

*Réactivation pédestre du col du Simplon, le sentier
Stockalper mis à disposition des réfugiés.*

Une analyse historique et territoriale du col du Simplon.



© 2022 Marco Pereira Lucas.

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Enoncé théorique de Master en Architecture
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne Semestre d'automne 2021

Supervision: Professeur Vincent Kaufmann
Directeur pédagogique: Professeur Nicola Braghieri
Maître EPFL: Enseignante Nadja Maillard

—*Brook and road*

*Were fellow-travellers in this gloomy Pass,
And with them did we journey several hours
At a slow step. The immeasurable height
Of woods decaying, never to be decayed,
The stationary blasts of waterfalls,
And in the narrow rent, at every turn,
Winds thwarting winds bewildered and forlorn,
The torrents shooting from the clear blue sky,
The rocks that muttered close upon our ears,
Black drizzling crags that spake by the wayside
As if a voice were in them, the sick sight
And giddy prospect of the raving stream,
The unfettered clouds and region of the heavens,
Tumult and peace, the darkness and the light—
Were all like workings of one mind, the features
Of the same face, blossoms upon one tree,
Characters of the great Apocalypse,
The types and symbols of Eternity,
Of first and last, and midst, and without end.*

-William Wordsworth, *The Simplon Pass*

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	009
LE COL DU SIMPLON	012
i. Carnet de voyage	017
ii. Le col du Simplon à travers les siècles	034
ii.1 Morphologie alpine	037
Système de couches	038
Quelques mythes alpins	040
ii.2 De la préhistoire au Moyen-Âge	045
ii.3 XVII ^e siècle - <i>Le roi du Simplon</i> , Stockalper	049
Facteur commercial	049
Architecture reconnaissable	052
Château Stockalper	054
<i>Altes Spittel</i>	058
Tour Stockalper	062
ii.4 XIX ^e - XIX ^e siècle - Le projet Napoléonien	067
Récit	068
Prétexte militaire	069
Déroulement des travaux	070
Architecture hétérogène	074
<i>Schutzhaus</i> Engeloeh	078
Ancienne Caserne	082
Hospice du Simplon	086
ii.5 Infrastructures et modernité	095
Récit	095
Tunnel ferroviaire	097
Hégémonie de la voiture	100
Essor du tourisme	104

iii. Synthèse	107
iv. La réactivation du col pédestre	110
iv.1 Frontière comme obstacle	113
iv.2 Enjeux et interventions	115
iv.3 Identification des bâtiments	117
Auberge Taferna	122
Tour Stockalper	126
Tour de Äbi	130
v. Conclusion	135
vi. Sources	141

INTRODUCTION

Cet énoncé théorique vient clôturer un semestre intense en émotions et riches d'informations. A travers celui-ci, je souhaite saisir l'opportunité d'approfondir le paysage suisse qui m'a toujours accompagné et interpellé. C'est un travail personnel qui a touché ma sensibilité à travers les thématiques qui y sont abordées. En effet, j'ai décidé de m'intéresser au col du Simplon, et plus précisément aux différents ouvrages qui le constituent. Le but de mon travail est clair : la restauration de ces derniers afin de les mettre à disposition des réfugiés. Leur nombre en hausse, il devient capital aujourd'hui de pouvoir leur trouver un endroit où ils se sentent en sécurité. Ainsi, le sentier pédestre qui s'y trouve participe au flux migratoire.

Les cols étaient au départ des régions inhospitalières. Ils ont marqué l'histoire de la Suisse. A travers les siècles, l'être humain a su les dompter. Ils deviennent un lieu de pèlerinage pour les spirituels ou encore champs de batailles pour les soldats. Les nouvelles constructions contemporaines permettent d'écourter, voire d'éviter complètement le col du Simplon, rendant caducs les ouvrages ayant apprivoisé le Simplon. La peur et la crainte d'y laisser la vie semblent encore aujourd'hui persister malgré tous les systèmes mis en place pour en augmenter la sécurité. Malgré tout, ils ont un rôle primordial dans le maintien du développement économique de la Suisse : la mutation du territoire par la construction de routes, de tunnels et de ponts facilite les échanges. Les traversées qui duraient plusieurs jours se font maintenant en quelques dizaines de minutes. Les différents bâtiments qui étaient autrefois utilisés mais aujourd'hui abandonnés deviennent un véritable témoignage du passé, créant un climat alpin hétérogène.

Ce travail montre un intérêt poussé pour le développement des cols. Comment construire la montagne, et pour qui, ont été les points de départ de ma réflexion. Ayant vécu à Sierre, ville valaisanne qui se situe dans la vallée du Rhône entre deux massifs montagneux, je me suis trouvé aux premières loges pour constater l'état des différentes bâtisses qui

jalonnent l'environnement alpin. C'est donc pour cela que mon choix s'est particulièrement porté sur le col du Simplon.

Je voudrais également mentionner le film *Fortuna*, sorti en 2018 et réalisé par Germinal Roaux, qui m'a profondément touché. Le film raconte l'histoire d'une jeune éthiopienne qui trouve refuge à l'Hospice du Simplon. Cette thématique m'a marqué et le fait de renouer avec la vocation première des différents refuges et hospices qui ont été abandonnés le long du col du Simplon me semble être une décision juste. De plus, mes parents, originaires du Portugal qui ont émigré en Suisse, avaient trouvé eux aussi en montagne un lieu d'habitation à Grimentz puis à Vissoie dans des maisons d'hôtes. Cela me conforte encore plus dans ma thématique. Les Alpes seraient-elles un lieu d'accueil idéal ?

Quelques jours sur les différentes routes du Simplon suffisent pour confirmer ce constat. La traversée pédestre était ponctuée par la découverte de bâtiments impressionnants, chargés d'histoire mais complètement délaissés. Sur la route nationale, les édifices se résumaient qu'à des hôtels ou autres restaurants. Sans aucun doute que dans un futur à long terme ces bâtiments seront eux-aussi abandonnés. D'ailleurs, quelques-uns le sont déjà.

Dans le cadre de ce travail, le col du Simplon agit comme une véritable colonne vertébrale. Il contient dans un premier temps un carnet de voyage qui recueille les observations de l'exploration du Simplon par la Via Stockalper, itinéraire pédestre de trente-trois kilomètres reliant Brig à Gondo. Puis, la première partie retrace l'histoire du col de la Préhistoire jusqu'à aujourd'hui, où les acteurs emblématiques que sont Gaspard Jodoc Stockalper et Napoléon Bonaparte interviennent. Ce spectre temporel permet la compréhension d'un site historique, du fonctionnement territorial ainsi que l'hétérogénéité des bâtiments. Ces connaissances acquises sont importantes pour comprendre l'intérêt du fonctionnement des cols alpins. Il est important de considérer ce travail comme une suite historique logique : ce qui a précédé permet de comprendre ce qui s'en est suivi, telles des couches successives d'acteurs et événements majeurs. C'est ce qui rend le col du Simplon unique. Tout vient d'époques différentes et tout cohabite dans un ensemble logique.

Cette variété historique qui y règne est le point de départ des différents bâtiments existants qui seront, dans ma proposition, utilisés et offerts aux différents réfugiés qui voudront traverser le col en toute sécurité. Le site est conséquent en termes de taille et bien fourni en termes d'édifices, il a fallu rapidement se restreindre. Le travail d'identification du site a été pensé en amont pour se concentrer sur les constructions qui se trouvent

le long de la Via Stockalper parce que c'est cet itinéraire pédestre que les réfugiés iront probablement le plus utiliser.

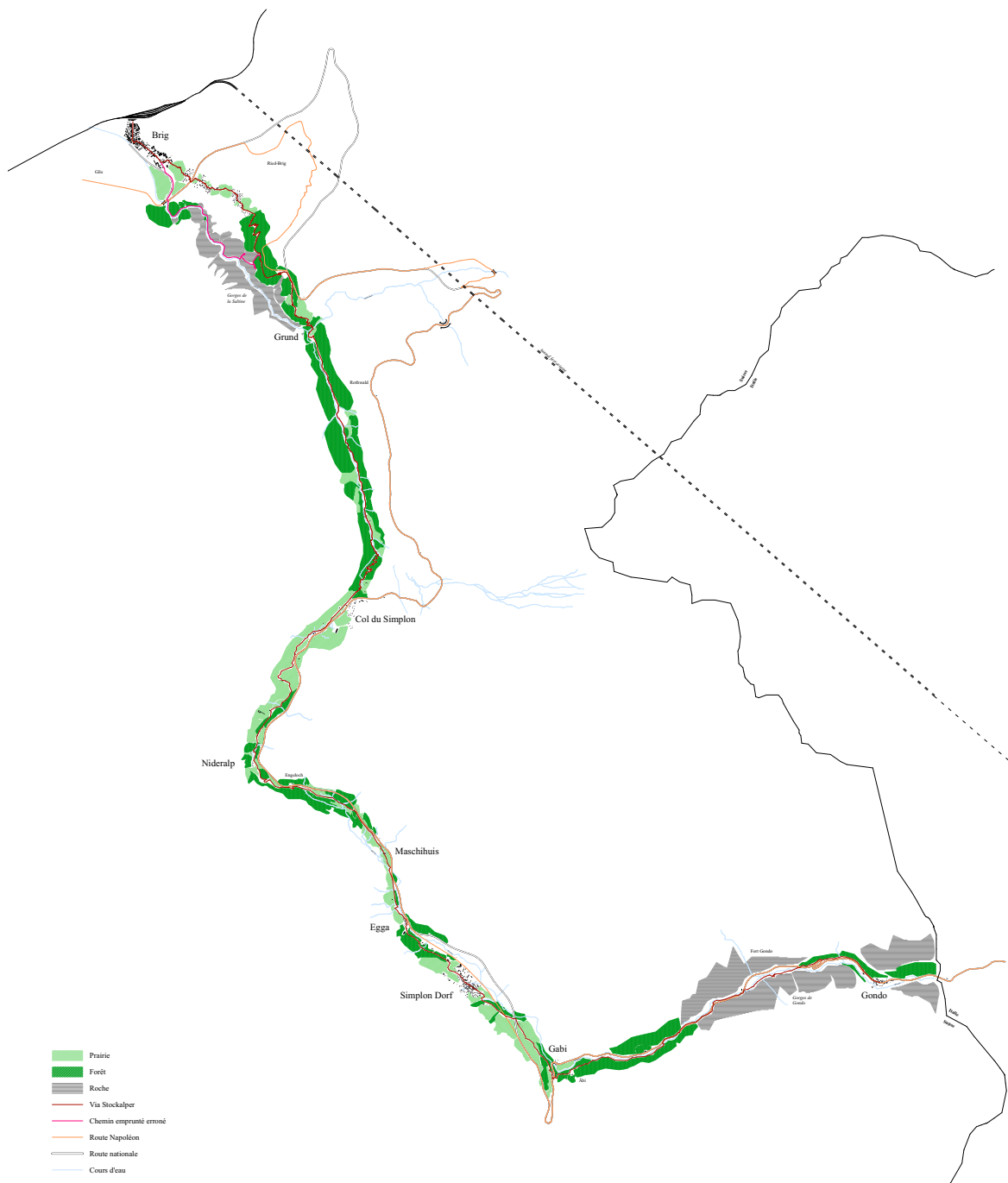


LE COL DU SIMPLON









i. Carnet de voyage

Gaspar von Stockalper (1609-1691), figure incontournable valaisanne, érigea un empire commercial pendant la guerre de Trente Ans en profitant du col du Simplon. Ce grand commerçant et bâtisseur se lance dans un projet : la création d'un chemin mercantile afin de faciliter le transport du sel.

Le tracé est repris par l'itinéraire de la Via Stockalper qui débute à Brig. Il monte jusqu'au sommet du col, puis descend devant l'Ancien Hospice et trouve sa fin dans les gorges de Gondo, à la frontière italienne. C'est sur ce parcours pédestre de trente-trois kilomètres avec plus de 1 500 mètres de dénivelé qu'il est possible de découvrir les anciens chemins muletiers, ponctués par différentes bâtisses d'une architecture surprenante.

Le parcours est balisé par *SuisseMobile*, un réseau destiné à promouvoir la mobilité douce pour le loisir et le tourisme. L'itinéraire N°90 concerne la Via Stockalper. Il est considéré « facile » en termes de technique de marche, mais il est physiquement réputé « difficile » jusqu'à l'arrivée au sommet du col puis à partir de là, il est qualifié de « moyen »¹. Ce carnet de voyage relate mon exploration en deux temps, du col du Simplon en septembre 2021. Il contient non seulement mes observations, mes erreurs, mes trouvailles mais surtout une interprétation minutieuse du site.

In situ

Le voyage débute à la gare de Brig. Sorti du train, j'aperçois déjà au loin ma première destination : le château Stockalper, dont une des tours couronnée par un bulbe métallique est visible (*fig.1*). Le passage entre la ville moderne et le centre ancien se fait rapidement sentir. Quelques mètres suffisent pour que mes pieds foulent les premiers pavés.

Depuis cet imposant château, le chemin continue de manière rectiligne. Une fois sorti des ruelles de la vieille ville, je découvre une nature imposante. Face aux montagnes qui se dressent devant moi, je prends la mesure du défi à relever. Je continue mon aventure et m'engouffre dans les gorges de la Saltine. Après moins d'une heure de marche, je suis plongé dans une nature paisible, à l'abri des nuisances de la ville. Je n'y entends que la rivière de la Saltine qui se situe à ma droite.

Une heure plus tard, j'ai peur. Depuis le début, je n'ai trouvé aucun panneau de direction pour me rassurer. Je poursuis néanmoins ma marche jusqu'à me retrouver bloqué par une interdiction de passage due à des chutes de pierres. Je n'ai pas d'autre choix que de rebrousser chemin et de passer par un autre sentier. Je rencontre alors un individu qui pratiquait sa course à pied. Ce dernier, connaissant bien les lieux, me confirme que mon parcours était effectivement erroné et m'indique la bonne direction.

La trajet était jusque-là relativement plat. Je me confronte maintenant à une pente beaucoup plus abrupte. Je passe par un chemin pierreux qui risque à tout moment de s'effondrer. Plus haut, j'ai la chance d'observer, à quelques mètres de moi, deux chamois qui prennent peur et s'enfuient. Arrivé au sommet d'une première colline, je découvre une vue impressionnante sur la ville de Brig ainsi que sur l'autre versant de la vallée, le Aletschhorn. Mais ce que je trouve enfin après 2h30, c'est la première indication de la Via Stockalper. Je suis parvenu à trouver le bon chemin. C'est un véritable soulagement.

De là, je constate un changement dans la construction du chemin. La terre battue et le rocher font place à des agencements de pierre, traces probables des anciens chemins muletiers (*fig.2*). Sur le flanc d'une falaise, je continue mon périple accompagné par des aménagements comme des gardes-corps métalliques et des ponts en bois qui permettent la traversée de certains passages périlleux (*fig.3*). La beauté et la simplicité de ces ouvrages mélangés à la gravité du danger me font penser aux différents *Teufelsbrücke*.

Ainsi, je quitte les chemins forestiers et j'aperçois pour la première fois des galeries et la route nationale menant au col. A partir de ce moment, je redescends quelques mètres de dénivelé et rejoins Grund (*fig. 4*). Passé trente minutes, je me trouve dans une cavité et m'apprête à commencer la deuxième ascension de la Via Stockalper. Pour cela, je dois m'enfoncer à nouveau dans la forêt.

Tantôt je marche sur de la terre, tantôt je me promène sur des grosses pierres lisses, vestiges du tracé muletier. C'est une progression difficile et rude qui s'opère au bord de la rivière de la Taferna. Je la traverse de nombreuses fois grâce à plusieurs ponts en bois (*fig. 5*). Je suis accompagné par la mélodie de l'eau et par la vision de quelques écureuils. Plus loin, je découvre des ruines près de l'ancienne auberge Taferna et des moutons (*fig. 6*). L'auberge a été construite en moellons irréguliers, avec une chaîne d'angles en pierre de taille. Elle possède un soubassement qui d'après une inscription contenait les caves et les étables. Sur la façade, face au chemin, un escalier permet d'accéder à l'étage qui contenait sans nul doute les différentes chambres et la cuisine.

La pente toujours plus raide se découvre peu à peu. Je vois au loin les différents tunnels de la route nationale ainsi que plusieurs anciens chalets en madriers. Ensuite, la vue dégagée qui donnait sur l'imposante montagne est obstruée par de nombreux pins. Le chemin en lacets réduit la déclivité et permet d'avancer progressivement. Je suis surpris de voir plusieurs cyclistes évoluer sur cette piste. À quelques mètres du sommet, le village de Lärchmatte me ramène à la « civilisation ». Là, je découvre l'aigle monumental d'Erwin-Friedrich Baumann érigé pour la Brigade de montagne 11 dans les années 1940. Haut de neuf mètres, construit à l'aide des pierres récupérées des fortifications de Gondo, il est implanté en surplomb de la route et constitue un véritable symbole de vigilance (*fig. 7*). Après plus de 6h30 de marche depuis Brig, je décide, exténué, de mettre fin à mon parcours pour la journée.

Une semaine de repos et je décide de poursuivre ma marche là où je l'ai interrompue. Je passe alors devant l'Hospice du Simplon qui se trouve au sommet du col, à 2 006 mètres d'altitude. La bâtisse est d'autant plus imposante qu'elle se situe à bonne distance (*fig. 8*). Il s'en dégage une impression de gigantisme. L'hospice est comme mis en scène dans ce grandiose panorama alpin : isolé, loin des nuisances du trafic, il s'étire au bord d'un petit lac. L'éloignement du chemin, qui autrefois rasait le bâtiment, permet de le remarquer plus facilement. Deux possibilités s'offrent à moi. Ou bien, je poursuis mon chemin, ou bien je m'engage dans un tunnel qui passe sous la route nationale pour rejoindre l'hospice.

Quelques minutes séparent l'Hospice du Simplon de l'Ancien Hospice. Visible de loin et accompagné de la *Barralhaus*, le tracé suit toujours le long de la route qui surplombe le plateau (fig.9). Le bâtiment qui se dresse sur un éperon morainique dialogue avec le château Stockalper entrevu à Brig.

Plus loin, le hameau de Nideralp présente des constructions vernaculaires. Les bruits de la route s'atténuent, remplacés par des aboiements et des hennissements. Si le versant nord du col présente principalement des constructions en bois, des raccards ou des greniers, le versant sud est lui parsemé de petites habitations en pierre. Je peux y contempler les vestiges de son passé. La marche est accompagnée par des murets de pierre qui longent la rivière du *Chrummbach* et quelques marmottes qui s'enfuient pour trouver refuge après avoir été aperçues (fig.10).

Je suis confronté à plusieurs reprises à la route nationale, tantôt de manière visuelle tantôt sonore. À un moment, je suis physiquement face à la route et peut admirer la *Schutzhaus* construite par Napoléon Bonaparte et Nicolas Céard aux abords du village de Engeloeh (fig.11). Je suis chanceux d'avoir vu des paysans qui amenaient leurs vaches à pâturer à quelques mètres en contrebas. Ce mélange entre tradition et modernité a fait de cette étape du voyage un moment marquant.

Je continue ma traversée qui descend abruptement et me retrouve face à un chemin bordé par des murs de soutènement en pierres sèches. Le parcours est ponctué de quelques constructions austères abandonnées jusqu'à croiser une bâtisse plus conséquente, une ancienne souste. Ce bâtiment, servant autrefois d'entrepôt, est en maçonnerie de pierres sèches et sa façade pignon se dresse vers le chemin Stockalper. A partir de là, le chemin muletier est encore mieux conservé et cela jusqu'au deuxième hameau, appelé Maschihuis. La randonnée continue jusqu'à atteindre un des rares ponts érigé par Napoléon qui passe par-dessus le ruisseau Lagnetscha (fig.12). L'arche du pont se compose de claveaux taillés en coin et la chaussée est bordée de parapets en pierres terminés par des couvertes cintrées. Je continue sur le tracé qui m'est indiqué et traverse le hameau d'Egga, constitué essentiellement de bâtiment de pierres. Je m'enfonce une dernière fois à travers la forêt, passe par dessus un pont en bois pour finalement apercevoir, en contrebas, le village du Simplon (fig.13).

La route est entourée de moutons et de vaches. Elle passe à côté de l'Hôtel de la Poste construit par Nicolas Céard. Son chemin continue quelques dizaines de mètres sur la route goudronnée jusqu'à devoir passer sous un pont. Je rejoins à nouveau un chemin pédestre sur lequel je

perds rapidement de l'altitude et laisse passer quelques cyclistes. Des bâtisses traditionnelles en pierres sont visibles au loin, toutes abandonnées. Le chemin descend et croise une route en construction. A partir de là, je rejoins une forêt grâce à des escaliers en béton où je trouve un vieux bâtiment laissé à l'abandon. Le chemin débouche sur la route qui va en direction de Gabi (fig. 14). Une fois celle-ci traversée, je poursuis la descente jusqu'à la rivière de la Doveria que je traverse au moyen d'un pont métallique.

À l'entrée des gorges de Gondo se trouve une maison d'habitation double. Une large construction symétrique en madriers couverte d'une toiture à deux pans. La partie avant contient les logements et l'arrière les granges. Le soubassement en maçonnerie abritait des écuries et des étables pour le gros bétail. Légèrement plus en avant se situent des ruines impressionnantes de la tour Stockalper à Äbi, entrepôt pour les marchandises qui n'a jamais été achevé (fig. 15). Ces débris auraient dû avoir un aspect similaire à celui se situant à Gondo, étape finale de l'itinéraire. Ce chemin se poursuit jusqu'à l'arrivée de l'Ancienne Caserne construite par Bonaparte et Céard (fig. 16). Elle se trouve face au sentier, bordant la route nationale m'évoquant la *Schutzhaus* de Engeloch. A la différence de celle-ci, cette ancienne maison cantonnière, maintenant réhabilitée en lieu d'exposition, est accessible par une passerelle construite en 2002.

Cette partie de l'itinéraire se différencie de ce que j'ai vécu jusqu'à présent. Je longe la route nationale et ses galeries sur plusieurs mètres. C'est un tout autre paysage. Il y a une sorte de relation étroite entre la route et le chemin pédestre. Je passe sur des passerelles métalliques suspendues à plusieurs mètres du vide pour traverser la route. Puis je prends des escaliers qui m'amènent sur les toits des galeries routières (fig. 17). Je trouve un mur massif en pierre, le Fort Gondo construit au XVII^e siècle. Le chemin Stockalper emprunte alors un couloir de liaison entre les galeries est et ouest sur plusieurs mètres, sans lequel la traversée serait impossible (fig. 18). Au bout du tunnel, je suis confronté à un terrain pierreux glissant. Plus loin, je fais face à un conflit d'époque : la route nationale a été construite sur un ancien pont suspendu édifié par Napoléon (fig. 19).

L'itinéraire se conclut par l'arrivée dans le village de Gondo et la découverte de la tour de Stockalper qui s'intègre parallèlement à la pente (fig. 20). Une tour d'escaliers de huit étages est adossée à la façade pignon. Encore une fois, cette bâtisse présente des points communs avec le château de Stockalper de Brig et avec l'Ancien Hospice en haut du col. Malheureusement, la tour de Gondo est difficilement reconnaissable suite à la transformation du bâtiment en hôtel après un glissement de terrain.

Cette première excursion, bien qu'éprouvante, fut riche en découvertes et en émerveillement. L'itinéraire de la Via Stockalper se situe dans un environnement architectural varié. Ce qui s'explique facilement par la colonisation du col au fil des siècles. C'est pourquoi une analyse historique semble, à ce stade, utile afin de comprendre la complexité de ce territoire, de sa transformation et sa diversité. Même si ce bref récit comporte déjà quelques indices, il est nécessaire de cibler plus précisément les facteurs qui ont participé à la transformation de cette région alpine.



figure 1



figure 2



figure 3



figure 4



figure 5



figure 6



figure 7



figure 8



figure 9



figure 10



figure 11



figure 12



figure 13



figure 14



figure 15



figure 16



figure 17



figure 18



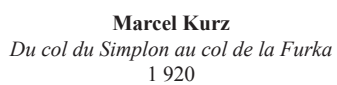
figure 19



figure 20



ii. Le col du Simplon à travers les siècles



Du col du Simplon au col de la Furka
1920

ii.1 Morphologie alpine

Les Alpes sont une grande chaîne de montagnes qui s'étendent sur huit pays européens. Les Alpes suisses font partie des Alpes centrales. Il est difficile de s'imaginer le pays helvétique sans ses montagnes. Elles forment à elles-seules 58% du territoire et s'étendent du lac lémanique jusqu'à la frontière de l'Autriche. Elles sont constituées de quarante-neuf pics montagneux pouvant culminer jusqu'à plus de 4 000 mètres d'altitude¹. Ce qui explique pourquoi, malgré la grande superficie, ce n'est pas la région la plus peuplée de la Suisse. Les Alpes suisses ont toujours modelé l'identité nationale. Elles ont acquis au fil du temps une importance historique et géographique.

Le col du Simplon est un col des Alpes suisses. Il culmine à 2 006 mètres d'altitude dans le canton du Valais entre les Alpes valaisannes à l'ouest et lépontines à l'est. Il est le trait d'union entre la Suisse et l'Italie, reliant respectivement les gorges de le Saltine au nord et ceux de Gondo au sud. C'est un territoire extrêmement vaste, riche et hétérogène qui suit les règles naturelles de la topographie et d'altitude. L'organisation des sociétés alpines, l'utilisation des sols ou encore l'urbanisation dépendent en grande partie de ces deux facteurs. L'altitude et la topographie conditionnent l'adaptation de l'homme dans ce milieu en imposant des limites très claires. Il s'en délimite six grandes couches² :

- les glaciers, entre 2 400 et 4 800 mètres d'altitude
- les alpages, entre 1 800 et 2 400 mètres d'altitude
- les forêts, entre 500 et 2 000 mètres d'altitude
- les coteaux, entre 800 et 1 200 mètres d'altitude
- les talwegs, entre 500 et 800 mètres d'altitude
- la plaine du Rhône, entre 400 et 500 mètres d'altitude

1 Site web de la Confédération Suisse.

2 **Angélique Morand et Marion Mory**, *Les Alpes. Arpenter, Retracer, Projeter*, 2015, p. 55.

Système de couches

Le col du Simplon, qui oscille entre 678 et 2 006 mètres d'altitude, contient ces différentes couches. Et quand bien même il n'atteint pas la couche des glaciers, il est important de noter la présence visuelle du glacier de *Kaltwasser*. Mis à part cela, chaque couche est caractérisée par des éléments structurants construits qui lui sont propres. Ce spectre d'action varie. Tandis que l'urbanisation de la plaine du Rhône ou les talwegs est très dense, les glaciers sont considérés comme des milieux improductifs. Cependant la montagne n'est pas un système figé, elle est dynamique. Le territoire est sans cesse remodelé, façonné et modifié.

La plaine du Rhône

Bien que Brig se trouve à 678 mètres d'altitude, il fait tout de même partie de la plaine du Rhône. Il est le point de départ du col du Simplon. La ville est une véritable plaque tournante³ du Valais. Située à la frontière valaisanne, elle dessert ainsi plusieurs voies de communication. De par ce statut, elle gagne en urbanisation et en densité. L'homme y vit avec ses constructions au pied des montagnes qui l'entourent. La flore de Brig est contrôlée et utilisée avec parcimonie, délimitant souvent la route avec le trottoir. Des arbres et quelques pots de fleurs colorent la ville.

Les talwegs

Le talweg est la ligne qui joint les points les plus bas d'une vallée. Ce sont généralement le fond des vallées, caractérisés par une pente très douce. L'importance que Brig a eu au fur et à mesure des siècles a permis un fort développement des zones aux alentours. Beaucoup moins dense que le centre, les talwegs aux alentours sont plongés dans la nature.

Les coteaux

La délimitation des coteaux est déterminée en aval par la pente et en amont par les forêts. Généralement la topographie en pente est propice à la culture de la vigne là où d'autres cultures auraient été impossibles. Les coteaux sont souvent marqués par la présence de murs de soutènement faits en pierres sèches. Cette structure se lit dans le paysage sous forme de strates horizontales.

Entre élevage, cultures fourragères, et cultures spéciales de plantes médicinales et aromatiques, cette couche permet d'avoir une mosaïque du paysage grâce à la diversité de cultures et des modes d'exploitation. Elle

permet aussi l'installation de quelques structures de protection comme des filets pour éviter des éboulements à Gondo par exemple.

Des mesures spécifiques sont prises pour entretenir ce paysage avec la participation des agriculteurs, comme le maintien et l'entretien des murs en pierres sèches ou le débroussaillage. Cette couche du paysage remplit non seulement une fonction économique importante pour les agriculteurs mais aussi une fonction sociale liée à l'espace de détente et de randonnée pour les habitants de la région.

Les forêts

La forêt, très dense et présente sur le col du Simplon, a ses propriétés et ses limites qui sont amenées à évoluer. Le pâturage, les cultures et l'exploitation forestière tendaient à abaisser la position de la *treeline*. Aujourd'hui, avec l'abandon progressif des alpages et des villages, la forêt a tendance à monter et à récupérer ce qu'elle a perdu. Les prairies qui étaient ouvertes sont envahies par les arbres.

En montagne, la forêt a un rôle de protection naturelle contre les dangers, notamment les avalanches, glissements de terrain ou encore inondations. Mais, avec la remontée des forêts, ces fonctions protectrices disparaissent. Face à ces risques, certains lieux d'habitation doivent être abandonnés à cause de la gravité de la menace⁴.

Les alpages

Il existe deux types d'alpages : les alpages au-delà de la limite forestière et les pâturages boisés semi-ouverts. C'est grâce à cette mixité que la gestion du bois et de l'herbage pour le bétail est possible. Ainsi se crée un cycle de pâturage, où les ruminants peuvent jouir de la meilleure qualité d'herbe possible.

Les alpages sont écartés de la société moderne. Ils conservent leur caractère rustique. Ce sont des endroits très importants pour les habitants de la région qui viennent renforcer leur sentiment d'appartenance à cette couche. Cette dernière évolue depuis toujours et devient davantage intégrée et connectée à la vallée grâce à l'amélioration de ses conditions d'accès.

Comme déjà mentionné, la couche des glaciers est considérée comme improductive. Néanmoins, elle a une très grande importance sur tout le territoire en termes de ressource en eau. La fonte des glaciers est déjà une situation critique et le recul des glaciers entraîne inévitablement des changements dans le comportement des systèmes hydrauliques. Le ruissellement sera plus important, mais surtout, à long terme, la réduction de la masse glaciaire amènera la raréfaction de l'eau.

Afin de se protéger des avalanches sur le col du Simplon, des infrastructures de paravalanches sont visibles sur le glacier de *Kaltwasser* pour éviter que la neige ne vienne détruire les différentes constructions qui se trouvent légèrement plus bas, dont l'Hospice du Simplon.

Quelques mythes alpins

Présenter tous les mythes alpins est une activité sans fin. Chaque région ayant sa propre histoire et sa croyance, il est facile d'imaginer la multitude de contes que cela a bien pu engendrer. La montagne a toujours attiré l'être humain. Au départ crainte, ce n'est que grâce au siècle des Lumières que la perception de celle-ci va changer.

Depuis l'Antiquité, la montagne est un territoire qui est sujet à des mythes. L'univers se constituerait en trois couches : le monde souterrain appartenant aux démons ; le monde céleste, lieu divin ; la surface terrestre, espace humain, qui se situe dans cet entre-deux. La montagne serait alors le trait d'union qui relie ces deux mondes. Ses cavernes effroyables accueilleraient des démons tandis que ses sommets permettraient d'accéder aux dieux. Nombreux sommets ont assumés cette fonction avec par exemple l'Olympe pour les Grecs ou le Mont Mérou pour les Hindous, Perses et Bouddhistes⁵.

Une sorte de mythe de l'effroi va voir le jour et persistera plusieurs siècles. Les chemins, s'il y en avait, étaient souvent mal indiqués. Les personnes qui sont amenées à traverser les montagnes ont peur d'y laisser la vie. Des rumeurs naissent, comme celle du *Teufelsbrücke* dans lequel pour la construction d'un pont en pierre à Uri, il a fallu faire un pacte avec le diable⁶. Cet effroi devient source de fascination. La curiosité scientifique va changer le regard de la montagne. Les Alpes restaient encore le seul lieu inexploré. Avec l'avancée des techniques et des sciences, ces mythes ont peu à peu perdu de leur sens.

5 **Richard Buxton**, *Montagnes mythiques, montagnes tragiques*, 1990, p. 169.

6 Site web de SuisseMobile.



Simon Daniel Lafond

Le Pont du Diable sur le Mont St-Gotthardt dans le Canton d'Uri.
1797

« Avant le XVIII^e siècle, la montagne n'existe pas. Elle n'est qu'un obstacle aux communications, avec ses gouffres insondables qui effraient l'imagination et ses hauteurs toujours englacées qui dissuadent le pied et jusqu'au regard de s'y poser création d'une nature si brutale que l'homme peine à y imprimer sa trace. La montagne est alors si "invivable" que les sommets des Alpes ne sont toujours pas cartographiés avec exactitude, et leur altitude à peine évaluée.⁷ »

En 1732, Albert de Haller décrit la vie pastorale tout en y faisant l'éloge des montagnards dans son recueil de poèmes *Die Alpen*. L'Europe prend alors conscience de l'existence de ces endroits devenant une source d'inspiration pour certains. Jean-Jacques Rousseau participe à cette impulsion et publie *La Nouvelle Héloïse* en 1761. Ce roman épistolaire amène à la littérature, la montagne comme nouveau décor de récit. Mais c'est véritablement le genevois Horace Bénédict de Saussure qui va participer à la démystification des hauts alpins. En scientifique, il dédie sa vie à l'étude de Alpes. Il réussit l'ascension du Mont-Blanc après plusieurs échecs. De là, un autre genre littéraire naît : l'essai scientifique dont Saussure sera le plus célèbre représentant avec son *Voyage dans les Alpes* publié en 1779. Ses pérégrinations s'accompagnaient de descriptions poussées où la contraction de ses muscles, sa respiration et les variations de températures étaient détaillées avec exactitude suivant l'altitude.

« L'évaluation entraîne l'identification: la "montagne maudite" devient "Mont-Blanc", l'âge des Lumières abolit des siècles d'appellation superstitieuse par la grâce d'un adjectif qualificatif, relevant de l'observation rationnelle et non plus du fantasme et de la crainte.⁸ »

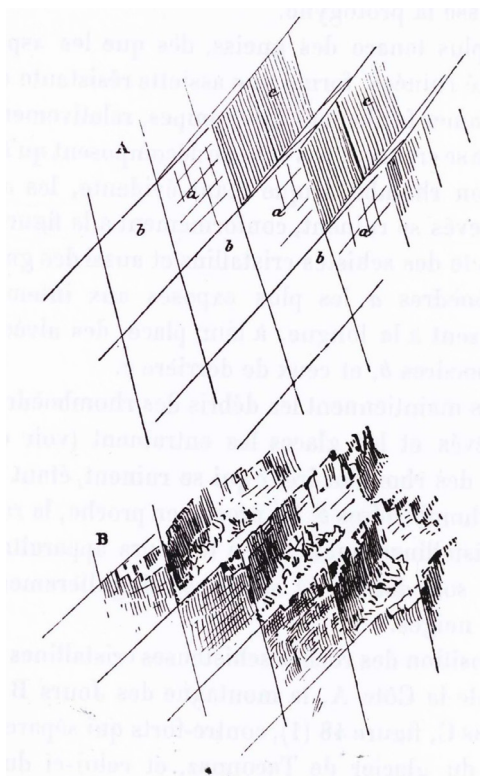
Suite à ces exploits, de nombreux sommets seront explorés par des hommes passionnés et en quête de nouvelles découvertes. Le « *Grand Tour*⁹ » qui représente la volonté de voyager et de s'éduquer sur le monde, inclut finalement les Alpes suite à la construction de nouvelles routes.

Eugène Viollet-le-Duc dédia huit ans de sa vie à l'étude du Mont-Blanc, le plus grand massif européen. A travers des observations et des représentations minutieuses d'ombres et de lumières, le massif alpin s'est transformé en système cristallin. Les formes rhomboédriques s'étaient fendues au fur et à mesure, à cause du ruissellement des eaux. Il propose une tentative de reconstruction originelle de l'époque paléo-glaciaire.

7 **Horace Bénédict de Saussure**, *Voyage dans les Alpes*. Tome 4, 1779-1796, p. 8-9.

8 *Ibidem*.

9 *Idem*, p. 22.



Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc
Décomposition des rhomboèdres.
 1876

ii.2 De la préhistoire au Moyen-âge

Au cœur de la Suisse et des Alpes, le Valais était prédestiné par sa géographie à être soit un obstacle que l'on contourne, soit un espace que l'on utilise. C'est cette dernière possibilité qui fut choisie et qui n'a sans cesse été confirmée au fur et à mesure des siècles.

Bien qu'il n'y ait aucune preuve physique, il semble probable que lors de la colonisation de la vallée du Rhône, les différents cols valaisans soient utilisés comme lieux de passage. En effet, certaines fouilles archéologiques dans la région de Brig ont montré que l'homme préhistorique s'y trouvait déjà à l'âge de Fer¹⁰. L'Antiquité confirme la présence d'un trafic important durant cette période. Plusieurs monnaies et vestiges le long de ces axes de passage en sont la preuve. De ce fait, les cols ont joué un rôle majeur à la source de revenus pour les habitants des vallées. Le voyage pouvant prendre plusieurs jours, voire semaines, un système de relais et d'auberges ont été construits. Les habitants proposaient ainsi un hébergement en échange de pièces.

C'est au V^e siècle avant Jésus-Christ que débutent les premiers échanges entre le Haut-Valais et la Lombardie. Le peuple celte, qui entretenait des échanges commerciaux avec les Etrusques, est descendu dans la vallée du Pô où il fonda Milan¹¹. C'est également à cette période que le peuple celte helvétique décide d'abandonner la vallée du Rhône au profit du col du Grand-Saint-Bernard. C'est le début des échanges, notamment des salaisons, des fromages et des esclaves¹².

C'est avec l'invasion romaine que l'axe commercial sera développé. Le passage du Gothard semble inaccessible pour les Romains à cause du lac des Quatre-Cantons et des gorges de Schöllenen qui présentent des difficultés insurmontables. C'est pourquoi leur intérêt se porte sur le Simplon

10 **Philippe Curdy, Manuel Mottet, Claire Nicoud**, *Brig-Glis/Waldmatte, un habitat alpin de l'âge du Fer. Fouilles archéologiques N9 en Valais*, Archéologie suisse, 1993.

11 **Venceslas Kruta**, *Les Celtes, histoire et dictionnaire*, Laffont, Paris, 2000, p. 684-685.

12 **Jean-Jacques Rey-Bellet**, *Une politique du passage : le Valais*, 2004, p. 34.

et le Grand-Saint-Bernard. Ce dernier étant déjà accessible, ils rencontrent les Vêragres sur le coude du Valais, aujourd'hui Martigny, et de l'autre versant des Alpes, les Salasses¹³. Ces peuples prélevaient des péages sur les marchandises, les hommes et les bêtes, ce que les Romains trouvaient inacceptable étant donné qu'ils voulaient y faire passer une armée. Ils obtiennent la libre circulation au prix d'un massacre ainsi que l'intégration dans l'Empire Romain des tribus celtes vivants en Valais.

Le Simplon était donc bien moins fréquenté, à tel point que les anciens itinéraires n'en font pas mention. En effet, la Table de Peutinger, qui représente le réseau routier de l'Empire Romain sous forme de planisphère, ne mentionne ni le Simplon ni le Saint-Gothard à l'inverse du Grand-Saint-Bernard. Cependant, un chemin existait bel et bien au Simplon. Pour preuves se trouve une pierre milliaire à Sion indiquant exactement les distances de la ville jusqu'au col du Simplon, de la monnaie et également la tour fortifiée *Planum Castellum* construite pour défendre la route¹⁴. Selon Labus, des restes d'une inscription gravée sur un rocher près de Vogogna ont été publiés en 1840¹⁵. Ils indiquent l'ordre de construction de *Venustus Candidianus* en 196 après Jésus-Christ. En outre, l'étymologie de certains noms de la région comme la *Taferna* ou *Saltina* dérivent des langues latines et laisse penser à la présence des Romains.

Au XIII^e siècle, le col du Simplon prend de plus en plus d'importance. En supplément des pèlerins et des marchands qui empruntent le col, les Hauts-Valaisans utilisaient souvent ce passage lors des conflits avec les Bas-Valaisans. Par peur d'être affamés, ils allaient chercher des vivres en Italie. Il semblerait que le trafic soit assez conséquent pour décider de construire un hospice au sommet du plateau, nommé Saint-Jean en 1235 et à Brig l'hospice Saint-Antoine. Le pèlerinage du Pape Grégoire X en 1275 témoigne des différentes infrastructures qui s'y trouvent, notamment les ponts qui étaient réalisés en bois de fortune¹⁶. Puis, au XV^e siècle, la fréquentation du col du Simplon diminue drastiquement parce que la sécurité qui avait été établie est en crise. Les Haut-Valaisans partent en guerre contre Domodossola. Les refuges et les hospices sont abandonnés et tombent en ruines. Les marchands sont forcés de prendre d'autres chemins pour éviter les brigands et les pilliers. Ils préférèrent passer par le Grand-Saint-Bernard. Seul l'hospice de Saint-Antoine à Brig a pu être préservé. L'achat de ce dernier et de l'hospice de Saint-Jean par la famille Stockalper¹⁷ marque le début d'une nouvelle ère au Simplon.

13 Amédée Tardieu, *Géographie de Strabon*, 1867.

14 Frédéric Barbay, *La Route du Simplon*, 1906, p. 2.

15 Paul Maillefer, *Les routes romaines en Suisse : II*, 1900.

16 [S.N.], *Les 150 ans de la Route du Simplon*, 1956.

17 Site web de swisscastle.



moines de Colmar
copie Table de Peutinger.
1265



Matthaeus Merian
Estampe de la ville de Brig au temps de Stockalper.
 1654

ii.3 XVII^e siècle - Le *roi du Simplon*, Stockalper

C'est dans ce contexte historique qu'émerge le Grand Stockalper, comme il était appelé à l'époque. C'est un personnage hors du commun, de dimension européenne. Il était colonel, Grand Bailli, chancelier d'Etat, châtelain de Martigny, gouverneur de Saint-Maurice, chevalier du Saint-Empire, donateur et bâtisseur. Que de titres qui définissent Gaspard Jodoc Stockalper, le roi du commerce qui traite d'égal à égal avec les empereurs, les rois et les papes.

Facteur commercial

Le sel est une denrée rare au XVII^e siècle en Valais. C'est le produit commercial le plus important et le plus rémunérateur de cette époque. En effet, de grands efforts ont été déployés par le gouvernement valaisan pour découvrir des « *puits de sel*¹⁸ », mais à maintes fois l'espoir d'en avoir s'est soldé par des escroqueries. Le pays a extrêmement besoin de cette précieuse ressource en grande quantité. Le sel est utile pour la conservation du fromage, du séré, de la viande séchée et pour le bétail.

Comme fournisseur de sel, le gouvernement valaisan s'est attiré plus d'ennemis que de profits. C'est pourquoi il décide d'organiser un consortium et d'élire Michel Mageran comme Grand Bailli. Ce chef calviniste était habilement doué en politique et en commerce. Cependant, il a une politique beaucoup trop agressive et unilatérale. Il n'hésite pas à prendre le parti français et à abandonner Milan et la partie sud des Alpes, ce qui n'enchante pas la ville de Brig, et menace de s'allier avec l'Espagne et les régions catholiques. Ces premiers incidents diplomatiques donnent à Stockalper les prémisses de son ascension au rôle du roi du sel.

Ce n'est donc pas sans surprise qu'à la mort de Mageran, Stockalper reprend son rôle. C'est à ce moment précis que le Valais s'ouvre à de nouvelles possibilités en politique et au commerce extérieur. En effet, il veut toujours avoir deux portes ouvertes pour ses affaires. Très astucieux, il

joue sur la rivalité franco-espagnole. Si la France refusait de commercer avec le Valais, alors ce dernier se tournerait vers l'Espagne pour y chercher des avantages et des garanties. Il serait un allié tout aussi précieux qui voulait avoir un accès au col du Simplon. C'est donc par chantages et compromis que le commerce de sel a été ouvert à Milan.

Une fois seul détenteur du commerce du sel, Stockalper entreprit la construction d'un canal qui avait comme intention de relier Genève à Brig afin d'améliorer le transport des marchandises par bateaux. En effet, ce projet ambitieux est une réponse au procédé fastidieux qui était utilisé. Le sel marin qui prédominait sur le marché provenait de Peccais, proche de la Méditerranée. La marchandise remontait le Rhône jusqu'à Genève par voie fluviale et était acheminée par muletiers jusqu'à Brig¹⁹. Cependant la mise en œuvre de ce canal fut laborieuse et ne fut que de Collombey jusqu'à Vouvry à cause des difficultés du terrain qui n'est que marécage²⁰.

Mais Stockalper ne se laisse pas décourager pour autant. Possédant une grande vision d'ensemble sur le territoire, il comprend le grand dessein d'acheminer le sel de Genève jusqu'à Brig puis de Brig jusqu'à Domodossola. Et bien que la première partie ne peut pas être plus facilitée qu'elle ne l'était à l'époque, il lui reste le deuxième tronçon de sa vision du commerce et dans la planification de ses constructions.

Les montagnes sont un milieu que le roi du commerce connaît bien. Il les traverse souvent lors de ses voyages et y amène régulièrement ses enfants pour les fortifier et les maintenir en vie grâce à la cure d'air pur et de soleil de la montagne. Ainsi, qui d'autre de plus qualifié que lui pour ponctuer le col du Simplon de plusieurs constructions ? Ces dernières étaient destinées essentiellement à transporter la marchandise et à la protéger tout le long du tracé. Pour commencer, il avait installé à Brig des petits magasins, qui ont été agrandis au fur et à mesure jusqu'à la construction du château Stockalper, la *domus mercatoria*, parce que la souste principale « *la maison Theiler*²¹ » était devenue trop petite et trop loin. Faisant office de résidence et d'entrepôt, la marchandise y était à l'abri à la fois de la pluie et de la neige sous les voûtes des galeries de la cour. Ce premier gros geste architectural est la naissance de plusieurs entrepôts qui vont partager la même fonction, tels que l'Auberge Taferna, l'Ancien Hospice, l'Ancienne Auberge au village du Simplon, l'Ancienne Souste à Engi, le bâtiment en ruine à Äbi et la Tour Stockalper à Gondo.

19 Jean-François Bergier, *Dictionnaire historique suisse. Sel*, 2020.

20 G. Autran, *Avant-projet d'aménagement du canal Stockalper en vue de la navigation et de l'assainissement de Monthey jusqu'au lac Léman*, 1918.

21 Arnold Peter, *Gaspard Jodoc Stockalper de la tour (1609-1691)*, 1988.



G. Autran
Tracé du canal Stockalper.
1918

En plus de ces différents bâtiments, Gaspard Stockalper améliore les connexions médiévales existantes, grâce à sa fortune. Sa richesse provenait au départ des différentes mines d'or, de plomb, de fer et de cuivre. Il achetait et construisait beaucoup de biens dans toutes les régions. Possesseur de tellement de bien-fond, il confiait à des paysans le soin de s'en occuper. Ces derniers, ravis, délimitaient alors leurs parcelles avec des pierres formant ainsi un muret, aujourd'hui encore visible le long du chemin pédestre. Même si le commerce du sel a fait de Stockalper l'homme influent qu'il est aujourd'hui, il est important de mentionner qu'il ne se concentrait pas que sur cela. Il profitait par exemple de l'amour français pour les escargots, mais également sur l'huile de térébenthine et le poix de mélèze²².

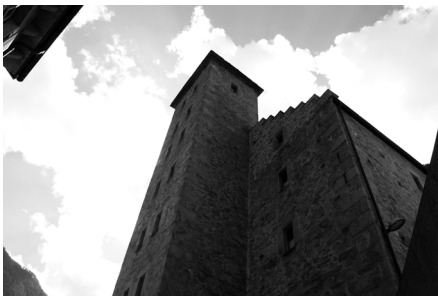
Architecture reconnaissable

Une des grandes force de l'architecture de Stockalper est l'harmonie qu'il a réussi à instaurer à travers ses ouvrages sur le col du Simplon malgré l'immensité du site. En effet, chaque nouvelles constructions ont des caractéristiques communes. Non seulement le matériau utilisé était identique, mais les proportions étaient les mêmes tout comme la méthode de construction. Alors que la majorité des édifices se réalisait en madrier, l'usage de la pierre a tout de suite contrasté avec les bâtiments environnants. D'un simple coup d'œil, il est possible de comprendre l'utilité des bâtisses en pierre par leurs caractéristiques et leurs formes. Ainsi, les tours marquent le début, la moitié et la fin du sentier Stockalper. Couronnées par des bulbes métalliques en fer-blanc, elles servent de lieu de repère, d'entrepôt et de foyer. Tandis que les soustes, de taille plus modérées, ne servent que d'entrepôts.

Ce sont, dans un premier temps, les trois tours qui vont être sujet d'étude à travers les fiches analytiques qui suivent. Pour Stockalper, ce nombre n'est pas anodin. Il représente le soleil, la lune et les étoiles. De plus, le château Stockalper possède trois tours symbolisant les trois rois mages : Gaspard, Melchior et Balthazar qui veillent sur sa famille²³. Les fiches placent ainsi chaque bâtiments dans son site, accompagné d'un texte descriptif, d'une vue redessinée et d'un plan, ainsi que de son élévation. Elles permettent une compréhension de l'architecture du col du Simplon.

22 *Idem*, p. 81-83.

23 *Idem*, p. 189-190.



De gauche à droite et bas en haut :

Château Stockalper

Auberge Taferna

Altes Spittel

Ancienne auberge du Simplon

Souste à Engi

Tour de Äbi

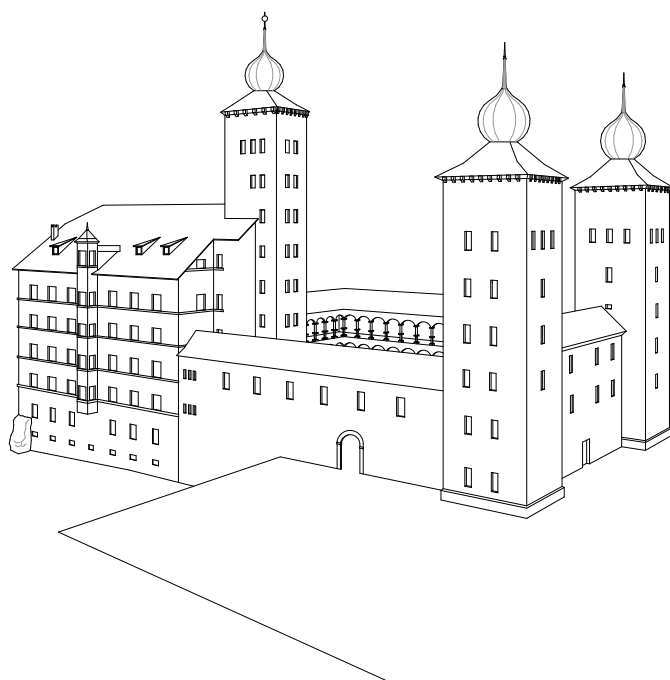
Tour Stockalper

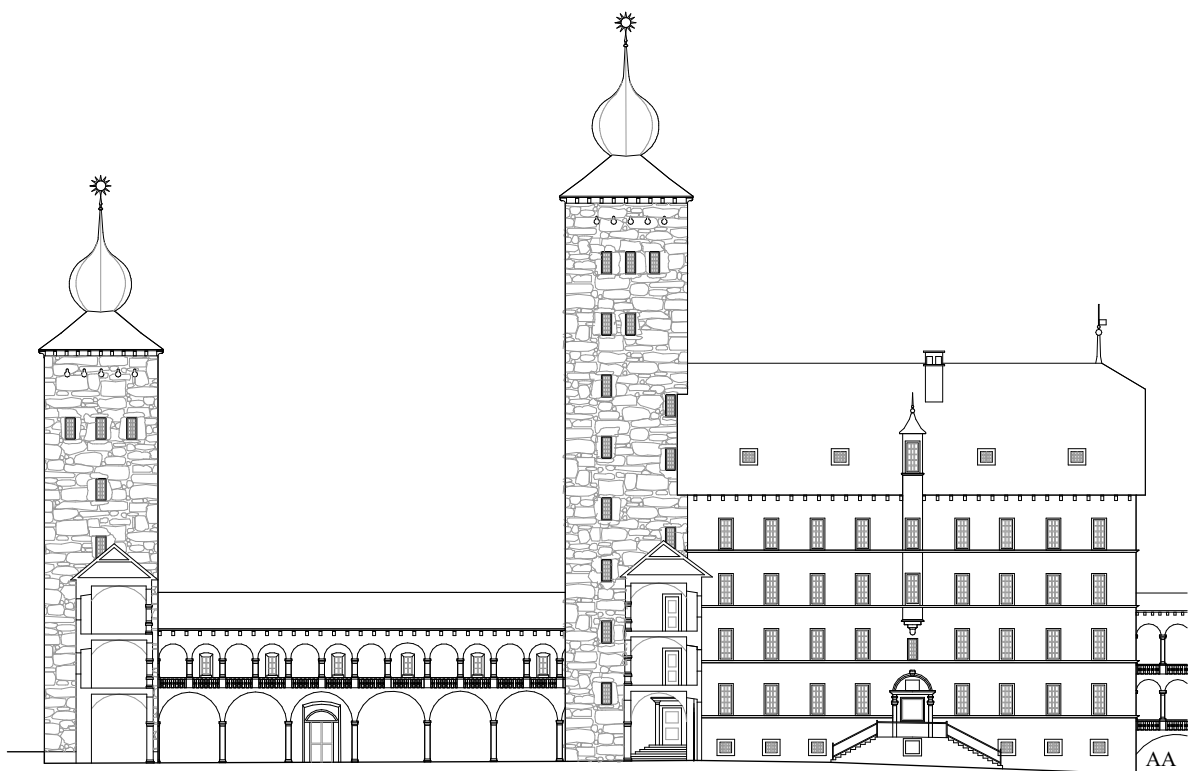
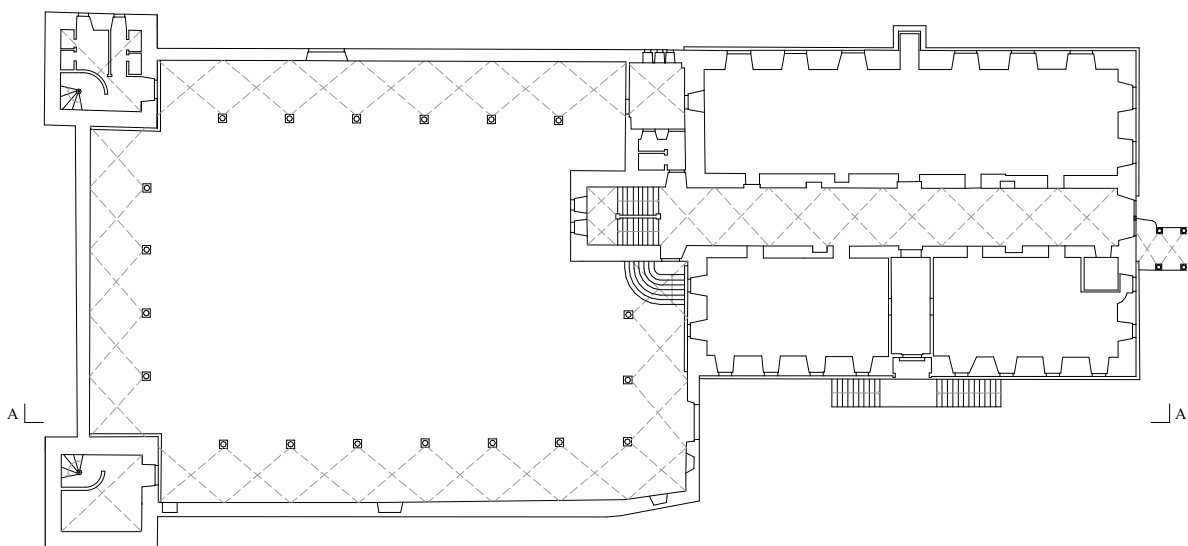


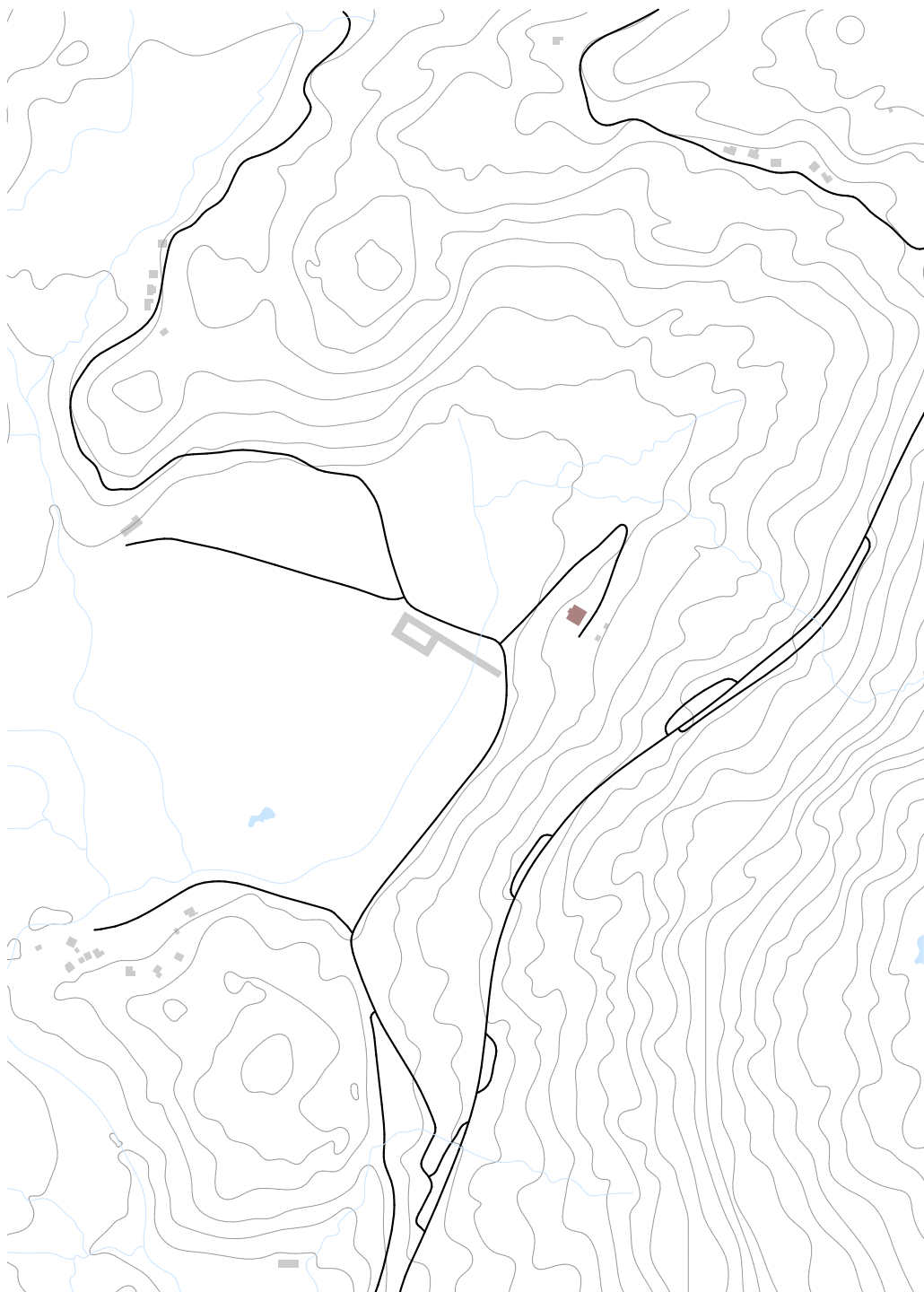
CHÂTEAU STOCKALPER

01 Le château juxtapose deux corps de bâtiments. Le premier, résidentiel, compte quatre étages sur un socle surélevé qui rachète la déclivité du terrain. Ses façades sont percées d'une majorité d'ouvertures barlongues, certaines géminées ou à croisées. L'entrée, médian au bâtiment et sommée d'un oriel, est accessible par un perron à marches. Elle ouvre sur un corridor perpendiculaire au couloir principal de distribution qui dessert les espaces latéraux et communique directement avec la tour d'escalier. Le second corps, qui abritait des entrepôts, délimite une cour marquée dans ses angles par des tours identiques à celle de l'escalier. Toutes trois présentent une maçonnerie de moellons de granit dont le parement est dressé ; elles sont coiffées de bulbes en fer-blanc. La construction affirme son caractère défensif avec la compacité des murs extérieurs. Cela contraste avec l'élancement des tours et avec la cour à arcades dans le style toscan.

localisation	Brig
date	1658-1678
altitude	+691m
architecte	Gaspard Jodoc Stockalper
programme	entrepôt, résidence





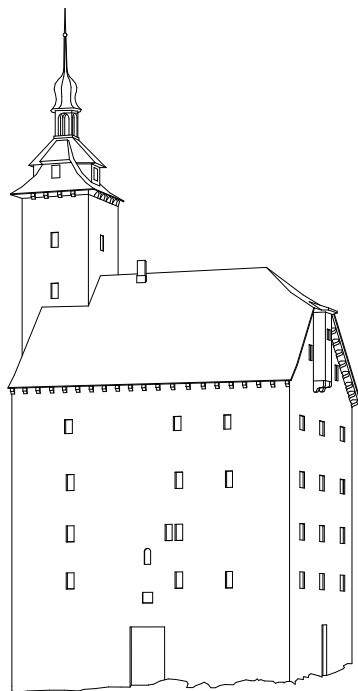


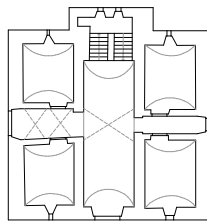
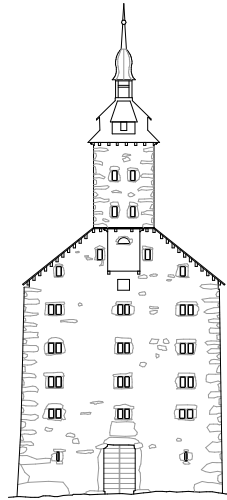
ALTES SPITTEL

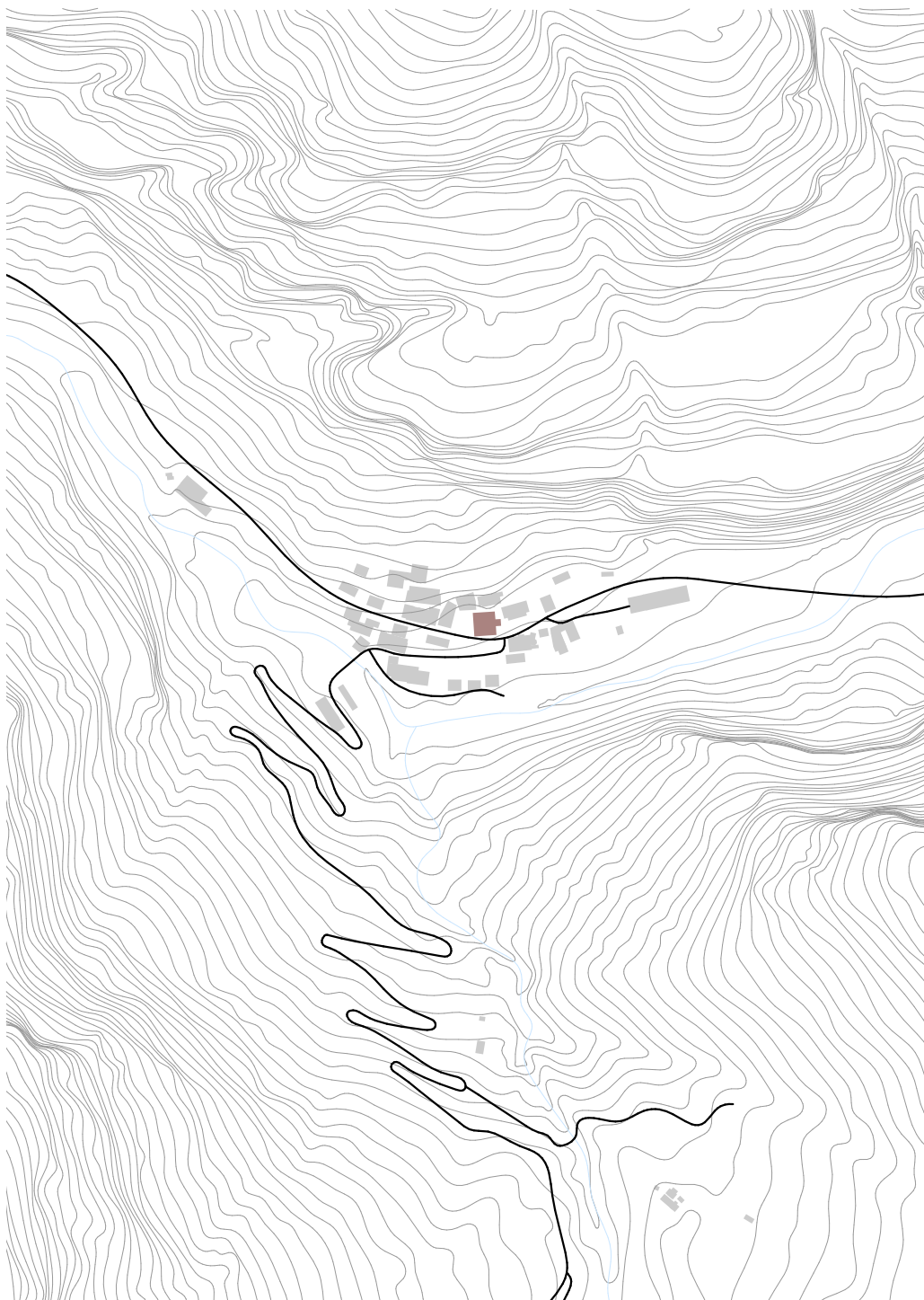
02 L'hospice Johaniter, datant de 1235, disparaît pour faire place à l'Ancien Hospice. Le bâtiment compte cinq étages. Ses façades sont composées de pierres irrégulières, à l'exception des angles. Elles sont percées d'une majorité de meurtrières rappelant le caractère défensif du refuge. Une tour, légèrement en saillie et coiffée par un bulbe métallique, se démarque de par sa hauteur du corps principal. Elle sert de repère.

Trois entrées, situées dans leur axe médian respectif et chacune accessible de plain-pied au sentier, structurent le plan carré en trois travées. Deux des entrées, secondaires, s'ouvrent sur un corridor perpendiculaire qui dessert les espaces latéraux. Le couloir principal, dont l'entrée est sommée d'un oriel, communique avec les escaliers. Les premiers étages, qui abritaient les entrepôts, étaient différenciés des derniers, qui servaient de lieu de résidence pour la famille Stockalper.

localisation	Niwe
date	1666
altitude	+1 870m
architecte	Gaspard Jodoc Stockalper
programme	entrepôt, résidence







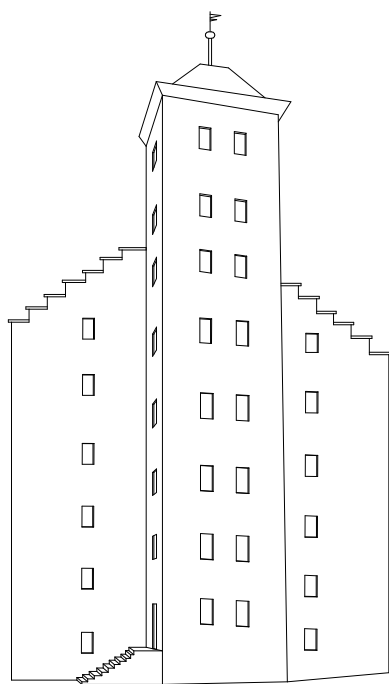
TOUR STOCKALPER

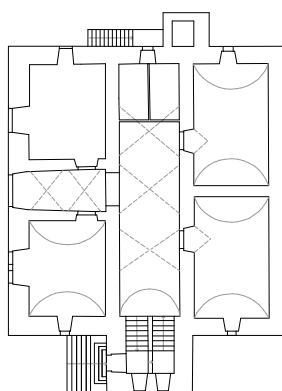
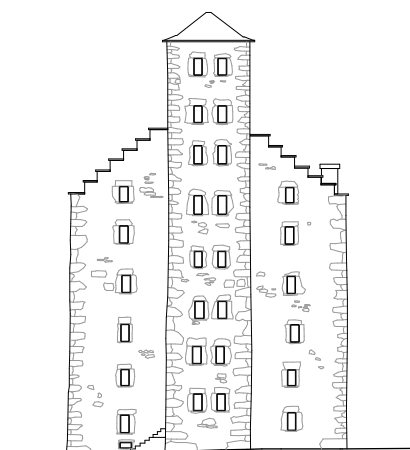
03 L'édifice se compose d'un seul corps de bâtiment. Faisant office d'entrepôt, il compte cinq étages. Ses façades sont composées de pierres irrégulières dont le parement est dressé. Elles sont percées d'une majorité d'ouvertures barlongues. Des entrées latérales donnent accès aux espaces servis. Elles sont accessibles depuis la route de plain-pied. Quant à l'entrée principale, placée latéralement, elle donne directement sur la tour d'escalier par des marches à palier. Cette façade pignon est dotée d'une toiture à redent.

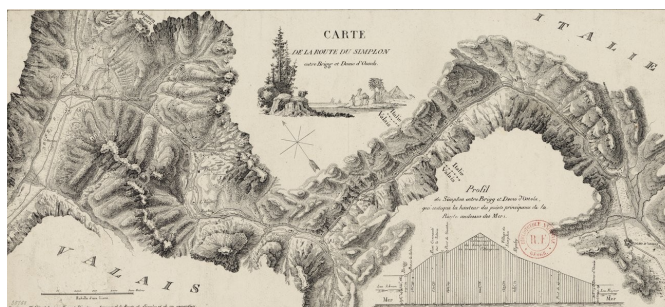
Le plan approximativement carré est constitué de trois travées. Le couloir principal de distribution dessert les espaces latéraux.

Endommagé en 2000 par une coulée de boue, la moitié du bâtiment a été rénové et n'est à présent plus reconnaissable. Les pierres ont laissé place à un crépis jaune et beige rendant lisse la partie rénovée. L'intervention contraste de manière très forte avec le bâtiment d'origine, créant un choc entre deux époques.

localisation	Gondo
date	1666-1684
altitude	+851m
architecte	Gaspard Jodoc Stockalper
programme	entrepôt







Adolphe Cordier

*Plan de la route du Simplon commencée par les Français et achevée par eux
en 1807.*

1807

ii.4 XVIII^e - XIX^e siècle - Le projet Napoléonien

Gaspard Jodoc Stockalper avait mis en lumière la grande force que le col du Simplon possédait : le transport de marchandises ou encore comme lieu de pèlerinage. Avec Napoléon Bonaparte, le deuxième protagoniste de cet énoncé, ce tracé se voit confier un autre rôle : celui de militaire. En effet, l'Empereur français, qui analysait souvent la carte de la Suisse, a su détecter l'importance de la vallée du Rhône comme étant la liaison la plus courte entre Paris et Milan. C'est dans ce contexte que naît le projet de Napoléon, en 1800²⁴.

Cette route carrossable est ce qui a été fait de plus étonnant depuis le début des constructions routières. Elle dépasse, selon Johan Philipp von Wessenberg, les ouvrages Romains, autant par la hardiesse de la conception que par l'élaboration du travail.

« Il est temps aussi de développer les avantages réels que présente pour les opérations militaires la montagne du Simplon, tout horrible qu'elle est, quand on la compare impartialement et judicieusement, soit au Gothard, soit aux deux Bernards. Elle est d'abord notablement moins haute que chacune de ces trois montagnes ; son élévation semble s'arrêter juste au point qui commence à compromettre la sensibilité humaine, et tandis que les autres font ressentir en tout temps un froid insupportable, le Simplon commence à vous offrir les moyens de redescendre, lorsque l'ascension cesserait de vous donner du ton, lorsqu'elle ne vous ferait plus sentir que ce froid, l'ennemi ou plutôt la mort tant du moral que du physique. Le point des Alpes qu'occupe le Simplon, est aussi bien plus central, soit par rapport à la capitale de la république Italienne, soit par rapport à celle de la république Helvétique, soit à l'égard de Paris.²⁵ »

24 Johan Philipp von Wessenberg, *La route du Simplon*, 1824, p. 6.

25 *Idem*, p. 39.

Récit

Il est 6h30, le réveil sonne. Je me lève péniblement et me prépare à débiter mon voyage. Une heure plus tard, je m'installe dans la voiture, mon compagnon de route pour la journée. Mon périple commence cette fois-ci à Sierre. Alors que je me dirige pour prendre la route qui m'amène à Brig, je prends le temps d'observer les montagnes qui m'entourent avec une certaine mélancolie. La réminiscence d'avoir franchi le col du Simplon à pied m'amène une grande fierté.

Je passe non loin de la ville de Loèche, puis à Gampel où mon attention est attirée par la gare qui semblait abandonnée jusqu'à ce que je voie un train s'y arrêter. Je suis pris dans un embouteillage dès mon arrivée à Visp jusqu'au centre-ville. J'allume la radio pour passer le temps et regarde les personnes dehors qui marchent paisiblement et qui se rendent sans doute à leur travail. La ville n'étant pas très grande, quelques dizaines de minutes suffisent à la quitter. Au fur et à mesure que je m'approche de Brig, les montagnes, qui forment un grand plateau à Sierre, se rapprochent comme un entonnoir. Le soleil ne parvient même plus à illuminer cette région.

C'est à Gliss, petite ville qui se situe avant Brig, que commence véritablement l'ascension du col du Simplon en voiture. La route monte doucement avec quelques virages larges. Je suis invité à traverser différents ouvrages récents. Je passe par des tunnels, sous des ponts, etc. La signalétique et des rambardes métalliques m'accompagnent, m'informant des obstacles qui se trouvent plus loin tout en me protégeant d'un éventuel accident. Arrivé à Ried-Brig, je suis face à un premier virage en épingle, ce qui me permet de gagner encore plus d'altitude. Je prends le temps de m'arrêter sur les zones d'arrêt pour me reposer et pour observer les alentours.

Je continue mon ascension, et je me retrouve à traverser une galerie. A la fin de celle-ci, je reconnais l'endroit où la Via Stockalper rejoint la route sur laquelle je suis. Alors que le chemin pédestre descend vers Grund, la route continue de monter. Quelques minutes plus tard, j'aperçois au loin le pont du Ganter que je traverse à l'aller, mais pas au retour en privilégiant de passer par l'ancienne route de Céard et le pont Napoléon. Il y a ensuite un deuxième virage en épingle qui amène à l'Hôtel-Restaurant du *Ganterwald*. Plus loin, une partie d'un tunnel est en travaux. Il a fallu attendre quelques minutes pour avoir le feu vert des ouvriers. Je passe par une succession de galeries. Ce sont celles que j'apercevais lors de la marche pédestre alors que j'entamais la dernière ascension sur le passage en lacets. Je me rapproche gentiment du point culminant du col.

Avec ces multiples repères, je m'imagine à nouveau faire la marche. Je reconstruis le cadre que j'avais vu alors que je suis installé dans ma voiture au fur et à mesure que je roule. En portant mon regard vers la forêt, je m'imagine d'y entamer l'ascension ; vers les ombres de me reposer et de reprendre des forces. Ces va-et-vient incessants entre imagination et réalité me font vivre le voyage d'une manière que je n'aurais jamais pu imaginer. Ce sentiment m'accompagne depuis le début et j'arrive à réellement le ressentir à cet instant. Je souris bêtement.

Une fois au sommet, j'en profite pour visiter l'Hospice du Simplon avant d'entamer la partie sud du col. J'aperçois en contrebas de la route, l'*Altes Spittel* accompagné de la *Barrelhaus*. La route continue et passe devant le refuge de Engeloch, où je m'arrête quelques minutes. Pendant ce morceau de chemin, j'observe de temps en temps le chemin pédestre que j'avais emprunté. Je m'arrête plus loin au village du Simplon pour visiter le cœur de l'écomusée, avant de reprendre la route. Quelques galeries et un dernier virage en épingle plus tard, je me retrouve à Gabi et en profite pour visiter la chapelle. L'édifice en maçonnerie, avec ses façades en lésène et d'entablements, a été construit pour remplacer l'ancienne chapelle qui se trouvait non loin de là sur le chemin Stockalper.

Avant de m'arrêter à l'Ancienne Caserne légèrement plus loin et de visiter l'exposition qui s'y trouve, j'ai un avant goût du percement des gorges de Gondo. Je passe sous un petit tunnel qui témoigne de l'effort considérable des ouvriers qui ont bâti l'ouvrage qui se trouve plus loin. Une fois les plusieurs galeries traversées, un mémorial en l'honneur d'un guide et prieur de l'Hospice du Simplon se trouve près d'une aire de repos. Quelques minutes de plus suffisent à rejoindre Gondo, fin d'étape du voyage.

Ce deuxième moyen de traverser le col confirme les premières observations faites lors de la marche à pied. La route du Simplon, avec l'arrivée de nouveaux ouvrages et constructions, s'est encore plus diversifiée. La route nationale reprend presque à l'identique la route de Napoléon créée par Nicolas Céard. La justesse de cette œuvre nécessite un approfondissement.

Prétexte militaire

Cette nouvelle fonction militaire, que le col du Simplon prend grâce à l'importance que Napoléon lui donne, existait déjà quelques années avant le début de la construction de la route. En effet, le col avait déjà servi à repousser les Autrichiens. La route n'était pas aménagé pour accueillir, et ces derniers et les soldats français qui ont réussi à les repousser avec

beaucoup de difficultés. Cela, plus le passage de Napoléon par le Grand-Saint-Bernard, avait conforté l'idée de l'Empereur de créer impérativement une route au col du Simplon. Il envoya le sous-lieutenant Tourné constater les dégâts qui avaient été causés lors de la chasse aux autrichiens. La bataille avait laissé de nombreuses traces de Brig jusqu'au col. L'auberge Taferna s'était retrouvée en ruine, à la suite d'un incendie. L'Ancien Hospice n'avait plus de toiture et ne pouvait pas remplir son rôle premier de refuge. Mais c'était véritablement les routes qui avaient subi le plus de dégâts pour empêcher l'avancement des troupes²⁶. Les chemins muletiers ainsi que les ponts avaient été presque entièrement détruits dans leur totalité.

Le Valais était devenu un « *vrai théâtre sanglant*²⁷ ». Les haut-valaisans avaient fait venir les autrichiens parce qu'ils craignaient l'influence française²⁸. Napoléon, dans son arrêté sur la construction de la route du Simplon, n'avait par ailleurs pas pris la peine de mentionner le canton du Valais, tant il était certain de son annexion. Il comprit la nécessité d'en faire une voie de grande communication et d'ouvrir le col du Simplon aux convois d'artillerie. La France se devait d'être en mesure d'inonder en quelques jours de ses troupes la Lombardie²⁹.

Il est important de souligner l'exploit que représente cet ouvrage que Napoléon demande. Au XIX^e siècle, les moyens étaient encore très peu développés. La construction d'une route en altitude et dans un climat aussi rude n'avait jamais été réalisée auparavant. Construire une route dans les Alpes semblait à priori impossible vu l'envergure de la tâche. S'ajoute à cela l'opinion publique qui ne voyait pas les travaux sous un bon angle, parce que les montagnes agissaient comme barrière naturelle en cas d'attaque, accentué par le réveil national hostile helvétique à l'annexion française qui redoutait l'envahissement et essayait de retarder les travaux. Napoléon ignorait sûrement la difficulté de ce qu'il ordonnait, lui qui se trouvait en France. Il avait placé l'ouvrage entre les mains du général Turreau qui possédait peu de connaissances dans le domaine du génie civil.

Déroulement des travaux

Le manque d'effectif pour la réalisation de la route du Simplon avait demandé une très grande organisation. Le général Turreau, qui avait la mainmise sur les travaux, avait séparé le col du Simplon à Algaby, main-

26 Frédéric Barbay, *La Route du Simplon*, 1906, p. 23.

27 *Ibidem*.

28 *Ibidem*.

29 *Idem*, p. 29.

tenant Gabi, en deux parties créant ainsi deux tronçons à égale distance entre Brig et Domodossola. Le premier segment était attribué à la première brigade avec à sa tête l'ingénieur Lescot. Ce dernier avait subdivisé le tronçon en trois fragments : le premier, allant de Glis à Ganter, était attribué à Monsieur Cordier ; Monsieur Ponceleau devait s'occuper du Ganter jusqu'au sommet du col du Simplon ; et enfin, le dernier fragment était attribué à Monsieur Plainchant qui était affecté du plateau du col jusqu'à Gabi. Le deuxième segment était accordé à l'ingénieur Duchêne. Il avait à ses côtés Monsieur Latombe et deux étudiants, Coïc et Baduel. La première brigade travaillait avec des ouvriers français, payés par la France, tandis que la deuxième brigade utilisait des ouvriers italiens au frais de la république italienne³⁰.

C'est dans ce contexte ô combien chaotique que Nicolas Céard, ancien élève de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées et ingénieur en chef du département du Léman à Genève, intervint comme inspecteur de travaux. Il possédait une grande expérience dans l'art de contourner, de percer une montagne pour la rendre accessible à l'artillerie. Son arrivée sur le chantier a fait un grand bien au général qui se posait des questions sur la réalisation d'un tracé : « *Comment atteindre le plateau du col du Simplon du côté valaisan à cause des pentes trop abruptes ? fallait-il suivre le chemin muletier, ou créer une nouvelle voie ? et du côté de la Doveria, était-il nécessaire de s'attacher au courant, de s'ouvrir un passage à travers les roches ou gagner de la hauteur ?*³¹ »

Nicolas Céard avait réalisé une esquisse d'un premier tracé en mai 1801 suite à sa première inspection en mars. Il détermina le point de départ de la route du Simplon à Glis ainsi que plusieurs points de passage : Berisal, Engeloch, le village du Simplon, Algaby et Gondo. Le tracé devait répondre à des contraintes liées au passage des canons. Le dénivelé ne devait pas dépasser « *6 pouces au plus par toise*³² », soit une pente de 8%. Cette contrainte avait tout d'abord forcé Céard à s'éloigner du chemin de Stockalper sur les deux premiers fragments du premier tronçon de la route du Simplon qui mène jusqu'au plateau du col du Simplon. Mais elle a également obligé à mettre le point de départ des travaux devant l'église de Glis et non à Brig. Ce premier point a permis de franchir facilement la rivière de la Saltine à l'aide d'un pont. Ainsi l'accumulation des débris ramenés par la rivière depuis les gorges est évitée. De plus, le point donnait la direction de la route vers Ried-Brig qui créait une distance suffisante pour créer la pente douce nécessaire. Il avait aussi créé de nombreux lacets primordiaux pour rigoureusement respecter la pente.

30 **Nicolas Céard**, *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon, et autres objets d'art*, 1820, p. 15-16.

31 **Frédéric Barbay**, *La Route du Simplon*, 1906, p. 45.

32 *Idem*, p. 57.

Par ces différents détours que Céard avait entrepris, le plateau du col était finalement atteint. La descente jusqu'au hameau de Algaby puis jusqu'à Domodossola n'avait pas présenté de problèmes majeurs grâce à la présence de plusieurs plateaux et à une pente moins abrupte. Mais le véritable défi se trouvait dans les gorges de Gondo où l'ingénieur français avait constaté des parois rocheuses très rapprochées et raides ne laissant que peu de place pour un passage. C'était une évidence : il fallait créer une galerie sinueuse à travers le massif du granit afin de faciliter sa protection. La galerie se suffisait à elle-même pour qu'il n'y avait nul besoin de construire un fort de défense. « *Cette route présente, on peut le dire sans exagération, un triomphe continuel des efforts de l'art et de la persévérance humaine sur les plus grands obstacles de la nature.*³³ »

Nicolas Céard, comme un vrai chef d'orchestre, avait dû arranger bien plus que des contraintes liées à la topographie. En effet, les subdivisions en segments puis en fragments avaient rendu l'unité de la route du Simplon fébrile. Chaque intervenant voulait laisser sa trace et n'hésitait pas à faire comme bon lui semblait, créant ainsi des erreurs qu'il fallait corriger³⁴. Comme l'ingénieur Lescot qui avait modifié la pente entre Glis et Ganter et dont la correction aurait pu coûter bien plus cher si Céard ne l'avait pas remarqué dès le début des travaux. Ou encore le refus des ouvriers italiens à travailler avec les ingénieurs français, ce qui retarda les travaux d'Algaby à Domodossola. Pour régler ce conflit, Napoléon avait confié les travaux à la République cisalpine qui envoya les ingénieurs Gianella, Viviani et Bossi³⁵ redonnant un nouvel élan aux travailleurs italiens. En plus de ces quelques désagréments, l'ingénieur français devait répondre aux différents caprices de l'Empereur³⁶. Il voulait absolument rendre le col du Simplon praticable tout au long de l'année. Déjà que les avalanches et les chutes de neige conséquentes fermaient le chantier au sommet du col pendant six à sept mois, la volonté du premier Consul paraissait impossible à atteindre. Un inspecteur avait tant bien que mal proposé de recouvrir la route d'une enveloppe protectrice, construite de matériaux tout épreuve qui aurait résisté à la poussée mais l'idée a été rejetée parce que c'était bien trop coûteux³⁷. Cet exploit n'a pu être réalisé que très récemment grâce à de travaux de déblaiement quotidien de neige. Aujourd'hui, le Simplon est le seul col ouvert toute l'année en Suisse.

33 **Johan Philipp von Wessenberg**, *La route du Simplon*, 1824, p. 30.

34 **Nicolas Céard**, *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon, et autres objets d'art*, 1820, p. 16.

35 *Idem*, p. 29.

36 *Ibidem*

37 **Frédéric Barbay**, *La Route du Simplon*, 1906, p. 60-61.



Hostein Engelmann

L'ancien pont de la Saltine, aujourd'hui pont Napoléon.

1837

Le 9 octobre 1805 marque l'achèvement de la première route moderne alpine. Cependant, même si la route était praticable, elle n'était toujours pas terminée. Plusieurs bruits de pioche retentissaient encore le long du col du Simplon³⁸. Quelques ajustements furent encore nécessaires durant les années qui suivirent parce qu'il fallait consolider des murs de soutènement, ou réparer la route à cause des avalanches et des chutes de neige.

Architecture hétérogène

Afin de rendre le col du Simplon praticable toute l'année, Céard avait proposé la construction de maisons cantonnières tout au long de la route. Elles permettaient de combattre les différents problèmes climatiques. Les cantonniers étaient logés sur place et prêts pour réparer les routes et déblayer la neige en cas de besoin. Ces différentes bâtisses initialement au nombre de cinq³⁹, puis augmentées par la suite, étaient placées stratégiquement pour recouvrir un maximum la route du Simplon de Glis à Algaby. En outre, elles proposaient aux voyageurs de s'abriter en cas de situation d'urgence. Leur rôle était si primordial qu'un rapport avait été établi en 1810 concernant leurs obligations: « *Chacun des cantonniers logés par le gouvernement, disait-il, est tenu de donner asile aux voyageurs, de les chauffer, de les aider et de les secourir autant qu'il dépend de lui et sans recevoir d'eux d'autre rétribution que celle due pour fourniture d'aliments. Il doit prévenir les voyageurs, lorsqu'il y a du danger pour eux de continuer leur route.*⁴⁰ »

Ce besoin urgent qu'apparaît à l'époque du Premier Empire n'est pas nouveau. Abriter les hommes des catastrophes naturelles était déjà une préoccupation au temps des Romains, avec la construction de tours et de châteaux, mais aussi pour Gaspar Stockalper. Il a été témoin des dangers que le col abritait et ce n'est pas pour rien qu'il avait jalonné son sentier muletier de plusieurs abris et soustes qui ont façonné le paysage. Ces différentes constructions bâties à différentes époques font du col du Simplon un lieu très riche et hétérogène et remplissent un but : la protection des hommes.

En partant de l'église de Glis, le premier refuge se situait au-dessus de Brigerbeg. Après avoir été jugé inutile à cause de sa proximité du hameau de Ried, le bâtiment a été incendié en 1906. Le deuxième refuge se trouvait à l'entrée de la vallée du Ganter, au Schallberg. Le troisième était placé à Bérisal. C'était un ancien chalet que possédait Stockalper

38 *Idem*, p. 122.

39 *Idem*, p. 125.

40 *Idem*, p. 130.

et que Céard a utilisé pour établir sa maison. Le quatrième à Rothwald, placé deux kilomètres plus haut, occupait le point communément appelé le Signal, suivi par le refuge numéro cinq placé à un passage épineux de *Kaltwasser*. Le sixième, la Barrière, était le dernier refuge avant d'atteindre le plateau du col du Simplon. Et enfin le dernier refuge à la charge de la France se situait à Engeloeh, à mi-distance entre l'hospice et le village du Simplon⁴¹. Ces refuges étaient méticuleusement placés. En effet, ils se trouvaient entre 2,5 et 6 kilomètres de distance.

*« Ceux-ci [les cantonniers], en effet, disait le rapport de Céard, étant obligés, dans l'état actuel des choses, de faire deux à trois lieues de chemin avant d'arriver à leur travail, et autant pour retourner à leur gîte, ne font que très peu de chose, tandis qu'étant sur les lieux ou logeant d'étape en étape, à mesure de l'avancement du travail, il n'y aurait aucun temps de perdu. »*⁴²

La proximité des refuges quatre, cinq et six se justifie par le caractère dangereux du tronçon qui les sépare. S'approchant du sommet, il était crucial que leur implantation suivent exclusivement le tracé de la route. Cependant toutes les positions de ces maisons cantonnières étaient importantes. Elles devaient être entièrement à l'abri des avalanches. La présence actuelle de la plupart des bâtiments plus de deux siècles après leur construction prouve que les positions choisies étaient appropriées. Hormis le premier refuge détruit à cause de sa proximité d'un hameau⁴³ et le troisième en raison de la route nationale, seul Barrière avait été emportée par une avalanche et dont aujourd'hui l'hôtel *Simplonblick* prend sa place⁴⁴.

Du versant sud, des maisons cantonnières étaient planifiées avec le même aboutissement. Deux situés du côté suisse de la frontière avec l'Ancienne Caserne et la *Casermetta* et deux autres en Italie : la *Cantoniera* et *Balmalonesca*. Elles auraient été plus vastes, pour servir d'abris pour les voyageurs, mais aussi comme garage pour les moyens de locomotion de l'époque. Cependant, il semblerait que seul la *Casermetta*, un bâtiment carré à l'entrée de la vallée de Gondo, ait réellement été utilisé comme elle avait été pensée⁴⁵.

Il est évident que l'implantation de tous ces refuges a été pensé par une seule personne parce qu'elle répond aux critères nommés au début de ce

41 *Idem*, p. 126-130.

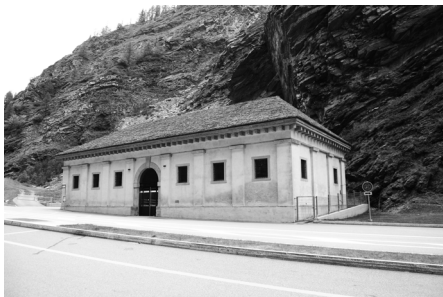
42 *Idem*, p. 128.

43 *Idem*, p. 125-126.

44 *Idem*, p. 125.

45 *Idem*, p. 131.

chapitre. Les murs des abris devaient être robustes, accompagnés d'un perron. Mais c'est surtout le programme à l'intérieur qui devait absolument être respecté dans tous les bâtiments : « *Tout y était minutieusement combiné ; leur plancher était posé à un mètre au-dessus du sol; au rez-de-chaussée, la cuisine, la chambre du cantonnier et un grand magasin qui devait servir de bûcher et d'écurie. Par un étroit escalier, on gagnait un étage comprenant "une chambre d'hôte en cas de besoin", et une pièce plus grande, destinée au logement des ouvriers. Enfin, le cantonnier avait à sa disposition une petite cave, pour y serrer ses provisions au cours des longs hivers.*⁴⁶ » Et quand bien même les éléments ci-dessus étaient respectés, c'est particulièrement la taille et l'apparence qui divergeaient entre le premier segment de Gliss à Gabi et le deuxième de Gabi à Domodossola. Cela s'explique facilement grâce à la liberté que les italiens possédaient lorsque Napoléon avait formé la république cisalpine.



De gauche à droite et bas en haut :

- Refuge N°2 à Schallberg
- Refuge N°3 à Bérisal
- Refuge N°4 à Rothwald
- Refuge N°6 sous le plateau du col
- Refuge N°7 à Engeloeh
- Refuge N°9 dans les gorges de Gondo
- Refuge N°10 dans les gorges de Gondo



SCHUTZHAUS ENGELOCH

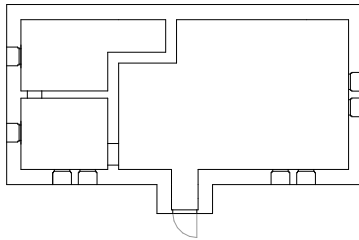
04 La maison cantonnière d'Engeloch comporte deux étages. Le corps du bâtiment est simple, il a une forme rectangulaire. Ses façades sont crépies et revêtues d'un enduit de couleur crème, à l'exception des angles mis en exergue par des pierres taillées. Un faux socle y est délimité de la même couleur que les pierres d'angles. Les murs sont percés par des ouvertures barlongues encadrées par des corniches en granit du Simplon. L'entrée se situe sur l'axe central du bâtiment symétrique, en saillie, et s'ouvre sur un espace généreux.

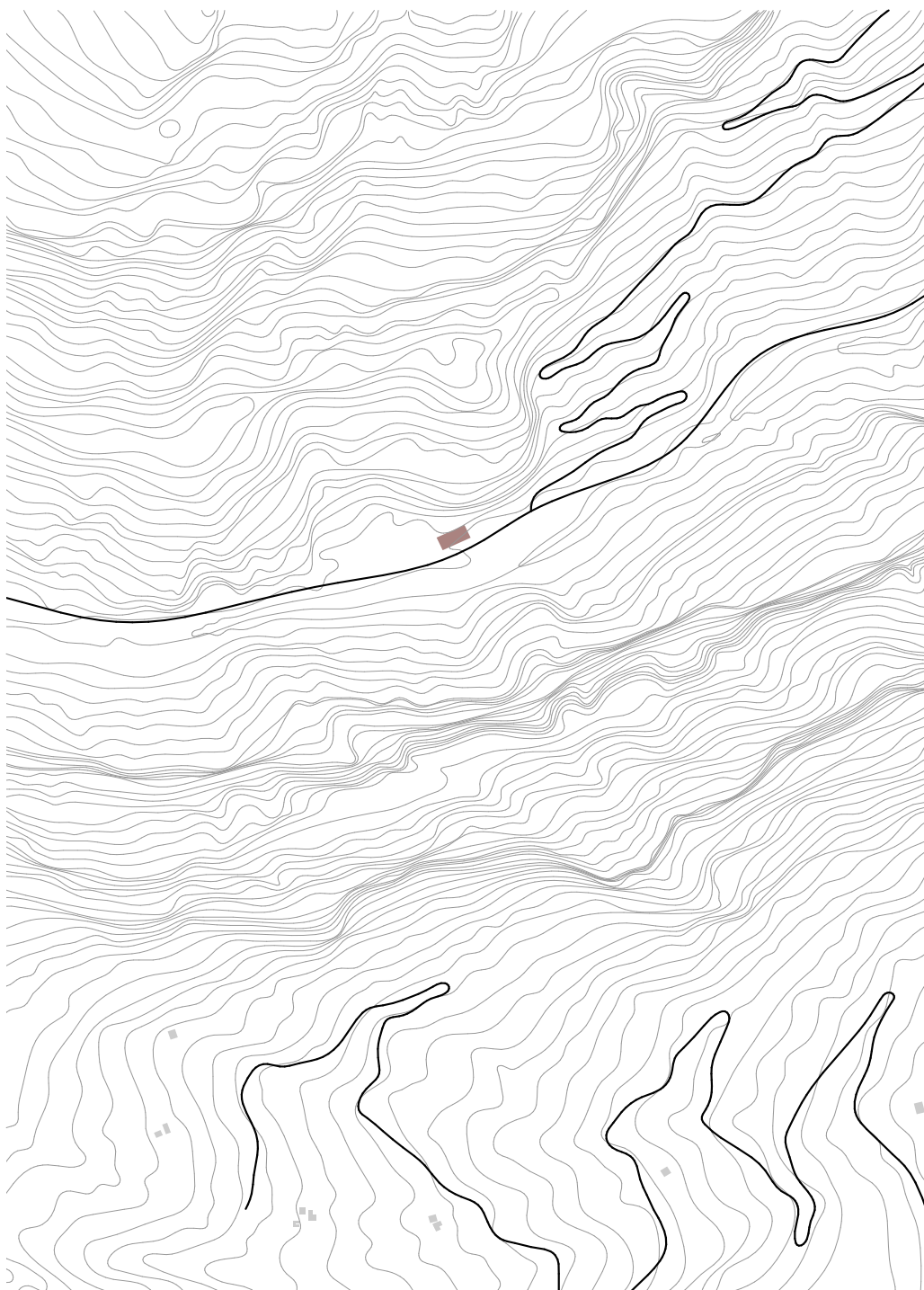
La partie réservée au public se situe au rez-de-chaussée. Il y contient une cuisine et des tables pour la restauration. La partie privée affectée au cantonnier se trouvait à l'étage.

Le refuge se présente comme un bloc massif qui dialogue avec sa fonction, il devait rassurer les voyageurs qui s'arrêtaient. Très austère de prime abord, la finesse de certains détails en font un ouvrage remarquable.

localisation	Engeloch
date	1810-1820
altitude	+1 794m
architecte	Nicolas Céard
programme	maison cantonnière



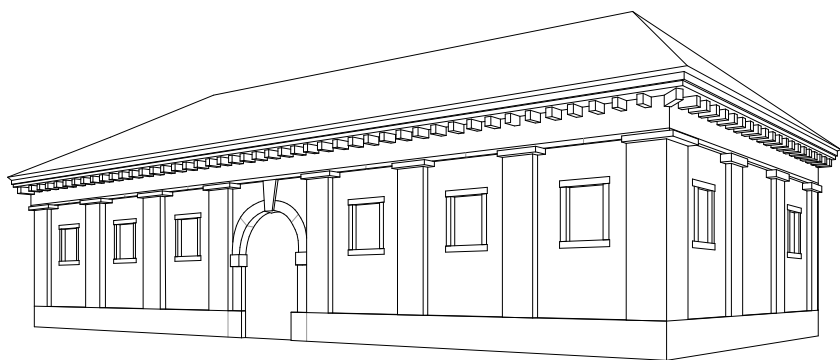


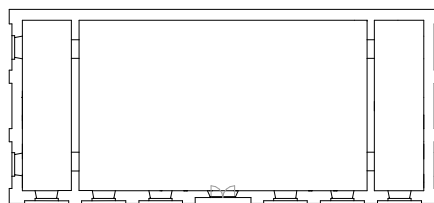
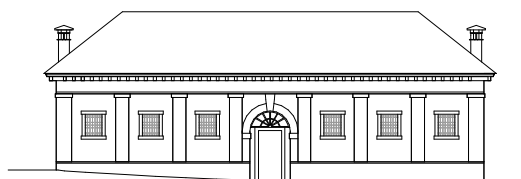


ANCIENNE CASERNE

05 La caserne de forme rectangulaire ne compte qu'un seul étage. Il est divisé en trois parties : un socle, des pilastres et une corniche conçue selon le modèle de l'architrave. Sur la partie supérieure on retrouve des éléments en pierre saillants. La façade opposée à la route est aveugle, tandis que les trois autres possèdent des ouvertures carrées selon sept travées. Elles sont encadrées par du granit du Simplon. Les pilastres saillants donnent du relief au bâtiment lisse. Ils reposent sur le socle et portent un entablement ainsi que la corniche. Placée dans l'axe central, l'entrée, mise en valeur par un arc en plein cintre, ouvre sur un grand espace. Le toit est réalisé grâce à une ferme en béton, des pannes et chevrons en bois et la couverture en granit du Simplon. Le bâtiment suit une symétrie rigoureuse que même les cheminées respectent. Cet édifice met en avant le savoir-faire italien. La finition de certains éléments montre que les Italiens avaient bien compris ce que Nicolas Céard imposait, ils savent sublimer leurs ouvrages.

localisation	gorges de Gondo
date	1805-1880
altitude	+1 218m
architecte	Nicolas Céard
programme	logement de troupes





Hospice du Simplon

L'*Altes Spittel*, légèrement en contrebas du plateau du col du Simplon, qui se trouvait au bord du chemin muletier, se trouve désormais à l'écart de la route. Après sa traversée du col du Grand-Saint-Bernard en 1800, Napoléon avait ordonné la construction d'un nouvel hospice au Simplon « *en tout point semblable à celui du Grand-Saint-Bernard*⁴⁷ ». L'hospitalité des chanoines avait marqué l'esprit le Premier Consul qui avait sauvé de nombreux soldats au sommet du col. Ainsi à son tour, il fournit à nouveau un secours nécessaire aux passants dans cette région propice aux dangers naturels.

Au départ, Céard avait décidé d'implanter l'hospice à mi-distance entre Brig et Algaby, une position compliquée parce que le bâtiment se serait trouvé sur le flanc de la montagne. Il aurait très vite été confronté à la difficulté du terrain et manqué d'espace pour un bâtiment de cette envergure⁴⁸. Il décida alors de placer le bâtiment sur le plateau du col du Simplon, à proximité du point culminant. Le *Chrummbach*, un ruisseau qui s'écoule à proximité, ne gelant pas en hiver, pouvait alors approvisionner en eau le bâtiment. Abrité derrière une butte dans ce vallon circulaire n'ayant que des roches arides et des glaciers, l'hospice est ainsi naturellement protégé des rafales de vent.

L'hospice, implémenté dans le paysage, surprend. Le bâtiment s'impose dans son environnement avec ses 64 mètres de longueur pour 20 mètres de largeur. Orienté nord-sud, il offre sa façade principale comprenant la porte d'entrée à l'ouest. La route nationale se détache de l'hospice et crée une distance. Entre ces deux, un petit lac s'est formé. Légèrement en retrait, l'hospice se saisit des montagnes environnantes. Il est en contraste avec ce qui l'entoure. Ce décalage, bien que récent avec la construction de la route nationale, offre un aspect scénographique à « *l'édifice qui anime tout à coup le plateau dénudé, austère et sauvage* »⁴⁹

Bien que ce soit Nicolas Céard qui ait décidé de l'emplacement actuel de l'Hospice du Simplon, ce n'est pas lui qui était à l'origine des plans. Dans un premier temps, ce fut l'ingénieur Lescot qui devait dessiner les plans ainsi que l'approvisionnement des matériaux nécessaires. Cependant, l'édifice avait été jugé par Céard comme inadmissible tant les proportions étaient exagérées. Puis ce fut au tour de Plainchant de reprendre le projet et de retrouver « *sa véritable simplicité*⁵⁰ ». Ses plans avaient

47 *Idem*, p. 141.

48 *Idem*, p. 142.

49 *Idem*, p. 148.

50 *Idem*, p. 144.

été refusés cinq ans plus tard par le gouvernement. Ces problèmes administratifs expliquent le retard du début de la construction. La première pierre de l'hospice n'a été posée qu'en 1813 par Rambuteau après les premiers travaux de terrassement réalisés cinq ans auparavant par Houdouart. Néanmoins, le chantier sera abandonné et l'hospice inachevé en 1814 avec la chute de Napoléon. L'estampe réalisée par Charles-Alexandre Snoeck donne un aperçu de cette « *ruine neuve*⁵¹ ».

Napoléon avait fait venir trois moines du Grand-Saint-Bernard qui s'étaient installés dans l'Ancien Hospice de Stockalper. Ces derniers allaient prendre leurs fonctions qu'ils exerçaient au Grand-Saint-Bernard et les appliquer au Simplon. Ils attendaient la construction du nouvel hospice pour s'y installer définitivement. Avec l'arrêt complet des travaux et le manque de confort du vieil hospice, où l'espace venait à manquer et dont il était impossible d'exercer comme il faut l'hospitalité à cause d'un nombre croissant de voyageur depuis la construction de la route du Simplon⁵², les moines avaient signé une convention en 1826 ordonnant la fin de la construction de l'ouvrage. C'est grâce à Henri Perregaux que les chanoines ont pu y emménager en 1831. L'hospice du Simplon fait parti des plus grands bâtiments d'Europe à la fin de sa construction.

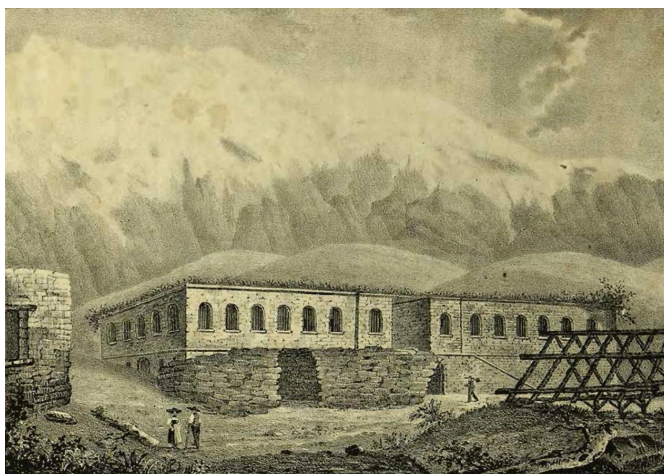
L'Hospice du Grand-Saint-Bernard, bis repetita ?

L'hospice du Grand-Saint-Bernard ayant sauvé Napoléon, il voulait construire un hospice similaire au Simplon. Une question se pose alors : faisait-il référence à l'architecture même du bâtiment qui devait servir de modèle pour la conception du futur hospice ou alors simplement à sa fonction qui était d'offrir un refuge aux voyageurs ? A cause de l'arrêt du chantier, il est impossible d'être entièrement certain de la volonté de Napoléon. Bien que Perregaux ait hérité de quelques éléments déjà existants, comme la structure ou encore les murs ajourés de fenêtres en plein cintre, il avait également pris des libertés notamment sur l'aménagement intérieur. Cependant, si Napoléon voulait simplement offrir un refuge, il aurait pu ne faire qu'agrandir ou utiliser l'*Altes Spittel*. Il est possible d'entrevoir une réponse à ce questionnement, en comparant les deux hospices, car il y a quelques similitudes qui en ressortent. Les proportions du plan sont semblables : 64 x 20 mètres pour celui du Simplon contre 70 x 20 mètres pour l'autre. Le nombre d'étages ainsi que certains éléments en façade comme le perron surélevé qui permet d'accéder au premier étage, se retrouvent sur les deux édifices. La distribution des différentes pièces se fait par deux axes perpendiculaires, où la répartition

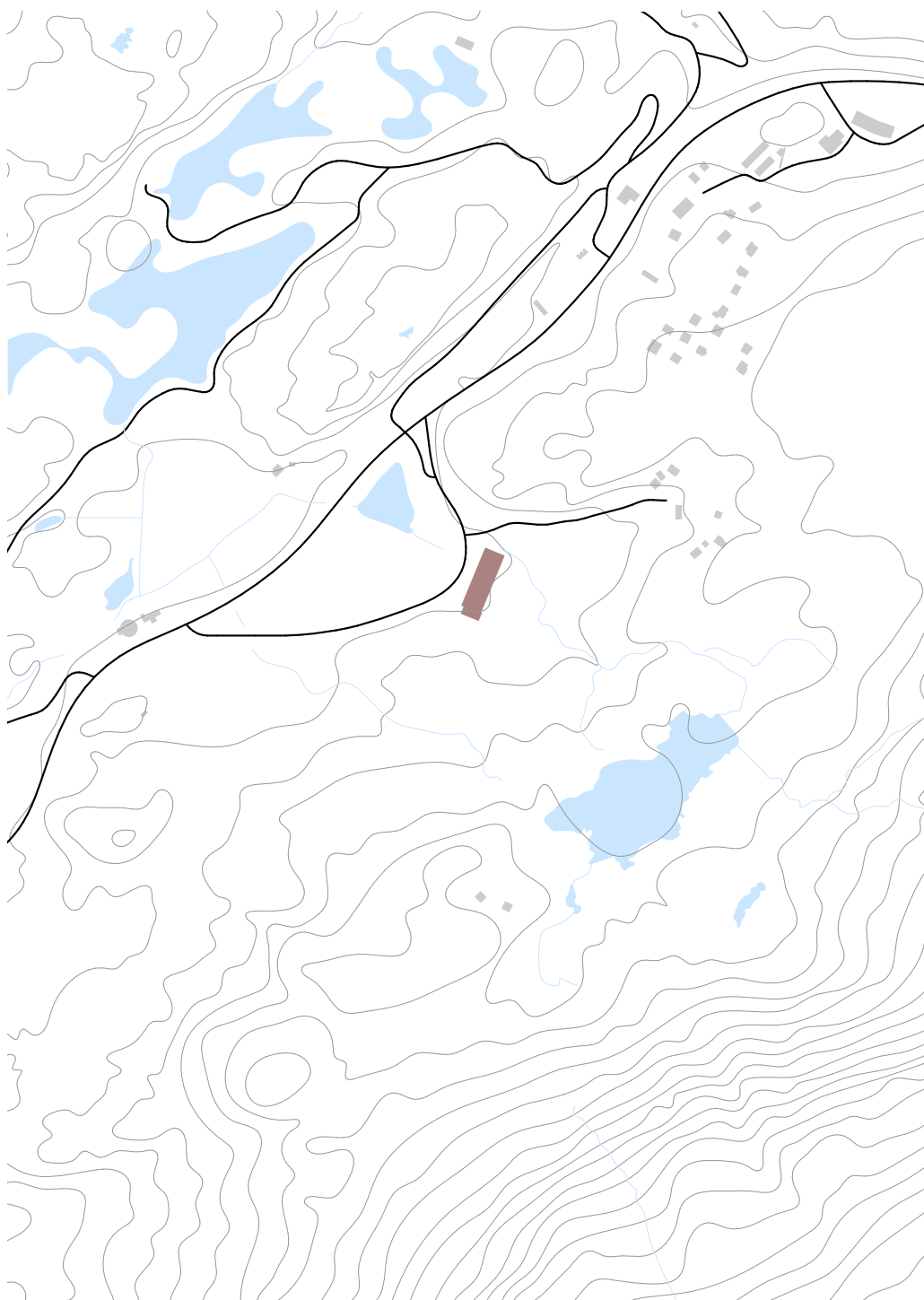
51 **Paul Bissegger**, *D'ivoire et de marbre. Alexandre et Henri Perregaux ou l'Age d'Or de l'architecture vaudoise*, 2007, p. 258.

52 **Frédéric Barbay**, *La Route du Simplon*, 1906, p. 146.

du public et du privé se fait verticalement et horizontalement. À noter aussi que l'asymétrie de l'hospice du Grand-Saint-Bernard, qui date de 1050, est due à de multiples annexes ajoutées à plusieurs époques différentes. Avec l'estampe de Snoeck il est possible de supposer que l'Hospice du Simplon soit inspiré de l'architecture du Grand-Saint-Bernard. Bien qu'un seul étage soit visible, on peut imaginer l'entier de l'imposante bâtisse avec ses constructions en pierre et les ouvertures barlongues en plein cintre. Il ne fait aucun doute que Perregaux ait alors suivi l'exemple du Grand-Saint-Bernard, qu'il avait rénové dix ans plus tôt, pour l'élever sur trois étages et faire une chapelle aux dimensions presque identiques.



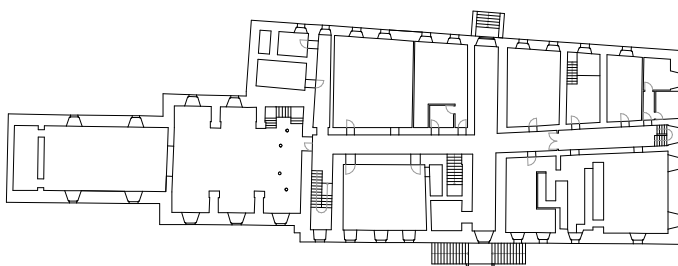
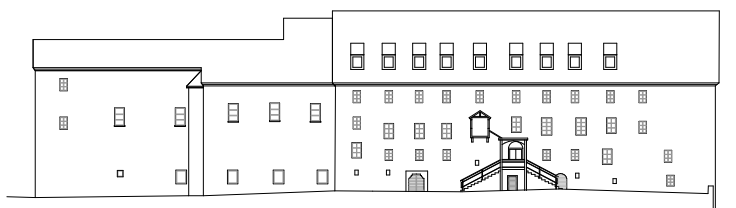
Charles-Alexandre Snoeck
L'hospice Napoléon (non achevé) au Simplon.
1824

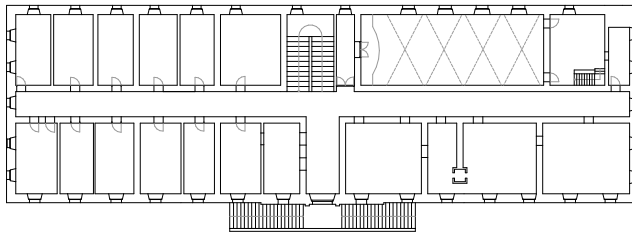
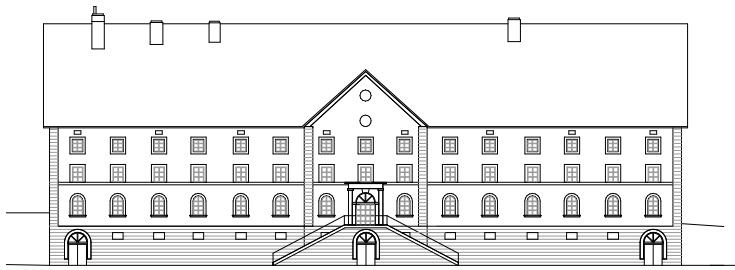


HOSPICE DU SIMPLON

06 L'hospice est un fragment urbain hors de son contexte. Posé au milieu de la nature, il compte quatre étages sur un socle. Ce dernier, fait en pierre taillée est également rappelé sur les angles et le fronton du bâtiment, légèrement en sailli, qui casse les murs lisses et recouverts d'un crépi rosé. Ses ouvertures sont carrées à l'exception du premier étage où les fenêtres barlongues sont en plein cintre. L'hospice respecte une symétrie centrale très forte que seules les cheminées perturbent, à l'exception de la façade qui se situe du côté de la montagne, où les ouvertures sont plus généreuses à cause de la chapelle. Dans l'axe médian, accessible par un perron de marches convergentes, l'entrée s'ouvre sur un vestibule perpendiculaire au couloir de distribution et face aux escaliers. Les différents espaces sont séparés selon les invités qui y logent et les visiteurs. Ces derniers n'ont accès qu'au sous-sol, à la chapelle et la moitié du premier étage afin de ne pas perturber le calme régnant dans les étages supérieurs occupés par les résidents.

localisation	plateau du col du Simplon
date	1800-1831
altitude	+1 998m
architecte	Nicolas Céard et Henri Perregaux
programme	hospice







Collection de Monsieur X sur les pionniers de l'aviation

Traversée des Alpes par Géo Chavez.

Portrait de l'aviateur péruvien lors de son départ de Brigue.

1913.

ii.5 Infrastructures et modernité

Après Gaspard Stockalper, c'était au tour de Napoléon de laisser sa marque sur le col du Simplon. Grâce à la première route carrossable montagnarde, il y amène un nouveau mouvement de foule dès le XIX^e siècle. Cet exploit et l'avancée technique qu'est la construction de la nouvelle route du Simplon attire de nombreux touristes au temps des diligences. Loin de toute agitation contemporaine, les Alpes deviennent une véritable attraction, que le « *Grand Tour*⁵³ » inclut dans les régions qu'il faut absolument visiter. Cependant, cinquante ans à peine après sa construction, le trafic avait pris tellement d'importance qu'il était primordial d'ouvrir de nouvelles voies de circulation⁵⁴. D'abord, les lignes de chemins de fer qui ont été prolongées, en 1878⁵⁵, depuis Sion jusqu'à Brig et qui ont participé à l'introduction d'un percement de voies souterraines à travers la montagne du Simplon. Puis, dans un second temps, l'arrivée des véhicules automatisés qui vont amener à repenser la route du Simplon avec des nouvelles infrastructures qui naîtront dans le cours du XX^e siècle. Ces deux nouvelles méthodes de circulation sont plus aisées et plus rapides et vont changer la fréquence d'utilisation du col.

Récit

Il ne me restait plus qu'à prendre le train, dernier mode de transport pour traverser le col du Simplon. Mon périple commence à la gare de Lausanne. J'arrive en avance de quelques minutes pour prendre mon billet. Je monte dans le train qui se trouvait déjà sur la voie quatre et m'y installe confortablement, dans le sens de la marche, près de la fenêtre. Dans un brouhaha de voyageurs, la voix annonce le départ de l'InterRegio 90 en direction de Brig.

Le train en marche, je regarde pendant presque toute la durée du voyage à travers la fenêtre. Comme en voiture, je me projette au-delà du train.

53 **Horace Bénédicte de Saussure**, *Voyage dans les Alpes. Tome 4, 1779-1796*, p. 22.

54 **Guillaume de Fooz**, *Le tunnel du Simplon*, 1905, p. 11.

55 **Klaus Anderegg**, *Ecomusée du Simplon. Sentiers et musées*, 1999

Je suis dans les paysages qui défilent devant moi. Les retours à la réalité se font grâce à la voix dans le train qui annonce l'arrivée aux différentes gares. J'en profite pour admirer le mouvement de foule qui se précipite sur la sortie. Ces passagers qui ont fait un bout de chemin avec moi et que je ne reverrai sans doute jamais.

C'est amusant quand j'y pense, mais le train est un lieu de rencontre. Et pourtant, pas une seule fois je n'ai discuté avec les gens qui s'asseyaient en face de moi. Les gens montent et descendent, les visages défilent et toujours pas un mot. Je n'ai jamais été seul dans mon wagon et pourtant je ne me suis jamais senti aussi esseulé. Alors je remarque deux personnes à côté de moi. Je n'y avais pas prêté attention, parce que, comme d'habitude, j'ai la musique beaucoup trop fort dans mes oreilles. Un des jeunes rigole alors que l'autre tire une moue assez agacée. Curieux, j'arrête le son et j'écoute. J'apprends que le voyageur enjoué se moque de l'autre avec une photo qu'il avait prise la veille d'une soirée. Le train serpente à travers Vevey jusqu'à Brig, en passant par Montreux, Martigny ou encore Sion et j'en apprend plus sur ces deux personnes alors qu'elles ne savent rien de moi. Elles descendent à leur arrêt et je me trouve seul dans le wagon.

On vient vérifier mon billet à Sierre. J'avais peur qu'on ne le fasse pas, cela m'aurait agacé d'avoir pris un billet si on ne me l'avait pas contrôlé. Le voyage jusqu'à Brig se fait plus calmement avec moins de voyageurs et moins de mouvement. Je m'arrête au terminus d'où je vois les bulbes métalliques du château Stockalper. Je change de voie et me dirige sur le quai neuf. Après vingt minutes d'attente dans le froid, j'aperçois le Regio qui va en direction de Domodossola. Pour la deuxième fois du trajet, je monte dans le train et m'y installe près de la fenêtre.

Le contrôle du ticket se fait presque instantanément quand le train démarre. Quelques minutes de plus suffisent à voir apparaître la police douanière. Elle contrôle mon passeport, ma carte d'identité et mon test PCR réalisé la veille. Sans ce dernier, impossible de réaliser ce voyage. Plus loin, je m'engouffre dans un tunnel pendant environ vingt minutes. L'extérieur n'étant plus accessible, je n'arrive qu'à voir ce que le train illumine dans le wagon. Je plisse les yeux et je ne peux qu'imaginer l'ouvrage qui m'entoure.

Après quelques minutes, la voix annonce l'arrivée à Iselle. Encore plongé dans l'obscurité, je me prépare à descendre, quand soudain la lumière du soleil pénètre à nouveau le train. Le changement trop brusque m'oblige à fermer les yeux. Je quitte alors le wagon dans lequel je me trouvais et découvre avec stupéfaction la double ouverture du tunnel ferroviaire.

Tunnel ferroviaire

Les premiers projets de percements étaient déjà en réflexion avant 1878, mais il a fallu attendre 1898 pour que la Société *Jura-Simplon-Bahn* commence le chantier grâce aux contributions financières de la Suisse et de l'Italie. Le défi, encore une fois lorsqu'il concerne le Simplon, était de taille. La longueur de ce tunnel atteint presque les vingt kilomètres, faisant de ce dernier le plus long du monde à la fin de sa construction. Le 1^{er} juin 1906 fut inauguré le tunnel du Simplon, après une longue lutte contre la montagne qui enlève au Mont-Cenis et au Saint-Gothard une partie de leur trafic.

Le percement du tunnel du Simplon s'est fait sur les deux terminus de la montagne de telle sorte à ce qu'au nord à Brig, le trou se situe au dessus du niveau des plus hautes eaux du Rhône et, au sud, où le tunnel débouche dans les gorges de Gondo, en un point où les installations pouvaient facilement s'établir. Ces deux extrémités forment ainsi une ligne droite qui traverse le Simplon, sauf aux abords du tunnel, pour permettre le raccordement avec les lignes à ciel ouvert. La particularité de cet ouvrage est la réalisation de deux tunnels à une voie, distants de 17 mètres et reliés par des galeries transversales tous les 200 mètres. Ainsi, la ventilation, l'écoulement des eaux et l'accès au chantier sont facilités. La galerie principale a une largeur de 5 mètres pour une hauteur de 5,5 mètres tandis que la galerie secondaire possède une largeur de 3 mètres pour 2 mètres de hauteur⁵⁶.

Ce chantier de six années et demie était constamment actif, 24/24h. Les ouvriers faisaient des roulements chaque huit heure. Une organisation précise pour un travail de cette envergure était capitale pour sa réalisation. La Société *Jura-Simplon-Bahn* a utilisé la méthode de travaux appelé mixte, qui consistait à diviser le chantier principal en trois chantiers comme suit : le chantier d'abattage des galeries de base, dit avancement ou front d'attaque ; le chantier de mise au profil définitif, dit élargissement, suivi du revêtement en maçonnerie ; le chantier d'achèvement. Le front d'attaque était considéré comme le travail le plus important parce que c'est de sa vitesse d'exécution que dépend celle des deux autres chantiers. Les ouvriers utilisaient des perforations mécaniques à l'aide d'explosifs. Ces débris étaient ensuite évacués, une fois la fumée dissipée, d'où l'importance des ventilations. Le chantier de mise au profil définitif élargissait la galerie de base jusqu'aux dimensions finales et maçonnerait les parois⁵⁷. Ils utilisaient deux méthodes. Au nord, les ouvriers utilisaient un système de pied-droits sur lesquels ils installaient

56 Guillaume de Fooz, *Le tunnel du Simplon*, 1905, p. 18.

57 *Idem*, p. 44-48.

un plancher pour atteindre la hauteur nécessaire, tandis qu'au sud, les mineurs creusaient jusqu'au faite puis descendaient au fur et à mesure sur les côtés. Le dernier chantier d'achèvement s'occupait de l'installation de la signalisation et des rails pour l'exploitation du chemin de fer.

Le tunnel du Simplon, bien qu'organisé, a aussi amené son lot de difficultés et il a fallu faire preuve d'ingéniosité pour les dépasser⁵⁸. Pour faire face au manque de solidité du terrain, un boisage formé de poutres alignées les unes contre les autres fut utilisé. Concernant la ventilation, la galerie secondaire avec des ventilateurs suffisait à renouveler l'oxygène des gazs produits par les ouvriers, les lampes et les locomotives et par l'explosion de la dynamite. La thématique de l'eau a également son importance sur ce chantier. Plus les ouvriers creusaient, plus ils faisaient face à des sources d'eau chaude. Alors qu'au début une simple pompe suffisait pour évacuer l'eau lorsque la galerie était en contre-pente, une irruption d'eau chaude avait forcé l'arrêt complet du chantier d'abattage au nord. Il avait même fallu condamner le fond de la galerie qui n'a pu être ré-ouvert qu'une fois que la partie sud ait fissuré la poche d'eau pour qu'elle puisse s'écouler. Enfin, la dernière difficulté fut la haute température des roches. Bien qu'au début les ventilations fussaient, il était indispensable d'avoir recours à un système de réfrigération à l'eau froide.

L'eau était omniprésente lors du chantier. La nature est venue admirablement secourir les travailleurs pour leur offrir la force motrice qu'ils nécessitaient. À Brig, un canal avait été réalisé pour utiliser l'eau du Rhône tandis qu'à Iselle le chantier s'était installé proche de la Doveria. Des ventilations, des pompes, des fonderies, des ateliers de réparation, des chambres de filtrage d'eau, etc. prenaient alors place⁵⁹. L'usage de l'électricité était rare parce que beaucoup trop dangereuse face à l'humidité de l'air et des venues d'eau⁶⁰.

Et c'est ainsi, grâce à la construction du tunnel du Simplon, que le train, nouveau moyen de locomotion à grande vitesse, provoque à Brig un nouvel essor économique avec de nombreux commerces et services. Les connexions qui seront raccordées plus tard à la gare de Brig conforteront l'idée de renforcer le tunnel ferroviaire en créant une nouvelle voie d'accès dans la galerie secondaire : le Simplon II commencé en 1913 et inauguré le 4 décembre 1921⁶¹.

58 *Idem*, p. 48-51.

59 **Jean-Elie David**, *Le tunnel du Simplon*, 1905.

60 **Guillaume de Fooz**, *Le tunnel du Simplon*, 1905, p. 57.

61 Exposition de l'écomusée du Simplon à l'Ancienne Caserne.



Jean-Elie David
La perforatrice au front d'attaque.
1905

Hégémonie de la voiture

Alors que Brig semblait connaître un essor économique avec l'arrivée des chemins de fer, il semblerait que ce soit complètement l'inverse pour le col du Simplon. Les voyageurs et vendeurs accompagnés de leurs marchandises préféreraient utiliser le train, rapide et plus fiable. Selon les données du *Dictionnaire Historique Suisse*, 23 679 voyageurs en 1870, 12 752 en 1880, 8 184 en 1890 auraient été comptés, montrant la baisse du trafic passant par le col du Simplon, chiffre qui va subir un coup fatal et atteindre 845 voyageurs après la mise en place du tunnel du Simplon⁶². Ces dates coïncident avec notamment l'ouverture des lignes ferroviaires par le Brenner en 1867, le Mont Cenis en 1871 et le Gothard en 1882. C'est la fin du temps des diligences qui va amener un isolement des différentes localités situées sur la route du Simplon. Les villageois qui gagnaient leur vie en échange d'hospitalité se sont vite retrouvés confronté à cette désertion. Ils quittent leurs différents hameaux, parce que les voyageurs ne prenaient plus que quelques minutes à traverser le col. Ces derniers ne ressentaient plus le besoin de loger dans des maisons d'hôtes.

Ce sentiment d'abandon est notable également aux extrémités de la nouvelle galerie. Le projet du tunnel ferroviaire avait utilisé une quantité non négligeable d'ouvriers qu'il avait fallu loger. C'est ainsi que plusieurs italiens avaient trouvé à Brig et dans les environs des hébergements, sommaire au début avant que la région leur offre de véritables logements. Mais aussitôt le chantier achevé, ceux-ci étaient alors chassés de la Suisse : *« leurs caravanes repassent le col, singulièrement augmentées, car la race est prolifique ; bébés à la mamelle, gamins trotinant pieds nus et en loques sur la grande route, ou charriés dans les plus invraisemblables véhicules, les femmes à la face cuivrée, aux yeux de charbon et de velours, les hommes dégagés et bavards, tout ce monde gravit pêle-mêle les hauteurs pour retrouver le chaud soleil de Lombardie. »*⁶³ Alors que certains étaient partis en Suisse, d'autres avaient préféré rester en Italie. C'est ainsi que les travailleurs italiens ont envahi le village d'Iselle et arrivent même à créer, en 1898 le village de Balmalonesca⁶⁴, tous deux proches du chantier. Mais encore une fois, l'ouvrage terminé, nombreux étaient ceux à avoir quitté ces villages, abandonnant les bâtiments, les laissant encore aujourd'hui désaffectés.

Paradoxalement à l'abandon de ces villages causé par la mise en place du tunnel ferroviaire du Simplon, l'apparition des premiers véhicules

62 Renato Arnold, *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2012.

63 Frédéric Barbay, *La Route du Simplon*, 1906, p. 149-150.

64 Site web des archives iconographiques de Verbano Cusio Ossola.



Gabriel Lory,
Vue de la Galerie
d'Algaby. Prise
du côté du Valais,
 1811.

avant



après

automobiles contribue à une nouvelle reconquête du col. Le Simplon devient le premier col partiellement ouvert au trafic. En 1906, la route est ouverte aux véhicules trois jours par semaines avant d'être sans restrictions malgré qu'elle soit « *naturelle*⁶⁵ ». C'est en 1919 qu'un car postal reliait Brig à Gondo par le col du Simplon. Très rapidement, les bus se parent de leur couleur jaune caractéristique. Avec aujourd'hui pas moins de trente-trois arrêts et plus de cent mille passagers annuel⁶⁶, la forte fréquentation du Simplon réclamait une infrastructure, des auberges et des hôtels. Il est intéressant de constater que les bâtiments napoléoniens ont tout d'abord été aménagés pour recevoir les voyageurs. L'hospice du Simplon offrait le logis à 300 personnes, et l'auberge entre 10 000 et 12 000 hôtes par année à sa table⁶⁷. Cependant, ce n'est qu'à partir de 1957⁶⁸, pour répondre à l'ampleur du trafic, que la route de Napoléon connaîtra d'importants travaux de modernisation. Elle passera progressivement de route naturelle à route goudronnée.

« Il [car postal] est inscrit comme un lien entre la montagne et les régions de plaine, un élément important sur lequel la population peut compter, un trait d'union pour les habitants de territoires éloignés, aux confins de la Suisse, comme le sont Gondo et Simplon Dorf.⁶⁹ »

Répondre aux nouvelles exigences automobiles a demandé l'amélioration de la liaison entre Brig et Gondo. Les ingénieurs avaient alors décidé de reprendre une majorité du tracé de la route de Napoléon, comme elle était toujours praticable, pour créer la route nationale. Force est de constater que même après plus d'un siècle d'écart et avec de meilleurs outils technologiques, les ingénieurs s'étaient confrontés aux mêmes soucis que Céard lors de la création de la route du Simplon : la route de Ried, la vallée du Ganter, le cours d'eau descendant du glacier de *Kaltwasser* et les gorges de Gondo. Ce sont particulièrement ces tronçons qui ont subi le plus de changement. La montée de Ried à Schallberg est prolongée, créant un fragment de route plus long et proposant une pente beaucoup plus douce. Un nouvel ouvrage, un pont haut de 145 mètres et de 168 mètres de long, permet la traversée des gorges de Ganter, évitant ainsi l'ancien pont de Napoléon beaucoup trop étroit pour les exigences modernes. La route évite le village du Simplon pour rejoindre Gabi avec un virage en épingle. Et enfin, les gorges du Gondo seront légèrement modifiées pour avoir un tracé beaucoup plus fluide.

65 **Victor Juste**, *Voyage au Simplon. En train, en car postal et à pied de Brigue à Domodossola*, 2021, p. 28.

66 *Idem*, p.30

67 Exposition de l'écomusée du Simplon à l'Ancienne Caserne.

68 **Victor Juste**, *Voyage au Simplon. En train, en car postal et à pied de Brigue à Domodossola*, 2021, p. 28.

69 *Idem*, p.31

Mais la plus grande modification se fait sur la composition du sol. Beaucoup plus épais et composé de matériaux résistants au gel, le col du Simplon peut être traversé en hiver.

Il faut mentionner que la volonté de créer des routes plus spacieuses pour une circulation aisée et sûre et de relier le plus de villages et villes possibles a été rapidement accompagnée par le concept de l'*autostrade* qui vient gommer les dangers issus de la circulation routière habituelle. Alors que les routes franchissent les cols et que des barrières infranchissables sont surmontées, la dangerosité de ces dernières augmente, notamment à cause des différentes chutes de neige qui avaient lieu durant l'année. Pour contrer cela, au col du Simplon, le projet de l'*Autostrade* du Tunnel du Simplon avait été imaginé. L'idée était de transformer la deuxième galerie du tunnel ferroviaire en une *autostrade*, en dotant tout simplement cette dernière d'une surface de roulement laissant les rails, l'éclairage ad hoc et la ventilation⁷⁰. D'ailleurs, la voiture étant un moyen de locomotion parfait et cherchant son indépendance, il est contraire à la logique de la faire transporter par un wagon de chemin de fer. Néanmoins c'est un projet, qui, même s'il a su séduire les italiens, n'a pas eu le même effet en Suisse, et c'est pour cela que l'idée n'est pas développée. La politique suisse s'intègre particulièrement avec la politique européenne visant à réaliser à terme un équilibre entre le rail et la route. Le Valais bénéficie d'une grande diversité d'offre ferroviaire⁷¹.

Cette nouvelle route praticable en tout temps a amené un grand nombre d'ouvrages d'ingénierie : près de cinq kilomètres de galeries, presque deux kilomètres de tunnels et vingt-quatre nouveaux ponts⁷². Une des œuvres s'y trouvant, le *Ganterbrücke*, est la plus imposante et la plus remarquable. Du haut de ses 145 mètres de haut et de ses 168 mètres de long, ce pont construit par Christian Menn entre 1967 et 1980 est un véritablement accomplissement tant il est bien intégré dans le paysage. Il permet de traverser les gorges du Ganter et d'éviter le pont du Napoléon, sensible aux chutes de roches et non-adapté à la nouvelle route. En effet, lors de la traversée en voiture, une cascade d'eau coulait non loin avec une présence dominante de rochers. Le pont montre également un savoir-faire de l'ingénieur. Il dessine une courbe en S avec des portées entre 35 et 174 mètres. Le pont du Ganter est le premier pont extradossé en Suisse, croisement entre un pont à haubans et un pont à poutres, à grande échelle. Ses haubans sont enfermés dans un voile en béton précontraint. L'enrobage était nécessaire parce que leur connexion au pont est courbée. Sa beauté naturelle vient également de la forme géomé-

70 **Inconnu**, *L'autostrade-tunnel du Simplon*, 1936, p. 6

71 **Jean-Jacques Rey-Bellet**, *Une politique du passage : le Valais*, 2005, p.39

72 Exposition de l'écomusée du Simplon à l'Ancienne Caserne.

trique de ses supports triangulaires permettant un tablier mince⁷³. Jack Rossiter affirme même que : « *Ganter bridge ... represents one of those rare events where a new form arises.*⁷⁴ »

Malgré l'arrivée d'énormément de nouveaux ouvrages qui rendent le site du col du Simplon un lieu encore plus hétéroclite, il faut mentionner que certains bâtiments ont dû être détruits. Le refuge Bérissal, comme mentionné précédemment, a été victime de la mise en place de la nouvelle route, tout comme le refuge de la *Casermetta*.

Essor du tourisme

Comme nous avons pu le voir, la construction de la route napoléonienne a augmenté la fréquentation du col du Simplon. Pour répondre à cet accroissement, des nouveaux hébergements ont été habilités. En plus de l'hospice qui offrait le logis, les maisons cantonnières ont été transformées. Les documents présents dans l'exposition de l'Ancienne Caserne mentionnent l'hôtel *Weissmies*, ayant été conçu sur le refuge de Gabi. Ces premiers pas pour aider les voyageurs voulant traverser le col vont rassurer ces derniers. Et comme un effet boule de neige, le tourisme de masse va s'accroître et va demander l'agrandissement des infrastructures sur le Simplon. Plusieurs hôtels naissent de ce projet : le restaurant-hôtel *Ganterwald*, le café *Schallbett*, l'hôtel *Simplonblick*, l'hôtel restaurant Monte Leone, face à l'hospice du Simplon et l'hôtel Bellevue. Alors que les quatre premiers sont encore en service, le dernier est un « *établissement fantôme*⁷⁵ ».

La mise en place d'un écomusée au Simplon, qui cherche « *à présenter l'habitat comme un tout et à montrer les interactions entre l'homme et son environnement*⁷⁶ », participe à ce nouvel essor touristique. Sortir des murs du musée classique semble être une approche cohérente tant le col du Simplon se doit d'être vécu. Liant l'espace naturel et le contexte historique, le chemin Stockalper est la colonne vertébrale de l'écomusée du Simplon. Il permet de découvrir la région en marchant et en s'informant grâce à des panneaux disposés sur le parcours. La mise en œuvre de l'écomusée a nécessité divers travaux de remise en état du sentier muletier historique. En effet, il ne faut pas oublier qu'avec la nouvelle route et le percement du tunnel ferroviaire, le chemin pédestre n'était que très

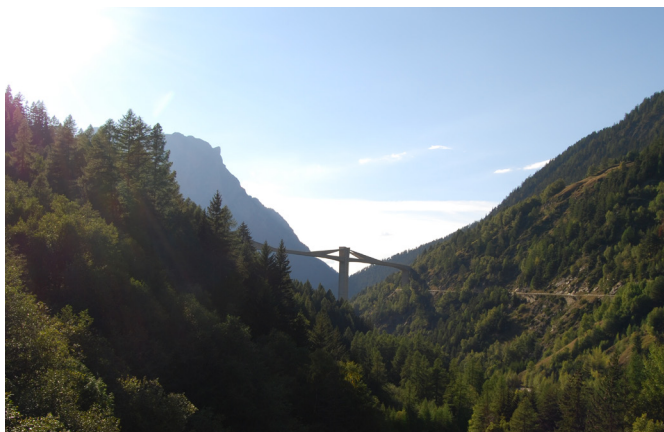
73 Jack Rossiter, *A critical analysis of the Ganter Bridge*, 2008.

74 *Idem*.

Traduction personnelle : *Le pont de Ganter... représente l'un de ces rares événements où une nouvelle forme s'élève.*

75 Victor Juste, *Voyage au Simplon. En train, en car postal et à pied de Brigue à Domodossola*, 2021, p. 70.

76 Brochure de l'écomusée du Simplon.



peu utilisé. Il a fallu également restaurer les gorges de la Doveria jusqu'à Gondo pour les rendre accessibles⁷⁷.

Il existe quatre grandes étapes qui ponctuent et rythment le tracé Stockalper. La première est l'*Alter Gasthof* qui se trouve au village du Simplon et forme le cœur de l'écomusée. Il abrite l'exposition permanente du musée. Ce qui y est exposé est consacré aux effets du trafic international au niveau régional. L'histoire du Simplon, comme axe de circulation, y est expliquée, en passant par son apogée sous le grand Stockalper, puis la route carrossable par Napoléon, qui fascine et amène un tourisme naissant, pour terminer sur le percement du tunnel ferroviaire et des outils utilisés. La deuxième étape est l'Ancienne Caserne, qui, en collaboration avec le Département des transports, des constructions et de l'environnement du canton du Valais, est consacrée à une exposition sur les quatre voies de trafic au Simplon : le sentier Stockalper, la route carrossable napoléonienne, la route nationale et le tunnel du Simplon. Ces voies ont chacune laissé des traces marquantes dans le paysage par leur tracé et les constructions s'y rapportant. La troisième est l'exposition au fort Gondo, ancienne fortification d'infanterie qui a permis de transformer le lieu en un fort de barrage. Elle y relate l'histoire de la fortification et la présence militaire au Simplon. La quatrième et dernière étape de cet *ecomuseum* se situe à Gondo dans la tour de Stockalper, qui explique, à l'aide de modèles-miniatures, l'histoire des mines d'or de Gondo⁷⁸.

Pour encore approfondir la vision touristique que le col du Simplon possède, un forfait de randonnée proposant le parcours en plusieurs étapes a même été conçu pour les personnes désirant passer la nuit dans la région, sans oublier évidemment les autres activités sportives qui peuvent s'y dérouler, notamment le vélo tout-terrain. On retrouve bien l'attrait et l'importance du chemin Stockalper⁷⁹.

77 Site web de l'écomusée du Simplon.

78 Site web de la Via Stockalper.

79 *Ibidem*.

iii. Synthèse

Terminer la première partie de cet énoncé représente la fin d'un voyage. Le lecteur, pèlerin de ce récit, a commencé sa randonnée par une lecture générale du site à l'aide du carnet de voyage. Il est ensuite transporté à différentes périodes avant de revenir à la sienne et au chemin pédestre qu'il a découvert au début, par l'écomusée du Simplon. La boucle est bouclée.

Par cette analyse historique, il est possible de constater les différentes traces des travaux du col du Simplon qui en font un territoire unique. Il a tout aussi bien connu des moments de délabrement causés par des conflits politiques et sociaux ainsi que la dégradation des chemins muletiers, que des moments radieux grâce aux acteurs ambitieux que sont Gaspard Jodoc Stockalper et Nicolas Céard, sous les ordres de Napoléon Bonaparte. Il y eût aussi des événements marquants, comme le percement du tunnel en 1906 et l'apparition de la première voiture. Aujourd'hui le Simplon est l'unique passage transalpin ouvert à l'année, montrant l'importance de ce dernier, qui favorise principalement l'économie du Valais et de la Suisse. Les camions, les trains, les touristes et les frontaliers volent la vedette aux muletiers et aux diligences, principaux moyen de transport de l'époque. Ces nouveaux trafics font vivre le col. Mais, il ne reste qu'un lieu de passage. Quelques minutes suffisent pour traverser le paysage alpin, voyage qui, auparavant, prenait plusieurs jours à pied. Le rôle des bâtiments présents le long de cette traversée devient presque inexistant, mettant aujourd'hui en question leur fonction.

Le nombre d'édifices construits par le Grand Stockalper et Nicolas Céard amène à s'interroger sur le futur développement du col du Simplon. Alors que du côté suisse il existe de nombreuses interventions qui ont permis de mettre en avant la richesse culturelle de ce sentier pédestre, grâce à la Via Stockalper et à l'écomusée, il en est très différent du côté italien, où l'on observe les nombreux abandons des différentes bâtisses et constructions. Et même si certains bâtiments sont encore utilisés aujourd'hui, comme l'hospice du Simplon accueillant des nouveaux

visiteurs, la *Barralhaus* occupés par l'Armée Suisse ou l'Ancienne Caserne qui est utilisée comme lieu d'exposition, cela permet de se poser la question sur la pérennité de ces derniers. Subsisteront-ils encore longtemps ? Lors de la rédaction du carnet de voyage, il est mis en exergue l'utilisation de la Via Stockalper par différents cyclistes. Il n'y aucune mention d'autres randonneurs, montrant ainsi la faible concentration de personnes qui sembleraient emprunter ce chemin.

Ces différentes observations poussent donc à un questionnement concernant les possibles interventions qui pourraient être mises en œuvre, et dans quel but. Même si la restauration du sentier Stockalper pour en faire un musée mobile semble être une solution à court terme, il est évident qu'il faut ouvrir son champ d'action. C'est ainsi que la thématique des réfugiés semble être la cible parfaite pour ce que le col du Simplon a à offrir. C'est une réalité, des migrants traversent les différents cols alpins pour trouver un refuge. Il est alors tout naturel de les aider durant ce voyage afin de leur offrir de bonnes conditions. Ainsi les bâtiments ponctués le long du col du Simplon serviraient de véritables refuges et retrouveraient leur fonction d'autrefois. Cela permettrait aussi de résoudre le problème lié à l'identification des bâtiments : lesquels seraient conservés, rénovés et utilisés. Etant donné que les réfugiés se déplacent majoritairement à pied, il semble évident de se focaliser sur les édifices présents tout le long du chemin pédestre de Stockalper. Ces questions amènent à l'élaboration d'une deuxième partie, dans laquelle il sera tenté de donner des pistes pour offrir à ces gens dans le besoin un lieu où ils se sentiraient en sécurité.



iv. LA RÉACTIVATION DU COL PÉDESTRE

iv.1 Frontière comme obstacle

Les frontières semblent aujourd'hui présenter un nouveau visage. Cette ligne séparatrice qui est le résultat d'un dialogue interétatique est devenue imperméable notamment grâce aux accords de *Schengen* qui autorise la libre-circulation sans contrôle et sans passeport. Cependant la réalité pour les réfugiés qui réalisent un parcours migratoire en est tout autre. Ils se heurtent aux véritables limites territoriales : non seulement certaines barrières naturelles comme le désert, la mer ou encore la montagne, mais aussi administrativement aux contrôles des frontières. Et ce sont souvent ces dernières qui sont l'authentique obstacle à franchir. Il s'agit d'un paradoxe : d'un côté la fluidification des frontières qui sont traversées et de l'autre un rempart.

L'Organisation suisse d'aide aux réfugiés (*OSAR*) est créée en 1936¹ par six œuvres d'entraide dans le domaine de l'asile, puis en 1950² la Confédération met en place le Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (*HCR*) afin de trouver des solutions durable pour aider les réfugiés à reconstruire leur vie. Est considérée réfugiée une personne quittant son pays à cause de persécution, de guerre ou des raisons humanitaires. En 2019 et 2020, la Suisse reçoit respectivement 14 266 et 11 041 demandes d'asile. Seulement 33% des ces personnes ont obtenu l'asile, et cela malgré les procédures accélérées depuis 2019³. Ces demandes sont absolument nécessaires afin d'acquérir le droit d'asile qui permet de séjourner et de recevoir des aides financières, ainsi que de traverser les pays qui forment l'espace *Schengen*.

Cela montre à quel point la situation est critique. Le véritable obstacle n'est pas la nature à proprement parler mais bien l'administration. L'Allemagne étant un des pays accueillant le plus de réfugiés, il est tout naturel que ces derniers veulent s'y rendre. Alors que la majorité viennent des pays de l'orient, ils se retrouvent à traverser la mer Méditerranée et

1 Site web de l'Organisation suisse d'aide aux réfugiés.

2 Site web du Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés.

3 Site web de l'Amnesty International.

à atteindre l'Italie qui a récemment pris des mesures qui répriment et précarisent l'accueil aux étrangers. N'ayant pas de perspective d'intégration, les réfugiés n'ont plus d'autres choix que de franchir les Alpes. L'exemple de Briançon⁴ montre à quel point les risques pris sont démesurés. Obligés de prendre des chemins reculés afin d'éviter les contrôles, certains y ont laissé leur vie. On a pu observer un élan de solidarité entre montagnards qui les ont aidé. Mais les refuges ne peuvent pas suivre. Celui de Briançon reçoit environ vingt à cinquante personnes quotidiennement, les migrants sont forcés de trouver un abri dans une église. Il est complètement débordé et ferme ses portes. Cet exemple datant fin octobre est une image très forte avec un caractère spirituel qui renforce mon besoin urgent de loger ces gens dans les abris qui sont tout aussi religieux dans le col du Simplon.

Afin de trouver des réponses à cette problématique, l'axe du Simplon pourrait alors servir de porte d'entrée pour ces personnes dans le besoin. Comme déjà vu en première partie, l'ancien sentier muletier Stockalper est très riche, possédant des édifices abandonnés qui pourraient parfaitement servir ce projet. Dans une optique d'intégration, les migrants sur place pourraient même participer aux travaux et réflexions développant ainsi un chantier pédestre sur tout le Simplon en accord avec leurs besoins. Le site étant bien riche en matériaux, il serait aisé de les trouver sur place. Ainsi le col du Simplon serait un gigantesque lieu d'accueil, long de trente-trois kilomètres, et serait défini selon des programmes se basant sur les types de réfugiés : ceux qui veulent rester, ceux qui repartent à la fin des conflits et ceux qui sont juste de passage.

iv.2 Enjeux et interventions

Il est important de comprendre les différentes positions face aux interventions sur un bâtiment. Les avis divergent et vont même parfois s'opposer. Il faut donc se positionner, prendre parti et proposer une méthode d'action. Se positionner face à un bâtiment existant selon les différentes pensées architecturales est un enjeu à échelle mondiale. Dans un premier temps, il faut citer les protagonistes principaux. Travaillant, en parallèle à cet énoncé, dans un bureau d'architecture, j'ai pu réfléchir à cette thématique et me confronter à certains problèmes qui y sont liés.

Viollet-le-Duc, en 1866, pose les bases de la restauration, première possible intervention sur les bâtiments. Il affirme que « *restaurer un édifice, ce n'est pas l'entretenir, le réparer ou le refaire, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné.*⁵ » Face à cette idée, John Ruskin défend la conservation du bâtiment tel qu'il se présente. Il s'oppose fermement aux idées de Viollet-le-Duc dans son ouvrage *The seven lamps of architecture* paru en 1849, où il décrit « *l'anti-interventionnisme* ». Les êtres humains n'auraient pas le droit d'intervenir et de modifier les édifices. Ces deux personnages ont posé les pierres dans l'élaboration des premiers débats posant la question des possibles interventions sur un ouvrage. De ce dilemme naît une synthèse en deux points par le milanais Camillo Boito : « *1. Il faut l'impossible, il faut des miracles pour conserver au monument son aspect artistique et pittoresque ancien ; 2. Il faut que les restitutions, si elles sont indispensables, et les adjonctions, si elles ne peuvent être évitées, apparaissent non pas comme des œuvres anciennes, mais comme des œuvres d'aujourd'hui*⁶ ». Cette théorie datant de

5 Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, p. 14.

6 Françoise Choay, *Collection Tranches de villes*, 2000, p. 34-51.

1893 se démarque des deux autres ci-dessus. Il est clair que pour Boito, une restauration réussie permet de distinguer les différentes interventions qu'un monument subit par rapport à l'ouvrage original. L'architecte n'est plus un menteur. Il est honnête, pour la postérité.

Cette rétrospective abrégée met en lumière la complexité des enjeux d'une intervention sur un bâtiment. Dans une époque où énormément de constructions font partie du patrimoine Suisse, le col du Simplon n'est pas une exception. L'élaboration de l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) et le Service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA) classifient les ouvrages selon un certain degré d'importance pouvant parfois empêcher toute type d'intervention. La protection du col du Simplon date de 1996⁷. D'après l'ISOS, le site est classé selon un objectif de conservation qui stipule : « *La catégorie d'inventaire « A » indique l'existence d'une substance d'origine. La plupart des bâtiments et des espaces présentent les caractéristiques propres à une même époque ou à une même région. [...] L'objectif de sauvegarde « A » préconise la sauvegarde de la substance. Conservation intégrale de toutes les constructions et composantes du site, de tous les espaces libres ; suppression des interventions parasites.*⁸ » De plus, selon le SMBA datant de 2017, le Valais possède un grand nombre de monuments et sites historiques, patrimoine qui maintient l'identité des villes et des villages⁹. Ces mesures protectrices figent les édifices. Et bien que cela serve la volonté de réaliser l'écomusée du Simplon, où les bâtiments seraient comme des tableaux d'art dans un musée, il est possible d'aller au-delà de cette conservation totale. Il est essentiel, dans le cadre de ce travail, de changer de point de vue sur le patrimoine et d'envisager la préservation de l'identité et de l'authenticité des bâtiments par des interventions sur ces derniers. Dans le cadre d'un exercice académique tel que celui-ci, il est possible de s'éloigner du prescrit et des règles très conservatrices liées au col.

7 Site internet du bulletin officiel du Valais. Recueil systématique.

8 **ISOS**, *Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse. Explications relatives à l'ISOS*, 2011.

9 **Canton du Valais. Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement Service des bâtiments, monuments et archéologie**, *Patrimoine bâtis. Inventaire, classement mise sous protection. Guide à l'intention des communes*, 2017.

iv.3 Identification des bâtiments

Cette ouverture et cette liberté prises par rapport à l'ISOS permettent alors de modifier des bâtiments. Cependant, ces transformations ne doivent pas être irréfléchies. Toutes doivent avoir un sens et une logique de préservation. Lors de la traversée du col du Simplon, il a été possible d'observer trois catégories d'état actuel des ouvrages :

- Abandonnés (voire détruits) mais utilisables (1)
- Encore utilisés aujourd'hui (2)
- Délabrés et inutilisables (3)

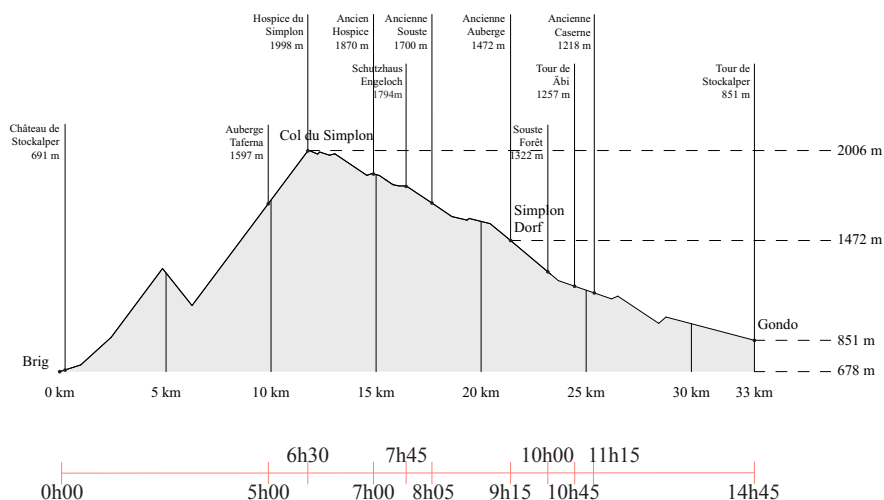
Pour la suite de ce travail, la première et la deuxième catégorie subissent le même type d'interventions, c'est-à-dire des changements minimes qui amélioreront la condition de vie à l'intérieur de l'édifice sans pour autant modifier entièrement l'enveloppe. Le dernier point regroupe alors les changements majeurs. Ces interventions modifieront de manière substantielle le bâtiment et changeront, par conséquent, le paysage environnant. Mais il est important de mentionner que ces deux manières de procéder ont le but commun d'offrir à des réfugiés, qui traversent le col, des abris. Ils doivent dans ce cas être capable de loger un certain nombre pendant une période qui peut durer plusieurs mois, notamment en hiver. Ainsi ces édifices renouent avec le rôle primordial qu'ils avaient auparavant et répondent à une problématique actuelle qui s'accroît. En effet, le nombre des réfugiés ne cesse d'augmenter et il faut absolument les accueillir et les aider.

A travers cet énoncé théorique, il y a des indices sur les bâtiments qui seront travaillés pour le Projet De Master. Il s'agit des constructions présentes tout le long de la Via Stockalper. Ci-des-

sous, les photographies, prises lors du voyage, sont classifiées selon les trois catégories énumérées ci-dessus et sont les ouvrages qui subiront des interventions. En complément de cela, il y a également trois fiches, celle de l'auberge Taferna (1), celle de la tour Stockalper à Gondo (2) et enfin la tour de Äbi (3). Chacune servira d'exemple quant à la manière de procéder sur les autres édifices.

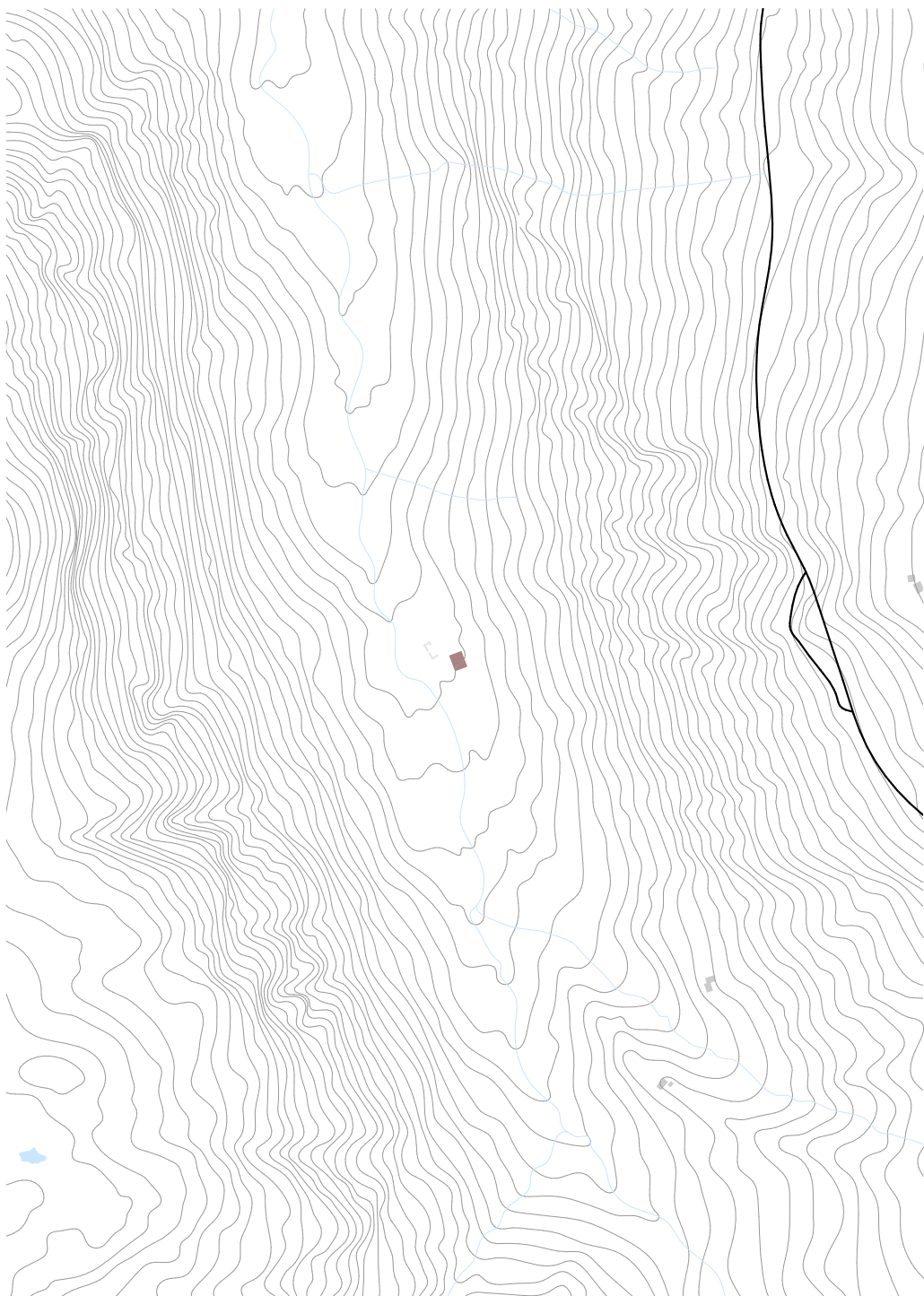
Ces bâtiments de différentes époques ont fait du col du Simplon un site hétérogène. Tous avaient une fonction. Il semble aujourd'hui logique de leur redonner un but selon leurs tailles et leurs potentiels. La plupart des constructions de Stockalper et qui se trouvent le long de son chemin muletier ne sont pas ne sont pas aussi imposantes que l'Hospice du Simplon ou le château Stockalper à Brig. Cependant elles peuvent très bien servir comme point de relais et aider les réfugiés à traverser le col en les alimentant de vivres et offrir d'abri à quelques personnes. La tour Stockalper à Gondo, par exemple, possède dix chambres. Par déduction, L'Ancien Hospice et la tour de Äbi peuvent également avoir ce nombre de lits. Les anciennes soustes sont plus difficiles à quantifier mais la possibilité de loger la moitié des différentes tours paraît cohérente. L'hôtel de la Poste au village du Simplon procure treize chambres. Ce bâtiment construit par Céard, peut très bien servir d'indication pour les autres refuges du col, notamment celui de Engeloeh ou encore l'auberge Taferna. L'Ancienne Caserne, étant utilisée pour l'exposition de l'ecomuseum, ne servirait que comme espace de recensement et ravitaillement. L'Hospice du Simplon, ayant une capacité qui peut atteindre 130 personnes aujourd'hui - mais dont le toit est inaccessible et peut possiblement accueillir plus de personnes - sera le cœur de ce système. Une fois le sommet atteint, les réfugiés qui avancent à leur rythme, trouveront en ce lieu un cadre idéal pour y vivre le temps que leur dossier y soit traité. Ce dernier serait traité dans le château Stockalper qui est actuellement utilisé pour de l'administratif. Il paraît logique de maintenir cette fonction. De plus, tous les édifices seront en contact entre eux pour garder une trace des allées et venues des migrants afin qu'une équipe aille les chercher si jamais il se passait quelque chose. S'ajoute à cela une amélioration du système d'indications sur le chemin pédestre. En effet, quelques passages restent relativement dangereux et il n'est pas rare de se perdre comme il est arrivé au début du parcours dans le carnet de voyage.

Le flux migratoire devient un élément central dans ce grand dessein. Le col du Simplon permettrait alors d'être traversé en toute sécurité, assurant le confort et les besoins nécessaires aux réfugiés. C'est dans cet état d'esprit que les refuges qui ont été choisis possèdent un spectre temporel qui varie. Chaque abri se trouve plus ou moins éloigné du précédant et du suivant. Ainsi, ceux qui désirent prendre leur temps sont invités à le faire tandis que d'autres, peut-être plus impatients, peuvent très bien passer devant trois ou quatre bâtiments avant de s'arrêter. Comme déjà mentionné, l'ancien chemin muletier est assez bien garni de différentes constructions qui le jalonnent, à tel point que de nouveaux ouvrages semblent superflus. Cependant, en observant le graphique qui se trouve ci-dessous, on peut noter deux moments où la distance entre deux refuges est conséquente : le segment de Brig jusqu'à l'auberge Taferna et celui de l'Ancienne Caserne à Gondo. C'est un facteur intéressant à constater, parce que même si maintenant l'intérêt de ce travail n'est pas forcément porté sur de nouvelles constructions, le futur du col du Simplon pourrait très bien se voir fournir de nouveaux aménagements.





De gauche à droite et de bas en haut :
 Château de Stockalper (2)
 Auberge Taferna (1)
 Hospice du Simplon (2)
 Altes Spittel (1)
Schutzhaus Engeloeh (1)
 Ancienne Souste (3)
 Hôtel de la Poste (2)
 Souste dans une forêt (3)
 Tour de Äbi (3)
 Ancienne Caserne (2)
 Tour Stockalper (2)



AUBERGE TAFERNA

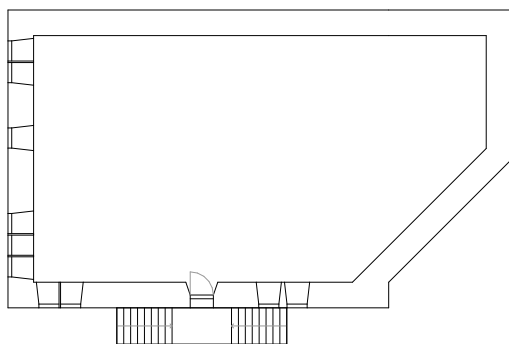
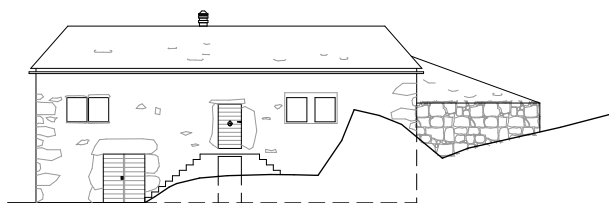
07 L'auberge fait partie de la première catégorie d'intervention. Elle se situe en contrebas du sommet, avant la montée en lacets. Construite en moellons irréguliers, elle a une chaîne d'angles en pierre de taille. Le soubassement, qui d'après une inscription, contenait les caves et les étables. De base rectangulaire, l'auberge possède une annexe en pierre moins haute.

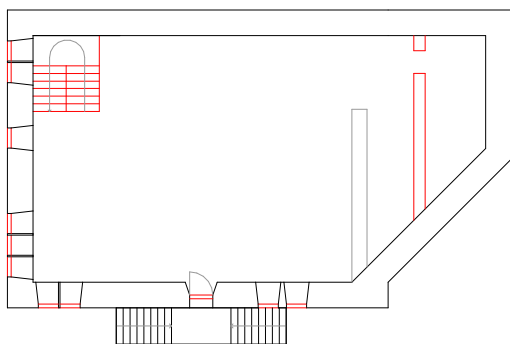
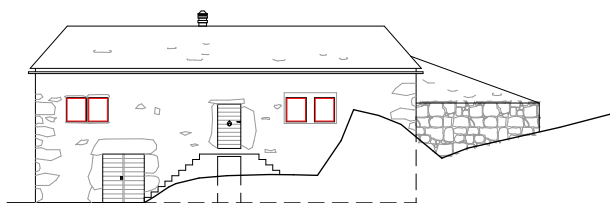
Ce premier refuge se distingue par sa bonne conservation. Les ouvertures ne sont que des trous avec des volets intérieurs. L'ajout de fenêtres permettrait d'en faire un endroit plus viable.

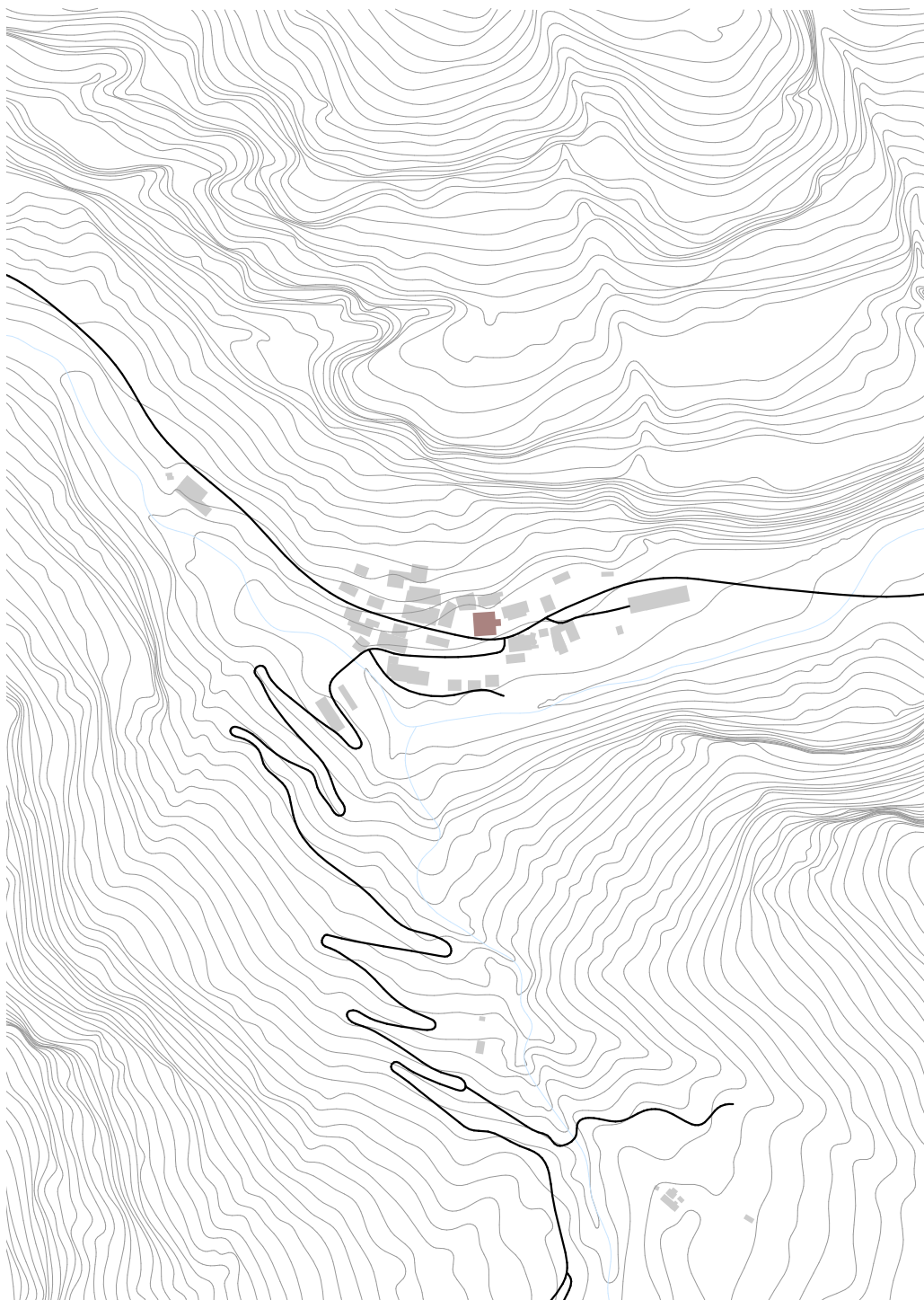
L'intervention serait alors de conserver la fonction initiale de cet ouvrage. L'étage supérieur resterait un étage de restauration. Une cuisine serait aménagée dans l'annexe. Quant à l'étage inférieur, les caves contiendraient des lits. Une cheminée est visible en toiture, l'utilisation de cette dernière sera essentiel pour assurer le chauffage en période hivernale.

Un second bâtiment, délabré, jouxte le refuge. Nécessitant plus de travaux, il pourrait très bien servir de lieu de stockage et ainsi subvenir aux besoins de l'auberge.

localisation	Mäderalp
date	1684
altitude	+1 597m
architecte	Gaspard Jodoc Stockalper
programme	auberge







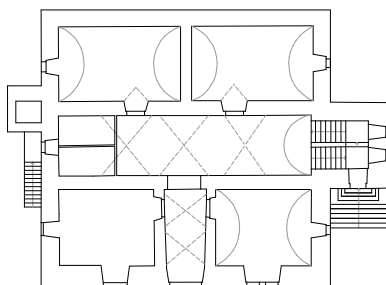
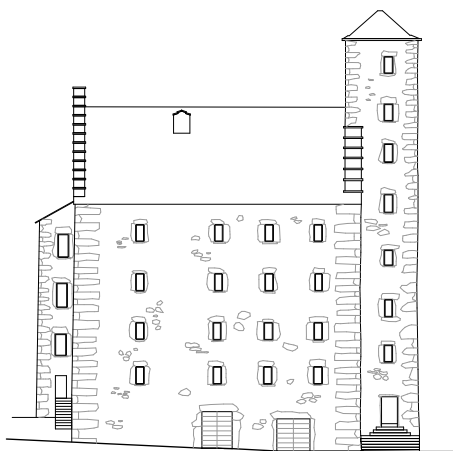
TOUR STOCKALPER

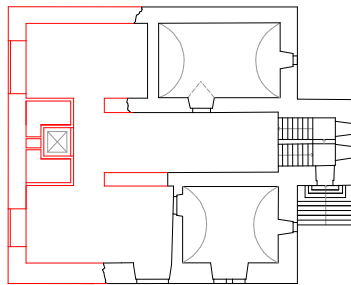
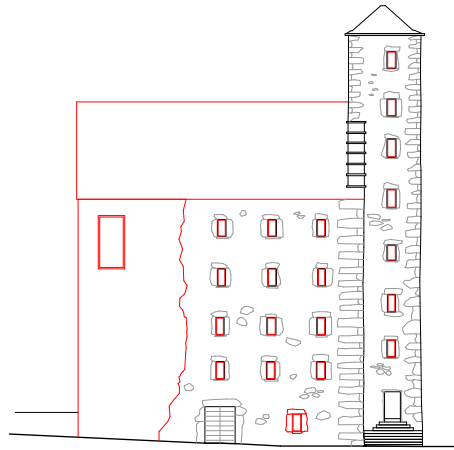
08 La tour Stockalper a subi d'importants dégâts en 2000 à la suite d'une coulée de boue. Elle est l'exemple parfait de la synthèse de Camillo Boito. L'intervention que subit le bâtiment est visible. Elle contraste avec l'aspect pittoresque original. Le crépis lisse, de couleur jaune et beige, remplace les anciennes pierres balayées par la catastrophe.

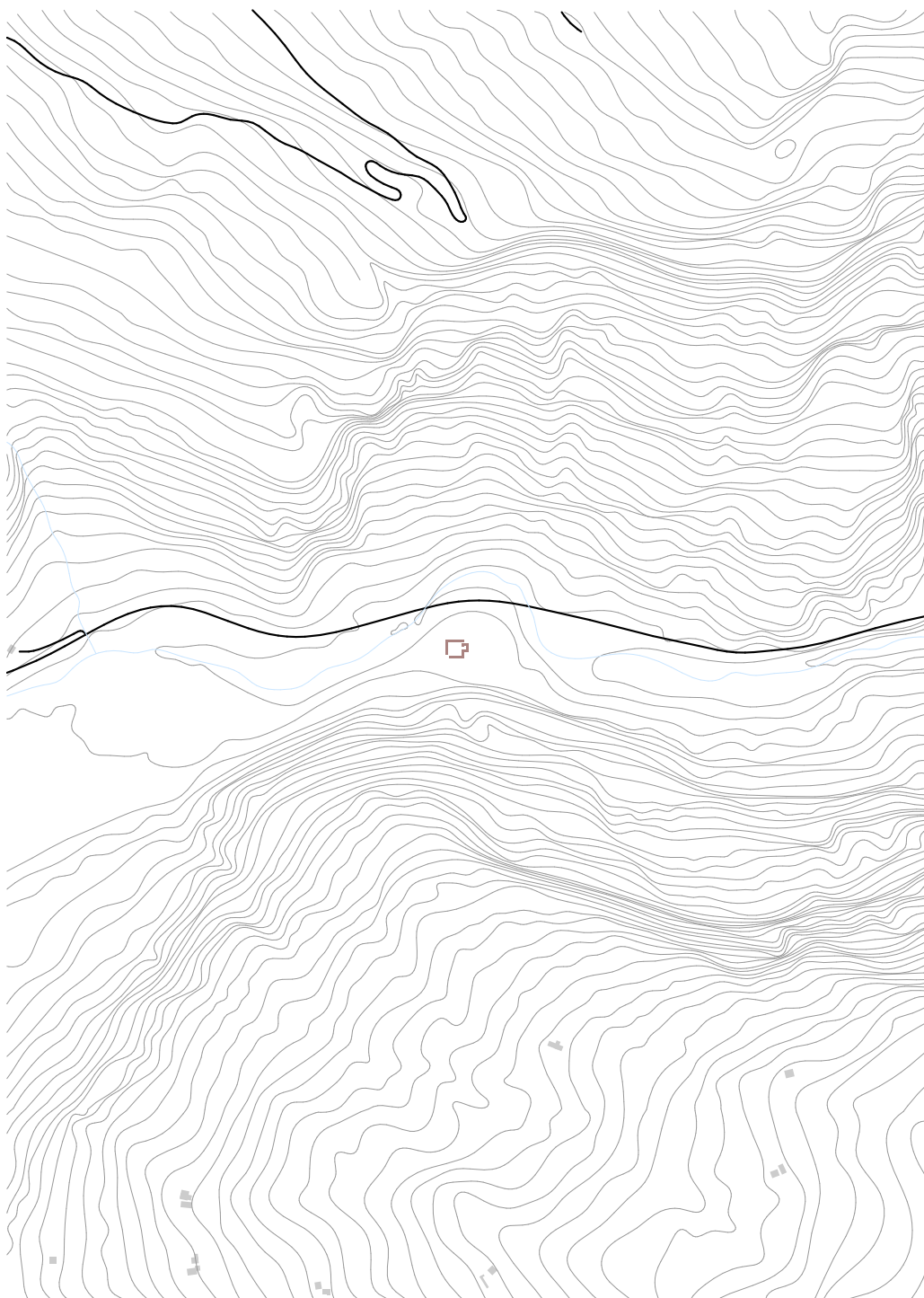
L'ouvrage fait partie de la deuxième catégorie. Il est encore tout à fait opérationnel et ne mérite pas d'attention particulière. Il est prêt à l'emploi. Il est néanmoins intéressant de voir la stratégie d'intervention qui a été utilisée. La reconstruction se démarque, amenant un nouveau programme : l'hôtellerie et la restauration. La tour Stockalper servirait de point d'entrée et conserverait le programme qu'elle contient actuellement.

Les travaux amènent à se poser la question sur la sauvegarde du patrimoine. Bien qu'il a semblé évident de préserver ce bâtiment, d'autres ont moins eu cette chance.

localisation	Gondo
date	1666-1684
altitude	+851m
architecte	Gaspard Jodoc Stockalper
programme	entrepôt





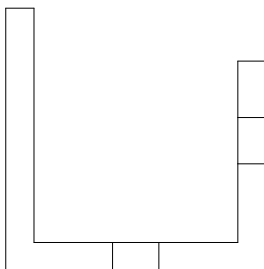
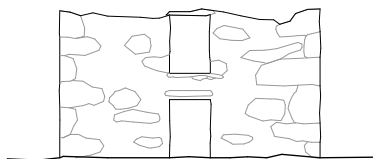


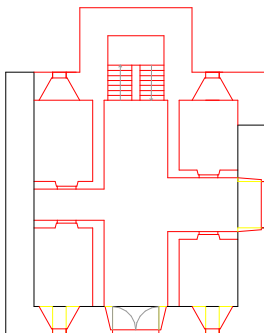
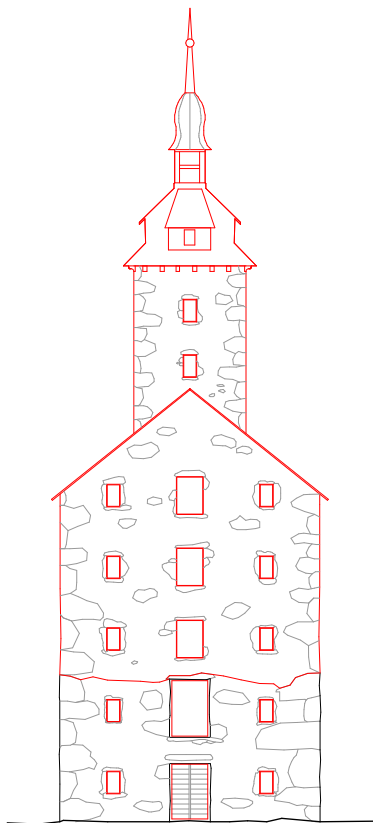
TOUR DE ÄBI

09 Le bâtiment en ruine est visible sur le chemin Stockalper grâce sa façade imposante. Les murs restants sont cachés par la nature qui a repris ses droits. Cet entrepôt en devenir aurait dû avoir un aspect similaire à celui de Gondo. La tour se trouve dans la troisième catégorie. Par conséquent, elle subira des interventions beaucoup plus importantes. Malgré un degré de liberté plus élevé, le but sera de respecter l'idée originelle pour préserver le patrimoine. Les murs, en maçonnerie de pierres sèches, qui sont actuellement sur place serviraient de base pour faire s'élever la tour de Äbi tout en essayant de ressembler à celle de Gondo. Des fenêtres s'ajouteraient aux ouvertures déjà présentes. La tour serait coiffée par un bulbe métallique faisant office de point de repère.

Le rez-de-chaussée servirait de lieu d'accueil contenant la cuisine et la salle à manger. Ces espaces sont délimités par deux couloirs médians qui se retrouveraient également dans les quatre autres étages qui sont liés par des escaliers dans la tour mais seraient cette fois dédiés aux chambres à coucher.

localisation	Äbi
date	1676
altitude	+1 257m
architecte	Gaspard Jodoc Stockalper
programme	entrepôt





v. Conclusion

Retracer l'histoire du col du Simplon a permis d'acquérir une connaissance large de ce territoire. Cette vision territoriale était nécessaire pour identifier les divers bâtiments ayant joué un rôle propre à leur époque. Après avoir constaté l'état dans lequel ils sont, la situation semble critique. Il ne fait aucune doute que dans quelques années, ce patrimoine aura complètement disparu. La thématique de la préservation de ces édifices est un sujet complexe et varié. L'écomusée du Simplon rentre dans une démarche de sauvegarde territoriale mais ce n'est pas encore suffisant. C'est alors que naît l'idée de redonner la fonction d'abri à ces bâtiments pour des réfugiés. Ces personnes ont besoin d'abris pour vivre. La fusion des deux problématiques semble alors faire sens. Les anciens refuges reprennent ainsi leur fonction première dans l'application proposée par cet énoncé.

La richesse que possède le col, trois moyens de le traverser qui ont créé plusieurs dizaines d'ouvrages, a demandé une identification précise et minutieuse des bâtiments méritant une préservation. La proposition faite dans ce travail s'est concentrée sur la voie pédestre, celle-ci étant probablement celle qui sera le plus utilisée par les réfugiés. Il s'en est suivi un exemple de l'application qui cherche un équilibre entre des mesures protectrices trop strictes, figeant le bâtiment actuel, et une liberté totale, dont le risque est la perte identitaire du bâtiment. L'analyse du site, ainsi que l'élaboration des différentes fiches analytiques ont permis de comprendre les bâtiments et ont été nécessaires à l'imagination de la potentialité d'une construction avant l'intervention. Cette méthode pourrait donc s'avérer utile postérieurement comme un outil guidant les décisions, notamment pour les constructions dont les composantes n'existent pas, où avoir fait ces fiches permettent alors d'être plus juste.

Il faut être conscient que cette problématique ne touche malheureusement pas uniquement le col du Simplon. Ce travail pourrait alors servir de méthodologie pour d'autres cols. Le nombre de réfugiés étant en constante augmentation, avoir plusieurs abris dispersés tout en préserv-

vant le patrimoine suisse semble avoir une forte potentialité d'utilisation. Ainsi les bâtiments ne tombent pas à l'abandon et les personnes dans le besoin ont un endroit pour y vivre le temps d'avoir un foyer permanent.

Dans le contexte du col du Simplon, les bâtiments identifiés ont tous un rapport avec la Via Stockalper. Alors que la majorité se trouve directement connectée au chemin, d'autres ne sont que visibles. Néanmoins, ils sont accessibles en quittant le sentier pédestre de quelques mètres ce qui justifie leur présence. Leur espacement aussi diffère selon les efforts à fournir, permettant une traversée qui peut ainsi durer sur un temps relativement court si une personne est plus affaiblie ou se rallonger si on se sent apte à marcher sur une plus longue distance. De plus, le manque d'investissement financier du côté de l'Italie, qui se traduit par l'abandon des villages de Iselle et Balmalonesca, et les seuls utilisateurs étant les touristes et l'armée côté Suisse, l'ajout de nouveaux bâtiments au lieu d'utiliser ceux qui existent déjà n'est pas encore d'actualité. Cependant, il faut garder à l'esprit, que dans un futur à long terme, cette solution peut-être envisagé. Le coût d'une intervention d'une telle envergure pourrait également être réduit grâce à l'utilisation des matériaux qui se trouvent sur place. Les réfugiés peuvent également servir de main d'œuvre, les permettant de gagner de l'expérience dans un domaine professionnel, de s'acclimater en Suisse et de faciliter ainsi leur intégration moyennant évidemment un salaire à la hauteur de leurs efforts. Tous ces facteurs semblent être de potentielles pistes qui pourront être traitées lors du Projet de Master dans ce contexte particulier qui est le chemin pédestre Stockalper.

REMERCIEMENTS

Au **Professeur Vincent Kaufmann** et à l'**Enseignante Nadja Maillard** pour leur travail de supervision, le temps qu'ils ont bien voulu m'accorder et leurs conseils avisés.

A mes parents **Reinaldo** et **Fatima Lucas** de m'avoir soutenu et encouragé lors de ma randonnée à travers le col du Simplon.

A mon amoureuse **Marie Mettraux** qui m'a épaulé et motivé tout le long de ce travail.

Aux **moines** de l'hospice du Simplon qui m'ont permis de visiter le bâtiment.

A **Sabina Mettraux** pour les quelques photos qu'elle a bien voulu partager et pour son aide à la réalisation de l'estampe.

A mes **amis** et **proches**.

vi. Sources

Bibliographie

Livres

Klaus Anderegg, *Simplon Dorf und Pass*, Simplon Dorf, Gemeinde Simplon, 1986

Frédéric Barbay, *La Route du Simplon*, Genève, ATAR, 1906.

Jules-Bernard Bertrand, *Gaspard Stockalper de la Tour, un grand Seigneur Valaisan au XVIIe siècle*, *Annales valaisannes*. [Sér. 2], Petites annales, Numéro 3, 1930.

Emilie Beytrison et My-Linh Dinh, *Le col du Simplon. Cas d'étude pour la formulation d'une méthodologie d'analyse*, Lausanne, EPFL, 2020.

Paul Bissegger, *D'ivoire et de marbre. Alexandre et Henri Perregaux ou l'Age d'Or de l'architecture vaudoise (1770-1850)*, Bibliothèque historique vaudoise, coll. « Bibliothèque historique vaudoise 131 », 2007.

William Brockedon, *Illustrations of the Passes of the Alps, by which Italy communicates with France, Switzerland and Italy*, London, G. Barclay, 1828-1829.

Richard Buxton, *Montagnes mythiques, montagnes tragiques*, In: Ktéma : civilisations de l'Orient, de la Grèce et de Rome antiques, N°15, 1990, p. 163-172.

Nicolas Céard, *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon, et autres objets d'art*, Paris, Goeury, 1820.

Françoise Choay, *Collection Tranches de villes*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 2000.

Emile Corthay, *L'hospice et la frontière*, Lausanne, EPFL, 2018.

Louis Courthion, *Le Simplon et ses voies d'accès*, Association "Pro Sempione", 1940

Jean-Elie David, *Le tunnel du Simplon*, Lausanne, Imprimerie Lucien Vincent, 1905.

Guillaume de Fooz, *Le tunnel du Simplon*, Bruxelles, Imprimerie de l'Economie Financière, 1905

Albert de Haller, *Les Alpes*, Genève-Carouge, Editions ZOE, 1995.

Horace Bénédict de Saussure, *Voyage dans les Alpes. Tome 4*, Neuchâtel, Samuel Fauche, 1779-1796.

Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Perception de l'espace et transports (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, 2005.

Inconnu, *L'autostrade-tunnel du Simplon*, 1936.

Victor Juste, *Voyage au Simplon. En train, en car postal et à pied de Brigue à Domodossola*, Bussigny, Rossolis, 2021.

Venceslas Kruta, *Les Celtes, histoire et dictionnaire*, Laffont, Paris, 2000.

Marc Kurz, *Du col du Simplon au col de la Furka*, Lausanne, Payot, 1920.

Adrian Mann, *Habiter les Alpes. Entre mythes et réalités*, Lausanne, EPFL, 2017.

Matthaeus Merian, *Topographia Helvetiae, Rhaetiae, et Valesiae*, Franckfurt am Mayn, im Jahr M DC LIV, 1654.

Frédéric d'Ostervald, *Voyage pittoresque de Genève à Milan, par le Simplon*, Paris, 1811.

Angélique Morand et Marion Mory, *Les Alpes. Arpenter, Retracer, Projeter*, Lausanne, EPFL, 2015.

Arnold Peter, *Gaspard Jodoc Stockalper de la tour (1609-1691)*, Genève : Slatkine, 1988.

Claude Reichler, *Les Alpes et leurs imagiers. Voyage et histoire du regard*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), 2013.

Jean-Jacques Rousseau, *La Nouvelle Héloïse*, Editions Flammarion, 1999.

John Ruskin, *The seven lamps of architecture*, Smith, Elder, and Co., 1855.

Charles Alexander Snoeck, *Promenade aux Alpes*, [ne peut être déterminé], 1824.

Amédée Tardieu, *Géographie de Strabon*, Editions Paris Hachette, 1867.

Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, Paris, B. Bance, 1866, T.VIII.

Hans Anton von Roten et Pierre G. Martin, *Les grands baillis du Valais, 1388-1798*, Sion : Archives de l'Etat du Valais, 2008, p.289-298.

Johan Philipp von Wessenberg, *La route du Simplon*, Bâle, J.G. Neukich, 1823.

Articles

Klaus Anderegg, *Ecomusée du Simplon. Sentiers et musées*, Simplon Dorf, Gemeinde Simplon, disponible sur: <https://www.simplon.ch>, 1999 (consulté le 01.09.21).

Archives iconographiques de Verbano Cusio Ossola, Balma-lonesca, un Far West ai piedi del Sempione, 2011, disponible sur: <https://archiviodelverbanocusioossola.com/> (consulté le 27.11.21)

Renato Arnold, *Col du Simplon*, 2012, disponible sur: <https://hls-dhs-dss.ch> (consulté le 17.10.21).

G. Autran, *Avant-projet d'aménagement du canal Stockalper en vue de la navigation et de l'assainissement de Monthey jusqu'au lac Léman*, Bulletin technique de la Suisse romande, (44) 1918, disponible sur: <https://www.e-periodica.ch> (consulté le 28.10.21).

Jean-François Bergier, *Les Alpes*, 2009, disponible sur: <https://hls-dhs-dss.ch>, 2013 (consulté le 17.10.21).

Canton du Valais. Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement. Service des bâtiments, monuments et archéologie, *Patrimoine bâtis. Inventaire, classement mise sous protection. Guide à l'intention des communes*, 2017.

Daniel Castella, *Viae helveticae, voies romaines en Suisse*, 2009, disponible sur: <https://www.nike-kulturerbe.ch> (consulté le 28.10.21).

Philippe Curdy / Manuel Mottet/ Claire Nicoud, *Brig-Glis / Waldmatte, un habitat alpin de l'âge du Fer : fouilles archéologiques N9 en Valais*, Archéologie suisse, (16) 1993.

ISOS, *Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse. Explications relatives à l'ISOS*, 2011.

Excelsior : journal illustré quotidien : informations, littérature, sciences, arts, sports, théâtre, élégances, *Bielovucic a réussi, hier, la traversée des alpes en aéroplane*, N°803, 1913, disponible sur: <https://gallica.bnf.fr> (consulté le 27.11.21).

Jean-Loup Fontana, *Hospices et refuges : la sollicitude publique à l'égard des migrants dans les Hautes-Alpes au XIXe siècle*, 2012, disponible sur: <https://www.cairn.info> (consulté le 14.12.21).

Le Figaro, *Migrants réfugiés dans une église à Briançon : une cinquantaine de personnes toujours dans l'attente*, n°24005, 2021.

Le Petit Parisien : journal quotidien du soir, *Chavez franchit le Simplon. Il se blesse grièvement en atterissant*, N°12 383, 1910, disponible sur: <https://gallica.bnf.fr> (consulté le 27.11.21).

Paul Maillefer, *Les routes romaines en Suisse : II*, Revue historique vaudoise, (8) 1900 disponible sur: <http://doi.org/10.5169/seals-9874> (consulté le 17.10.21).

Nouvelliste, *Géo Chavez pionnier de la traversée des Alpes*, N°222, 1960 (consulté le 27.11.21).

Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, *Gaspard Stockalper de la Tour*, 2012, disponible sur: <https://hls-dhs-dss.ch> (consulté le 17.10.21).

Jean-Jacques Rey-Bellet, *Une politique du passage : le Valais*. In: Collection EDYTEM. Cahiers de géographie, numéro 2, Traverser les montagnes, 2004, p. 32-42, disponible sur: <https://doi.org/10.3406/edyte.2004.888> (consulté le 25.11.21).

Jack Rossiter, *A critical analysis of the Ganter Bridge*, Switzerland University of Bath, Bath, UK. Proceedings of Bridge Engineering 2 Conference, 2008 16/23 April 2008, disponible sur: <https://cupdf.com> (consulté le 27.11.21).

[S.N.], *Les 150 ans de la Route du Simplon*, Die Schweiz : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.], (29) 1956, disponible sur: <http://doi.org/10.5169/seals-779558> (consulté le 17.10.21).

Sites web

Amnesty International, disponible sur: <https://www.amnesty.ch> (consulté le 14.12.21).

Asile, disponible sur: <https://asile.ch/> (consulté le 14.12.21).

Confédération suisse, *Les Alpes*, disponible sur: <https://www.eda.admin.ch> (consulté le 17.10.21).

Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, disponible sur: <https://www.unhcr.org/fr/> (consulté le 09.01.22).

Organisation suisse d'aide aux réfugiés, disponible sur: <https://www.osar.ch/> (consulté le 09.01.22).

Simplon Village, *Ecomusée: un paysage-musée*, disponible sur: <https://www.musees-vs.ch> (consulté le 14.12.21).

SuisseMobile, *The diabolic and wild Schöllenen Schlucht*, disponible sur: <https://www.schweizmobil.ch> (consulté le 17.10.21).

SuisseMobile, *Via Stockalper. Brig-Gondo*, disponible sur: <https://www.schweizmobil.ch> (consulté le 01.09.21).

valais4you, *Brigue-Gliss*, disponible sur: <https://www.valais4you.ch> (consulté le 14.12.21).

Via Stockalper, *Le chemin Stockalper*, disponible sur: <http://www.stockalperweg.vallensis.ch> (consulté le 01.09.21)

Swisscastle, disponible sur: <http://www.swisscastles.ch>. (consulté le 09.01.22)

Filmographie

Viviane Givord, *Commencé en 1651 à Collombey, le canal Stockalper a mis deux siècles pour atteindre le Léman*, canal9, 2 minutes, 7 août 2007, disponible sur: <https://canal9.ch> (visionné le 28.10.21).

Germinal Roaux, *Fortuna*, Swiss Films, 106 minutes, 2018 (visionné le 25.07.21)

Pascal Thurre, *Gaspard Stockalper*, rts, 2 minutes, 1 décembre 1987, disponible sur: <https://www.rts.ch> (visionné le 28.10.21).

Illustrations

Images

- page 12 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, l'hôtel *Simplonblick* qui marque la fin du premier jour.
- page 13 **photographies** personnelles prises lors de la traversée du col du Simplon en voiture le 01.10.21, l'hôtel-restaurant Monte Leone face à l'hospice avant de descendre le versant sud.
- page 14 **photographies** personnelles prises lors de la traversée du col du Simplon en voiture le 01.10.21, le véhicule utilisé à l'endroit où le chemin Stockalper rencontre la route nationale avant de descendre à Grund.
- page 15 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, une vieille station d'essence à la sortie du village du Simplon.
- page 16 **redessin** du col du Simplon, d'après une carte de: <https://map.schweizmobil.ch>.
- page 24 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, l'arrivée à Brig et vestiges du sentier muletier.
- page 25 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, deux ponts en bois qui permettent la traversée de chemins dangereux et fond de la vallée de Grund.
- page 26 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée de la ViaStockalper le 04.09.21, ponts qui traversent la Taferna et découverte de l'auberge Taferna.
- page 27 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, arrivée au sommet avec l'aigle d'Erwin-Friedrich Baumann érigé pour la Brigade de montagne 11 et l'hospice du Simplon visible au loin.
- page 28 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 11.09.21, l'Ancien Hospice ainsi que la *Barralhaus* visible au loin et des murets en moellons qui ponctuent le sentier Stockalper.
- page 29 **photographies** personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 11.09.21, le refuge Engeloeh au loin avec des vaches qui pâturent et un des rares ponts de Napoléon présent sur le chemin pédestre.

photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 11.09.21, arrivée au village du Simplon et découverte de les gorges de Gondo avec des cyclistes.	page 30
photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 11.09.21, ruines de la tour de Äbi et l'Ancienne Caserne accessible par un pont suspendu.	page 31
photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 11.09.21, passerelle suspendue métallique qui permet de traverser la route et traversée du fort Gondo.	page 32
photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 11.09.21, la route nationale construite sur un ancien pont et arrivée à Gondo avec la tour Stockalper.	page 33
carte <i>Voyage dans le temps</i> du col du Simplon en 1864, disponible sur: https://map.geo.admin.ch .	page 34
Marcel Kurz , <i>Du col du Simplon au col de la Furka</i> , p. 20, 1920, dessin du Monte Leone.	page 36
Lafond Simon Daniel , <i>Le Pont du Diable sur le Mont St-Gotthardt dans le Canton d'Ury</i> , Recueil de paysages suisses dessinés d'après nature, dans une course par la vallée d'Ober-hasly et les cantons de Schweitz et d'Oury, Swiss National Library, Viatimages, gravure colorée, 1797, disponible sur: https://www2.unil.ch .	page 40
Eugène Viollet-le-Duc , <i>Décomposition des rhomboèdres</i> , Le Massif du Mont Blanc, gravure, 1868-1876, disponible sur: https://www.atlasofplaces.com .	page 43
moine de Colmar , <i>fragment d'une copie Table de Peutinger</i> , 1265, disponible sur: https://www.euratlas.net	page 47
Matthaeus Merian , <i>Estampe de la ville de Brig au temps de Stockalper</i> , gravure sur cuivre, 39.7 x 33.6 cm, Topographia Helvetiae. Rhaetiae et Valesiae, p. 88, 1654.	page 48
G. Autran , <i>Tracé du canal Stockalper</i> , d'après Avant-projet d'aménagement du canal Stockalper en vue de la navigation et de l'assainissement de Monthey jusqu'au lac Léman, Bulletin technique de la Suisse romande, (44), 1918, disponible sur: https://www.e-periodica.ch .	page 51
photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, le château Stockalper, l'auberge Taferna, l'Ancien Hospice, l'Ancienne Souste, les ruines de la tour de Äbi, la tour de Gondo.	page 53
image de l'Ancienne Auberge du Simplon tiré de: https://www.valais.ch .	

page 54	redessin du plan de situation du château Stockalper, d'après: https://map.geo.admin.ch .
page 56	redessin d'une vue du château Stockalper, d'après: https://www.bls.ch .
page 57	redessin du plan et de l'élévation, d'après l'exposition de l'Ancienne Caserne.
page 58	redessin du plan de situation de l'Ancien Hospice, d'après https://map.geo.admin.ch .
page 60	redessin d'une vue de l'Ancien Hospice, d'après photographies personnelles.
page 61	redessin de l'élévation, d'après photographies personnelles et du plan d'après l'exposition de l'Ancienne Caserne.
page 62	redessin du plan de situation de la tour Stockalper, d'après https://map.geo.admin.ch .
page 64	redessin d'une vue de la tour Stockalper, d'après: http://www.swisscastles.ch .
page 65	redessin de l'élévation, d'après photographies personnelles et du plan d'après l'exposition de l'Ancienne Caserne.
page 66	Adolphe Cordier , <i>Plan de la route du Simplon commencée par les Français et achevée par eux en 1807</i> , 54 x 36 cm, 1807, tiré de: https://gallica.bnf.fr .
page 73	Hostein Engelmann , <i>L'ancien pont de la Saltine, aujourd'hui pont Napoléon</i> , Paris, Librairie d'Abraham Cherbuliez et Cie, 1837, disponible sur: http://www.harteveld.ch .
page 77	images des refuges de Schallberg, Bérisal, Rothwald, sous le plateau du col, Engeloeh et deux dans les gorges de Gondo, tirées de: https://notrehistoire.ch .
page 78	redessin du plan de situation d'Engeloeh, d'après: https://map.geo.admin.ch .
page 80	redessin d'une vue d'Engeloeh, d'après photographies personnelles.
page 81	redessin de l'élévation, d'après photographies personnelles et du plan d'après des photos intérieures disponible sur: https://www.homegate.ch .
page 82	redessin du plan de situation de l'Ancienne Caserne, d'après: https://map.geo.admin.ch .
page 84	redessin d'une vue de l'Ancienne Caserne, d'après photographie personnelle.
page 85	redessin du plan et de l'élévation, d'après l'exposition de l'Ancienne Caserne.

Charles-Alexandre Snoeck , <i>L'hospice Napoléon (non achevé) au Simplon</i> , Lithographie, 230 x 190 mm, tiré de Promenade au Alpes, p. 82, 1824	page 89
redessin du plan de situation de l'Hospice du Simplon, d'après: https://map.geo.admin.ch .	page 90
redessin de plan et de l'élévation de l'Hospice du Grand-Saint Bernard, d'après le travail d'Emile Corthay, <i>L'hospice et la frontière</i> , 2018.	page 92
redessin de l'élévation de l'Hospice du Simplon, d'après photographies personnelles et du plan d'après l'exposition à l'Hospice du Simplon	page 93
Collection de Monsieur X sur les pionniers de l'aviation , <i>Traversée des Alpes par Géo Chavez. Portrait de l'aviateur péruvien lors de son départ de Brigue</i> , tirage argentin, 11,5 x 17 cm, 1913, disponible sur: https://www.auction.fr .	page 94
Jean-Elie David , <i>La perforatrice au front d'attaque, Le tunnel du Simplon</i> , 1905, p. 8	page 99
Gabriel Lory , <i>Vue de la Galerie d'Algaby. Prise du côté du Valais</i> , Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon, 1811, p. 108.	page 101
photographies personnelles prises lors de la traversée du col du Simplon en voiture le 01.10.21, vue de la galerie d'Algaby prise du côté du Valais pour comparaison.	
photographies personnelles prises lors de la traversée du col du Simplon en voiture le 01.10.21, pont du Ganter depuis le pont Napoléon à Ganter.	page 105
photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, <i>Barralhaus</i> .	
carte du col du Simplon, disponible sur: https://map.geo.admin.ch .	page 110
redessin du schéma topographique de Brig à Gondo, disponible sur: https://map.schweizmobil.ch .	page 119
photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, le château Stockalper, l'auberge Taferna, l'Ancien Hospice, l'Ancienne Souste, l'hôtel de la Poste, la souste dans une forêt, les ruines de la tour de Äbi, la tour de Gondo.	page 120
photographies personnelles prises lors de la traversée du col du Simplon en voiture le 01.10.21, le refuge d'Engeloch et l'Ancienne Caserne.	
photographies personnelles de Sabina Mettraux prises le 30.12.21, l'hospice du Simplon sous la neige	

page 122	redessin du plan de situation de l'auberge Taferna, d'après: https://map.geo.admin.ch .
page 124	redessin actuel du plan et de l'élévation de l'auberge Taferna, d'après photographies personnelles.
page 125	redessin hypothétique d'une future intervention en plan et en l'élévation de l'auberge Taferna.
page 126	redessin du plan de situation de la tour Stockalper, d'après: https://map.geo.admin.ch .
page 128	redessin hypothétique de l'état d'époque du plan et de l'élévation de la tour Stockalper, d'après photographies personnelles.
page 129	redessin actuel en plan et en l'élévation de la tour Stockalper.
page 130	redessin du plan de situation de la tour de Äbi, d'après: https://map.geo.admin.ch .
page 132	redessin actuel du plan et de l'élévation la tour de Äbi, d'après photographies personnelles.
page 133	redessin hypothétique d'une future intervention en plan et en l'élévation de la tour de Äbi.
page 153	photographies personnelles prises lors de la randonnée ViaStockalper le 04.09.21, le premier panneau d'indication trouvé lors de la randonnée.

