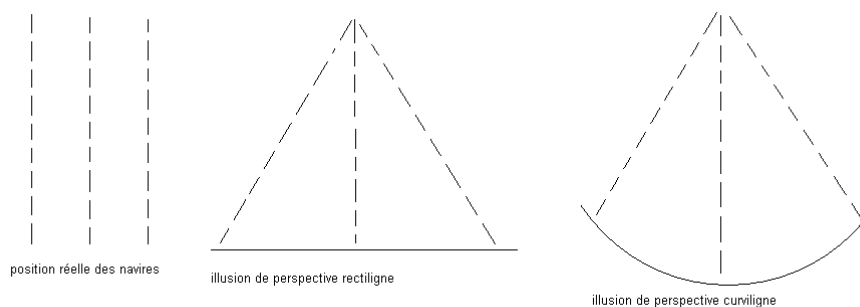
- 3 Le fonctionnement des représentations spatiales et territoriales est bien connu – il a été étudié dans de très nombreux ouvrages des trente dernières années –, avec la possibilité pour un microcosme de paysage de signifier l'espace plus vaste de l'univers (macrocosme des jardins de la Renaissance), de la société ou de la nation guidée par des notions morales et politiques (la liberté comme motif directeur du jardin anglais, par exemple à Stowe), ou le terrain d'un événement historique (à Blenheim dans l'Oxfordshire le parc est l'évocation de la bataille de Blindheim en Bavière, 1704). Ce mode de signification existe aussi en littérature, ainsi dès le XVII<sup>e</sup> siècle les poèmes de Marvell tels que 'Upon Hill and Grove at Bilborow' ou 'Upon Appleton House', où les éléments du paysage figurent les rapports hiérarchiques de l'univers et où les fleurs sont des forts. Les lieux étaient le support d'une emblématique intégrant visions philosophiques, politiques et artistiques.
- 4 Dans cette emblématique touchant surtout la terre, il y avait quelques éléments qui visaient à donner une suggestion d'une puissance s'étendant au-delà des mers, et donc une vue de liens maritimes entre les territoires ; à Stowe, les reliefs représentant les pays lointains apportant leurs offrandes à Britannia furent un moment placés sur le pont palladien franchissant une rivière, analogie avec les liens transocéaniques. Mais qu'en est-il des représentations de l'espace marin ?

## La vision de l'espace marin

- 5 En mer se posait une question scientifique qui agita le XVIII<sup>e</sup> siècle, celle du repérage de la longitude : comment se situer dans l'espace de l'océan, sans repère ? Pour déterminer la position dans l'espace (l'écart avec le méridien d'origine), il fallait passer par le temps, trouver la différence entre l'heure locale et celle du méridien d'origine. C'étaient les astres qui servaient d'horloge universelle, puisque leurs mouvements selon les heures étaient connus. L'observatoire de Paris fut fondé en 1667 pour permettre des observations qui détermineraient la configuration exacte du territoire français, l'observatoire de Greenwich en 1675 '*in order for the finding out of the longitude for navigation and astronomy*'<sup>5</sup> : contraste entre une vision territoriale et une vision maritime. Ainsi cette question relève des représentations de l'espace à la fois sur les plans scientifique et politique.
- 6 De plus, le quadrillage de l'espace marin ainsi supposé n'était pas rectiligne, mais courbe ; les anciennes figurations en « rombes » et en lignes obliques selon les vents étaient aussi utilisées. Les visions mathématiques de l'océan, comme le traité de navigation de Bouguer (1753), revu par l'abbé de la Caille (1769), font appel à des notions comme la courbure de la terre, les rombes et les loxodromes ; il calcule leurs relations par la trigonométrie et il simplifie les calculs en faisant appel aux logarithmes, comme il était courant depuis le XVII<sup>e</sup> siècle. Les concepts scientifiques servant à donner un calcul d'ensemble de l'espace étaient donc appliqués aux étendues marines.
- 7 En matière de perception de l'espace adapté à des sujets marins, les images oscillent entre deux modes, la vue d'ensemble et le point de vue rapproché, et elles cherchent aussi une combinaison de ces deux modes. La vue d'ensemble apporte souvent l'originalité d'une

représentation circulaire. Une vision circulaire panoramique prédomine dans certains cas, tant dans les schémas techniques que dans les images populaires et dans les tableaux. Il y a au *Museo Naval* de Madrid un genre d'échiquier en bois qui comporte des creux pour poser les pièces, fait par un amiral du XVIII<sup>e</sup> siècle pour l'instruction des officiers, qui, au lieu d'être carré comme un damier, est un cercle, avec les pièces disposées en conséquence. Les batailles navales, celles du 1<sup>er</sup> juin 1794 (sous les ordres de l'amiral Howe) ou celle de Trafalgar, furent adaptées à l'artifice d'optique en vogue, le panorama, pièce circulaire aux murs peints de scènes continues, qui donnait aux spectateurs l'illusion d'être au milieu d'un site ou d'une action<sup>6</sup>. Ces deux panoramas furent présentés dans la rotonde de Leicester Square qui recevait ce type de spectacle, et il y eut aussi des panoramas miniature transportables servant de support à des effets de son et à des conférences. Les gravures qui subsistent, présentant le panorama aplati en cercle sur 360°, ont au centre un plan de la bataille, combinant deux vues d'ensemble, le plan et le panorama.

- 8 Un tableau par Thomas Whitcombe de la flotte de Howe quelques années auparavant<sup>7</sup> choisit une vue à la surface des flots avec la flotte qui avance vers le spectateur, en trois divisions parallèles, la rouge (c'est-à-dire la principale) au centre. Ici l'artiste a choisi la convergence perspective pour combiner la vue d'ensemble et la vue de détail, protocolairement nécessaire pour que tous les navires apparaissent. Les vaisseaux sont en file, et donc dissimulés les uns derrière les autres quand on les regarde de face, mais la convergence des lignes debout vers le point de fuite au centre fait que ces lignes, qui sont en profondeur dans la réalité, se trouvent aplaties sur la largeur du tableau. Le très grand angle (la largeur est plus de deux fois la hauteur) permet de projeter la profondeur dans le sens latéral. La vue est prise suffisamment loin pour voir l'ensemble, suffisamment près pour voir latéralement les bateaux. On peut ensuite se demander si la projection a été faite en quadrillage ou projection curviligne ; la division centrale paraît avancer par rapport aux autres, et si la projection est en quadrillage, cette avance correspond à la réalité, mais si elle est curviligne à cause du grand angle, les trois vaisseaux de tête sont au même niveau tout en paraissant en arc de cercle.



- 9 Sans doute faut-il espérer que le spectateur n'a pas les connaissances géométriques qui lui permettent de demander si la prééminence du vaisseau-amiral est une réalité ou un effet d'optique ?

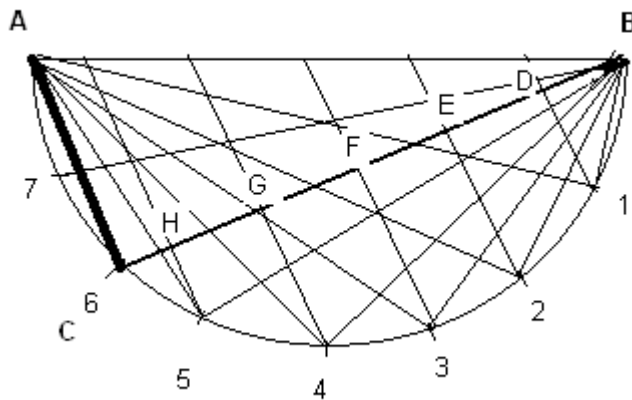
## Représentations techniques et paysagères des lieux maritimes

- 10 Outre la vision de l'espace dans son ensemble, les installations liées à la marine furent aussi l'objet d'innovations en matière de représentations techniques. Les premières formes de classification selon les formes et les dimensions furent celles de Pepys pour les navires, avec des schémas de courbes suivant les divers types de coque<sup>8</sup>. L'application du calcul et de la classification se faisait à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à divers domaines, comme celui des estimations de population ; en matière de marine ce ne fut pas uniquement de l'arithmétique, mais des figurations graphiques codées.
- 11 Les figurations en graphiques et en codages visuels, que nous considérons aujourd'hui comme évidentes, furent en fait longues à concevoir et à établir<sup>9</sup>. Les représentations de docks furent l'objet de recherches intéressantes en la matière : des maquettes en bois des chantiers navals – Sheerness, Plymouth, Chatham, Portsmouth, Woolwich, Deptford – furent exécutées de 1772 à 1774 pour l'Amirauté (actuellement à Greenwich), et certaines présentent l'une des premières formes de codage de couleur : les parties en projet, pour les distinguer des bâtiments existants, sont colorées en jaune.
- 12 Des plans des docks de Portsmouth (*Portsmouth City Museum and Art Gallery*), qui en retracent l'évolution (1688, 1678, 1714), utilisent la convention que les surfaces colorées représentent les parties existantes, et que les parties en projet sont figurées par un tracé de lignes. C'est l'équivalent, transposé sur une seule surface de dessin, de ce que les architectes montraient par des « retombes » (plusieurs feuilles superposées). Le type de codage par couleurs et lignes permettait au dessin de représenter le rapport de l'état présent du lieu à l'avenir ou au possible : nous trouvons, pour ces représentations conventionnelles, la question du temps et du mode déjà importante pour les représentations figuratives.
- 13 Pour les vues portuaires artistiques, une question fondamentale était celle des rapports entre le sujet et l'arrière-plan, et en peinture de sujets maritimes, où l'atmosphère et le cadre sont importants, des techniques picturales originales furent trouvées. On peut comparer deux vues du port de Portsmouth par Rowlandson, la vue de Portsmouth prise du port (1800, *Portsmouth City Museum and Art Gallery*) et l'image satirique *Portsmouth Point* (1811, même lieu). La première est une vue grand angle (largeur plus de deux fois hauteur). Les maisons sont le sujet principal, et un effet d'optique leur est appliqué pour celles de premier plan afin de faire apparaître la courbe qu'elles forment : les verticales sont représentées divergentes, un bâtiment circulaire est en ellipse ; et certains choix dans le soulignement des détails accentuent cet effet : les cheminées sont placées à gauche de la maison dans la partie gauche du tableau, et à droite dans la partie droite. Inversement, les quelques indications d'arrière-plan appliquent peu la perspective verticale qui devient négligeable avec la distance, marquant la profondeur par ce contraste de traitement. Les constructions, qui sont ici le motif principal, sont le sujet d'attention et donc suivent les lois de la distorsion apparente.
- 14 La vue satirique, dans un rectangle peu allongé, néglige la perspective verticale pour les tavernes qui cadrent la vue de part et d'autre : l'essentiel, ce sont les personnages de marins qui habitent ce décor traité de la façon la plus simple. Le sens des lignes convergentes est donné seulement dans le second plan, par les navires en rade dont les

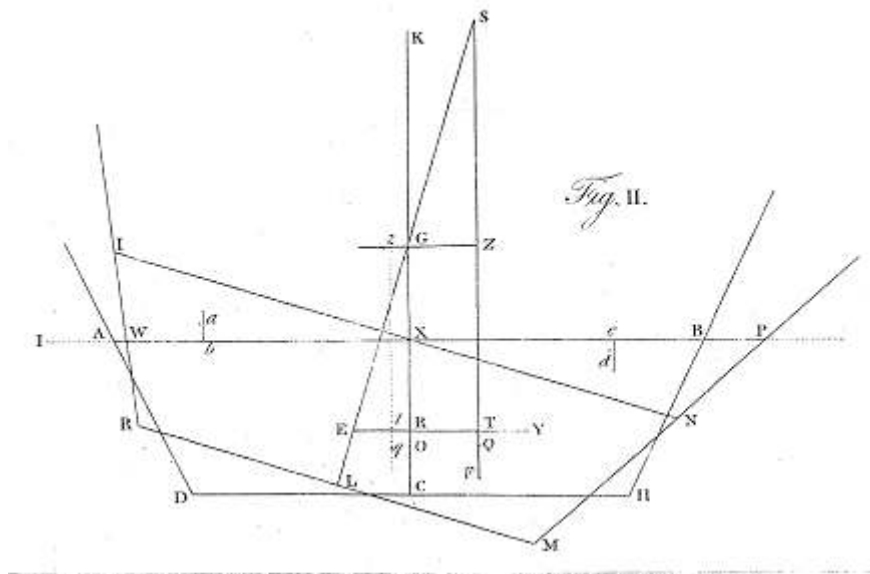
mâts et les voiles ont des obliques symétriques des deux côtés de l'image. Rowlandson a ici perçu les différences possibles de représentation selon que le regard s'attache au fond ou au motif central : c'est uniquement aux éléments du tableau sur lesquels le regard se focalise que s'applique la convergence perspective, et il y a inversion selon que le sujet principal est les bâtiments de cadrage (qui dans ce cas deviennent obliques) ou les personnages (les bâtiments ayant un rôle secondaire, cas dans lequel ils ne sont pas traités en perspective).

## L'eau et le vent dans les sciences de la dynamique

- 15 Se pose la question des représentations des éléments marins, l'eau et le vent, et de leur caractère dynamique. C'est, sur le plan artistique, un aspect d'une question plus générale, la figuration du mouvement ; avec en plus le fait qu'elle ne touche pas seulement des objets définis (par exemple les bateaux) mais aussi le milieu enveloppant de la mer et de l'air, relevant de l'importance croissante de l'atmosphère comme sujet principal de la peinture.
- 16 Dans le domaine scientifique, il s'agit de passer de la statique à la connaissance beaucoup plus difficile de la dynamique, qui se développe à partir du XVII<sup>e</sup> siècle pour les solides, et qui plus est de l'appliquer aux liquides. L'hydrostatique et l'hydrodynamique traitèrent d'abord des liquides contenus dans des solides, en non de solides flottant sur des liquides ; la relation de contenant au contenu est l'inverse de celle qui nous préoccupe. On connaît la découverte du théorème de Torricelli au XVII<sup>e</sup> siècle pour résoudre une difficulté de pompage pour les fontaines de Florence, qui amena un concept fondamental, celui du vide : il s'agit d'irrigation sur les terres ; et au XVIII<sup>e</sup> siècle Bernoulli fut considéré comme fondateur de l'hydrodynamique pour avoir calculé l'écoulement d'un liquide par un orifice, donc encore une question d'eau contenue dans un solide, non à l'inverse d'eau comme contenant.
- 17 Ces questions se posaient de façon technique pour les navigateurs et les tacticiens. Il apparut vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle une physique touchant les éléments mouvants de l'air et de l'eau. Les notions essentielles de l'espace étudiées par les physiciens ou les tacticiens concernant les bateaux étaient le vent (et les voiles), et le comportement des corps flottants ainsi que leurs formes les plus appropriées pour se mouvoir sur l'eau. Ainsi par exemple le traité de Frederick Chapman (1794) étudie la force des vents et la position des voiles avec le raisonnement et le diagramme suivants :



- 18 AB est le vent soufflant de B vers A, et sur le cercle divisé en huit arcs dont C est le 6<sup>e</sup> point, AC est l'axe du bateau, faisant un angle de 67° avec le vent (le maximum habituellement toléré par les navigateurs) ; A1, A2, etc étant les diverses positions que peuvent prendre les voiles. B1 etc étant l'angle d'incidence du vent sur les voiles, est '*that part of the wind's power which acts on the sails. It is this power and none else that not only forces the ship forward, but also makes her incline*'. Autrement dit, le raisonnement se fait sur le modèle de la décomposition de forces, et le vent est source à la fois de mouvement et de danger. Si ensuite on trace les parallèles à AC à partir des points 1, 2, etc, qui sont 1D, 2E, 3F, 4G, 5H, on décompose l'effet du vent en D1, E2, F3, G4, E5, force qui fait avancer le bateau, et BD, BE etc., qui le fait incliner.
- 19 Puis vient un calcul trigonométrique : B6 est le sinus de l'angle BAC fait par le vent et le bateau ; BF, moitié de B6, est la force qui fait incliner le vent, et qui est égale à la moitié du sinus de l'angle BAC ; si on considère comme 1 la force du vent, le sinus est 0,9239, et sa moitié 0,4619. Après ce calcul simple, l'auteur dit qu'il faudrait en fait un calcul plus complexe puisque les voiles, au lieu d'être plates comme dans cette hypothèse, sont creusées par le vent. Il poursuit par des calculs sur le métacentre du bateau<sup>10</sup> et la distance entre les voiles et le centre de gravité du bateau<sup>11</sup>.
- 20 La question des corps flottants est étudiée par le physicien Atwood, selon qui il est important de tenir compte non seulement des inclinaisons négligeables, mais aussi des inclinaisons selon des angles plus grands, pour lesquels il propose les calculs suivants :



- 21 GZ est la distance des verticales passant l'une par le centre de gravité du volume total, l'autre par le centre de gravité de la partie immergée<sup>12</sup>. Atwood écrit :

$$GZ = \frac{bA - ds}{V}$$

- 22 V étant le volume total immergé, A la partie nouvellement immergée à cause de l'inclinaison, d la distance entre le centre de gravité total et le centre de gravité de la partie immergée, b la distance entre les projections sur l'horizontale des centres de gravité des deux triangles, l'un nouvellement immergé et l'autre nouvellement émergé, et s le sinus de l'angle d'inclinaison. Atwood poursuit en s'intéressant aux positions « évanescentes » : les calculs sont maintenant appliqués aux déplacements par rapport à l'équilibre et à leurs variations.
- 23 Son raisonnement s'appuie sur les notions mathématiques inventées depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, comme le « calcul des fluxions » (p. 67) et le calcul différentiel (p. 114) pour la surface des aires courbes, et il s'appuie sur les travaux d'un des mathématiciens les plus novateurs du XVIII<sup>e</sup> siècle, Euler. Il y a ainsi un lien entre les sciences abstraites et la perception du mouvement sur l'eau. Pour étudier la vitesse de mouvement, il écrit :
- the ship being continually impelled by the force of stability, revolves round an horizontal axis, passing through the centre of gravity with an increasing velocity, till it arrives at upright position ; and afterwards with a velocity constantly retarded, till it arrives at the greatest inclination on the other side. The rolling of the ship, with alternate acceleration and retardation of the angular velocity, will evidently depend on the force by which the angular motion is generated; that is, on the force of stability, and its variation corresponding to the several distances of the vessel from its upright position. (p. 120)
- 24 La réflexion sur les rapports de l'eau et du vent influait sur les discussions touchant à la forme des bateaux. Un ouvrage du début du XIX<sup>e</sup> siècle argumente en faveur de bateaux larges, en donnant la prédominance à leur relation avec le vent, qui exige de grandes voiles, plutôt qu'à leur relation avec l'eau, qui pourrait faire donner la préférence à des bateaux fins coupant l'eau, effet qu'il obtient par les formes près de la quille :

Those who would diminish the breadth have alleged, and truly, that a narrow vessel meets with less resistance in passing through the water, and by increasing in



length, the vessel will drive less to leeward, and the waterlines consequently be more delicately formed to divide the fluid:... on the contrary, a ship's being broader at the line of flotation will admit of being narrower on the floor, particularly at the fore and after parts; that by being broader it can carry more sail, and more readily rise upon the waves than a narrow one....

In order that the ship should steer well, and quickly answer her helm ...the waterlines, as they approach the stern-post, may tape handsomely into the same, so that every succeeding waterline, as they approach nearer the keel, may have their curvature more delicate...<sup>13</sup>

- 25 Quant à l'effet de l'eau, l'auteur définit les formes que nous appellerions « aérodynamiques », en préférant que la plus grande largeur du bateau soit vers l'avant, pour que la résistance de l'eau aille en diminuant vers l'arrière effilé :

Hence it is plain, that judiciously placing the midship bend is of the utmost consequence in the construction of the ships' bodies, and its being placed nearer forward, will, consequently, make the fore-body more full, and will best answer every purpose, specially that of velocity; and although it is plain, that by so doing the entrance of the ship will be more full, and present apparently more absolute force against the resisting medium, than when the midship bend is placed nearer to the middle of the ship's length, yet by placing it more forward, the body will decline horizontally so much the quicker, and part of the effect of that resistance, caused by the lateral pressure of the water, will be lessened. (Ibid)

- 26 On voit comment les représentations techniques s'appuyaient sur les sciences, et comment elles intégraient la notion de mouvement. Les questions d'équilibre et de centre de gravité, dans la pratique, portaient aussi sur la position de l'artillerie : les canons les plus lourds sont sur les ponts inférieurs, les moins lourds sur les ponts supérieurs (à part les deux grosses caronades sur le pont) ; le magasin de poudre est sous la ligne de flottaison pour être moins facilement atteint<sup>14</sup>. On voit actuellement encore cette disposition sur le *Victory* pour ce qui touche à l'artillerie. Pour la voilure, l'élément dynamique, qui n'est plus en place<sup>15</sup>, il faut se reporter aux travaux historiques.

## La tactique de mouvement : '*the order of sailing is to be the order of battle*'

- 27 En art militaire aussi, le XVIII<sup>e</sup> siècle est le moment où se développe une tactique de mouvement. Les batailles consistaient antérieurement, de façon statique, à placer les vaisseaux ennemis parallèlement pour se canonner, les deux flottes se mettant chacune en ligne, d'où l'expression de « vaisseau de ligne ». Il y avait peu de possibilités de varier cette disposition, car les arcs de feu étant limités, des bateaux en ligne ne pouvaient faire converger leurs feux sur un seul ennemi que s'il était à plus de 720 yards, cas dans lequel le tir perdait sa précision – contradiction démontrée par John Clerk of Eldin en 1782<sup>16</sup>.
- 28 Le vent était un élément essentiel ; la tactique depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle était d'attaquer du côté au vent ; le vaisseau ennemi tourne ainsi vers soi son côté sous le vent, qui s'incline, et qui doit fermer ses sabords inférieurs puisqu'ils seraient sous la ligne de flottaison de ce côté, se privant d'une de ses séries de canons du côté combattant alors que l'autre vaisseau lui présente le côté au vent qui se soulève et a tous ses ponts ouverts<sup>17</sup>. Le mémorandum de Nelson de 1803<sup>18</sup> montre l'importance du vent, et il établit la possibilité de plusieurs « modes » :

I will only suppose that the enemy's fleet being to leeward standing close upon a wind on the starboard tack and that I am nearly ahead of them standing on the

larboard tack ... Two modes present themselves, one to stand on just out of gun-shot, until the van ship of my line would be about the centre ship of the enemy... The other mode would be to stand under an easy but commanding sail directly for their headmost ship, so as to prevent the enemy from knowing whether I should pass to leeward or to windward of him. In that situation I would make the signal to engage the enemy to leeward, and cut through their fleet about the sixth ship from the van.

- 29 Son mémorandum de Cadix de 1805 définit une nouvelle tactique, celle du mouvement, par la phrase *'the order of sailing is to be the order of battle'*<sup>19</sup> : c'est l'essentiel de la guerre de mouvement, il n'y a pas de manœuvre séparant le moment de navigation de celui de la bataille, qui est un prolongement du mouvement plutôt qu'une lutte statique. Ainsi les tacticiens avaient bien formulé cette idée de mouvement.

## Peinture de marine et mouvement

- 30 Dans le domaine des représentations picturales, l'intérêt pour le mouvement et l'atmosphère croît aussi au cours du siècle, en accord mais parfois aussi en tension avec la perception technique étudiée plus haut. On voit dans la peinture de marine l'attention portée par les peintres à l'inclinaison de vaisseaux et aux côtés qu'ils présentent l'un à l'autre : le spectateur reconnaît celui qui a l'avantage. Un tableau de la bataille de Quiberon de 1759 (*Royal Naval Museum, Portsmouth*)<sup>20</sup> montre le vaisseau anglais penché du côté opposé à l'ennemi et pouvant ainsi avoir les canons de tous ses ponts en action. Antérieurement, la tactique du XVII<sup>e</sup> siècle, canonnade entre deux lignes parallèles de vaisseaux, se reflète dans les pratiques des peintres de batailles navales, qui présentent souvent les deux navires de trois-quarts, pour qu'on puisse à la fois percevoir leur parallélisme et les voir tous deux. Ainsi pour la bataille de Barfleur (1692), de Backhuysen (*Greenwich, National Maritime Museum*)<sup>21</sup>.
- 31 Puis les peintres durent suggérer la nouvelle tactique ; en effet l'attaque à Trafalgar fut latérale, avant les mouvements tournants autour des vaisseaux franco-espagnols. L'attention prêtée au vent se voit dans les croquis techniques, ainsi dans un croquis de Trafalgar, qui montre la bataille en plan, chaque ovale représentant un navire barré par des traits montrant la position des voiles. Les voiles de la flotte anglaise sont perpendiculaires aux vaisseaux qui ont le vent arrière, elles sont à l'oblique pour la flotte franco-espagnole qui a le vent sur babord. Le *Victory*, qui a percé le front et est immobile, a ses voiles dans deux sens pour se contrecarrer<sup>22</sup>.
- 32 Un des tableaux qui donnent une vue d'ensemble, celui de Pocock (*National Maritime Museum, Greenwich*), met au centre, vue de côté, la ligne de vaisseaux au vent (celle qui était menée par le vaisseau amiral) et en arrière-plan la ligne sous-le-vent commandée par Collingwood ; il a choisi le moment du début de l'attaque (vers midi), où les vaisseaux amiraux des deux divisions approchent perpendiculairement de la flotte franco-espagnole placée à gauche en enfilade légèrement oblique pour le spectateur.
- 33 Pour les vues en gros plan, certains choisissent de montrer les nouvelles manœuvres, ainsi encore Pocock : il a choisi le moment au début de la bataille (vers une heure) où le *Victory* perce la ligne ennemie avant de se retourner pour la longer, son mouvement tournant étant visible d'après les voiles<sup>23</sup>.
- 34 On trouve aussi un retard de certaines représentations qui choisissent les moments de la bataille les plus proches des anciennes tactiques de navires ennemis côte à côte : le

panorama cité plus haut montre, par la poupe, l'épisode des quatre vaisseaux alternativement français et anglais *Fougueux-Téméraire-Redoutable-Victory* côte à côte ; il choisit le moment de la bataille vers deux heures de l'après-midi, où après l'attaque de flanc se livraient des combats entre vaisseaux, plus proches de l'accoutumée. Luny a choisi le même épisode avec les quatre vaisseaux au centre (*Royal Naval Museum, Portsmouth*), et il ajoute le sens du mouvement donné par d'autres bateaux inclinés, démâtés, ou brûlant à l'arrière-plan, avec les nuages en diagonale couvrant un incendie à droite, la vue du sud mettant la scène en lumière.

- 35 Inversement, le tableau actuel le plus utilisé pour les commémorations, celui de S. Francis Smitheman (1994), représente le moment avant la bataille, le *Victory* guidant sa division vers l'action. En effet les mâts portent les bonnettes, qui ne furent déployées que pour la course rapide permettant d'atteindre au plus vite l'ennemi, et qui furent carguées (et endommagées) dès le début de l'engagement. La célérité est la qualité du vaisseau la mieux mise en valeur de nos jours, plutôt que ses capacités au combat.
- 36 Pour retourner à l'époque qui suivit la bataille, les deux images les plus célèbres datant du XIX<sup>e</sup> siècle, le tableau de Clarkson Stanfield et celui de Turner, donnent deux interprétations différentes<sup>24</sup>. Celui de Clarkson Stanfield (1836) combine habilement les angles de vue traditionnels montrant les vaisseaux parallèles avec une suggestion de la nouvelle tactique : il fait voir le *Victory* et le *Redoutable*, le *Victory* de trois-quarts tribord sur la proue, vue oblique comme suggestion du mouvement tournant qui l'a amené dans cette position, donc du côté vers le sud<sup>25</sup>, au soleil qui éclaire une partie de sa coque, de ses voiles, et donne un reflet dans l'eau. Le *Redoutable* et le *Téméraire*, dans la partie gauche du tableau, donc dans l'ombre pour le côté babord que nous voyons, sont côte à côte, ancienne tactique d'abordage, et vus plus en raccourci.
- 37 L'angle choisi permet de voir dans le lointain à gauche l'autre ligne, le *Royal Sovereign* (autre vaisseau amiral, celui de la division de Collingwood) ; et dans la même direction, à droite comme soulignant le *Victory*, le *Conqueror* tirant sur le *Bucentaure* (vaisseau amiral français), ainsi que la *Santísima Trinidad* détruite vue en partie (vaisseau amiral espagnol). Le peintre a choisi un moment (vers deux heures de l'après-midi) où il pouvait montrer autour du *Victory* l'autre vaisseau amiral anglais, ainsi que les deux vaisseaux amiraux vaincus.
- 38 Mais les visions de marines données par les peintres sont parfois en conflit avec la représentation militaire et technique. On connaît les déboires de Turner pour son tableau sur Trafalgar (1822-24) : il avait vu le *Victory* à Portsmouth, et il en avait pris des croquis. Mais le vaisseau était alors désarmé, et sa ligne de flottaison était plus haute que quand il était chargé d'artillerie – une plus grande partie de la coque émergeait. Il le représenta ainsi dans sa scène de bataille, et le peintre fut en butte aux critiques des officiers, qui notèrent qu'en guerre, armé, le vaisseau devait être plus enfoncé dans l'eau avec la ligne de flottaison juste au-dessous du rang le plus bas de canons. Turner a combiné deux visions du bateau, la vue de bataille, et la vue au port qu'il avait eue. Le *Victory* se trouve dans son tableau flotter sur l'eau comme un bateau fantôme, tout en étant dans la fumée de la canonnade. De plus les signaux sont ceux du début de bataille (le mot *duty*) : ce sont plusieurs moments superposés. Il fut aussi critiqué par les dignitaires civils du fait que les personnages n'étaient pas traités selon la forme héroïque classique. À la hauteur où le tableau était accroché, le regard tombait sur les cadavres à la tête renversée flottant au premier plan.

- 39 Ce sont deux interprétations opposées ; Clarkson Stanfield était tactiquement plus habile, Turner plus imaginatif. Le tableau de Stanfield fut satisfaisant pour les commanditaires, il orna le club des officiers, le *United Services Club* à Pall Mall, salons aujourd'hui utilisés par les hommes d'affaires de l'*Institute of Directors* où le tableau est toujours. Le tableau de Turner, placé à St James's, fut tellement censuré par les hôtes du palais que Georges IV dut le retirer au bout de quelques années et, en guise de disgrâce, il l'offrit à Greenwich, dont cette vision poétique est maintenant une des gloires.
- 40 Représentations tactiques, scientifiques et artistiques : elles ont un point commun, le mouvement, mais des contradictions pour les réalisations. La vision de Britannia maîtresse des flots est le centre invisible des préoccupations, mais ses représentations sont des fragments dispersés. Le thème a inspiré ces nombreuses recherches de divers domaines : plutôt que comme vision intégrée aboutie, son intérêt est d'avoir été le support de tentatives elles-mêmes en mouvement.

---

## BIBLIOGRAPHIE

ATWOOD, George. 'The Construction and Analysis of Geometrical Propositions, Determining the Positions Assumed by Homogeneous Bodies Which Float Freely, and at Rest, on a Fluid's Surface; Also Determining the Stability of Ships, and of Other Floating Bodies.' *Philosophical Transactions of the Royal Society of London*. Vol. 86, 1796, pp. 46-130.

CHAPMAN, Fred. *A Treatise Concerning the True Method of Finding the Proper Area of the Sails for Ships of the Line, and from hence the Length of Masts and Yards*. London: Society for the Improvement of Naval Architecture, 1794.

*The Earl and Countess Howe by Gainsborough : A Bicentenary Exhibition*. Kenwood, 1988.

*Explore HMS Victory : A Deck by Deck Guide*. Harrogate: Phrogg Design, 2005.

HOWSE, Derek. *Greenwich Time and the Discovery of the Longitude*. Oxford: University Press, 1980.

*Portsmouth Historic Dockyard*. Portsmouth: Flagship Portsmouth Trust, 2004.

QUILLEY, Geoff. 'Missing the boat: the place of the maritime in the history of British visual culture'. *Visual Culture in Britain*, vol. 1, n° 2, 2000, pp. 79-92. <[http://www.nmm.ac.uk/mag/pages/mnuInDepth/Essay.cfm?Essay=documents/essay/Visual\\_culture.htm&Title=Missing%20the%20boat:%20the%20place%20of%20the%20maritime%20in%20the%20history%20of%20British%20visual%20culture](http://www.nmm.ac.uk/mag/pages/mnuInDepth/Essay.cfm?Essay=documents/essay/Visual_culture.htm&Title=Missing%20the%20boat:%20the%20place%20of%20the%20maritime%20in%20the%20history%20of%20British%20visual%20culture)>

REES, Abraham. *Naval Architecture 1819-20*, in *The Cyclopaedia; or Universal Dictionary of the Arts, Sciences and Literature*. Newton Abbot: David & Charles, 1970.

SMITH, Alan G.R. *Science and Society in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. London: Thames & Hudson, 1972.

*Telling Time*. National Gallery, 2000.

TERRAINE, John. *Trafalgar*. London: Sidgwick & Jackson, 1976 (1998).

TRACY, Nicholas. *Nelson's Battles : The Art of Victory in the Age of Sail*. London: Chatham, 1996.

WAINER, Howard. *Graphic Discovery*. Princeton: Princeton UP, 2005.

## SITES (vérifiés le 26 juillet 2005)

<http://www.nmm.ac.uk> (National Maritime Museum, Greenwich)

<http://www.royalnavalmuseum.org>

CD-rom *HMS Victory*. Pembroke Interactive, 2003.

## NOTES

1. Voir l'exposition *Telling Time* de la National Gallery (2000) sur la suggestion du temps et du mouvement en peinture.
2. Le titre du présent article est évidemment la devise du *Nautilus* de Jules Verne, autre anniversaire de 2005.
3. Cette argumentation est développée dans Geoff QUILLEY, 'Missing the boat: The place of the maritime in the history of British visual culture', *Visual Culture in Britain*, vol. 1, n° 2, 2000, pp. 79-92 ; disponible sur le site du National Maritime Museum de Greenwich, <<http://www.nmm.ac.uk>>, onglet 'Collections and research', section 'Maritime Art' qui a une liste d'essais. Cet article étudie 'the position of maritime visual culture' dont l'auteur dit : 'The semiotic relation of marine art history to national history here, therefore, is one of exteriority: the discourse of/on marine art history is not produced from within art history itself, but is projected onto it from outside. Thus it is no accident that most of these early accounts were written not by art historians, but by naval specialists displaying an antiquarian knowledge of the cognate visual culture... the absence of rigorous analysis within the conventional frame of marine art history necessitates a move towards other disciplines for scholarly models, in particular anthropology, and social, economic and imperial history'.
4. 'Ships were the living means by which the points within [the] Atlantic world were joined. They were mobile elements that stood for the shifting spaces in between the fixed places that they connected... The ship provides a chance to explore the articulations between the discontinuous histories of England's ports, its interfaces with the wider world' (même article).
5. Derek HOWSE, *Greenwich Time and the Discovery of the Longitude*, Oxford: University Press, 1980, p. 30.
6. Pour le panorama du 1<sup>er</sup> juin, voir *The Earl and Countess Howe by Gainsborough : A Bicentenary Exhibition*, Kenwood, 1988, n°C 25. Pour ceux de Trafalgar, voir le site du National Maritime Museum de Greenwich, <<http://www.nmm.ac.uk>>, section 'Collections on line' puis 'Nelson' et 'Browse the Nelson Collections' / 'Fine Art'.
7. Collection Howe, voir aussi *The Earl and Countess Howe*, p. 85.
8. Alan G.R. SMITH, *Science and Society in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, London: Thames & Hudson, 1972, pp. 186-187.
9. Voir l'exposition 'You are here' qui eut lieu au *Design Museum* de Londres au printemps 2005 ; voir Howard WAINER, *Graphic Discovery*, Princeton: University Press, 2005.
10. Point d'oscillation au-dessus du centre de gravité.
11. Fred. CHAPMAN, *A Treatise Concerning the True Method of Finding the Proper Area of the Sails for Ships of the Line, and from hence the Length of Masts and Yards*, London: Society for the Improvement of Naval Architecture, 1794, pp. 18-20.
12. George ATWOOD, 'The Construction and Analysis of Geometrical Propositions, Determining the Positions Assumed by Homogeneous Bodies Which Float Freely, and at Rest, on a Fluid's

Surface; Also Determining the Stability of Ships, and of Other Floating Bodies' *Philosophical Transactions of the Royal Society of London*, Vol. 86, 1796, p. 60.

13. Abraham REES, 'Naval Architecture 1819-20', in *The Cyclopaedia; or Universal Dictionary of the Arts, Sciences and Literature*, Newton Abbot: David & Charles, 1970, p. 3.

14. *Explore HMS Victory : A Deck by Deck Guide*, Harrogate: Phrogg Design, 2005.

15. On peut l'étudier dans le CD-rom *HMS Victory*, Pembroke Interactive, 2003, section 'Sailing the Ship', où est souligné le caractère dynamique du vaisseau que nous devons imaginer en visitant ce monument maintenant statique.

16. Nicholas TRACY, *Nelson's Battles : The Art of Victory in the Age of Sail*, London: Chatham, 1996, p. 52.

17. '1803 Tactical memorandum', in Nicholas TRACY, *Nelson's Battles*, p. 58.

18. '1803 Tactical memorandum', p. 207 (d'après BM Add MS 36,747 f. 55).

19. Cadiz Memorandum, 1805, TRACY, p. 208, d'après Sir William BEATTY, *Authentic Narrative of the Death of Lord Nelson*, 1807, 89-93.

20. Reproduit dans *Portsmouth Historic Dockyard*, Portsmouth: Flagship Portsmouth Trust, 2004, p. 14

21. Voir le site du National Maritime Museum, <<http://www.nmm.ac.uk>>, section 'Collections online'.

22. NMM PAD 4051, dans TRACY, p. 182.

23. Reproduit dans John TERRAINE, *Trafalgar*, London: Sidgwick & Jackson, 1976 (1998), p. 147. La chronologie des manœuvres de vaisseaux, incertaine en raison des différences entre leurs livres de bord, est fixée ici d'après les croquis de cet ouvrage.

24. On peut voir le tableau de Turner, et une copie par George Chambers de celui de Clarkson Stanfield, sur le site du *National Maritime Museum*, Greenwich.

25. L'attaque s'étant faite à partir de l'ouest vers l'est, le côté droit est au sud.

## RÉSUMÉS

Cet article étudie la peinture de marine du XVIII<sup>e</sup> siècle comme exemple de l'esthétique du mouvement, en la situant dans les nouvelles représentations politiques (nation maritime, tactique de mouvement) et scientifiques (dynamique). Ces préoccupations communes se manifestent en réalisations diverses et en partie contradictoires dans leur similitude, ce qui en fait leur richesse.

The present article studies eighteenth-century marine painting as an instance of the aesthetics of motion, contextualising it in the new political culture (that of a sea-power and of dynamic tactics) and the new sciences (dynamics). These parallel concerns give rise to varied practices which are partly contradictory as well as related, a complexity which is their major interest.

## AUTEUR

MARIE-MADELEINE MARTINET

Université Paris IV-Sorbonne