

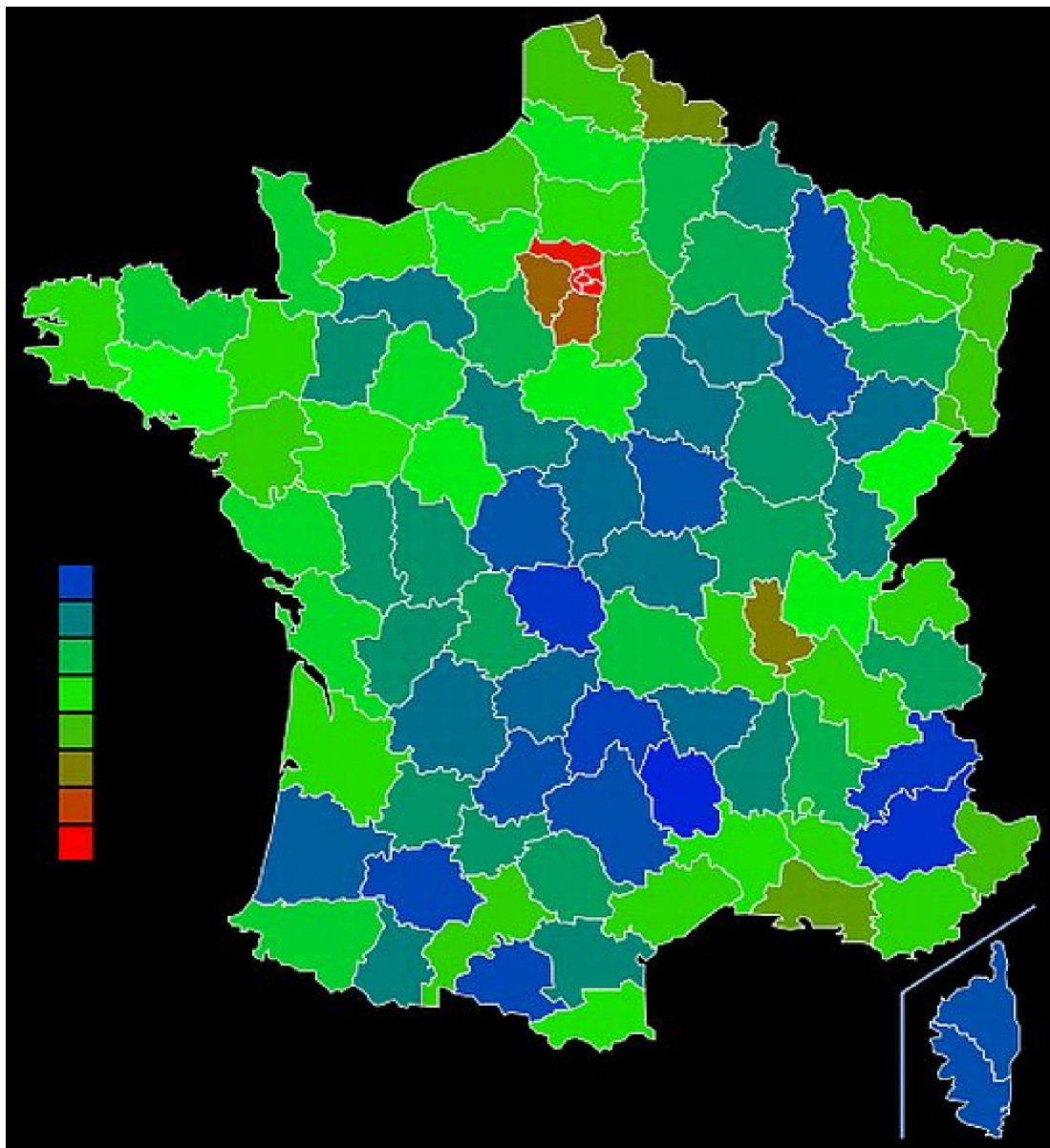
## La France en diagonales



A propos du roman, *La Diagonale du vide* de P. Péju (Gallimard) et autres lignes en France

Dans une rentrée littéraire 2009 emportée par le souffle du grand large, la Tchétchénie [1], L.A. [2], la Colombie [3] et mille autres destinations, une diagonale raye le territoire français, une ligne connue de tous les géographes : la « diagonale du vide ». Cette expression ne va pas de soi lorsqu'on n'est pas du sérail. Elle entame pourtant une carrière hors de son berceau en donnant la réplique à une héroïne du romancier Pierre Péju : « *Après chacune de ses absences, il souhaitait revoir la France en traversant le pays en diagonale, du sud-ouest au nord-est. Oui, retrouver la France mais en évitant les villes, en ne choisissant que des petits chemins ou des voies à peine fréquentées, quitte à faire des détours et en s'aidant de cartes IGN très détaillées. Il paraît que cette bande, très peu peuplée, les géographes l'appellent la Diagonale du vide.* » [4]

Voir percoler dans la Collection blanche de Gallimard cette dénomination floue n'est pas un destin anodin. **A quand un *best seller* sur la banane bleue ? Sur les passions héliotropiques des Français ? A quand un Gracq postmoderne pour nous titrer un roman *Les surfaces d'érosion*, ou *Escarpelements de ligne de faille* qui ont fait la joie, les délices ou les horreurs de nos apprentis de la topographie ?** Le très peu correct géographe québécois Luc Bureau s'est déjà attelé à l'exercice ce printemps avec inspiration dans [Terra erotica](#), même si le titre engageant cachait plutôt la forêt d'un énorme travail de géopsychanalyse.



### La densité de population en France qui a forgé l'expression du "vide"

Source : Wikipedia

Pierre Péju brosse un tableau de cette France *entre-deux*, aux toponymes sortis du fond des âges et d'une topographie accidentée, tel Saint-Euvert-les-Gorges qui jalonne son roman : « On finit par être étourdi par les sonorités extravagantes et parfois ridicules des noms de villages ou de hameaux, qui transforment, pour une poignée d'habitats, d'introuvables petits bouts de territoire en centre du monde. Ainsi, Janasse, Précieux, Nandox, Fenêtre, Pélissière, Colombe, Vouges, Brigles, Deraison, Goutte-Claire, Mouilly, Les Eteignes, Marcembon, Tresse, Saint-Clamse, Marrant, Semons, Roché d'Argent, Pagadoux, Fumaze, Le Bréviaire, Moulle, Condeau, La Porcherie, Les Etroits, Granvaste, Pleuvange... Formidable poème de la banalité, interminable litanie du n'importe quoi, au gré de déplacements diagonaux et aléatoires. » [5] Péju ne rechigne pas à tremper son pinceau dans un réalisme qui plairait à Zola : une « accablante mocheté », qui était « aussi un banal petit nulle-part' avec l'inévitable abri d'autocar couvert d'affiches délavées et une chapelle romane écroulée. » [6]

Dans le roman de Péju, cette diagonale est un outil d'exploration de soi pour Marc Travenne, le héros aux prises avec une visiteuse de hasard. « Dans le gîte d'Ardèche, elle avait pris le

*temps de m'expliquer ce que les géographes appellent, en France, la Diagonale du vide et je finissais par me demander s'il n'existait pas, dans ma vie, comme dans celle de chaque individu, une diagonale analogue, large bande de solitude et d'abandon où les sensations sont atténuées, les événements absents. Comme si les temps forts, les aventures, les grandes et les petites passions avaient toujours lieu ailleurs, au loin, dans quelque Afghanistan mental, dans le roman de la vie des autres, dans un passé aboli ou un dans un futur menaçant. » [7]*

Cette diagonale n'est pas tombée dans l' il d'un borgne. Pierre Péju lui donne un écho mondial en faisant passer l'intrigue du haut plateau ardéchois à l'Afghanistan qui est une manière de diagonale du vide asiatique ou, si l'on veut, entre Inde et monde iranien. Le chapitre 20 du roman situe une mission dans les montagnes afghanes qui devient une mission impossible, en écho à celle que mène Marion, lorsqu'elle « accomplit [son] acte au plus profond de cette région boisée de l'est de la France, « à l'extrémité de la Diagonale » [8]. Nous ne dévoilerons rien des sortilèges que Péju offre à cette diagonale en forme de destin.

### **La Saint-Malo / Genève et autres diagonales, axes et « bananes »**

Aucun géographe ne peut donner l'acte de naissance de la « diagonale ». Mais cette ligne n'est pas la seule. Elle a été précédée d'autres tracés, tels la **Saint-Malo/Genève de nos grands parents et la ligne Le Havre/Marseille**, dont la seconde fut opératoire jusqu'au milieu des années 1990. Du moins dans les manuels et les *digests* de Capes et d'agrégation.

Antoine de Baecque s'est interrogé [9] sur la ligne Saint-Malo/Genève qui fut portée par l'historien Roger Chartier comme un élément patrimonial des lieux de mémoires en France [10]. Il faut dire que la France est un objet d'étude difficile à saisir. Sur les traces de Michelet, les géographes tentent de cerner cette « personne » qui inspirait De Gaulle en lui donnant des figures géométriques, des lignes et des fractures, pour passer, en quelque sorte d'une échelle nationale à des échelons régionaux ou locaux. Jean-Louis Tissier explique que la Saint-Malo/Genève est une « *ligne construite par la statistique et la cartographie moderne en France. Au premier quart du XIXe siècle, on utilise de manière inédite des données statistiques recueillies par les administrations du Consulat, de l'Empire, de la Restauration ou de la Monarchie de Juillet. Et quand les savants, notamment le baron Dupin, dessinent une cartographie de la France à partir de ces données chiffrées, une ligne de contact apparaît entre deux France : l'une au nord en teinte claire sur la carte, l'autre au sud en teinte foncée. [...] Cette ligne est donc un artefact, une construction cartographique, purement mentale. [...] Dupin est un polytechnicien de très haut niveau et cette ligne qu'il a vue est un peu à son image : une perception aiguë des statistiques territoriales. »*

Pour Tissier, la ligne divise la France par l'instruction, le niveau d'éducation : « *Une France du nord et de l'est qui marche avec l'Europe, jugée éclairée, et celle qui est restée à l'écart de ce mouvement, au sud et à l'ouest, la « France obscure », celle qui sait moins lire mais est aussi moins grande en stature ou moins riche »*. Selon lui, on aurait eu besoin d'une vision différenciée du territoire, « *renvoyer le sud à une forme de barbarie, par exemple, en fonction des critères du nord, bien sûr. Mais on peut dire aussi le contraire : tandis que le nord perd son âme, le midi et l'ouest conservent les vraies valeurs traditionnelles »*. Cette ligne au XXe siècle s'est, pour Tissier, révélée obsolète car la scolarisation et l'acculturation avec les lois sur l'école primaire, la désindustrialisation, « *l'exode rural, la décentralisation, les migrations »*. Pour lui, c'est une « *reterritorialisation complète. Aujourd'hui, il n'y a plus de bacheliers au sud qu'au nord »*.

Roger Chartier a montré que, dans les années 1950, la Saint-Malo/Genève revient dans les travaux d'histoire qui s'empressent de chiffres et statistiques et dessinent la France en graphique. « *L'histoire est venue sur le terrain de la géographie* » assure Antoine de Baecque, et « *la fameuse ligne devient un sésame pour la démographie historiques pilotée par Dupâquier, [...], bientôt l'histoire des mentalités impulsée par Le Roy Ladurie, Chaunu, Ariès, Vovelle ou encore les grandes enquêtes sur la lecture en France coordonnées par François Furet. C'est l'âge d'or de l'école des Annales.[...] Le paradoxe est que les historiens réactivent la ligne dans leurs études au moment où elle a perdu sa pertinence dans la France réelle* ». Elle devient « *le vecteur premier de la compréhension du passé, la star de l'interprétation d'autrefois, avec succès garanti chez les étudiants en licence à la Sorbonne.* »

De Baecque raconte savoureusement : « *Au milieu des années 1980, je vis en direct le crépuscule du règne de la saintmalogenève. En écoutant les exposés de nos camarades les plus anciens lors des séminaires du samedi après-midi, s'escrimant à chiffrer les entrées de mètres cubes de pierre dans Paris pour évaluer la bonne santé économique du pays dans les années 1850, nous commençons à rire sous cape. [...] Nous ne jurions déjà plus que par les « représentations », les « pratiques culturelles », les images ou la micro-histoire. Notre histoire devenait anthropologique, réflexive, culturelle [...] J'étais certes aussi parisien que clairement du Nord, mais souvent je me rêvais rebelle des provinces du sud : analphabète enfin, et capable de sauter la douche plusieurs jours de suite. Un ours, un sauvage, un barbare. Pour tout dire, un pirate discourtois qui allait prendre d'assaut et Genève et Saint Malo avec le prof d'histoire au milieu.* »

**L'autre ligne célèbre, Havre-Marseille n'a pas son baron Dupin et, donc, pas d'acte officiel de naissance.** On la trouve abondamment dans la géographie du XXe siècle, opposant une France de l'est et du nord industrielle à une France de l'ouest et du sud plutôt agricole ou, plus simplement, rurale et beaucoup moins dense. Elle avait l'avantage de passer par les deux grands axes fluviaux aménagés qu'étaient la Basse Seine jusqu'à Paris et la vallée du Rhône que la Compagnie nationale du Rhône venait d'équiper de barrages hydroélectriques. Elle reliait aussi les trois premières métropoles françaises. Cette ligne aussi a disparu sous les coups de boutoir de l'aménagement du territoire, avec le déménagement de certaines grosses unités industrielles à Rennes et l'équipement aéronautique et spatial de Toulouse et Bordeaux qui avait déjà commencé dans l'entre-deux-guerres. Elle s'est atténuée par les migrations vers la France du Sud qui devint attractive après un siècle de « désertification » amorcé au XIXe siècle à l'époque où Giono se lamentait du dépeuplement des Alpes du Sud.

Il est à parier que ces lignes ont faibli dans la perception de l'espace français lorsque **Roger Brunet, à la faveur d'une étude de l'Europe occidentale, mit au jour sa célèbre « banane bleue »** [11] qui dessinait une autre ligne de force en Europe. Elle remplaçait la France en Europe, avec d'autres dynamiques dont les littoraux furent les lignes porteuses, comme les axes méditerranéen et atlantique, jalonnés de ports plus ou moins actifs, ouverts sur les façades maritimes de la mondialisation. C'est l'époque des supertankers, des zones industrialo-portuaires du Havre, de Dunkerque et, surtout, de Fos-sur-Mer qui avait l'ambition de devenir la Rotterdam du sud.

On tient sans doute le contexte dans lequel la diagonale du vide émerge, peut-être d'une transformation de l'expression « *France du vide* » du géographe Roger Béteille [12]. Une sorte de contre-poids français à cette mégalopolis européenne qui aurait laissé, sur son flanc sud, une France plutôt rurale, avec de gros points forts reliés entre eux par un maillage ferroviaire et autoroutier de grande vitesse. Est-ce la vision qu'en ont les politiques actuels qui

viennent de créer un ministre « de l'espace rural » (et de l'aménagement du territoire). Pour le titulaire du maroquin, Michel Mercier, « *en Europe, la France est le pays de la ruralité [...] On a présenté le monde rural comme un espace en voie de disparition [...] La ruralité, c'est un atout pour la nation.* » [13]

C'est, en tout cas, un atout pour les romanciers. Faisant pendant à la jungle des villes, les déserts, les océans, les montagnes et leurs thébaïdes, les hauts plateaux fussent-ils ardéchois de la France du vide et d'ailleurs, sont les lieux où l'humanité respire, revient sur elle. Et si la France est une « personne » pour Michelet qui a sans doute inspiré bien des figures de style de la géographie au XXe siècle, elle offre aux romanciers d'aujourd'hui ses espaces à lire et à vivre qu'aucun texte ne saurait épuiser.

Gilles Fumey

### **Pour en savoir plus :**

- Michel Bussi : [www.ghhat.univ-lyon2.fr/sites/ghhat/IMG/pdf\\_OD-Bussi.doc.pdf](http://www.ghhat.univ-lyon2.fr/sites/ghhat/IMG/pdf_OD-Bussi.doc.pdf)

- *Une critique* : Patrick Poncet, "Les Villes européennes, analyse comparative.", *EspacesTemps.net*, Mensuelles. <http://espacestems.net/document438.html>

- Excellent article de Didier Mendibil : « Dispositif, format, posture : une méthode d'analyse de l'iconographie géographique », *Cybergeo*, <http://www.cybergeo.eu/index16823.html>

- <http://www.blind-collectif.fr/sujets/collectif-20.php> « *Les exodes ruraux du 19e et du 20e siècle ont vidé les campagnes peu à peu. Une ligne traversant la France du Nord-Est au Sud-Ouest, de la Meuse aux Landes, a été particulièrement touchée par cet exode. Pouvant être qualifiée de "Désert Français", cette zone atteint des densités de population particulièrement faibles, atteignant parfois moins de 30 habitants au kilomètre carré. Pendant longtemps appelée Diagonale du Vide, elle a été renommée, pour des questions de "commodités", Diagonale des faibles densités.*

*C'est donc à quatre, en voiture, que nous avons décidé de traverser la France par cette Diagonale. Curieux de découvrir le vide, l'idée de traverser toute une partie quasi-inhabitée du territoire nous intriguait.*

*Réussir à avoir un oeil distant face à des paysages qui nous étaient familiers, retranscrire en image le rien, ou plutôt le presque rien, parvenir à s'exprimer sur un sujet que l'on découvrirait au jour le jour ; autant de questions qui se posaient avant le départ.*

*Au final, voilà le point de vue de quatre photographes, tentant de retranscrire l'esprit d'une traversée. Au retour le constat est là, une simple traversée de la France peut se transformer en vrai voyage, fait d'errance et de dépaysement. »*

Merci à Jean-Louis Tissier, Marie-Claire Robic et Roger Brunet pour leur aide documentaire.

### **Une autre diagonale ?**

**Paris-Le Havre, la diagonale vertueuse** [ Source : *Les Echos* 03/11/09 ]

FRANCOIS EWALD EST PROFESSEUR AU CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS.

Parmi les réformes engagées par le président de la République, la plus innovante est sans doute celle qui concerne l'organisation territoriale. Elle l'est d'abord philosophiquement, par la vision du territoire qui l'inspire. Elle l'est aussi par la dynamique qu'elle est capable d'engendrer : sa diagonale vertueuse.

De fait, sous le nom de réforme territoriale, trois réformes sont menées en parallèle, de manière relativement indépendante, même si elles ne peuvent manquer d'avoir des répercussions les unes sur les autres.

Il y a d'abord la réforme des collectivités territoriales, destinée d'abord à simplifier l'écheveau territorial, à en réduire les coûts en divisant par deux le nombre des conseillers territoriaux qui siègeraient à la fois dans la région et dans le département, mais aussi à promouvoir une nouvelle forme d'organisation territoriale centrée sur quelques métropoles. Pour une grande part, cette réforme s'inscrit dans le cadre traditionnel d'une réforme de l'Etat conçue comme rationalisation administrative. A vision constante du territoire, on cherche à en réduire les coûts d'administration tout en cherchant à en augmenter l'efficacité. On sait ce qu'il advient de ces réformes : elles suscitent d'autant plus de résistances que chacun voit ce qu'il perd sans apercevoir ce qu'il gagne.

Il y a ensuite le Grand Paris version Christian Blanc qui concerne moins Paris que son agglomération périphérique et l'Ile-de-France. On reste dans une vision classique de Paris, concentration d'hommes et de richesses, qui n'a cessé de grandir à sa périphérie, donnant lieu à la fois au phénomène des banlieues et à la localisation de pôles d'excellence que le projet cherche à rendre visibles à eux-mêmes, en les inscrivant dans un réseau de transport public qui les mettrait en communication entre eux et avec le centre historique de la capitale. De fait, on étend les frontières de Paris dont les portes deviennent les aéroports et des gares situées en périphérie.

Il y a enfin le projet de faire du Havre le port de Paris. Nicolas Sarkozy a eu l'occasion de le présenter à trois reprises en 2009 : en avril au moment de la consultation des architectes sur le Grand Paris, en juillet en rappelant la vocation maritime de la France, en octobre en expliquant la réforme des collectivités territoriales. A première vue, l'inspiration vient des travaux de Fernand Braudel, pour qui l'histoire atteste qu'une ville ne peut prétendre être au centre d'une « économie monde » sans être liée à un port. Pour que Paris garde son statut de « ville monde », il faudrait donc l'associer à un port. Voilà qui expliquerait le projet. Ce n'est pas suffisant. Pourquoi, dans une vision européenne, le port de Paris ne serait-il pas Anvers, qui n'est pas si éloigné et qui est déjà relié à Paris par TGV et autoroutes ? Parce que la vision du président de la République ne procède pas de la seule rationalité administrative. Elle est politique et nationale. Le problème n'est pas seulement de donner un port à Paris, mais de penser la France dans le monde qui vient. Il s'agit de la reconstitution du territoire français à partir de sa façade maritime.

Nous héritons d'une vision du territoire qui date de la Révolution française. La République voulait unifier une France disparate, assemblage de provinces et de pays divers en une France unie parce que détachée de son passé. La solution fut trouvée dans la problématique administrative du département. La Révolution pense le territoire français dans les frontières de son Etat, par rapport à lui-même, dans la même vision géométrique dont procèdent le Code civil et le système métrique. Elle est égalitaire. Cette vision dominera l'aménagement du territoire jusque très récemment : elle conduit à empêcher que Paris ne concentre la richesse

nationale et à doter chaque département des mêmes équipements, même si cela n'a guère de sens comme en matière universitaire.

L'innovation philosophique qui porte le projet « Le Havre, port de Paris » ou « Seine Métropole », pour reprendre le titre que lui donne Antoine Grumbach, consiste à dire que le territoire de la France ne doit plus désormais tant être pensé par rapport à lui-même - dans une vision d'homogénéisation -, que par rapport au monde. Il s'agit de savoir comment constituer la France comme un territoire qui resterait pertinent dans la compétition mondiale. Ce qui change entre la vision 1791 et la vision 2009 ? La prise en compte de la mondialisation, c'est-à-dire du fait que, si les frontières n'ont pas disparu, elles ne peuvent plus interrompre les communications. Telle est alors l'équation : comment penser un territoire national qui ne serait plus enfermé dans ses frontières et qui serait un pôle de référence dans un monde global. Dans cette vision, Paris ne doit plus seulement être pensé comme la capitale de la France. C'est une marque, un des pôles d'un territoire beaucoup plus vaste s'affirmant au centre d'une économie monde dans la compétition mondiale.

Cette vision fait du projet « Le Havre, port de Paris » ou « Seine Métropole » un pilote pour les autres dimensions de la réforme territoriale. Un territoire n'existera demain que dans la mesure où il est capable de constituer une « économie monde », porteuse de prospérité et berceau de civilisation. En formulant le projet « Le Havre, port de Paris », le président de la République forme le vœu d'une expérimentation territoriale qui puisse servir de modèle pour d'autres « économies monde ». Un défi passionnant, capable de mobiliser les énergies de tous parce que permettant de se dépasser vers un avenir où elles ont beaucoup plus à gagner qu'à perdre. Prise ainsi, la réforme territoriale pourrait se révéler comme cette diagonale, ce levier, ce point d'Archimède qui fait que là où on ne voyait qu'impasses et blocages se dessine un chemin d'ouverture.

[1] Thierry Hesse, *Démon*, L'Olivier

[2] James Frey, *L.A. Story*, Flammarion

[3] Antonio Caballero, *Un mal sans remède*, Belfond.

[4] Pierre Péju, *La Diagonale du vide*, Gallimard, p. 26.

[5] p. 56

[6] p. 57.

[7] p. 146.

[8] p. 241.

[9] *Libération*, 22 août 2008.

[10] *Les Lieux de mémoire*, III, *Les France*. 1. « Conflits et partages », Gallimard, 1992, pp. 738-775. Et « L'histoire et ses représentations », *Annales ESC*, novembre 1989

[11] Roger Brunet, « Structures et dynamiques du territoire français », revue *L'Espace géographique*, 1973. Voir aussi [http://www.mgm.fr/ARECLUS/page\\_auteurs/Brunet14.html](http://www.mgm.fr/ARECLUS/page_auteurs/Brunet14.html)

[12] Roger Béteille est désigné comme l'inventeur de l'expression « la France du vide », titre d'un ouvrage par chez Litec, 1981.

[13] Entretien à *La Croix*, 16 septembre 2009.

© Les Cafés Géographiques - [cafe-geo.net](http://cafe-geo.net)