

Claude REICHLER

La route et le paysage

LE SIMPLON, PREMIÈRE ROUTE MODERNE DES ALPES

Nommé Premier Consul, installé en vainqueur à Milan après la campagne d'Italie et cherchant à donner corps à un grand dessein stratégique, Bonaparte signa, en septembre 1800, un arrêt ordonnant la construction d'une route carrossable de Brigue à Domodossola, « rendue praticable pour les canons ». Première route moderne dans les territoires alpins, le nouvel itinéraire ouvrait une ère nouvelle dans les communications transalpines, mais aussi dans ce que René-Louis de Girardin avait appelé « la composition des paysages ».

Construite sous la direction de l'ingénieur Nicolas Céard, la route du col du Simplon, qu'on appela « route Napoléon », fut inaugurée en septembre 1805. Céard prit soin de faire rénover la totalité du trajet qui, au nord du massif, partait de Genève le long de la rive du Léman et traversait la vallée du Rhône jusqu'à Brigue. Au sud des Alpes, les ingénieurs piémontais construisirent, après Domodossola, une chaussée qui longeait tout le lac Majeur pour rejoindre la plaine du Pô. Devenue un itinéraire commode et rapide de Genève à Milan, la route du Simplon ne vit jamais le passage de l'artillerie française et servit uniquement à des usages commerciaux et touristiques. Après la chute de Napoléon, la route

du col fut encore améliorée et entretenue ; elle semble avoir été un peu négligée par la suite, en particulier sur son versant sud, le plus spectaculaire.

Pour comprendre le contexte de ce nouvel itinéraire européen, il faut rappeler brièvement l'histoire des infrastructures viaires. C'est partir des années 1730 que l'administration royale entreprit de modifier le réseau routier de la France pour améliorer le transport des voyageurs et des marchandises entre les grandes villes du royaume. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées s'employèrent à élargir les voies, à multiplier les tracés rectilignes, à rendre les chaussées stables et sèches ; ils assurèrent leur entretien régulier en utilisant le travail des hommes assujettis à la corvée. Les déplacements devinrent plus commodes et plus rapides. Peu à peu se développa un réseau de *grandes routes* qui remplacèrent les itinéraires d'autrefois, dont beaucoup, dévalorisés, devinrent locaux, sentiers de paysans et cheminements de pauvres.

En Savoie, en Suisse et dans toutes les Alpes, contrairement aux pays de plaine, les infrastructures viaires ne furent pas modernisées avant le XIX^e siècle. Les pays de piémont étaient desservis par les *grands chemins*, souvent défoncés et bourbeux, aux pentes parfois raides, dont plusieurs n'avaient pas été rénovés depuis le milieu du XVII^e siècle. Les villages de montagne restaient isolés, les cols étaient franchis par des sentiers muletiers. Ces conditions avaient conservé à certains cols – ceux qui ne demandaient pas une longue approche – de nombreux avantages dans les communications avec l'Italie.

Dans les Alpes plus qu'ailleurs encore, dès lors qu'elles furent aménagées, les routes modernes occupèrent une place importante, non seulement par l'amélioration du trafic qu'elles apportèrent, mais aussi parce que, contrairement aux anciens chemins qui se fondaient dans l'environnement, elles étaient littéralement *visibles*. Elles traçaient des lignes dans le paysage et y dessinaient des géométries parfois élégantes et toujours conquérantes. Se produisit

ainsi ce que Marc Desportes désigne (pour toute la France et dès les années 1750) comme « un bouleversement de l'espace traditionnel et la formation d'un nouveau cadre territorial¹ ».

LA ROUTE OBJET D'UNE IMAGERIE PAYSAGÈRE

Ce qui retiendra notre attention n'est pas la route du Simplon pour elle-même, mais sa représentation, principalement dans deux ouvrages : d'abord le livre des Lory, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, magnifiquement illustré de gravures coloriées, édité à Paris en 1811² ; puis celui de James Pattison Cockburn, *Views to illustrate the Route of the Simplon*³. Je me servirai de l'expression d'*images viatiques* pour désigner ces planches : il s'agit d'une documentation iconique provenant d'ouvrages de voyage imprimés et illustrés, qui livre des informations à la fois historiques, artistiques et topographiques ; elle reste peu exploitée par les historiens parce que sa valeur de source pose des problèmes complexes. Je renvoie à mon livre *Les Alpes et leurs imagiers* pour la présentation de ce type de documents et la discussion sur leur valeur⁴.

1. Voir DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, chapitre premier, « Déserts et paysages. La route, 1730-1770 », p. 38 ; voir aussi ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, chap. v et xi.
2. Voir le catalogue publié à l'occasion d'une exposition à Berne : HALDI Jean-Pierre (dir.), *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon. 1800-1820*, Berne, PTT Museum, 1994, nombreuses illustrations. Les textes sont en allemand ; il existe une traduction française sous la forme d'une plaquette sans illustrations. Voir en particulier les articles de Jean-Pierre HALDI, pour les aspects historiques, et celui de Marie-Louise SCHALLER, pour l'ouvrage lui-même, qui a donné son titre à l'exposition.
3. *Views to illustrate the Route of the Simplon: Views to illustrate the route of Mont Cenis. Drawn from nature by Major Cockburn and on stone by J. Harding*, Londres, 1822. Dans sa première partie, l'ouvrage comporte 50 planches lithographiées montrant des vues de Ferney à Sesto Calende. Il en existe une édition séparée.
4. *Les Alpes et leurs imagiers. Voyage et histoire du regard*, Lausanne, PPUR, 2013, en particulier les chapitres II et VI. L'ouvrage existe en version papier et epub.

L'ouvrage des Lory fut entrepris à l'initiative de Jean-Frédéric Ostervald, jeune descendant d'une famille patricienne neuchâtoise d'éditeurs internationaux. Il eut l'idée qu'un éloge de la route et des paysages qu'elle traversait plairait à un public européen frustré des plaisirs du voyage par les guerres napoléoniennes. Il fit plus, puisque c'est ce livre dont on peut dire qu'il a ouvert une ère dans la *composition* des paysages alpins. Ostervald conclut un contrat avec Gabriel Lory, peintre, graveur et illustrateur réputé qui dirigeait un atelier à Berne, pour la réalisation d'un livre de grand format comportant 35 illustrations accompagnées de textes. Lory enrôla son fils, jeune artiste de talent⁵. En été 1809, celui-ci parcourut la nouvelle route du Simplon en compagnie de son ami Maximilien de Meuron, lui-même peintre et dessinateur, avec lequel il avait effectué le voyage d'Italie en 1806. Les deux artistes s'arrêtaient selon leur bon plaisir, prolongeaient les séjours à l'étape, observaient et dessinaient : en somme, ils voyageaient comme Rousseau l'avait prescrit aux âmes sensibles⁶. Leurs dessins – principalement ceux de Mathias Gabriel – servirent à la réalisation des gravures coloriées dans l'atelier de Berne. De Meuron écrivit aussi un journal de voyage, dont on peut penser qu'il constitua l'esquisse de certains textes accompagnant les gravures dans le *Voyage pittoresque*.

Partis de Genève, les deux jeunes gens effectuèrent une partie du voyage à pied, soit la route du col elle-même qu'illustrent

Il est étroitement associé au site internet Viatimages, comportant environ 3 500 images et construit pour mettre à disposition du public une banque de données qui associe images et textes de voyage : [www.unil.ch/viatimages]. Sur la notion d'« imagerie », voir HAMON Philippe, *Imagerie, littérature et image au XIX^e siècle*, Paris, José Corti, 2001.

5. Gabriel Ludwig, le père, et son fils Mathias Gabriel, travaillèrent souvent ensemble ; on désigne généralement leurs publications sous le seul nom de Lory.
6. Sur l'espace et la marche chez Rousseau, voir mon article « Le pas de l'échelle », in VERSELLE Vincent et ZUFFEREY Joël (dir.), *Les échelles du texte, Revue Études de Lettres*, 2015/1-2, p. 256-268.

dans l'ouvrage 21 gravures. Le long de la côte lémanique, la route passait par la rive savoyarde, que Napoléon avait annexée à la France tout comme Genève et le Valais. Cette partie du voyage est tout empreinte du souvenir de Rousseau et des lieux de *La Nouvelle Héloïse* : « Quel est l'homme qui ne se détournerait pas pour aller visiter Clarens, Meillerie... ? », demande l'auteur du texte. Les quatre vues du Léman ont cette joliesse que l'époque de la *sensibilité* prêtait au regard de Jean-Jacques sur la nature – un mélange de nostalgie et de douceur, où le terrible même des rochers et des sommets semble un peu mièvre, du moins à nos yeux.

Dans la troisième partie de l'ouvrage, après les vues du Valais, et quoique les textes de présentation se veuillent de nature factuelle et encyclopédique, la route du col est l'objet d'éloges appuyés adressés aux ingénieurs, et à travers eux à son initiateur :

« La postérité verra toujours dans cette route un des beaux monuments du règne de Napoléon-le-Grand, un monument utile et durable de son génie et de sa gloire⁷. »

Le texte de présentation de cette partie du livre est articulé en deux volets. Il met d'abord en lumière les qualités de l'ingénierie et les prouesses exceptionnelles qu'ont demandées les infrastructures construites dans les conditions difficiles de la haute montagne, en donnant plusieurs indications chiffrées :

« Une largeur de 24 pieds... une inclinaison qui n'excédât point celle de 6 pouces par toise... des bouteroues uniformes et placés à distance égale... 22 ponts... 7 galeries suffisamment larges pour donner passage à trois voitures de front... la principale, de 600 pieds de longueur, est creusée dans le granit. »

7. *Voyage pittoresque*, Troisième partie, « Le Simplon », p. 2 ; de même pour les citations suivantes aux p. 2 et 3.

Vient ensuite, en pendant symétrique, l'éloge du paysage, dans la rhétorique des descriptions de montage : horreurs et charmes mêlés, clichés du sublime, du beau et de l'agréable – bref ce que les lecteurs s'attendaient à trouver. L'originalité ne surgit qu'à la conclusion du passage, où s'énonce une leçon tout opposée à celle de Rousseau :

« [Le voyageur] ne sait ce qu'il doit admirer le plus, ou la beauté des sites qui l'entourent, ou la manière ingénieuse avec laquelle on a surmonté les obstacles qui s'opposaient à la construction de la route, ou la perfection de ces immenses travaux. »

Et encore :

« Telle est la succession des scènes intéressantes que la nouvelle route présente au voyageur. Là, sans courir de dangers, il jouit des points de vue les plus imposants. »

Alors que Rousseau, dans *l'Émile*, critiquait les routes modernes et les déplacements rapides, et présentait comme incompatibles la jouissance du paysage et l'infrastructure viaire, au contraire le livre des Lory les conjoint, faisant de la coprésence des routes modernes et du paysage un gage de beauté et de plaisir. Les images montrent cette conjointure de manière particulièrement intéressante, car elle semble résulter de l'expérience même des deux marcheurs-dessinateurs : ils la donnent à voir comme s'ils cherchaient à transmettre la richesse des perceptions et les bonheurs d'une marche *à la Rousseau*, adaptée à la recherche paysagère qui reste leur objectif premier. Ainsi de Meuron note-t-il dans son journal :

« La galerie de Schalbet a 44 pas de longueur. Si l'on se retourne avant d'y entrer, on jouit de la vue la plus magnifique. »

Ou encore, après avoir fait le croquis remarquable qui devint le seul nocturne de l'ouvrage, le jeune homme raconte qu'il est sorti

avant le jour de l'auberge de Gondo où ils avaient dormi, pour admirer et dessiner le passage des gorges de la Diveria, « [la vue] la plus grande, la plus belle et la plus pittoresque de toute la route » (cahier couleur, pl. I, n° 2). Plus tard, c'est en découvrant la partie italienne de l'itinéraire que les deux artistes donnent à l'association de la route et du paysage sa plus forte intensité :

« C'est là que la route du Simplon commence à côtoyer le lac. [...] La beauté de la route, la richesse de la végétation, la vue du lac et des montagnes et des îles forment une suite de tableaux magnifiques⁸. » (Cahier couleur, pl. I, n° 3).

OUVRAGES D'ART ET ART DU PAYSAGE

La route est un accès au paysage dont elle invite à expérimenter les bonheurs. Elle est d'abord un organisateur de paysage, en proposant au voyageur une suite de dispositifs de vision et en lui offrant des points d'observation et des premiers plans (chaussée, parapet, arbres). Elle est ensuite elle-même paysage, par les éléments qui la constituent (sa forme, les ouvrages d'art, les gens et les voitures qui la parcourent).

Le livre des Lory présente une véritable anthologie du paysage routier. Les galeries, par exemple, sont montrées de deux manières. D'une part, vers l'intérieur, pour faire voir la ténacité et l'ingéniosité des constructeurs dans le creusement de la roche, la largeur, la longueur et la qualité de la chaussée. D'autre part, de l'intérieur vers le dehors, où se déploie un paysage encadré par la voûte et les côtés. La galerie associe ici la prouesse technique et la fameuse « fenêtre sur le monde » de la peinture de paysage.

Dans un dispositif différent, voyez encore la « Vue de la Galerie des glaciers », qui offre un panorama sur le glacier de Kaltwasser,

8. Journal de Maximilien de Meuron cité par M.-L. Schaller, *op. cit.*, p. 50-51, 52, 54.

avec les torrents qui s'en échappent spectaculairement et tombent en cascades le long de la paroi rocheuse (cahier couleur, pl. II, n° 4). Le parapet de pierre, dont la fonction première est d'empêcher la chute des voitures, transforme la route en une sorte de terrasse propice à la contemplation du paysage. Deux voyageurs qui se déplacent à la nouvelle mode, à pied et sans guide, se sont arrêtés pour observer ; ils ont devant les yeux les sommets, le glacier, la falaise, et aussi la route elle-même. Peut-être représentent-ils les deux jeunes artistes, dans une sorte de « mise en abîme » de leur voyage. L'un a posé à terre son baluchon et pointe du doigt le spectacle de la montagne : l'autre, élégamment vêtu, porte sur son dos un sac qui pourrait contenir une planche à dessiner et le matériel nécessaire à son travail.

Les dessins montrent que non seulement les galeries, mais tous les ouvrages d'art offrent des accès au paysage, dont ils modulent l'empan et que d'une certaine façon ils délimitent : ainsi le tracé même de la route, qui dans ses élévations surplombe les vallées et côtoie les hauteurs, apparaît comme un ouvrage d'art ; quant aux ponts, audacieux et neufs, enjambant gorges et torrents, ils focalisent le regard au point que la montagne semble être là pour les mettre en valeur. En même temps qu'elle ouvre des *views*, la route se fait elle-même objet à voir : elle s'intègre dans l'espace du visible, qu'elle structure de manière nouvelle, surprenante et harmonieuse (cahier couleur, pl. II, n° 5). Marc Desportes a montré comment les infrastructures viaries développées par les ingénieurs du XVIII^e siècle suscitaient un nouveau regard sur le monde :

« La nouvelle route [...] incite le voyageur à s'enfermer dans une pure exploration visuelle. »

Et plus loin :

« Quel que soit l'espace parcouru, [le voyageur] se complâit à en détailler et à en apprécier les qualités. Le cadre n'est plus ignoré

mais regardé. La route du XVIII^e siècle n'est pas seulement une grande œuvre technique, c'est aussi un paysage⁹. »

Là réside le point essentiel auquel les dessins de Lory et de Meuron confèrent une évidence particulière, tant du point de vue de celui qui observe la route que de celui qui la parcourt. De plus, l'héritage des petits maîtres suisses du XVIII^e siècle et l'esthétique néoclassique apprise durant leurs voyages en Italie incitent les deux artistes à intégrer la route dans l'impression d'ensemble qu'ils cherchent à faire apparaître. Chez tous deux, le bâti viaire et les marques techniques contribuent à l'harmonie du tout, la géométrie structure l'espace et guide la perception. L'anthropisation est devenue partie intégrante du paysage naturel.

Si la route compose le paysage, c'est qu'elle inscrit les lignes de force de la représentation dans le territoire et stimule les mouvements de l'œil percevant. Si l'on voulait, en s'inspirant de Tim Ingold¹⁰, tracer un schéma des lignes dessinées par la route du Simplon dans les représentations des Lory – et par toutes les routes modernes – on tracerait des droites et des courbes, parfois des superpositions, mais toujours des lignes allant dans une même direction, ayant une seule orientation. Ainsi la route moderne définit-elle des *plans*, au sens où elle organise le paysage en lui donnant sa profondeur et ses échappées. Jouant sur la polysémie du terme, on dira aussi qu'elle permet l'établissement d'un *plan*, à savoir d'une planification temporelle du voyage. Elle ouvre l'espace et le temps, dont l'articulation apparaît désormais rationnelle. La route des Lory civilise la vastitude et le terrible des montagnes : son pittoresque est l'antidote du sublime, dans l'épreuve duquel toute maîtrise se perd.

9. DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement*, p. 82 et 91. Par « cadre », l'auteur entend sans doute l'environnement, le contexte spatial.

10. Voir Tim INGOLD, *Une brève histoire des lignes*, Bruxelles, Zones Sensibles, 2011-2013, chap. III « Connecter, traverser, longer ».

LA ROUTE ROMANTIQUE

La route du Simplon est restée célèbre durant toute la première moitié du XIX^e siècle. Elle présentait quelques *sightseeing spots* que le tourisme naissant avait adoptés et que l'iconographie viatique donnait à voir à tous ceux qui effectuaient le voyage en images. Tous les « hauts lieux » ayant été repérés, voire désignés, par les gravures de Lory, les dessinateurs romantiques les proposaient à l'admiration de leurs clients. On retrouve chez eux les points de vue, galeries, ponts, torrents, glaciers, vallées encaissées et sommets inaccessibles, et l'espace soudain ouvert et lumineux de l'Italie et du lac Majeur. Mais il serait erroné de dire qu'il ne s'agissait là que d'une *artificialisation* du paysage¹¹, car les effets esthétiques et cognitifs des images romantiques renouvelaient profondément le regard et les significations. C'est ce que je voudrais montrer maintenant en commentant d'autres images du même itinéraire.

Le grand ouvrage dans lequel William Brockedon répertorie, décrit et « image » les passages alpins entre le nord de l'Europe et l'Italie compte neuf planches représentant la route du Simplon, parmi lesquelles une carte¹². Sur l'une des plus remarquables, on reconnaît le site du nocturne dessiné par de Meuron en 1809, mais passablement transformé¹³ (fig. 1). Le choix d'un point d'observation qui permet de mettre en évidence la hauteur vertigineuse des

11. Autrement dit d'une reconnaissance de schèmes préconstruits, selon la théorie proposée par Alain ROGER, voir *Nus et paysages. Essai sur la fonction de l'art*, Paris, Aubier, 1978.

12. BROCKEDON William, *Illustrations of the passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, Londres, 1828-1829, vol. 2, « The Simplon ». L'ouvrage, en 2 volumes contenant 109 gravures, dont plusieurs cartes, présente des dessins et des descriptions des principaux cols des Alpes, de la Méditerranée à l'Autriche. On dit que Brockedon franchit soixante fois les Alpes pour documenter son ouvrage.

13. Entre l'italien et l'allemand du haut Valais, puis l'anglais de Brockedon, l'onomatopée est malmenée : il s'agit du val Divedro ; la rivière se nomme la Diveria.

falaises dominant les gorges, augmentée par un effet d'élévation, l'ampleur du cadrage, les contrastes de lumière que la gravure en noir et blanc renforce, tout contribue à inscrire la scène dans le registre sublime. Le côté gauche de l'image, en pleine clarté, attire le regard sur la route qui sinue et s'échappe dans la profondeur. Avec ses caractéristiques techniques que nous reconnaissons, elle épouse le cours de la rivière et son mouvement sinueux. Elle griffe le paysage d'un trait souple et mince, sans chercher à s'y substituer. Minuscule et menacée dans l'espace immense de la montagne, elle rayonne pourtant d'une sorte de présence obstinée. Brockedon, le topographe des cols alpins, est aussi un poète du franchissement qui inscrit les routes, qu'elles soient anciennes ou modernes, dans une atmosphère inquiète et solitaire, étrangement médiévale.



Figure 1. – « Defile of the Dovedro near Gondo », in BROCKEDON William, *Illustrations of the passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, Londres, 1828-1829, 2 vol., t. II, p. 104, [Viatimages, Médiathèque Valais].

Les dessinateurs romantiques n'ont pas avec la route le rapport intégrateur et allègre dont le livre des Lory témoignait. Chez eux, la gravure en noir et blanc a remplacé les couleurs claires de l'aquarelle, induisant une mélancolie sourde, dans la lithographie comme dans l'aquatinte.

Les nuages et les effets météorologiques sont présents partout, les orages quelquefois. Les romantiques ne font pas l'éloge de la route, même quand ils la mettent au centre de l'image. Ils ne se donnent pas pour les admirateurs des ouvrages d'art et de la technique conquérante. Les ponts, jetés au-dessus des abîmes, entourés de rochers gigantesques, minés par l'érosion, semblent fragiles et incertains. Les bouteroues cassées n'ont pas été remplacées et les bas-côtés ravinés glissent vers le précipice. Peu de voyageurs semblent emprunter une chaussée par places défoncée et boueuse ; les chevaux (marque de la richesse de leur cavalier) et les voitures sont rares. Des villageois forment un petit groupe à l'entrée d'un village, un chariot lourdement chargé peine dans la pente, un paysan encourage sa vache, un autre garde ses chèvres, quelques militaires surveillent les passages. La route romantique n'est pas non plus associée aux bonheurs de la marche : dans les paysages des Alpes, les sentiers perdus et les chemins de mules ont la préférence des randonneurs.

Chez Brockedon comme chez les autres dessinateurs romantiques, l'impression domine d'un retour dans le passé, lorsque les déplacements étaient difficiles et les voies de communication mauvaises. La gravure romantique « vieillit » les routes et, en leur prêtant une allure fantomatique, rejette la modernité.

Deux des plus remarquables illustrateurs de voyages de ce temps, Villeneuve et Bartlett¹⁴, tempèrent ce passésisme dans

14. Jules-Louis-Frédéric VILLENEUVE, artiste connu pour son talent d'illustrateur de voyages, fut le plus important contributeur aux *Lettres sur la Suisse*, éditées par H. Sazerac et G. Engelmann, « accompagnées de vues dessinées d'après nature & lithographiées par M. Villeneuve », Paris, 1823-1832. L'ouvrage, un

leur *vue de Brigue*, la petite ville d'où part l'itinéraire du col et que le livre des Lory avait déjà représentée. Tous la dessinent à partir du même point d'observation, sur la rive droite du Rhône face à l'ouverture de la vallée¹⁵. Tandis que Bartlett donne à voir, dans une atmosphère assombrie, écrasé par l'immensité des hautes montagnes, un bourg d'altitude où règne le catholicisme de la Contre-Réforme, Villeneuve met la ville dans une vive lumière, avec ses multiples tours et ses clochers à bulbe qui lui confèrent une allure presque orientale. Il accorde à la route une place de choix : elle forme, d'un bord à l'autre de l'image, une mince bande blanche montant légèrement, coupée par le pont couvert, aux piles épaisses, qui enjambe la Saltina. En arrière de ce pont, au centre géométrique de l'image, une entaille verticale, étroite et précise, dont on se figure qu'elle compte une bonne centaine de mètres ; la Saltina a creusé ce trait dans la roche en se forgeant un passage au cours du temps. Sur la gauche, presque effacée par la forêt dans laquelle elle entame sa montée, la route revient vers le centre de l'image, au-dessus des gorges, et contourne l'épaule de la montagne avant de disparaître. On l'imagine s'enfonçant dans l'immensité, obstinée, et finalement réapparaissant dans la lumière, de l'autre côté du massif. La route romantique n'a pas vocation à s'imposer dans le paysage, mais à en souligner l'immensité par sa petitesse ; elle indique le passage vers un ailleurs, mais aussi la finitude des entreprises humaines.

in-folio en 2 volumes, comporte 130 images. Des cinq planches illustrant l'itinéraire du Simplon, certaines portent la date de 1829. William Henry BARTLETT fut un dessinateur renommé, d'un romantisme parfois échevelé, qui illustra de nombreux livres de voyage ; ses dessins se vendaient à la feuille. Il assura l'ensemble des 108 illustrations de *La Suisse pittoresque* « ornée de vues dessinées spécialement pour cet ouvrage », avec des textes de William Beattie ; l'ouvrage, *in-quarto* en 2 tomes, fut édité en anglais et en français, Londres, 1836.

15. Adolphe JOANNE, dans la 4^e édition de son *Itinéraire descriptif et historique de la Suisse*, en 1865, reprend cette même vue, gravée à partir d'un daguerréotype.

UNE TOPOGRAPHIE SENSIBLE

Une représentation radicalement différente du *Voyage pittoresque* a été produite par un autre dessinateur, James Pattison Cockburn, dans ses *Views to illustrate the Route of the Simplon* (1822). Bien qu'on ne sache que peu de choses sur cet album, le contraste est si fort qu'on peut supposer que son auteur a cherché à poser un contre-modèle, sur les plans esthétique et historique, à l'éloge de la route et au pittoresque enthousiaste des Lory. Né dans une famille de militaires, Cockburn fit lui-même une carrière de soldat qui le conduisit dans les colonies anglaises de plusieurs continents et sur de nombreux théâtres d'opérations. Très jeune, il reçut une formation de dessinateur dans la tradition de la topographie militaire ; il dessina durant toute sa vie, soit comme topographe, soit comme artiste privilégiant les paysages et les scènes familiaires. Dès la fin des guerres napoléoniennes, il voyagea en Europe, en particulier en Italie et dans les Alpes, accompagnant une mode marquée dans la bourgeoisie anglaise. Il y développa son goût pour le paysage, au-delà du rendu des sites et des événements.

L'influence de la peinture de paysage hollandaise et italienne se laisse percevoir dans ses dessins et aquarelles par la disposition frontale, l'étagement des plans et l'usage de diagonales structurant l'image. Elle est intégrée dans une sensibilité rêveuse, « un sens des compositions pittoresques et poétiques, rarement du dramatique ou du sublime », selon David Prioul¹⁶. Durant les voyages accomplis sur le continent entre 1816 et 1822, Cockburn dessina les vues de trois albums alpestres, dont le plus abouti est le *Swiss Scenery from drawings* (Londres, 1820), un élégant volume *in-octavo* comportant 62 illustrations. De cet ensemble fait aussi partie

16. Voir l'article du *Dictionnaire biographique du Canada*, par David Prioul, vol. 7, Presses de l'université Laval/University of Toronto, 1988 (en ligne, consulté le 20-03-2018). Que le sublime soit absent dans les dessins des Alpes paraît contestable, comme on le verra bientôt.

l'ouvrage sur les cols du Simplon et du Mont-Cenis. Bien que le livre publié ne comporte pas de textes, mais la seule suite des dessins, on notera que l'exemplaire conservé à la British Library est accompagné d'un manuscrit contenant les descriptions du voyage au col du Simplon : Cockburn avait sans doute projeté l'édition d'un livre de voyage illustré semblable aux *Swiss Scenery*¹⁷.

Des 50 planches qui composent son itinéraire du Simplon, plus de 25 sont consacrées au passage du col. La première, la vue de Brigue, est exemplaire, alliant l'exactitude topographique et l'harmonie de la composition. Contrairement à Lory, Cockburn n'élève ni n'assombrit les pentes proches pour susciter un sentiment de fermeture ; il ne rehausse pas les hautes montagnes de l'arrière-plan, comme fera Bartlett pour créer une atmosphère d'écrasement quasi religieuse ; il n'ajoute pas la touche d'exotisme et de pittoresque à quoi cédera Villeneuve, ni ne structure l'espace par le tracé des routes. Chez lui, seules les propriétés du terrain construisent l'image par plans successifs : les rives du fleuve, la ville, les reliefs proches, enfin les crêtes des sommets lointains. Le paysage s'ouvre au regard du spectateur sans que rien, ni la vastitude des montagnes, ni la lumière, ni le roc entaillé par la rivière, ne soit l'objet d'une dramatisation, d'un artifice plastique. Dans cet ensemble, la route n'apparaît pas comme un élément essentiel de la composition. La mince notation d'une ligne plus claire dans la forêt indique sa présence, discrète et persévérante à la fois : elle est là, sa pente monte progressivement vers le col, elle va vers le sud. Sans paraître y apporter une insistance mais dès cette première vue, Cockburn donne à percevoir *l'orientation* de la route, au sens géographique et symbolique. Comme tous les artistes illustrant la route du Simplon, il emmène les voyageurs – et les lecteurs – du nord vers le sud, de la Suisse vers l'Italie : vers le soleil, la gâté, la clarté classique à quoi l'on identifiait

17. PRIOUL David, art. cité.

alors l'Italie. Mieux que les vues de Brigue d'autres artistes, cette première planche porte une promesse¹⁸.

Dans la plupart des paysages des *Views*, l'objectivité du dessin assume une double fonction : le respect de l'exigence topographique, d'une part, et d'autre part une dimension symbolique. Les dessins montrent *en creux*, dans l'absence même du pittoresque et la fidélité aux sites observés, le caractère initiatique du franchissement. L'élan vers la lumière qui accompagne le passage du col se fait sentir au sein même de l'obscurité et de la solitude (fig. 2).



Figure 2. – « Near the Grand Gallery of Gondo », in COCKBURN James Pattison, *Views to illustrate the Route of the Simplon*. Drawn from nature by Major Cockburn and on stone by J. Harding, Pl. XXV, Londres, 1822, [Bibliothèque nationale suisse, coll. Gugelmann].

Ainsi le renoncement à l'idéalisation et à l'emphase ne supprime pas la grandeur dans les paysages et leur intériorisa-

18. « Kennst du das Land wo die Zitronen blühen », avait demandé Goethe dans un poème, tôt devenu célèbre, des *Wilhelm Meister Lebrjahre* (1795-1796).

tion dans l'esprit du voyageur, bien au contraire. Les dessins de Cockburn paraissent proches du romantisme poétique anglais, dont il est un contemporain et pour lequel les Alpes ont joué un rôle capital. S'agissant du Simplon, on pense en particulier à Wordsworth.

Dans son voyage vers l'Italie, en 1790, Wordsworth avait emprunté l'ancien sentier muletier du Simplon ; la nouvelle route suivra à peu près le même parcours dans certains tronçons¹⁹. Durant ses séjours de garnison en Angleterre, Cockburn a pu lire, au Chant VI du *Prélude* (« Cambridge and the Alps ») dont une version avait été publiée en 1805, les vers qui décrivent le passage du Simplon et en font une scène initiatique à la fois grandiose et intime. Le récit de la descente des gorges de Gondo est inoubliable²⁰ :

« *{We} Entered a narrow chasm. The brook and road
Were fellow—travellers in this gloomy strait.
{...} The immensurable height
Of woods decaying, never to be decayed,
{...} The rocks that muttered close upon our ears {...}. »*

Wordsworth fait de ce souvenir un moment digne de Dante. Pourtant l'entrée dans l'« abîme resserré » et la traversée du « sombre détroit » ne mènent pas à l'enfer de la *Divine Comédie*,

19. Voir la description du chemin muletier (aujourd'hui en partie restauré) emprunté par Wordsworth et son compagnon, et les étapes de leur voyage dans Roger MEYENBERG et Patrick VINCENT, « Wordsworth's Route Over the Simplon in 1790: A Reconstruction » in *Romantic Circles*, University of Maryland, 2001, (en ligne, consulté le 3-05-2018) ; une bibliographie indique les études principales jusqu'en 2001.

20. Voir WORDSWORTH William, *The Prelude, or Growth of a Poet's Mind, An Autobiographical Poem*, 1850, VI, 617-640. L'édition partielle parue en 1805 contenait le récit du passage du Simplon. Une recherche plus poussée devrait interroger le texte manuscrit accompagnant les dessins de Cockburn dans l'exemplaire conservé à la British Library, pour vérifier si la mention du voyage du poète s'y trouve.

mais à une immersion dans les forces élémentaires de la nature – les torrents, les bois, les rocs, les vents, le ciel –, à la distension inouïe de l'espace, à la perception de l'immensité du temps, à la fusion du moi dans le monde :

« *Tumult and peace, the darkness and the light,
Were all like workings of one mind, the features
Of the same face...* »

Il ne s'agit évidemment pas de lire la représentation que donne Cockburn de ces gorges comme une sorte de calque du poème (fig. 3). Elle traduit dans son propre registre une manière nouvelle de s'ouvrir au monde, en une saisie autonome du paysage effectuée selon les critères du dessin topographique propres à l'artiste. Elle est la notation rigoureuse d'un paysage éprouvé, et, pour le dire avec Baldine Saint Girons, elle constitue un « acte esthétique » re façonnant le monde dans sa visée propre²¹.

L'espace, pleinement empreint d'affects, semble vu à travers un rêve, impression que la technique lithographique favorise par un effet d'estompe qui lisse les contrastes et regroupe les noirs et les blancs, l'ombre et la lumière, l'abîme et le ciel. L'omniprésence du roc devenu mouvant, d'un côté dégringolant et de l'autre dressant vers le ciel ses moellons entassés, les sapins épars plantés sur le rocher, les troncs dressés, morts et desséchés, au premier plan, apposant leur signature funèbre, les deux personnages minuscules qui donnent l'échelle du site, la route enfin, étroite et précise, qui s'engage dans le défilé : rien ici qui vise au pittoresque ni au beau. Au contraire, le dessin suscite une sorte de répulsion, comme si la peau rugueuse et sauvage de ce monde minéral menaçait de vous abraser, comme si les parois de la gorge allaient se refermer sur le voyageur aventuré.

21. Voir SAINT GIRONS Baldine, *L'Acte esthétique*, Paris, Klincksieck, 2008.



Figure 3. – « View taken between the Grand Gallery and Village of Gondo », in COCKBURN James Pattison, *Views to illustrate the Route of the Simplon*, Pl. XXX, *ibid.*.

Mais où la rivière passe, la route peut passer aussi. Elle s'avance en épousant les plis du terrain et disparaît dans une tache de lumière vive. Réduite à peu entre la paroi et le parapet de pierre, elle va ; nous savons qu'au-delà de l'étroit goulet, elle débouchera dans la clarté. Cockburn a choisi de faire voir la matérialité concrète de la chaussée empierrée, la pente légère, le parapet, en prenant un point de vue au-dessus d'un œil de voyageur, qui permet à la fois la plongée vers le fond du précipice et l'élévation du regard vers le ciel. Mais, se souvenant de la leçon des classiques, il n'abandonne pas les principes de la composition du paysage. Les lignes légèrement obliques construisent des tracés parallèles, dans le bas, au centre et sur le haut de l'image : elles creusent l'espace dans sa profondeur, entraînant notre regard dans un mouvement vers l'avant. En haut, si l'horizon n'était coupé par une muraille gigantesque, les hautes falaises iraient s'y rejoindre. La route participe de cette composition, quoiqu'elle n'y joue pas un rôle essentiel : le peu de place qu'elle prend, sa minceur et sa fragilité sont plus frappantes que sa valeur structurante.

Une telle image est singulière par sa radicalité, mais on pourrait trouver d'autres vues qui s'en approchent, dans la partie haute du col. Elle représente une disposition de la topographie sensible de Cockburn, aimantée par le sublime romantique, un sublime sombre, sans concession envers les catégories du goût qui ont dominé les périodes antérieures.

Dès que la route arrive dans les vallées italiennes, à partir de Domodossola et le long des rives du lac Majeur, on retrouve le pittoresque et le plaisant. La dernière planche est la plus aimable, comme si elle venait tenir la promesse faite à Brigue, au départ du col. La lumière inonde le paysage, la clarté du ciel se reflète dans le lac (fig. 4).



Figure 4. – « Sesto Calende, Lake Maggiore », in COCKBURN James Pattison, *Views to illustrate the Route of the Simplon*, Pl. L, *ibid.*

Le rivage, avec ses quelques barques et ses pêcheurs, l'architecture italienne du bourg dominé par un campanile, forment les premiers plans tandis que sont disposés, plus loin, les champs et les vergers. Dans le fond, la masse blanche des hautes montagnes rappelle le passage du col, leurs crêtes s'effacent dans la douceur de l'atmosphère.

DEUX CONCLUSIONS

Je voudrais conclure cette enquête par deux réflexions qui lui donneront une portée plus générale.

Il me semble que nous pouvons tenir pour assuré que la route constitue un élément essentiel de la construction géométrique du paysage dans la pratique néoclassique de la représentation peinte ou dessinée, par les lignes qu'elle forme et les tracés linéaires qui

la caractérisent. Le livre des Lory est un excellent exemple de cette pratique, qu'il inaugure dans les paysages alpins en s'appuyant sur la modernisation des infrastructures et des techniques viaires. Mais la route n'est pas toujours donnée à voir comme une ligne, ou une suite de lignes, et sa présence n'explique pas toujours une géométrie du paysage. En particulier, les images romantiques des routes alpines tendent à les présenter par des traits qui se perdent, apparaissent et s'effacent dans l'immensité de l'espace. Elles répudient ainsi la modernité viaire pour lui préférer les chemins anciens, les déambulations assujetties au terrain, oubliées des buts assignés. Dans l'esthétique romantique, l'infini naturel, le monde ouvert ne se laissent pas géométriser.

La seconde proposition concerne l'idée, répandue sous différents noms, que notre perception du paysage est déterminée par les modèles que l'art – dans un sens très général – nous a transmis, et qu'en somme notre vision du paysage est soumise à des catégories et à des schèmes préétablis. Cette théorie – qui constitue une variante de l'idéalisme – n'est recevable, au mieux, que partiellement, lorsque l'on se tient dans l'orbe d'une même esthétique, d'une formalisation maintenue dans la durée. Mais une recherche comparative portant sur les représentations de sites identiques, telle que nous l'avons menée, montre qu'il y a des ruptures perceptives, que nous ne voyons pas toujours le monde de la même façon et que l'histoire du regard connaît des renouvellements radicaux. Notre regard change, et notre regard change le monde. Une telle conclusion ne conduit pas à une autre sorte de relativisme. On peut la maintenir dans le cadre d'un réalisme pondéré par la reconnaissance des différences épistémiques et esthétiques, des seuils qui marquent l'histoire de la culture.

Nous remercions la Médiathèque Valais et la Bibliothèque nationale suisse, partenaires de la plateforme ViaticAlpes, pour la mise à disposition des clichés.