

Viatica



Pour citer cet article :

Roxana MONAH, « Le périple méditerranéen d'Antoine-Laurent Castellan et les tribulations d'une carrière entre littérature et peinture », *Viatica* [En ligne], 10 |

URL : <http://revues-msh.uca.fr/viatica/index.php?id=2530>

DOI : <https://dx.doi.org/10.52497/viatica2530>



La revue *Viatica* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'Université Clermont Auvergne est l'éditeur de la revue en ligne *Viatica*.



LE PÉRIPLÉ MÉDITERRANÉEN D'ANTOINE- LAURENT CASTELLAN ET LES TRIBULATIONS D'UNE CARRIÈRE ENTRE LITTÉRATURE ET PEINTURE

The Mediterranean Journey of Antoine-Laurent Castellan and the Tribulations of a Career between Literature and Painting

Roxana MONAH

Université « Alexandru Ioan Cuza » de Iași

Résumé : Antoine-Laurent Castellan, peintre de paysage historique, effectue entre 1796 et 1799 un ample voyage dans le bassin méditerranéen, accompagnant la mission d'ingénieurs de Ferregeau, envoyée pour des travaux dans le port de Constantinople. C'est l'échec de la mission qui permet au peintre d'entreprendre un véritable voyage de formation, mais aussi d'exploration artistique, voyage marqué par des péripéties et des empêchements. Cette expérience aboutira à la publication, entre 1808 et 1820, de deux récits de voyage. L'entreprise d'écriture et de publication est accompagnée d'un renoncement officiel à la peinture.

Mots-clés : Castellan (Antoine-Laurent), récit de voyage, accidents, bassin méditerranéen

Abstract: Antoine-Laurent Castellan, a historic landscape painter, takes, between 1796 and 1799, a long journey into the Mediterranean basin, as he joins the mission of engineer Ferregeau, set out to accomplish construction work in the port of Constantinople. The failure of the mission enables the painter to undergo a personal journey, for both study and exploration purposes: it is a journey filled with numerous twists and turns, which will lead to the publication, between, 1808 and 1820, of two travel narratives. As he undergoes this writing and publishing enterprise, Castellan officially gives up painting.

Keywords: Castellan (Antoine-Laurent), travel narrative, incidents, Mediterranean basin

Dans le paysage éditorial français du XIX^e siècle s'impose progressivement la figure de l'artiste qui prend la plume pour rendre compte de ses expériences viatiques. Des acteurs plus ou moins visibles du monde artistique, notamment pictural, comme Dominique Vivant Denon, le comte de Forbin, Frédéric Goupil-Fesquet, Eugène Delacroix, Eugène Fromentin, Bonaventure Laurens ou Gustave Guillaumet s'investissent dans la pratique littéraire après avoir effectué des voyages dont l'impact sur leur carrière n'est le plus souvent pas négligeable. Ce phénomène s'explique par l'engouement croissant

de la société pour les voyages, qui deviennent de plus en plus aisés, tout comme par la multiplication des possibilités de publier, dans le contexte du développement sans précédent du marché éditorial. Le geste d'écrire et de publier l'expérience de voyage dans des contrées plus ou moins explorées par la littérature et les arts plastiques ne va pourtant pas de soi, il semble comporter pour les auteurs mêmes une dimension transgressive, due en partie aux relations historiquement compliquées, souvent conflictuelles, entre les gens de lettres et les artistes.

Si le rôle du voyage dans la formation et la carrière des artistes est reconnu de longue date – reconnaissance qui se traduit en France par l'institutionnalisation, dès le xvii^e siècle, du voyage de formation en Italie, grâce à la création de l'Académie de France à Rome¹ – il faut attendre la fin du xviii^e siècle pour qu'apparaissent les premières figures de peintres qui publient leurs voyages. Les commencements de cette pratique sont à chercher dans la participation de nombreux artistes, notamment peintres et architectes, aux ambitieuses entreprises que sont les voyages pittoresques, qui supposent à la fois une pratique de voyage et une production éditoriale à but tant scientifique qu'esthétique. Dans ces expéditions, les artistes ont le rôle d'enregistrer, par l'image et par le texte, monuments, paysages et costumes dans des endroits que les chefs de l'entreprise ne parviennent pas à explorer par eux-mêmes. De telles collaborations ne sont pas exemptes de conflits, car s'appropriier les travaux de ses collaborateurs sans reconnaître leurs mérites s'avère une pratique assez courante. C'est ainsi qu'un Dominique Vivant Denon, coordinateur de l'équipe de dessinateurs envoyée en Sicile par l'Abbé de Saint-Non, mécontent du fait que celui-ci avait utilisé son journal d'expédition sans lui donner le crédit qu'il estimait être en droit d'espérer, décide de publier son propre *Voyage en Sicile* (1788). Il passe ainsi du statut de collaborateur à celui d'auteur et devient l'un des premiers artistes (ayant pourtant encore le statut d'amateur) à s'illustrer dans le récit de voyage, expérience qu'il mettra à profit quelques années plus tard, en 1802, lorsqu'il publiera son *Voyage dans la Basse et la Haute Égypte*. L'ouvrage jouira d'un immense succès de librairie et lui vaudra le poste de directeur du Musée Napoléon et, par là, le rôle de principal dirigeant des arts français.

Les textes de Vivant Denon sont encore ancrés dans le modèle du voyage pittoresque, même si la dimension d'aventure personnelle est bien plus présente que dans les ouvrages ayant mobilisé de nombreux collaborateurs. Peu après cette publi-

1. En 1666, l'Académie Royale de Peinture et de Sculpture, fondée quelques décennies plus tôt par des peintres qui s'étaient formés à Rome, crée une antenne romaine, censée permettre aux meilleurs peintres et sculpteurs français de perfectionner leur art au contact des chefs-d'œuvre d'Italie, mais aussi de fournir des modèles aux décorateurs du palais de Versailles. Ce voyage de formation devient, avec le temps, l'une des assises du développement de l'art français en quête d'une gloire au service de l'État, ayant comme principal pilier la peinture d'histoire. Effectuer le voyage en Italie en tant que Prix de Rome représente, pendant plus de deux siècles, une garantie de succès pour tout jeune peintre français. Au début du xix^e siècle, on assiste à des débats pour ouvrir cette possibilité d'aller à Rome aux frais de l'État en tant que peintre de paysage, et Castellan jouera un rôle actif dans ces discussions sur l'opportunité d'instituer un Prix de Rome du paysage historique.

cation qui fait événement, en 1808, paraît un autre récit de voyage dû à un artiste, professionnel cette fois-ci – *Lettres sur la Morée et les Îles de Cérigo, Hydre et Zante*², d'Antoine-Laurent Castellan (1772-1838), peintre de paysage historique. Ce n'est que le début d'une entreprise de publication que l'auteur étalera sur une quinzaine d'années, dans un effort d'exploiter son périple méditerranéen entrepris entre 1796 et 1799. On ne saurait mesurer l'impact du *Voyage dans la Basse et la Haute Égypte* sur la démarche de Castellan. Pourtant, le retentissement de l'ouvrage d'un artiste amateur devenu le patron des arts français et la posture nouvelle que propose Denon, celle de l'artiste écrivant son voyage, n'a pas dû être sans conséquences sur le choix de Castellan d'offrir, à son tour, un récit de voyage retraçant chronologiquement son trajet (récit qu'il illustre de ses dessins) et non pas de proposer un recueil d'images avec des explications. Par ce geste de conjuguer, dans une même démarche auctoriale et éditoriale, un récit de voyage et son illustration, Castellan se distingue d'autres artistes qui, à la même époque, proposent des ouvrages issus de leurs expériences viatiques, à l'instar d'un Antoine Ignace Melling³. Ce dernier avait publié, en 1807, un *Voyage pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore*, qui mettait à profit son séjour prolongé dans l'Empire ottoman, mais dont le texte était rédigé par les spécialistes français de la région. Avec cet ouvrage qu'il conçoit en entier, Castellan marque un changement de paradigme, ouvrant ainsi la voie à d'autres artistes ayant des velléités d'écrire, et devient le premier peintre professionnel français à s'illustrer dans le récit de voyage.

Le projet de Castellan prend forme dans une période de transition du récit de voyage savant au récit de voyage littéraire, transition entamée par les publications des « voyageurs sensibles », dont le représentant le plus brillant est le président Dupaty⁴, et précipitée, quelques années après la parution des *Lettres sur la Morée*, par *L'Itinéraire de Paris à Jérusalem* de Chateaubriand (1811). Les récits que Castellan publiera à la

-
2. Antoine-Laurent Castellan, *Lettres sur la Morée et les îles de Cérigo, Hydra et Zante*, Paris, H. Agasse, 1808. Castellan est relativement peu étudié, ses récits de voyage ne l'ont pas été en tant que textes littéraires, ils sont en général utilisés en tant que documents pour éclaircir certains aspects de son œuvre pictural et graphique. On lui a consacré deux thèses de doctorat (Anne Puech Segaut, *Antoine-Laurent Castellan, 1772-1838*, sous la direction de Laure Pellicer, Université Paul Valéry, Montpellier III, 1985 ; et Zenon Meziniski, *Les Chemins du paysage. Quatre artistes voyageurs autour de la Méditerranée (1780-1840)*. Gérôme-René Demoulin, Jacques Moulinier, François Liger, Antoine-Laurent Castellan, sous la direction de Laure Pellicer, Université Paul-Valéry Montpellier III, 2011) et quelques articles et chapitres d'ouvrages. Christine Peltre s'occupe de la matière grecque dans son ouvrage *Retour en Arcadie. Le voyage des artistes français en Grèce au XIX^e siècle*, (Paris, Klincksieck, 1997). Chiara Stefani étudie pour sa part la contribution de Castellan à la création du prix de Rome du paysage dans son article « "Observations sur le paysage". Une pièce justificative concernant l'institution du grand prix de paysage historique », dans Anne-Lise Desmas (dir.), *L'Académie de France à Rome aux XIX^e et XX^e siècles. Entre tradition, modernité et création*, Académie de France à Rome, Somogy Éditions, 2002.
 3. Antoine Ignace Melling (1763-1831), architecte et peintre français ayant séjourné, pendant presque deux décennies, à la cour du sultan Selim III.
 4. Dans ce sens, la publication, en 1788, des *Lettres sur l'Italie en 1785* de Charles-Marguerite-Jean-Baptiste Mercier Dupaty, représente un moment charnière dans l'évolution du récit de voyage.

suite du voyage qui le mène de Paris à Constantinople, en traversant l'espace grec, et de Constantinople en Italie, se font le réceptacle de ces diverses tendances qui coexistent à l'époque dans le discours des voyageurs.

Dans les pages qui suivent, nous allons voir comment ce voyage infléchit la carrière de Castellan, car c'est l'écriture de cette expérience qui le pousse vers une carrière de littérateur et aboutit à l'émergence d'un véritable projet littéraire viatique, ce qui l'éloigne de la peinture telle qu'il l'avait pratiquée jusqu'alors. L'expérience viatique de Castellan et l'usage qu'il en fait, à la fois pour ce qui est de sa carrière artistique et de sa pratique littéraire, est tributaire de certains événements qui surviennent lors du déplacement et des différents séjours qui ponctuent son voyage et qui transforment profondément la nature même de l'expérience. On verra comment un déplacement au service de l'État se transforme en voyage personnel, d'artiste et d'homme curieux, et quels sont les événements qui, tout en contrariant le projet viatique initial, construisent et enrichissent l'expérience.

Devenir écrivain : du voyage à la création d'un projet littéraire

Paradoxalement, ce voyage – devenu, accidentellement, voyage de formation et de recherche de l'inspiration – semble détourner Castellan d'une carrière de paysagiste commencée sous de bons auspices dans l'atelier de Pierre-Henri de Valenciennes, le maître du paysage historique français. Pourtant, il n'y a pas de rupture brusque et immédiate, car de retour à Paris, Castellan utilise les matériaux recueillis lors du voyage dans des toiles⁵ – pour la plupart des paysages historiques à sujets grecs – qu'il expose au Salon entre 1800 et 1808. Ces huit années constituent le plus probablement une période de transition, où il prépare son projet littéraire, sans pour autant prendre une décision radicale quant à son avenir professionnel.

Dans cette perspective, l'année 1808 constitue une date-charnière puisque Castellan renonce à exposer au Salon, faisant ainsi le deuil de la peinture d'atelier et dirigeant son attention vers le dessin, la gravure et la littérature. Désormais, l'écriture prendra une place de plus en plus importante dans sa vie et jouera un rôle décisif dans ce renoncement. Il n'est pas anodin qu'il renonce à la carrière de peintre à la même époque où il publie ses premiers textes inspirés par le voyage, textes qui paraissent à la fois dans la presse et en librairie. En effet, on remarque tant chez les artistes qui écrivent que chez les écrivains qui se livrent à une pratique artistique, une difficulté à conjuguer ces deux exercices. Dans ce sens, Bernard Vouilloux remarque que

5. Il expose au Salon *Vue de la ville d'Athènes et de ses principaux monuments* (1800), *Colonne élevée à la Paix, Soleil couchant* (1801), *Vue d'Italie, Site des Alpes* (1804), *Egésype et Idoménée et Télémaque de retour à Ithaque*, tout comme quelques autres paysages (1806), *Fontaine turque à Gallipoli, Paysage près de Gallipoli* (1808). Voir Zenon Mezinski, *op. cit.*, p. 132.

les deux pratiques ne peuvent communiquer, semble-t-il, qu'à la faveur des césures temporelles et spatiales qui les cloisonnent : le passage ne s'opère à chaque fois que par-delà une rupture⁶.

Castellan commence par faire paraître trois « notices » dans les *Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire*, fondées par Conrad Malte-Brun une année plus tôt, premier périodique français entièrement consacré aux voyages et dédié aux textes à vocation scientifique. En parallèle, il publie chez Henri Agasse un volume intitulé *Lettres sur la Morée et les îles de Cérigo, Hydra et Zante*, qui s'inscrit, par son ambition totalisante quant aux aspects envisagés (géographie, politique, art, aspects sociaux), dans la tradition des voyages pittoresques, tout en renonçant à la dimension collective que ce type d'ouvrage imposait – il dessine lui-même ses planches et va jusqu'à les graver.

Après ces premières publications, Castellan continuera tout au long de sa vie d'écrire sur la peinture, tant contemporaine (il assure la chronique d'art pour *Le Moniteur universel* à partir de 1808) qu'ancienne (il écrit une *Vie de Poussin*⁷). Il s'adonnera également à des recherches en matière de techniques picturales et de reproduction de l'image, notamment à la gravure. Directement inspiré par l'expérience du voyage, il fait des recherches sur la peinture à l'huile sur impression de cire : il pense avoir retrouvé la technique des Anciens, censée rendre la peinture indestructible. C'est d'ailleurs grâce à un mémoire sur cette trouvaille technique qu'il sera élu membre de l'Académie des Beaux-Arts, en 1815⁸.

Pour le premier récit de voyage – *Lettres sur la Morée et les îles de Cérigo, Hydra et Zante* –, Castellan prend un parti qui peut sembler assez surprenant : bien que le récit commence par un exposé sur l'importance des relations diplomatiques et culturelles entre la France et l'Empire ottoman, il choisit de traiter uniquement l'aller vers la capitale ottomane et le retour jusqu'à Corfou, faisant l'impasse sur le séjour à Constantinople. Ce choix est dû, peut-être, au désir d'accélérer la publication d'une expérience de voyage qui datait déjà de plusieurs années et qui risquait de perdre de son intérêt, tant auprès des scientifiques que du public, intéressé plutôt par les péripéties du voyage, eu égard aux conditions dans lesquelles d'autres ouvrages du même type paraissent à l'époque. Il s'agit notamment, comme le peintre l'indique dans l'« Introduction » de son ouvrage, du *Voyage en Morée, à Constantinople, en Albanie et dans plusieurs autres parties de l'Empire ottoman, pendant les années 1798, 1799, 1800 et 1801* de François Pouqueville (1805) et du *Voyage pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore* d'Antoine Ignace Melling (1807), ouvrages dont la publica-

6. Bernard Vouilloux, « Des vocations suspendues », dans *Art : changer de conviction*, Jacques Morizot (dir.), Paris, L'Harmattan, « Arts 8 », 2004, p. 47.

7. L'étude de Castellan paraît dans un ouvrage de Charles Landon, intitulé *Vies et œuvres des peintres les plus célèbres de toutes les écoles* (Paris, Chaigneau Aîné, 1813).

8. Antoine-Laurent Castellan, *Essai d'un procédé d'encaustique ou de peinture sur impression de cire*, Institut de France, 1815.

tion l'oblige à revoir son texte, voire à renoncer à des parties qui auraient pu passer pour un plagiat de Pouqueville⁹. Dans ce contexte, la partie sur Constantinople, qui demandait un travail supplémentaire de documentation, aurait pu retarder à l'excès la parution du texte.

C'est en 1811 que l'artiste publie un complément au récit, rendant compte justement du séjour dans la capitale turque, complément dans lequel il inclut des informations fournies sur divers aspects de la vie sociale, militaire, politique et culturelle ottomane, et qui porte pourtant le titre déroutant de *Lettres sur la Grèce, faisant suite aux Lettres sur la Morée*. Une année plus tard, il sort du cadre du récit de voyage ou du voyage pittoresque, pour offrir un ouvrage de synthèse sur la Turquie, intitulé *Mœurs, usages et costumes des Othomans et Abrégé de leur histoire*¹⁰. L'ouvrage semble avoir marqué Lord Byron, qui y voyait un texte essentiel pour tout voyageur en Turquie et qui aurait conseillé à ses amis : « [...] n'allez pas en Turquie sans avoir Castellan dans votre poche¹¹. »

Les années suivantes, Castellan continue à exploiter par écrit l'expérience de son long voyage et publie, en 1819, les *Lettres sur l'Italie*¹², dont le sous-titre (*faisant suite aux Lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*) marque le lien avec les ouvrages antérieurs. Le texte commence *ex abrupto* par la narration du séjour à Corfou, où l'équipage est obligé de patienter pendant de longues journées avant de pouvoir repartir vers l'Italie ; ce début *in medias res* et l'absence d'une introduction quelconque à la matière italienne accentuent la relation entre ce texte et les récits antérieurs. Comme dans les ouvrages précédents, l'auteur choisit la forme épistolaire, mais il s'agit plutôt d'une convention visant à structurer la matière : les lettres où Castellan décrit son expérience de voyageur alternent avec des lettres thématiques, de véritables dissertations sur divers aspects de la civilisation et des arts.

Une année plus tard, en 1820, Castellan reviendra sur ses deux premiers textes (celui de 1808 et celui de 1811) et en donnera l'édition définitive en trois tomes :

-
9. Dans l'« Introduction », Castellan fait référence à ces deux ouvrages, précisant que le récit de Pouqueville l'a déterminé à supprimer de son texte « tout ce qui n'aurait été qu'une répétition fastidieuse, et qu'on aurait pu prendre pour un plagiat » (p. VIII). Par rapport à l'ouvrage de Melling, la redite se situerait au niveau de l'image (« Je devais craindre, surtout, que mes légers croquis sur Constantinople, ne se trouvassent en entier, et bien mieux exprimés dans le Voyage pittoresque de M. Melling », p. XIV). Mais, après avoir consulté le portefeuille de son collègue, Castellan arrive à la conclusion que sa démarche avait été bien différente de celle de l'ancien architecte de la sultane Hatice.
 10. Antoine-Laurent Castellan, *Mœurs, usages, costumes des Othomans, et Abrégé de leur histoire*, Paris, A. Nepveu, 1812, 6 vol.
 11. Zenon Mezinski donne comme source de cette citation la notice de l'ouvrage posthume de Castellan *Fontainebleau. Études pittoresques et historiques sur ce château, considéré comme l'un des types de la Renaissance en France au xvr^e siècle*, paru en 1840. L'auteur de la notice l'aurait trouvée dans la correspondance de Byron. Voir Zenon Mezinski, *op. cit.*, p. 149, n. 145.
 12. Antoine-Laurent Castellan, *Lettres sur l'Italie, faisant suite aux Lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*, Paris, A. Nepveu, 1819, 3 vol.

*Lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*¹³. Il s'agit d'une version remaniée et augmentée d'informations tirées de ses lectures et de considérations personnelles sur le passage du temps, sur son destin d'artiste et d'être humain, version qui greffe le texte consacré à Constantinople sur celui relatant son parcours à travers l'espace grec. Le récit est accompagné d'une illustration plus riche (« soixante-trois Planches dessinées et gravées par l'Auteur ») que celle des volumes antérieurs et compte des cartes, des plans architecturaux et des dessins de bâtiments témoignant d'un souci d'exactitude, mais aussi des paysages, des vues urbaines et des figures humaines.

Dans l'édition définitive, le pacte épistolaire est plus frêle que dans les deux premières versions, à cause d'un nombre important de réflexions à qualité prolep-tique, mais aussi de l'usage des temps, qui hésite entre la narration de faits passés et la narration au présent qui mime l'expérience du voyage. Dans le cadre des lettres, il arrive parfois que le texte prenne des allures de journal, en raison des indications de temps et de lieu mises en exergue. On arrive ainsi à un texte qui semble hésiter entre plusieurs codes, dévoilant sans le vouloir les mécanismes qui le structurent.

Même si l'ambition de l'artiste était d'offrir « des vues exactes, dessinées d'après nature¹⁴ », garantissant l'exactitude des descriptions, on remarque des hésitations également au niveau de l'illustration : il y a parfois des glissements des images vers la fiction. Ainsi, l'auteur introduit une histoire d'amour entre une jeune fille moraïte et un jeune Vénitien, histoire racontée par un *lafasan* (sorte de troubadour grec), illustrée par une image représentant la jeune fille en train de se recueillir sur le tombeau de son père. Cette image acquiert, par la manière dont elle est insérée dans le volume et la légende qui l'accompagne, un statut similaire à celui des autres planches, qui se veulent des documents authentiques. Ce même dessin avait été utilisé dans l'édition de 1808, mais il s'insérerait dans la présentation des rituels funéraires en Grèce et portait la légende « Femme turque au tombeau de son Mari », ce qui lui conférait une valeur documentaire.

Avec cette édition définitive du récit de son voyage dans l'espace grec et turc, Castellan met un point final au projet d'exploitation de son périple dans l'espace méditerranéen, mais non pas à son activité de littérateur. Après s'être installé à Fontainebleau, il dédiera des années de sa vie à l'étude du château, dont il donne une description historique et qu'il documente également par le dessin. L'étude ne sera publiée que de manière posthume, en 1840¹⁵. Le séjour bellifontain lui permet également, par les études sur motif qu'il mène dans la forêt, de renouer dans une certaine mesure avec la peinture, même s'il ne pratiquera plus jamais la peinture à l'huile, préférant une technique qui autorise des notations plus rapides – l'aquarelle.

13. Antoine-Laurent Castellan, *Lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*, Paris, Impr. de Le Normant, 1820.

14. *Ibid.*, t. I, p. VII.

15. Antoine-Laurent Castellan, *Fontainebleau. Études pittoresques et historiques sur ce château, considéré comme l'un des types de la Renaissance en France au xvr^e siècle*, Paris, Gailliot, 1840.

Après 1808, année qui marque sa rupture avec la peinture de chevalet, toute la carrière d'Antoine Castellan se construit sur la combinaison entre le texte et l'image, combinaison qui lui permet de mettre en avant la posture du peintre qui écrit. Le long voyage qu'il accomplit entre 1796 et 1799 joue un rôle charnière dans l'évolution de cette carrière, car tout ce qu'il produit jusqu'à l'étape bellifontaine semble naître du besoin de revenir sur cette expérience transformatrice.

Un périple méditerranéen entre mission officielle et voyage personnel

C'est dans le cadre d'une mission de l'État français que le jeune peintre parcourt la Grèce, la Turquie et l'Italie, car il accompagne les ingénieurs envoyés par la France à Constantinople, sur la demande de l'amiral de la flotte ottomane, pour réaliser des aménagements dans le port de la capitale de l'Empire ottoman. Castellan s'inscrit dans un courant relativement nouveau chez les artistes, qui, afin de voyager dans des contrées dont l'accès est difficile, saisissent de telles occasions et mettent leur savoir-faire au service de la science ou des intérêts politiques et militaires de l'État. De telles missions représentent pour les artistes des opportunités pour se faire financer le déplacement et s'assurer une protection ainsi qu'un statut officiel, car leur présence est essentielle dans le cadre de ces expéditions dont ils documentent les travaux.

Castellan, qui vient de faire son début au Salon avec un sujet grec, *Apollon berger*, est embauché par le chef de la mission, l'ingénieur Ferregeau¹⁶, en tant que « dessinateur géographe ». Cependant, les renseignements sur les tâches qu'il est censé accomplir font défaut, car les documents de la mission ne les précisent point et le peintre les passe sous silence dans ses écrits. Bien qu'il ne s'attarde pas sur ses espoirs, ses projets ou ses attentes, on peut supposer que lorsqu'il s'embarque à Toulon, en décembre 1796, Castellan est loin de s'imaginer que le séjour constantinopolitain sera beaucoup plus court que prévu, mais qu'il aura l'opportunité d'explorer une partie de la Grèce et les principales destinations artistiques de l'Italie.

C'est à l'échec de la mission qu'il doit la chance de transformer un voyage au service de l'État et de la science en voyage d'artiste. Les vents et les courants contraires, les calmes plats, un semi-nauffrage retardent le navire de l'équipe de Ferregeau, qui n'arrive à Constantinople qu'à la fin du mois de mars 1797. Une fois sur place, les Français ne peuvent que constater l'inutilité de leur démarche, car les travaux négociés entre la France et l'Empire ottoman avaient déjà été commencés par des ingénieurs

16. Conformément au registre du Directoire exécutif, Ferregeau a sous ses ordres deux ingénieurs, deux dessinateurs géographes, un maître appareilleur, un maître charpentier, un sous-appareilleur et un menuisier modéliste, qui seront rémunérés par les autorités ottomanes. Voir Pierre Pinon, « Un épisode de la réception des progrès techniques à Constantinople : l'échec de la mission Ferregeau, ingénieur des Ponts et chaussées (1796-1799) », dans *De la Révolution française à la Turquie d'Atatürk. La modernisation politique et sociale. Les lettres, les sciences et les arts*, Jean-Louis Bacqué-Grammont et Edhem Eldem (dir.), Istanbul/Paris, IFEA, 1990, p. 73-74.

suédois¹⁷. Pendant les négociations menées entre la partie française et la partie turque pour trouver une solution à ce qui risque de devenir un conflit diplomatique, le jeune peintre a le loisir d'explorer Constantinople et ses environs, il peut s'adonner à des études personnelles, entrer en contact avec des membres de la communauté étrangère de la capitale, mais aussi avec des Grecs du Phanar (ces derniers s'offrent d'ailleurs ses services de portraitiste, même s'il n'a pas d'expérience dans ce domaine).

En juin, à la différence de Ferregeau et de quelques autres membres de la mission, qui choisissent de prolonger leur séjour dans l'espoir de trouver un autre contrat, Castellan profite de l'occasion offerte par les autorités turques aux membres de la mission et s'embarque sur le navire qui doit mener à Ancône les militaires envoyés par la France pour instruire l'artillerie ottomane. Le voyage du retour devient pour le jeune peintre, accompagné d'un de ses collègues de mission, l'ingénieur Stanislas Lévillé, un tour de l'espace gréco-italien. Ils font relâche à Coron, d'où ils continuent à parcourir la Morée pendant presque un mois, avant de reprendre le voyage vers l'Italie, où ils débarquent en août, à Otrante. Les deux amis sont forcés de passer quelque temps dans la région des Pouilles, où ils doivent effectuer leur quarantaine et où ils tombent malades – Lévillé pour avoir tenté de se rendre à Lecce à pied, à l'instar des anciens philosophes et peintres de paysage, et Castellan pour avoir attrapé la fièvre après avoir chanté des sérénades pour remercier les dames qui avaient rendu leur quarantaine plus supportable. Après ce séjour forcé à Brindes, Lévillé repart en France et Castellan se dirige seul vers Rome, visitant au passage Naples et sa région. Il s'installe à Rome et fait des excursions d'étude dans les environs de la ville, mais il est obligé de se réfugier à Florence lorsque les relations entre la France et la Ville éternelle se dégradent, à la suite de l'invasion de l'Italie par les troupes françaises. C'est toujours la situation politique tendue entre la France et les États italiens qui force Castellan, devenu entre-temps attaché à l'ambassade de France à Florence (emploi qu'il ne mentionne pas dans ses récits), à rentrer à Paris en 1799, ce qui marque la fin de ce périple méditerranéen.

Un voyage commencé au service d'une mission officielle – où le peintre était tenu d'effectuer des tâches à caractère technique, de mettre son art au service de la science et des intérêts de l'État – devient ainsi, grâce à une suite de mésaventures et aux jeux des circonstances, un voyage de formation et de recherches personnelles. À aucun moment le peintre ne fait référence dans ses écrits à ce qu'il aurait dû accomplir, et ce n'est qu'au détour d'une phrase qu'il mentionne la présence d'autres artistes au

17. Pierre Pinon confirme les propos de Castellan, qui affirme dans ses *Lettres sur la Morée* que la principale raison de l'échec aurait été le retard important avec lequel la mission arrive à Constantinople. Ce retard est dû en premier lieu à un départ tardif (la partie turque avait demandé que l'équipe arrive avant le printemps 1796 et la mission ne s'embarque que fin décembre), mais aussi aux problèmes survenus lors du déplacement par mer. Une autre cause de l'échec (à laquelle Castellan ne fait pas référence) serait la méfiance des autorités ottomanes envers la politique expansionniste de la France. Une fois la mission arrivée, les représentants de la France à Constantinople font des démarches pour faire respecter l'entente initiale, mais le chef de la mission, Ferregeau, les accuse d'inefficacité, voire de mauvaise foi (Pierre Pinon, art. cit., p. 78-80).

sein de l'équipe de Ferregeau. L'échec de la mission apparaît dans ce sens comme le facteur rendant possible cette mutation du voyage, mutation qui sera à la source d'un projet ambitieux d'écriture, car le peintre peut disposer d'une certaine liberté de mouvement, liberté conditionnée par divers facteurs extérieurs, d'ordre naturel, politique, personnel.

Quand les empêchements font le voyage

Le projet littéraire de Castellan est rendu possible, dans une certaine mesure, par les tribulations qui jalonnent le déplacement du peintre tout au long de son périple : le retard de la mission sur le chemin vers Constantinople, l'échec (politique) de celle-ci, les problèmes qui surviennent sur le trajet vers l'Italie, les événements politiques qui l'empêchent de poursuivre son séjour à Rome, puis à Florence. La plupart de ces changements, qui placent le voyage sous le signe du hasard, permettent pourtant au jeune peintre, formé dans la vénération de l'Antiquité gréco-romaine, d'avoir un contact direct – même s'il est souvent superficiel et de courte durée – avec ces contrées qui le font rêver. Les deux récits de voyage (*Lettres sur la Morée* et *Lettres sur l'Italie*) s'attardent sur ces empêchements qui ponctuent le trajet et qui font naître des tensions entre ce qu'il a appris et ce qu'il découvre. Castellan se contente de présenter ces divers empêchements dont il sait tirer profit, mais reste muet sur ses désirs, ses intérêts, ses priorités.

Le peintre profite du manque de prévisibilité d'un déplacement dans le Levant en cette fin du XVIII^e siècle, où l'on utilise encore des bâtiments à voiles, très sujets aux aléas du bon et du mauvais temps. Les (més)aventures du voyage lui permettent de saisir le rythme des pérégrinations d'Ulysse : « Les retards et les contrariétés que nous avons éprouvés jusques à présent dans notre traversée nous rendent croyable le récit de voyage d'Ulysse¹⁸. » Les avancées des connaissances nautiques dont peuvent se vanter les Français semblent d'ailleurs être de peu d'aide dans le « labyrinthe inextricable¹⁹ » de l'archipel, ce qui place l'équipage en quelque sorte en dehors de son époque, l'assimilant vaguement aux voyageurs mythiques de l'Antiquité.

Les problèmes de la mission Ferregeau commencent dès le début, et en fait, le 20 décembre 1796, le *Saint-Georges*, le *kirlanguith*²⁰ qui avait été mis à la disposition des Français par les Turcs, ne fait qu'un faux départ : à peine parti de Toulon, le navire est obligé de rebrousser chemin à cause de problèmes techniques. Ce n'est que deux semaines plus tard, après un court séjour à Hyères, suivi d'un retour à Toulon, qu'il peut enfin quitter la France et se diriger vers l'archipel grec.

Après ce départ empêché, deux types d'interruptions jalonnent le déplacement du peintre, qu'il s'agisse de l'aller à Constantinople ou du retour en Europe, jusqu'à

18. Antoine-Laurent Castellan, *Lettres sur la Morée*, op. cit., t. II, p. 4.

19. *Ibid.*

20. Navire turc de petite taille. *Kirlanguith* signifie « hirondelle ».

la quarantaine effectuée à Brindes. Il y a, d'un côté, les moments d'immobilisation des voyageurs à bord du vaisseau, soit en pleine mer, à cause des calmes plats ou des courants contraires, soit dans les points d'ancrage, dans des conditions où ils ne peuvent pas quitter le navire ; de l'autre côté, il y a les escales plus ou moins forcées dans les ports de la Morée et de quelques îles grecques, qui leur permettent de se rendre à terre. Lorsque les voyageurs sont immobilisés à bord du navire, ils ne peuvent porter sur ce qui les entoure qu'un regard de loin et d'ensemble, tandis que, dans le second cas de figure, ils ont la possibilité de parcourir les contrées qui s'offrent parfois de manière accidentelle à eux, de poser leur regard sur certains aspects circonscrits et d'entrer en contact avec les autochtones.

Davantage que les incidents de la seconde catégorie, ceux de la première sont porteurs de frustrations, car ils retardent le déplacement, trompant les attentes et freinant parfois l'enthousiasme des voyageurs. Ils semblent intervenir surtout à des moments-clés du voyage, lorsqu'on est prêt à franchir un seuil. Il en est ainsi, dans les *Lettres sur la Morée*, de l'entrée dans l'archipel grec ou bien dans le détroit des Dardanelles, lorsque la mission semble sur le point d'arriver à Constantinople. C'est également le cas, dans les *Lettres sur l'Italie*, de l'arrivée dans la région des Pouilles, lorsque Castellan et ses compagnons sont obligés d'effectuer une quarantaine de vingt-huit jours à bord de leur vaisseau, dans une région marécageuse et malsaine. Lorsqu'ils ne se prolongent pas de manière démesurée, ces incidents sont considérés comme inhérents au voyage sur mer, et les voyageurs ont les ressources psychiques et matérielles pour meubler l'attente. L'auteur ne fait pas l'impasse sur la narration de ces moments : il s'attarde sur les différentes occupations des voyageurs, raconte les conflits et les relations entre les matelots, les discussions entre les membres de la mission et leurs passe-temps. Il essaie de dresser, à partir de quelques individus – les matelots – un portrait général des Grecs, portrait travaillé par des contradictions, car le discours sur la dégradation du caractère des Grecs soumis au joug ottoman est contrebalancé par celui qui met en avant une certaine innocence naturelle et des qualités innées, comme le courage. On a affaire ici à un passage presque obligé du discours sur les Grecs à un moment où la question d'Orient occupe de plus en plus les esprits en France, même avant que la lutte pour l'indépendance des Grecs n'enflamme les esprits à partir des années 1820.

Le narrateur décrit, évidemment, les paysages et les phénomènes naturels dont les voyageurs deviennent spectateurs, parfois involontaires. Il en est ainsi de l'arrêt à l'entrée dans l'archipel grec, lorsque le navire est empêché d'avancer à cause du manque de vent : les voyageurs se voient immobilisés à bord pendant deux jours. Le peintre vit plutôt bien cette situation, car il peut profiter de la nouvelle vue, remplie de promesses et de souvenirs livresques – il prend plaisir à poser des noms antiques sur les terres qu'il entrevoit. C'est une situation qui semble lui convenir car, bon connaisseur de la culture grecque antique, il a la possibilité de nommer ces formes entrevues de loin et dont aucun détail perturbateur ne vient détruire l'impression d'ensemble, permettant ainsi d'activer des réminiscences culturelles. Ici, tout comme à d'autres moments similaires d'immobilisation, le narrateur a recours à des digressions

qui lui permettent de déployer son savoir – il fournit au lecteur des informations historiques, géographiques, culturelles, voire économiques (plus ou moins anciennes) sur les terres entrevues, mais aussi des histoires liées à la mythologie. Ce qu'on a lu complète ainsi, de manière jubilatoire, ce qu'on ne fait qu'entrevoir, permettant au spectateur lettré de recycler des connaissances issues de domaines différents, tout en les articulant avec les éléments du réel sur lesquels le regard se pose dans l'ici et le maintenant du déplacement.

Même les phénomènes météorologiques violents représentent parfois, pour le peintre et ses compagnons, des occasions dont on peut se réjouir, car ils offrent des perspectives nouvelles sur les choses qu'on pense connaître et des sujets de débat. Ainsi, lorsqu'un vent particulièrement fort oblige les voyageurs à rester confinés sur le navire pendant quelques jours, après avoir abordé à Malvoisie, le spectacle du vent qui éparpille l'eau et les effets du soleil sur les gouttelettes d'eau font naître des discussions qui opposent deux perspectives différentes sur la composition des couleurs : celle des scientifiques, qui considèrent que du mélange du bleu, du rouge et du jaune résulte des rayons blancs ou sans couleur, et celle des artistes, qui, encouragés par la vue du ciel qui semble d'un bleu presque noir, affirment que « du mélange des trois couleurs les plus transparentes et les plus pures » on obtient « le plus beau noir possible²¹ ».

La deuxième catégorie d'interruptions est constituée d'arrêts plus ou moins (in) volontaires et beaucoup plus productifs, qui se produisent lorsque le navire aborde sur la côte de la Morée ou dans certaines îles grecques, où les voyageurs sont obligés de passer une période plus longue que prévu. D'habitude, ce sont les conditions météorologiques qui les empêchent de repartir ou bien les forcent à revenir après avoir renouvelé leurs provisions ; d'autres fois, il s'agit de problèmes techniques ou bien de situations plus dramatiques, comme le demi-naufage qui les jette à Gallipoli, au moment où ils pensaient arriver au but de leur parcours, à Constantinople.

Plus que ceux de la première catégorie, ces arrêts transforment le trajet vers Constantinople en un véritable voyage, en une pérégrination à travers l'espace grec, qui ne devait pas initialement occuper une place si importante dans le trajet. Castellan profite des courts séjours qu'il fait dans certaines régions de la Grèce continentale et insulaire pour explorer les territoires qu'il peut parcourir à pied, et dont il a généralement une certaine connaissance préalable, grâce à ses lectures. Ces explorations ont donc pour but de confronter son savoir avec les données qu'il peut saisir sur le vif de l'expérience et d'essayer d'identifier des traces de cette Antiquité qui le passionne. Castellan se fait un devoir de visiter les endroits où peuvent subsister des artefacts antiques, même s'il ne peut pas mener des fouilles (comme à Cérigo, où il trouve une statue qu'il pense annoncer un temple de Vénus Uranie) par manque de temps et de possibilité de transporter les artefacts trouvés. Ces démarches sont motivées par une curiosité personnelle et un désir de parfaire ses connaissances, mais elles s'inscrivent

21. Antoine-Laurent Castellan, *Lettres sur la Morée*, op. cit., t. I, p. 46.

aussi dans une logique destinée à encourager d'autres voyageurs, notamment des artistes, à mener des recherches plus poussées et plus posées.

Même si le narrateur avoue à plusieurs reprises ses regrets d'être retardé dans le trajet vers Constantinople, ses regrets semblent plutôt de façade, car, plus que le monde turc, c'est l'Antiquité grecque qui intéresse ce peintre de paysage historique, élevé dans la vénération de la mythologie et de l'héritage gréco-latin. D'ailleurs, il y a des moments où le narrateur exprime sans détour sa frustration que les conditions permettent de continuer le voyage, car cela signifie pour lui faire le deuil d'un espoir longuement nourri, celui de voir Athènes et l'Attique. La place de choix qu'occupe Athènes dans ses rêves et ses projets artistiques est d'ailleurs confirmée par le fait que, de retour à Paris, en 1800, c'est une *Vue de la ville d'Athènes et de ses principaux monuments* que le peintre expose au premier Salon auquel il participe.

Castellan manque à trois reprises cet objectif personnel, car à l'aller comme au retour les vents sont propices au déplacement et ses intérêts artistiques s'opposent au projet des groupes avec lesquels il fait le voyage (la mission d'ingénieurs à l'aller, les militaires français au retour). Voir Athènes représente d'ailleurs le seul objectif dont le narrateur parle avec insistance, dans un contexte où il reste très discret sur les projets et les espoirs qui le poussent à faire le voyage. À l'aller, il doit se contenter d'une vue éloignée d'Athènes et du cap Sounion. Même s'il est rapide, le regard, profondément travaillé par le savoir, est à même de saisir l'essence de cet espace, et le narrateur s'attarde sur la description du temple de Minerve au cap Sounion, qu'il accompagne d'ailleurs d'une planche. Sur la vue se superposent des souvenirs culturels : ainsi, cet endroit se voit investi d'une charge symbolique forte par le souvenir de Platon, qui l'aurait choisi pour expliquer à ses disciples les phénomènes naturels. Devant ces vues remplies de réminiscences culturelles et de promesses esthétiques, le narrateur fait le vœu que le *Saint-Georges* soit forcé de s'arrêter dans la proximité d'Athènes, afin qu'il puisse pénétrer dans ces terres. Il invoque les éléments de la nature et déplore le vent « impitoyablement favorable²² », qui s'oppose à ses desseins et le pousse vers le terme de son voyage.

De ce point de vue, le chemin du retour n'est pas plus heureux que l'aller, car le vent favorable empêche, une fois de plus, le peintre et son compagnon de voyage, Stanislas Léveillé, de faire relâche sur les côtes à proximité d'Athènes, puisque le capitaine préfère profiter des conditions propices à la navigation pour continuer son chemin vers l'Italie. S'ils ratent ainsi Athènes une deuxième fois, Castellan et Léveillé tireront parti du fait qu'après Cérigo l'avancée du navire est empêchée par une succession de calmes plats et de vents contraires qui obligent le capitaine à se rendre à Coron. Là-bas, les deux amis décident d'explorer la Grèce pour leur propre compte. Ils renoncent une fois de plus à l'idée d'aller à Athènes, car le consul de France en Morée les en dissuade, invoquant les risques qu'ils prendraient à s'y rendre par terre et l'absence d'un navire qui puisse les mener à Athènes.

22. *Ibid.*, p. 176.

Il leur faut donc abandonner leur projet de parcourir l'Attique tant rêvée et rabattre leur attention sur la Morée, avec laquelle ils avaient eu un premier contact sur le chemin de l'aller. « Il faut donc nous contenter de jeter les yeux autour de nous²³ », affirme Castellan, qui prend le parti de faire contre mauvaise fortune bon cœur et mettre à profit cette expérience que peu d'artistes ont pu avoir, car la Morée est encore, en cette fin du XVIII^e siècle, un territoire peu ouvert aux Occidentaux. D'ailleurs, ceux-ci ne s'y intéressent pas autant qu'à l'Attique, car elle compterait un nombre négligeable d'antiquités. C'est une opportunité donc pour un artiste intrépide de frayer son propre chemin au lieu de « se traîner sur les pas de [s]es devanciers²⁴ », devenant ainsi un exemple et un guide pour d'autres voyageurs et artistes. Pour Castellan, l'état de sous-développement de la région, qu'il met au compte de l'occupation ottomane, fait que la nature de la Morée soit redevenue aussi sauvage – donc aussi riche – qu'au temps de la splendeur du Péloponnèse. La parcourir représente donc une chance pour le voyageur cultivé – surtout pour le paysagiste à la recherche d'une nature vierge – malgré les regrets que peut faire naître la perte de sa gloire passée, concrétisée dans la disparition de « ses trésors et ses monuments » antiques.

L'escale à Coron est donc, du point de vue du projet de voyage de Castellan, un accident heureux, à même d'ouvrir des chemins féconds pour l'art paysagiste et même pour la peinture d'histoire. Il assume dans ce sens un rôle de pionnier et invite à plusieurs reprises les artistes à se rendre dans ces contrées où ils peuvent renouveler leur inspiration, à travers un contact direct avec une nature nouvelle pour l'œil européen, à la fois exotique et suffisamment ancrée dans la tradition de la culture occidentale. Et s'il a la possibilité de puiser, par deux fois, dans les trésors d'une Grèce encore inconnue²⁵ – sur laquelle il pose un regard qui, même s'il est orienté vers l'Antiquité, n'est pas indifférent à la réalité contemporaine –, c'est grâce aux tribulations d'un voyage qui ne se déroule pas selon le projet initial.

Pourtant, même s'il met en avant le changement de paradigme que l'inspiration grecque (voire turque) pourrait apporter à l'art français, Castellan ne s'engage pas fermement dans cette voie, se contentant de la montrer à d'autres artistes ayant des possibilités plus importantes (courage, argent, temps). C'est par l'écriture qu'il fait passer ce message, à un moment de sa carrière où il a déjà renoncé à la peinture. D'ailleurs, Castellan avait passé trop peu de temps en Grèce et à Constantinople pour pouvoir mener des études approfondies. Mû par sa passion pour l'Antiquité, il semble préférer à la nouveauté, souvent déstabilisante, que proposent ces deux contrées, la familiarité de l'Italie, qui, comme il le rappelle dans l'introduction aux *Lettres sur la Morée*, garde l'essence de la Grèce antique : c'est en Italie que la Grèce est « passée tout

23. *Ibid.*, t. III, p. 167.

24. *Ibid.*

25. Ce n'est que dans les années 1830 que la Morée entrera, dans une certaine mesure, dans l'attention des artistes français, lorsqu'une expédition scientifique (conçue comme complément de la mission militaire envoyée par la France pour libérer la Grèce de l'occupation ottomane) explorera cette région méconnue.

entière²⁶ » tandis la Grèce contemporaine apparaît comme une version dégradée de l'antique. Cette décision de mettre fin au voyage en Grèce²⁷ équivaut à renoncer aux ambitions novatrices que Castellán avait annoncées au moment de l'escale à Coron, car il se tourne vers une région beaucoup plus familière, tant à l'artiste qu'à l'homme.

L'échec de la mission officielle dont il faisait partie assure les prémisses du périple qui mène Castellán, pendant plus de deux ans, à travers l'espace méditerranéen. Ce voyage lui permet de se confronter avec des contrées présentant des degrés différents d'altérité (la Grèce, la Turquie et l'Italie) et qui se constituent en autant de défis pour le voyageur français. La peinture, qui représente le moyen d'expression de prédilection de l'artiste, s'avère insuffisante pour rendre compte du trop-plein d'impressions qu'un tel périple provoque. Par sa forme ouverte, le récit de voyage (illustré) est plus à même d'accueillir les intérêts multiples de ce voyageur, homme de son temps, d'un temps marqué par une mutation profonde des mentalités et des sensibilités artistiques.

26. *Ibid.*, t. I, p. XVI.

27. Cette décision a pu être déterminée par des raisons d'ordre matériel et non pas uniquement artistique.