

M. Muls remercie M. De Bruyn de sa conférence si fouillée, profonde, et admirablement tournée. Il nous a fait un aperçu magistral de la peinture de l'eau, mais selon son habitude, il a rattaché le sujet à toute l'histoire de l'Art, ce qui nous a fait voir la part du peuple flamand dans ce domaine, à travers les siècles. Je le remercie encore très cordialement, et donne la parole à M. FIERENS.

LES PEINTRES DE LA MER AU XIX^e SIECLE.

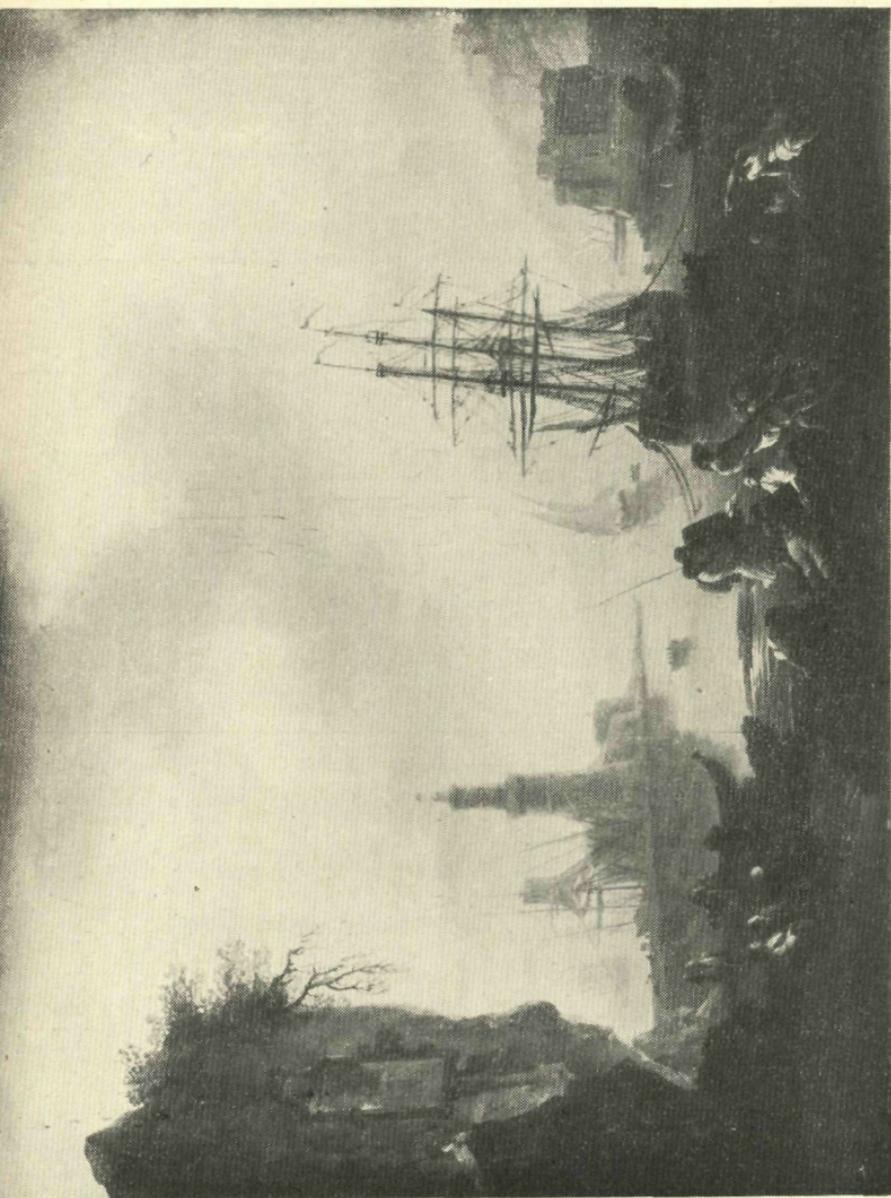
Par Paul FIERENS,
Professeur à l'Université de Liège.

20905

Un jour que le grand pastelliste français Maurice Quentin de La Tour travaillait à Versailles au portrait de Madame de Pompadour, le roi Louis XV vint assister à la séance de pose. La Tour était un homme étrange, capricieux, un peu loufoque, dirions-nous, qui se conduisait fort mal en présence des grands de la terre. Il ne prétendit pas continuer son ouvrage sous les yeux du Roi, mais il se mit à entretenir le souverain des affaires de l'Etat. L'excellent peintre se piquait de politique, et le voilà lancé sur le sujet de la marine française : il la critique, suggère des réformes, déclare que le pays n'a pas la marine qu'il devrait avoir, et s'attire de Louis XV cette habile réplique : « Pardon ! Monsieur de La Tour, nous avons les marines de Monsieur Vernet ».

Vous avez bien voulu qu'un historien de l'art prit la parole en ce Congrès international de la Mer. Il ne sortira point de sa spécialité. Il s'efforcera de vous montrer en quoi les marines du XIX^e siècle sont originales, sont nouvelles, comment la vision des peintres de la mer a évolué de l'époque romantique à l'époque impressionniste. Mais pour comprendre en quoi cette vision du XIX^e siècle diffère de la vision classique, de la vision du XVIII^e siècle, il sera utile et intéressant de s'arrêter quelques instants aux marines que Louis XV appréciait si fort, aux « marines de Monsieur Vernet ».

Joseph Vernet avait été chargé par le marquis de Marigny, surintendant des Beaux-Arts et frère de Mme de Pompadour,



Vernet. — Le Port.

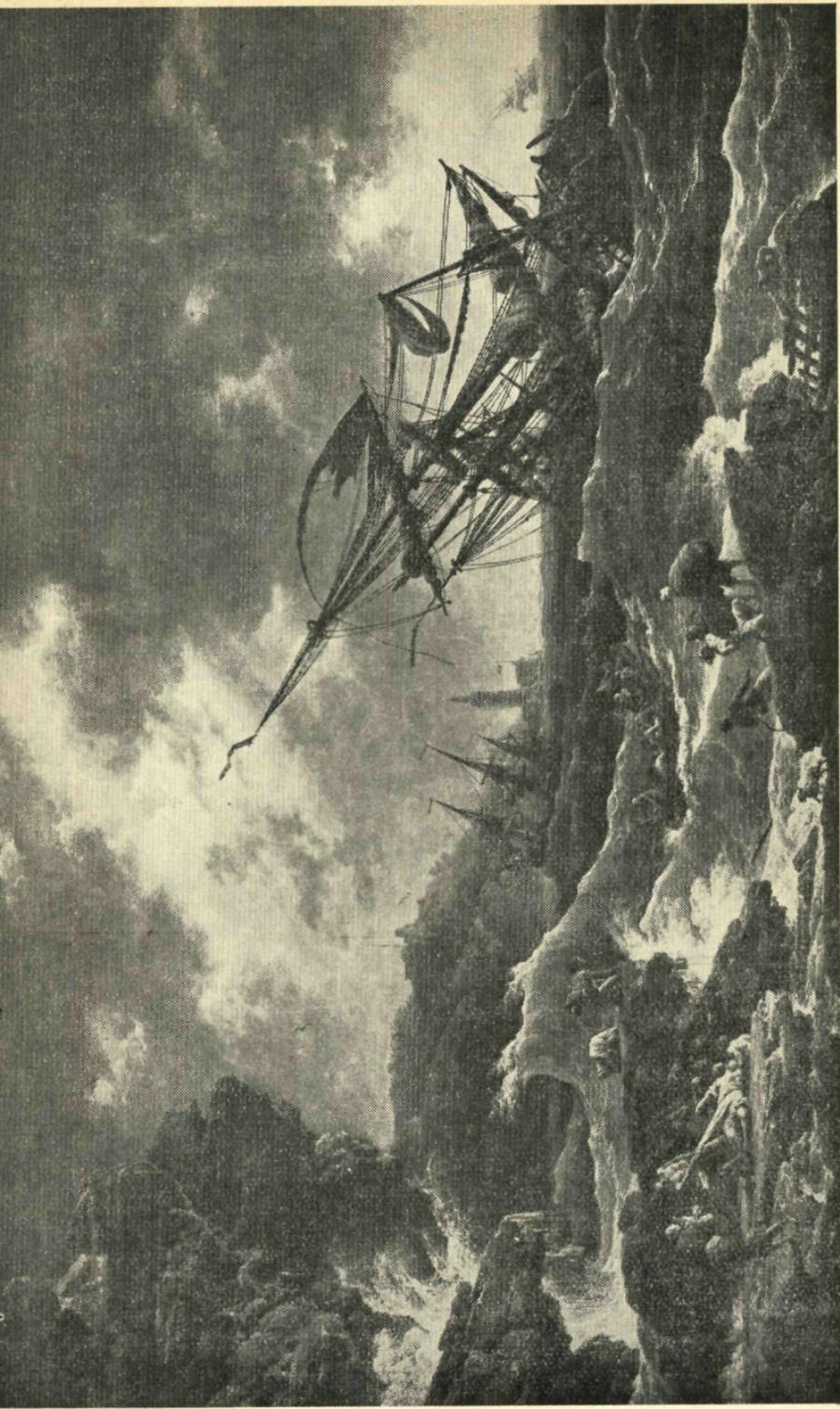
Bruxelles. Musées Royaux des Beaux-Arts.

d'exécuter une série de toiles représentant les *Ports de France*. Il avait reçu l'ordre formel de travailler sur place, d'après nature. Il fit donc le tour de son pays et, dans chaque port, prit des esquisses à l'encre de Chine sur lesquelles, en langue italienne, il notait les indications de coloris et de nuances. Ces esquisses sont conservées au Musée d'Avignon, ville natale de Joseph Vernet. C'est d'après elles que, de 1753 à 1763, le fameux mariniste peignit à l'huile la suite des *Ports de France* qui a été gravée par Le Bas. Les toiles appartiennent, pour la plupart, au Musée de Marine de Paris. On y voit revivre la tradition de Claude Lorrain. Une œuvre comme le *Port de Toulon* est le type du paysage composé. De belles symétries architecturales et végétales s'y découvrent, qui procurent au spectateur un plaisir d'ordre intellectuel. Les masses sombres se disposent en coulisses, pour mieux faire ressortir l'effet lumineux des lointains. Vernet est un moins grand poète que Claude Lorrain, Poussin et Turner. De plus, le programme qu'on lui a tracé l'oblige à une certaine réserve. Ses *Ports de France* doivent être exacts, non pas seulement de cette exactitude d'impression, de cette exactitude atmosphérique qui sera la grande conquête du XIX^e siècle, mais d'une exactitude documentaire, topographique.

Une conception plus « moderne » s'élabore dans le *Port de Cette*, dont l'ordonnance est moins classique que celle du *Port de Toulon*. La montagne qui domine Cette (aujourd'hui Sète) et au flanc de laquelle s'accroche le « cimetière marin » qui inspira Paul Valéry, apparaît au-delà des flots agités. La méditation de Joseph Vernet ne mélange point, comme celle de Valéry, des vues philosophiques aux images de la nature.

Le peintre de marine ne s'identifie pas à la « grande mer de délires douée » — comme feront les romantiques, les naturalistes, les impressionnistes — mais il donne déjà de la Méditerranée une représentation mouvante et assez lyrique.

Joseph Vernet a été le meilleur mariniste de l'école française, avant le Courbet de la *Vague* et avant Boudin. A la fin de sa vie, il a peint beaucoup de *Tempêtes* et *Clairs de lune*, fort conventionnels, qui furent recherchés à la faveur du pré-romantisme. A la fin du XVIII^e siècle, en effet, sous l'impulsion de Jean-Jacques Rousseau, le goût du paysage s'est répandu en France et dans toute l'Europe. On a vu naître alors certains des sentiments, certaines des rêveries sur quoi se sont fondés, au XIX^e siècle, une poésie et un art nouveaux.



Cl. J. Vernet. — Naufrage.

Rudolphinum, à Prague.

Or, avant même que Joseph Vernet ne peignît ses *Ports de France* et ses *Tempêtes* — imitées par Lacroix de Marseille et Volaire de Toulon — certains Italiens, de leur côté, avaient, dans leurs marines, prélué au romantisme. On doit au Génois Alessandro Magnasco des *Tempêtes* plus fougueuses que celles de Vernet : les éléments s'y déchainent, on y voit des barques sombrer, on pourrait presque dire qu'on y entend le vent hurler. Il n'y a rien de plus romantique, avec certaines toiles de Salvator Rosa, dans toute la peinture italienne. Nous nous sentons d'ailleurs fort loin de l'Italie réelle dans cette nature sauvage, méchante, échevelée. Nous sommes en pleine imagination.

C'est une curieuse loi de l'évolution du paysage, dans toutes les écoles, que le paysage imaginaire précède le paysage vrai, que les artistes inventent la nature avant de la voir, de la regarder. La fantasmagorie de Patenier, chez nous, devance l'objectivité, l'authenticité de Bruegel. Dans l'école hollandaise, les marines un peu gratuites de Van Everdingen sont antérieures à celles de Van de Cappelle, de Ruisdael et de Van de Velde. La marine réaliste triomphera définitivement et largement, librement, au XIX^e siècle.

A Venise, au XVIII^e siècle, Marco Ricci perpétua l'esprit de Magnasco. On sent passer comme un vent de folie dans sa *Tempête* appartenant à la Pinacothèque de Bologne. Marco Ricci avait un caractère ombrageux, mélancolique, hypochondre : il se suicida en 1729. Sa vision de la nature semble en accord avec le dérangement et la fébrilité de son esprit. Avec Canaletto qui fut un grand peintre de l'eau en même temps qu'un grand peintre d'architectures, le paysage vénitien, mi-terrestre, mi-aquatique, connaît une heure d'équilibre classique. Puis, dans la construction admirablement équilibrée de Canaletto, la sensibilité de Francesco Guardi vient introduire une note nouvelle, un frémissement de lumière, une allégresse de touche, une légèreté de facture, un sentiment du plein air et de la « peinture » qui sont en avance d'une centaine d'années environ sur l'esprit et sur la technique de l'impressionnisme.

Guardi garde dans sa peinture la vivacité du croquis, la fraîcheur de l'aquarelle, la liberté de l'improvisation. Il est beaucoup moins préoccupé de perspective linéaire que d'émotion. Avec lui, a-t-on dit, « l'expression picturale devient une fin pour elle-même ». Ce principe sera celui du XIX^e siècle.

Il y a, au Musée Poldi-Pezzoli de Milan, un inoubliable petit Guardi qui a la finesse d'une harmonie de Whistler. C'est *La Lagune* — et c'en est toute la poésie. Le ciel et l'eau crépusculaires, d'un seul ton glauque, se confondent presque. Une gondole glisse au premier plan. Rarement l'impression de la solitude et du silence a été rendue de façon à la fois plus simple et plus mystérieuse. A la National Gallery de Londres, une vue de *La Lagune près de Malghera*, transparente comme un Corot, nacrée comme un Boudin, emprunte également son charme à l'accord parfait des nuances du ciel et des reflets de l'eau. Guardi est mort en 1793, mais par le sentiment dont témoignent ses œuvres, et spécialement ses marines, il est déjà un peintre du XIX^e siècle, parce qu'il cherche la vérité du paysage dans la vérité de l'atmosphère, parce qu'il aime par dessus tout ce que vont aimer ses successeurs : le plein air, la couleur claire, la technique nerveuse et vivante.

Les théories esthétiques de Taine sont, à l'heure actuelle, vivement combattues. Taine a prétendu démontrer que l'œuvre d'art était un produit naturel d'un sol donné, à un moment donné, dans un climat et dans un milieu donnés. Ce déterminisme est battu en brèche. Pour ce qui concerne cependant l'importance du climat et son influence sur la peinture, nous ne croyons pas que Taine ait exagéré. La lumière dans laquelle un artiste voit la nature, cela compte dans la formation de son talent, de sa manière, de sa vision, beaucoup plus que l'époque ou que la race auxquelles il appartient. La théorie raciste, en art, est bien moins défendable que la théorie tainienne sur le climat. Peu importe que Nicolas Poussin soit Normand ou, n'en déplaise à Barrès, que Claude Lorraine soit Lorrain; l'un et l'autre ont été formés par la Campagne de Rome, où ils ont vécu, dont ils ont éprouvé et rendu comme personne la beauté.

Ce qui confirme, au point de vue qui nous occupe, l'exactitude des vues développées par Taine sur le climat, c'est le fait que les grands peintres de marine, du moins les premiers, appartiennent à des peuples de marins — ou de gondoliers. L'art de Guardi est une harmonie providentielle entre le génie d'un individu et l'ambiance vénitienne qui demeure unique au monde, les nuances nacrées et perlières de la lagune, qui sont une fête pour un œil de peintre. Le coloris de la lagune a présidé à la constitution de la palette de Guardi.

L'art hollandais du XVII^e siècle — M. Paul Claudel l'a montré dans un essai d'une justesse et d'une élévation admirables — n'est véritablement compréhensible que pour qui a l'expérience d'un pays encore tout mêlé à la mer et conquis sur elle. Et les premiers marinistes vraiment « modernes » sont des Hollandais du XVII^e siècle.

Alors, direz-vous, si un pays a vraiment les peintres que son atmosphère mérite, que sa constitution même exige, ne faut-il pas que l'Angleterre, qui a les plus belles flottes, ait aussi les plus grands peintres de bateaux, les plus grands peintres de la mer? Eh bien ! l'Angleterre, au début du XIX^e siècle, a Turner, qui nous donna cent fois raison. Deux Anglais, Turner et Constable, sont les créateurs du paysage moderne, c'est-à-dire du paysage du XIX^e siècle qui s'épanouira surtout en France. Constable est le peintre des plaines, des prairies anglaises, de la nature cultivée, fertile, verdoyante, rafraîchie de fréquentes ondées. Et Turner, lui, est le peintre du vaste domaine où l'Angleterre de son temps règne sans partage : la mer. Comme James Ensor, dont on peut rappeler l'origine britannique, Turner aurait pu s'écrier : « Mer pure, inspiration d'énergie et de constance, buveuse inassouvie de soleils sanglants, oui, je dois beaucoup à la mer ! ».

Mais Turner fut un taciturne. Il vécut solitaire et mena, dans sa vieillesse, une existence en partie double, « laborieusement organisée avec des soins de policier », a dit M. Paul Jamot. Sous le faux nom de M. Booth, il allait rejoindre, dans une pauvre chambre de Chelsea, « une femme ni jeune ni belle à qui il donnait juste de quoi mourir de faim ». Il mourut là, à soixante-seize ans, en 1851. Il fallut une coïncidence fortuite pour qu'on apprît que le pauvre vieux M. Booth était le richissime et célèbre Turner, qui légua à sa patrie toutes ses œuvres et toute sa fortune. Le cas de Turner fait penser à celui du Docteur Jeckyll et M. Hyde. Et l'art de Turner est, lui aussi, à double face : réalisme et idéalisme, vérité et fiction y sont en lutte perpétuelle.

Le British Museum a prêté à l'Exposition de Liège une trentaine d'aquarelles de Turner, qui, détachées d'un carnet de voyage, offrent pour nous l'intérêt d'avoir été inspirées, en grande partie, par des sites de la vallée de la Meuse. On reconnaît, dans certaines de ces pages, les citadelles de Huy

et de Dinant, la ville de Luxembourg, etc. Mais quelle transposition immédiate, dès le croquis! Le coloris, qui est extrêmement riche et nuancé, est un coloris de féerie, de rêve. Turner, qui a parcouru l'Europe, qui a travaillé en France, en Suisse, sur les bords du Rhin, en Italie et surtout à Venise, a promené sur le monde un regard de visionnaire. Il avait voué un véritable culte à Claude Lorrain. Son *Ulysse raillant Polyphème*, de la National Gallery de Londres, nous offre la transposition d'un sujet classique dans l'atmosphère éblouissante, à la fois brumeuse et étincelante qui est propre au maître anglais. Le vrai sujet de Turner, c'est la lumière, c'est l'atmosphère. Au peintre, quelquefois artificiel, on peut préférer l'aquarelliste, qui est admirable; on sent d'ailleurs l'aquarelliste dans le peintre, qui cherche avant tout la fluidité, la transparence, la légèreté, l'expression de l'humidité dans l'air. Songeant à l'importance de l'aquarelle et d'aquarellistes comme Girtin, Cozeus, Cotman, Cox et enfin Turner dans l'histoire et l'évolution du paysage en Angleterre, de 1750 à 1850 environ, on peut dire que le rôle de l'eau, de la peinture à l'eau, y fut capital.

Une œuvre de Turner comme *Pluie, vapeur et vitesse: le Great Western Railway* (National Gallery, Londres), c'est de la féerie créée avec le modernisme, le machinisme. Une locomotive lancée sur un pont traverse une rivière et sort un instant du brouillard. Mais elle a l'air de rouler sur les flots. Ceci annonce et même réalise l'impressionnisme, avec cependant quelque chose de plus gratuit et de plus fantastique dans la conception, dans l'esprit. On comprend que Claude Monet et Camille Pissarro, en 1871, aient admiré les Turners de Londres. On veut même admettre qu'ils aient pu être influencés par cette rencontre. Mais l'impressionnisme français est certainement plus scrupuleux à l'égard du réel que l'art de Turner, lequel a souvent tous les prestiges d'une brillante fantaisie, disons même d'un beau mensonge. Ce n'est pas à dire que Turner ne fût pas loyal envers son art : pour peindre, en 1842, sa *Tempête de neige* (National Gallery, Londres), il se fit attacher au mât d'un navire, afin d'observer la mer en furie. La toile, toutefois, n'est pas une transcription, mais bien une transfiguration lyrique du spectacle. La nature sert de prétexte à une création qui se situe au-delà de tout réalisme.

En France, l'influence anglaise a été déterminante sur la

formation de la palette romantique. La peinture française et universelle du XIX^e siècle s'est embarquée successivement sur divers « bateaux » : bateau romantique, bateau réaliste, bateau impressionniste... Mais à la tête du cortège, de la brillante parade nautique du XIX^e siècle, il y a l'héroïque radeau de 1819, le *Radeau de la Méduse*. Cette grande toile de Géricault, qui est au Louvre, joue dans l'histoire de la peinture en France un rôle analogue à celui que la *Préface de Cromwell*, par Victor Hugo, huit ans plus tard, jouera dans l'histoire de la littérature. Le *Radeau de la Méduse*, auquel Géricault a commencé à travailler en 1817, a été considéré comme le manifeste du romantisme pictural.

Le peintre s'est inspiré d'un fait-divers tragique. Par la faute d'un officier incapable, la frégate française *La Méduse* avait fait naufrage; cent quarante-neuf hommes avaient été abandonnés sur un radeau aux courants de l'Océan. Affolés de désespoir, les matelots s'étaient révoltés contre leurs chefs, et ils s'étaient dévorés entre eux. Le douzième jour, le brick *L'Argus* avait recueilli quinze survivants, exténués et mourants. Des lambeaux de chair humaine étaient pendus aux cordages du mât, où les malheureux les avaient mis à sécher... Deux rescapés avaient publié une relation du drame, dont l'opinion, on le conçoit, fut fort émue.

Sujet romantique — ô combien ! — auquel Géricault s'applique avec une conscience de réaliste. Il fait de nombreuses esquisses de la composition. Un dessin à la plume du Musée de Rouen est sans rapport avec l'œuvre définitive. Il semble indiquer que Géricault aurait d'abord songé à représenter la révolte de l'équipage. Puis il se décida pour le moment où les occupants du radeau aperçoivent le navire sauveur. La première idée du sujet ainsi défini se trouve dans une page d'études conservée au Musée de Rouen. Dans l'esquisse peinte du Louvre, l'œuvre prend son allure : toutes les figures sont entraînées de gauche à droite dans un mouvement ascendant. Et cet élan, remarque M. Raymond Régamey, est équilibré par l'épisode de « la méditation du père sur le corps de son fils ».

Pour exécuter l'immense tableau, tel qu'il parut au Salon de 1819, Géricault avait pris des précautions d'historien méticuleux. Il s'était entretenu avec le charpentier qui avait construit le radeau, lui en avait demandé une maquette, sur laquelle il put disposer des figurines de cire... Malgré cela,



Gericault. — Le Radeau de la Méduse.

Paris, Musée du Louvre.

le radeau peint par Géricault aurait, de toute manière, été trop petit pour soutenir sur les flots cent quarante-neuf hommes ! Au moment de prendre les pinceaux, Géricault fit un rapide voyage à Dieppe pour revoir la mer.

Au Salon, le *Radeau* n'eût qu'un maigre succès, en grande partie à cause du sujet qu'on estima anti-patriotique (pourquoi rappeler un désastre national ?), en partie aussi à cause de la nouveauté de la peinture, le nouveau paraissant toujours incorrect. Géricault s'était cependant bercé de l'espoir que le gouvernement achèterait son œuvre ! On lui conseilla de l'exposer en Angleterre, où, les considérations politiques jouant en sens inverse, l'exhibition du *Radeau de la Méduse* dans plusieurs villes rapporta 25.000 francs au peintre (une somme, pour l'époque) et le double à l'impresario.

Rappelons encore que, tandis qu'il travaillait à son *Radeau*, Géricault s'était lié avec des internes des hôpitaux pour se procurer des cadavres. Il put même conserver dans son atelier des têtes de guillotins. (Le Musée de Bruxelles possède de Géricault, une belle étude d'après une de ces têtes et une petite marine intitulée *L'Épave*.) Pour les personnages vivants, le peintre avait fait poser des amis. Ainsi l'agonisant renversé, au centre de la toile, le bras étendu sur une poutre, n'est autre que Delacroix, Eugène Delacroix qui allait, après Géricault, faire figure de chef de l'école romantique — mais qui, lui-même, se proclamait un « classique », et à juste titre !

Delacroix, au Salon de 1822, faisait scandale avec sa *Barque de Dante* (Louvre). Dans les corps à demi-immergés du premier plan, on distingue une réminiscence des tritons et sirènes que Rubens a représentés dans plusieurs toiles de *l'Histoire de Marie de Médicis*. Delacroix avait copié ces figures du maître flamand, pour lequel il a toujours affiché une admiration profonde. Au point de vue du coloris, de la vibration picturale, la *Barque de Dante* accuse un progrès sur le *Radeau* de Géricault. S'inspirant du *Don Juan* de Byron, Delacroix exposait, au Salon de 1821, le *Naufrage de Don Juan* (Louvre), où la mer enveloppe de tous côtés l'embarcation et où les éléments — et la couleur — sont plus intimement associés au drame que dans le *Radeau de la Méduse* et la *Barque de Dante*.

Le sentiment paysagiste du XIX^e siècle est fait non seulement d'une acuité particulière de l'observation, de la vision, mais encore de ce qu'on pourrait appeler la sympathie pour



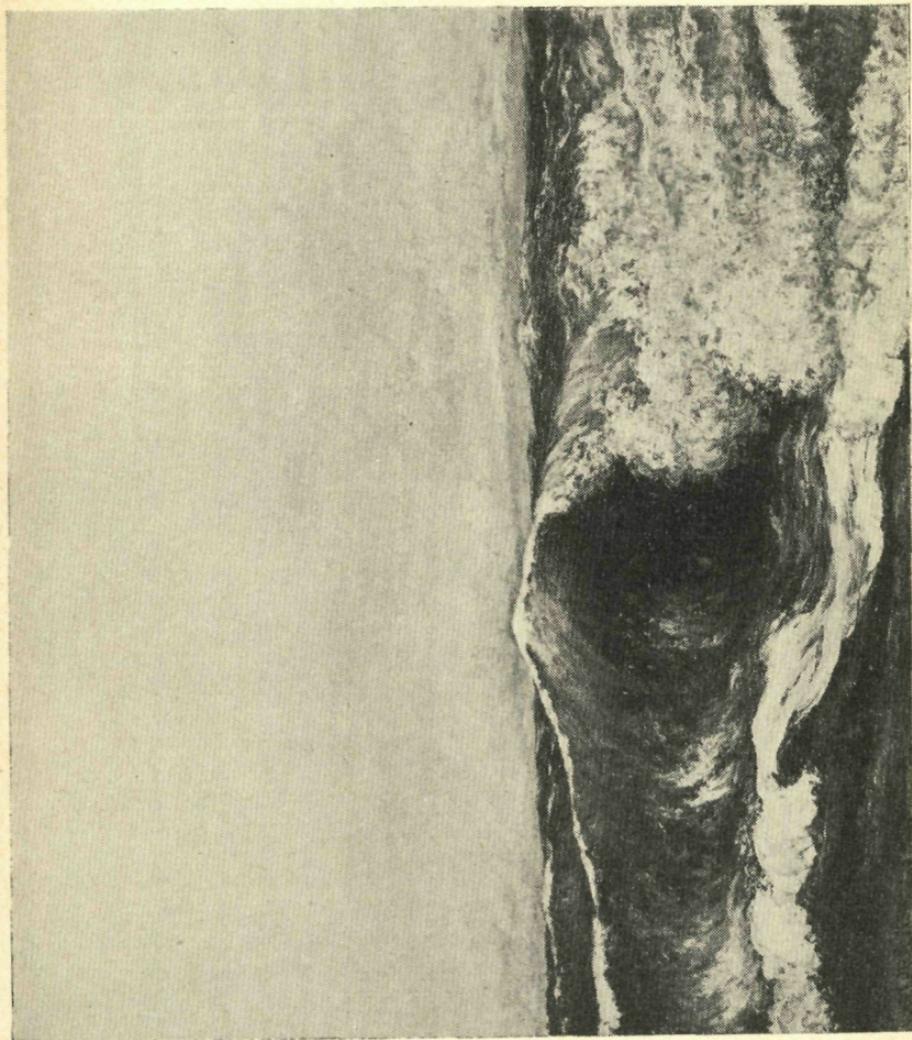
Courbet. — La Vague.

la nature. Le peintre se mettra lui-même dans son paysage. Le classique se trouvait un peu au-dessus de son œuvre; il la surveillait et la contrôlait. Mais l'artiste du XIX^e siècle, qu'il soit romantique, naturaliste ou impressionniste, tendra à s'identifier, en quelque manière, avec la nature, il lui fera confiance, il se laissera plutôt dominer, envoûter par elle.

Le représentant le plus délicat, le plus sensible de l'esprit d'observation, c'est Corot, à qui l'on doit notamment un *Port de Honfleur* (vers 1830), un *Port de la Rochelle* (1851) qui valent, comme toutes les œuvres de Corot, par la justesse des valeurs, de l'impression lumineuse. Il suffit de les comparer aux *Ports de France* de Joseph Vernet pour mesurer, d'un coup, tout le chemin que nous venons de parcourir. Chez Corot, plus d'arrangements, plus de rythme préconçu; la mise en page la plus naturelle, le style le plus détendu, et enfin cette familiarité avec la nature en quoi l'on peut voir l'un des traits constants de la peinture au XIX^e siècle. Corot, d'ailleurs, n'est pas spécialement un peintre de marine; les paysagistes de Fontainebleau ne le sont pas davantage, à l'exception peut-être de Jules Dupré dont une toile intitulée *Un Grain* (collection Le Roy) présente un magnifique effet de mer démontée. C'est comme un jalon planté à égale distance du romantisme le plus émouvant et du naturalisme le plus strict.

Avec Courbet, nous sommes en plein naturalisme. Le *credo* du peintre tient en un article : ne représenter que ce qu'on voit. Adieu donc la mythologie et l'allégorie et l'histoire ! La « philosophie » de Courbet reflète le matérialisme de l'époque. Ne discutons pas les « idées » du peintre admirable dont un chef-d'œuvre, les *Demoiselles des Bords de la Seine*, figure à l'Exposition de Liège. On peut faire d'excellente peinture avec des idées fausses, comme d'exécrable peinture avec des idées justes. Le goût du vrai, le goût de la belle matière, fondement de l'art de Courbet, se trouvent très directement exprimés dans les marines que le maître exécuta, vers 1869-1870, à Etretat. Le motif des *Falaises d'Etretat* (Musée d'Elberfeld) sera repris par Boudin et Claude Monet. La plus célèbre marine de Courbet et l'une des plus célèbres marines du XIX^e siècle, c'est la *Mer orageuse* du Louvre, datée 1870, et généralement connue sous le titre de *La Vague*. La peinture en est d'une solidité presque excessive, sous la saveur et la richesse de la pâte. Cette *Vague* apparaît maçonnée comme un mur.

Gustave Courbet est probablement le peintre français du

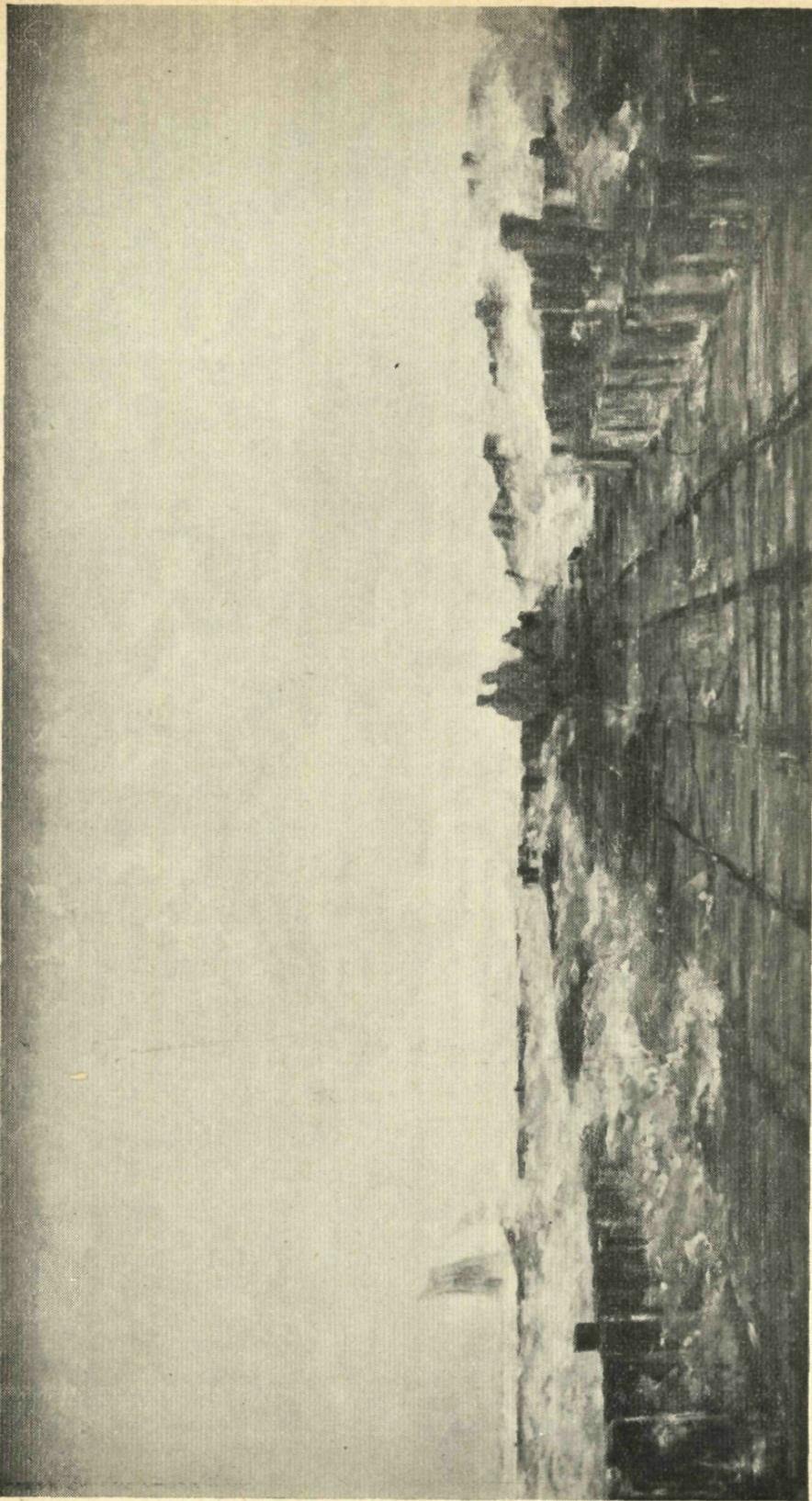


Courbet, — La Vague.

XIX^e siècle qui a exercé la plus grande et la plus heureuse influence sur la peinture de notre pays. Il est venu plusieurs fois en Belgique; il y a compté des amis. Les peintres qui, en 1868, ont fondé à Bruxelles la Société libre des Beaux-Arts et qui se nommaient, entre autres, Louis Dubois, Constantin Meunier, Félicien Rops, Hippolyte Boulenger, se sont réclamés du naturalisme de Courbet. Parmi eux se trouvait Louis Artan de Saint-Martin, un des plus beaux peintres de la mer qui soient. Artan n'est guère connu en dehors de chez nous, et c'est une grave injustice.

Avant lui, dans l'école belge, il y avait eu le Brugeois Paul-Jean Clays, qui avait été marin — bon début pour un mariniste — et qui s'était ensuite révélé le peintre par excellence du Bas-Escaut, de l'eau tranquille dans laquelle se mirent les hautes voilures carrées et les coques pesantes des barques plates. Les marines de Clays rappellent celles du XVIII^e siècle hollandais, celles des Van de Cappelle et des Van de Velde. Clays a réussi à débarrasser la peinture de marine de maintes conventions mais pas de toutes. Il a préparé les voies à Artan, qui l'a éclipsé en peignant notamment la *Mer du Nord* du Musée de Bruxelles, large évocation plus véritablement « liquide » que la puissante *Vague* de Courbet.

Artan peint la mer toute nue, tantôt avec tendresse, tantôt avec une sorte de rage, de cynisme, en amant exclusif et complètement subjugué. L'humeur de l'homme et celle de son capricieux modèle n'en font qu'une. On dirait que l'artiste partage les colères du flot, qu'il jouit de ses heureux moments de détente. Et il y a des Artans glauques, limoneux, couleur d'huître; mais il y a aussi des Artans blonds, qui sont des perles. La peinture d'Artan est comme soumise aux lois des marées, influencée par les perturbations atmosphériques. Elle peut être argentée, pimpante et claire; mais dès que passe un nuage ou que s'annonce un grain, elle s'assombrit, se renfrogne. Aucun pittoresque extérieur, aucune affabulation littéraire ne vient rompre son unité, son équilibre. Dans chacune de ses grandes œuvres, Artan est tout entier et il semble aussi que la mer soit tout entière. Il y a dans cet art et dans cette vision « totalitaire » et merveilleusement lyrique, une extraordinaire continuité, comme si toutes ces marines étaient les fragments, les strophes d'un poème unique. L'œuvre d'Artan, qui n'a pas d'âge, pas de rides, nous apparaît aussi « moderne » que celle d'Ensor et Permeke.



Artan. — Brise-james.

Dans le groupe de la Société libre des Beaux-Arts, on rencontre aussi Alfred Verwée, qui fut non seulement un animalier remarquable, mais encore un puissant paysagiste de la Flandre maritime. Son chef-d'œuvre, *l'Embouchure de l'Escaut* (1880, Musée de Bruxelles) contient un beau fond de marine sous un vaste ciel pommelé. Dans ce tranquille et très complet portrait de la Flandre, tout concourt à l'effet global, un peu gros, d'une vision où se définit la prospérité d'un pays, sa beauté plantureuse et saine.

Mais à l'heure où Verwée peignait *l'Embouchure de l'Escaut*, Ensor débutait à Ostende, et l'impressionnisme avait déjà conquis la peinture française, en attendant de transformer la peinture universelle. L'impressionnisme, c'est une technique particulière, préférant les petites touches juxtaposées aux grands jeux de brosse; c'est un coloris neuf, d'une clarté, d'une vivacité insoupçonnées; mais c'est surtout une nouvelle vision, une vision des apparences fugitives, de l'instantané, une sensibilité aux variations de la lumière selon les heures, les saisons et les climats. L'impressionnisme, c'est moins la peinture des choses, des figures, des paysages, que celle de l'atmosphère qui les enveloppe à un moment donné. La peinture de marine ne pouvait évidemment que bénéficier de l'apport impressionniste.

L'œuvre de Manet constitue une transition entre l'ancienne peinture et la nouvelle, entre Courbet et les impressionnistes. Quand Courbet peint *La Vague*, et bien, son sujet, c'est la vague ! Quand Manet, en 1870, l'année de *La Vague*, peint la *Jetée de Boulogne*, la jetée joue encore un rôle dans la toile, mais ce n'est pas le rôle principal. Jetée et barques commencent à être attaquées par l'atmosphère, par la lumière, par l'effet de plein air qui est le vrai motif du tableau. Une marine comme celle-ci est moins truquée que celles de Courbet. La palette s'éclaircit de plus en plus; la notation se fait plus rapide et comme sténographique.

Manet a peint, autour de Boulogne et de Dieppe, un assez grand nombre de marines. Au moment, d'ailleurs, où ses parents avaient fait mine de s'opposer à sa vocation artistique, il avait, dans un coup de tête, décidé de devenir marin. Et à seize ans, il s'était embarqué pour le Brésil. Manet a été un grand peintre de l'eau. Quand, en 1874, il exposa *Argenteuil* (Musée de Tournai), le public fut déconcerté, scandalisé par



Artan. — Mer du Nord.

la couleur de l'eau. On n'avait, paraît-il, jamais vu d'eau bleue dans une rivière ! Tel est bien le genre de découvertes que nous devons aux peintres impressionnistes.

Bien qu'ils soient en fait les aînés de Manet, Jongkind et Boudin représentent un stade plus avancé, plus évolué de la peinture et spécialement de la peinture de marine. Jongkind, d'origine hollandaise, appartient à l'école française, d'abord parce que presque toute sa carrière s'est déroulée en France, ensuite parce que sa peinture est éminemment française d'esprit et de coloris. Il a travaillé beaucoup à Honfleur, d'après les grands voiliers du port, auxquels il donne quelquefois l'allure des voiliers hollandais du XVII^e siècle, mais qu'il se garde d'enfermer strictement dans leurs contours. L'air vibre autour des voiles, des mâts, des cordages. L'écriture de Jongkind, comme celle de Manet, est une sténographie, plus nerveuse encore et plus saccadée que celle du peintre d'*Argenteuil*. Ses marines n'ont pas l'ampleur de celles de Courbet, d'Artan. Elles ont un charmant caractère d'intimité. Elles fixent les émotions d'un promeneur solitaire, d'un rêveur qui était un homme assez inculte mais profondément sensible.

Tant au point de vue de l'esprit qu'au point de vue de la technique, les marines de Jongkind doivent beaucoup à la pratique de l'aquarelle, où l'artiste était passé maître. Avec le minimum de matière, il donne l'impression de la richesse et de la force. Jongkind a été, dans toute l'acception du terme, un « impressionniste », plusieurs années avant que le mot n'ait été prononcé et qu'un groupe de peintres ne se fût rangé sous cette étiquette.

Semblable à celle de Jongkind est dans l'école française la situation d'Eugène Boudin, qui naquit à Honfleur et vécut surtout au Havre. Le père de Boudin commandait un petit bateau, le *Polichinelle*, qui faisait le trajet de Honfleur à Rouen. L'enfance du peintre s'écoula donc « au milieu des brumes, des coups de vent, des orages ou des embellies de cette baie de la Seine dont il devait être un des meilleurs interprètes ». A l'âge de dix ans, Eugène commença son apprentissage de matelot sur le rafirot paternel. Mais un jour, il piqua une tête involontaire du *Polichinelle* dans un bassin de Honfleur et faillit se noyer. La Maman Boudin, « très au courant des risques du métier pour avoir été femme de chambre sur les bateaux qui assuraient le service entre Le



Verwée. — Embouchure de l'Escaut.

Havre et Honfleur » (J.-G. Aubry), brisa la carrière maritime de son fils et l'envoya à l'école. Boudin, à l'âge de dix ans, dessinait déjà. Il se forma sans maître et rencontra Isabey, peintre de marines romantiques, Troyon, Millet, Jongkind. Il commença à exposer vers 1850. Il a dit lui-même de ses débuts : « Jongkind commençait à faire avaler une peinture dont l'écorce un peu rude cachait un fruit excellent et des plus savoureux. J'en profitai pour entrer aussi par la porte qu'il avait forcée, et je commençai, quoique timidement à offrir mes marines ».

Boudin, que l'on a surnommé le « roi des ciels », fut un peintre exquis des plages élégantes : sable blond ponctué de petites silhouettes qui ont vraiment l'air de remuer; tout cela saisi d'un pinceau plein de verve. Il a séjourné plusieurs fois dans notre pays et peint d'assez nombreuses vues d'Anvers. Il est admirablement représenté au Musée des Beaux-Arts de Liège où l'on peut voir une dizaine de ses œuvres, de la meilleure qualité, provenant du legs Donnay. Boudin a laissé des carnets de notes dans lesquels on glanerait le meilleur commentaire de son art et une sorte d'évangile ou de décalogue de l'impressionnisme. En voici quelques extraits : « Evitez les tons sales. — Il faut employer les tons dans leur fraîcheur et chercher à faire éclatant. — Tout ce qui est peint directement sur place a toujours une force, une puissance, une vivacité de touche qu'on ne retrouve plus dans l'atelier; trois coups de pinceau d'après nature valent mieux que deux jours de travail au chevalet ».

Or, tandis que Boudin travaillait aux environs du Havre, un jeune homme parfois l'accompagnait, le regardait faire, et ce jeune homme s'appelait Claude Monet. Il avait déjà obtenu au Havre, sa ville natale, quelques succès de caricaturiste. Et Boudin, avec sa manie de peindre en plein air, lui semblait un vieux bonhomme un peu ridicule. Il observait néanmoins son travail, il assistait à la lutte du peintre avec la nature; et un jour — il l'a raconté plus tard — il eut la soudaine révélation de sa vocation, de son art même. « Ce fut tout à coup, a dit Claude Monet, comme un voile qui se déchire. J'avais compris, j'avais senti ce que pouvait être la peinture. »

C'est devant une toile de Claude Monet intitulée *Impression, Soleil levant*, que fut prononcé pour la première fois le mot d' « impressionnisme ». Monet est assurément le peintre qui



Manet. — Argenteuil.

est allé le plus loin dans la perception et la notation des effets les plus fugitifs de lumière et d'atmosphère. Il est allé si loin qu'il a engagé la peinture dans une voie où la guettait une sorte de désagrégation de la forme, contre laquelle il fallut ensuite réagir. A telle *Falaise à Etretat*, vigoureusement exprimée par Courbet, il est instructif de comparer le même motif traité par Monet dans l'esprit de l'impressionnisme. La structure de la falaise s'estompe dans une buée lumineuse; la mer brille, caressée par les rayons du soleil couchant. L'évocation, d'ailleurs, est extrêmement suggestive et poétique. Claude Monet, par son coloris, nous ramène à Turner, bien qu'il soit, par tempérament, le contraire d'un visionnaire, d'un halluciné. Mais la réalité, vue par un peintre, peut être supérieure à toute imagination.

Rappelons enfin que Paul Gourguin, au début de son existence aventureuse, de 1865 à 1870, fut successivement pilote, puis soutier, puis matelot de 2^e classe. Il navigua entre Le Havre et Rio de Janeiro, puis vers le Groenland. Il avait vécu sur la mer, comme Manet, comme Boudin, et il allait finir ses jours en Océanie, retrouvant à Tahiti une sorte de primitivisme et amorçant, parallèlement à Cézanne, Van Gogh et Seurat, un mouvement d'où allait sortir la peinture « moderne ».

Au slogan de Barrès : la terre et les morts, Claudel a opposé ce cri : la mer et les vivants ! Oui, la mer est vivante, et l'art vivant la rejeunit à tous les tournants de l'histoire. Mais la mer n'est pas un « sujet » comme les autres, un modèle sans exigences. D'abord, elle ne peut intéresser spécialement les « plasticiens ». Ceux-ci se rattrapent sur les bateaux, merveilleux assemblages de colonnes équilibrés. La mer est une maîtresse rêvée pour les imaginatifs, pour les lyriques, qui lui prêtent autant qu'ils lui prennent, et qui finissent par ne plus savoir très bien où s'arrête le flot et jusqu'où va l'effusion de leur inconscient, de leur personne. Combien de marines sont avant tout des paysages intérieurs, des drames que l'artiste se joue à lui-même ou des fêtes qu'il se donne !

Les uns, donc, partent à l'assaut de leur moi. D'autres, Jongkind, Boudin, Monet, se lancent à la poursuite de l'insaisissable, de la nuance, de la « perfection qui fuit, qui fuit toujours », comme se lamentait Boudin. Tous ces peintres de

marines, tous ces peintres de la lumière font un peu penser à des argonautes partis à la conquête de la Toison d'Or, à des conquistadors à la recherche d'Amériques inconnues. L'art, c'est l'aventure; ou bien, si ce n'est pas cela, c'est un cabotage sans risques, sans gloire. La peinture, c'est la découverte d'un monde; et la mer est un monde à redécouvrir chaque matin.

M. Muls remercie M. Fierens de sa conférence qui a admirablement complété le si bel exposé de M. De Bruyn.

Il convie ensuite les personnes présentes à suivre demain la suite des conférences artistiques.

SEANCE DU 1^{er} AOUT 1939.

M. Muls. — J'ai l'honneur de vous présenter M. MARLIER, Critique d'Art et Maître de Conférences à l'École Nationale Supérieure d'Architecture et des Arts Décoratifs à Bruxelles.

M. Marlier est surtout connu en Belgique parce qu'il a été longtemps le Directeur des « Cahiers de Belgique », qui se sont occupés, non pas seulement de l'art ancien, mais surtout de l'art moderne et c'est ainsi que M. Marlier a été un des grands défenseurs de notre Art National et surtout de notre Art vivant.

Nous sommes heureux de l'avoir parmi nous aujourd'hui pour nous faire une conférence sur les marinistes hollandais du XVII^e siècle et je lui passe la parole.