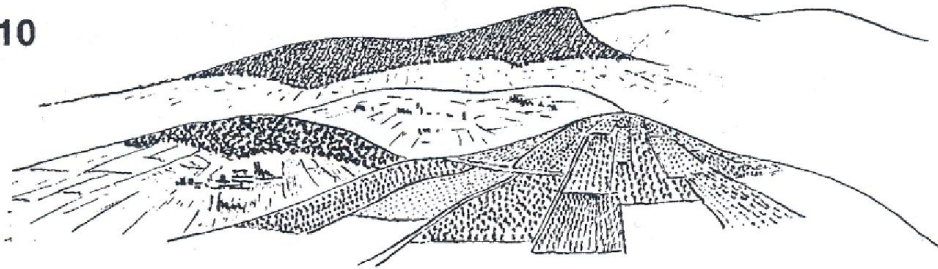


Dessin N° 26

Jean Pierre Deffontaines : une modélisation paysagère depuis les fenêtres du TGV

10



Région ou pays: monts du Mâconnais.

Sols et reliefs: reliefs marqués entre les vallées de la Saône et de la Grosne. Terrains calcaires du jurassique moyen et supérieur.

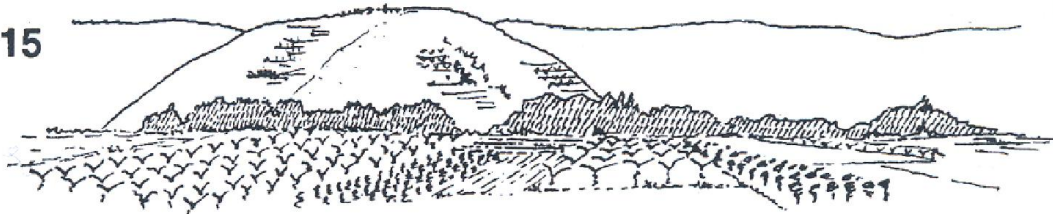
Occupation des sols: sauf quelques sommets boisés et des prés en bas de versant avec troupeaux de bœufs blancs au pâturage, le territoire est couvert de vignes: vignoble du Mâconnais.

Habitat: peuplement dense en hameaux et maisons isolées.

Aménagement: parcelles petites, en longueur, plantées dans le sens de la pente.

Pratiques et activités: monoculture de la vigne, conduite en ligne avec fils.

15



Région ou pays: vallée du Rhône, Vivarais.

Sols et reliefs: plaine alluviale du quaternaire récent. Sols grossiers. Le TGV est implanté sur des terrasses du quaternaire ancien. Les bords ouest du massif granitique du Vivarais sont recouverts d'arènes granitiques formant des sols filtrants, égers et de couleur claire.

Occupation des sols: 1. Vergers de pêchers, vignes et cultures de maïs et de tournesol.

2. Vergers de pêchers et vignes en terrasses.

2 des modèles paysagers créés par Jean-Pierre Deffontaines entre Paris et Marseille

in « Paysage à grande vitesse » Cahiers Agricultures, INRA, 1996.

Repris dans « Les sentiers d'un agronome, Jean Pierre Deffontaines », Ed. Arguments, Paris, 1998, 360 p. (chapitre III : « Paysage »)

Jean Pierre Deffontaines est connu pour avoir introduit le paysage dans les études agronomiques, et pour le rôle important qu'il a fait jouer au dessin et à la photographie (le premier étant souvent une interprétation de la seconde) dans ses recherches et ses publications. Parmi ses publications l'une est directement construite sur des dessins de paysage (et des photographies) pris depuis la vitre du TGV entre Paris et Marseille, lors de fréquents voyages entre la capitale et la Provence. Elle me semble très intéressante dans la mesure où elle décrit un processus de construction de modèles paysagers à partir des images du paysage enregistrées (dessinées et photographiées) depuis un train roulant à grande vitesse.

L'étude du paysage géographique à partir d'un train en marche n'est pas nouvelle. Le premier à l'avoir théorisée est, je pense, August Strindberg lorsqu'il parcouru la France en train en 1886 pour réunir la matière de son ouvrage « Parmi les paysans français ». Voici l'exposé de sa méthodologie dans l'introduction de sa 2^e partie « Autopsies et Interviews » p. 105-109 :

« C'est devenu un lieu commun de dire que l'on ne voit rien de la fenêtre d'un compartiment de chemin de fer. C'est vrai qu'un œil distrait ne voit qu'une haie et une rangée de poteaux télégraphiques. Mais après m'être entraîné pendant trois années, et ayant pris l'habitude de regarder, j'ai fait des « comptes rendus » et dessiné des paysages, la flore, des maisons paysannes et des outils, d'Allemagne, d'Italie, de France, du Tyrol, du Danemark et de Suède, à partir de la fenêtre d'un wagon. Je ne veux pas conseiller pour autant à quelqu'un de décrire un pays étranger seulement à partir de la fenêtre d'un wagon, car la condition pour pouvoir le faire est simplement de tout savoir à l'avance. L'autopsie n'est alors qu'une vérification de ce que l'on connaît »(p.107)

In Stringberg A. , « Parmi les paysans français », Actes Sud, 1988, traduction Eva Ahlstedt.

Le chemin de fer est en effet devenu au 19^e siècle un formidable moyen de parcours et de découverte des espaces à étudier : l'un des géographes français qui en profita le plus est certainement Paul Vidal de la Blache, qui visita par la voie ferrée la France et l'Europe, et prépara ainsi nombre de ses publications, en particulier le fameux tableau de la Géographie de la France (tome 1 de l'Histoire de France de Lavis, 1903). Mais Jean-Pierre Deffontaines a vu cette possibilité concentrée dans le temps et dans l'espace, et a donc mis à profit la grande vitesse qui lui permettait d'avoir sous les yeux en 5 heures de voyage un profil paysager linéaire du « grand sud-est » de la France sur une distance de 800 km. Il a réalisé son étude à un moment où la ligne GV s'arrêtait à Lyon et où le train suivait ensuite jusqu'à Marseille la vallée du Rhône par la ligne classique du P.L.M.

La construction de modèles paysagers n'est pas nouvelle non plus, et les blocs diagrammes « théoriques » construits par Emmanuel de Martonne pour son Traité de géographie physique (voir dessin du géographe n°12) en sont de bonnes illustrations. Mais la construction de modèles paysagers à partir de croquis pris sur le vif et l'exposition détaillée de la méthode sont à mettre au crédit de notre auteur. Les deux dessins présentés sont ceux du Morvan et de la vallée du Rhône, des « classiques » de la géographie régionale de la France.

Cette méthode est celle du peintre qui construit un tableau: un chef d'œuvre au sens étymologique du terme (la tête). C'est le sommet, l'aboutissement de nombreuses recherches graphiques et/ou de croquis « sur le motif », le géographe dirait « sur le terrain ». Des preuves nous en sont souvent fournies dans la muséographie actuelle, dans les expositions rétrospectives des grands peintres, où les dessins préparatoires accompagnent souvent les tableaux présentés.

Le géographe aussi peut résumer par un croquis les images qu'il engrange sur sa rétine lorsqu'il voyage et traverse un paysage : ce schéma devient en quelque sorte un « modèle » de la région traversée. Quel géomorphologue n'a pas essayé de résumer par une coupe topographique et géologique schématique les formes de la région étudiée au soir d'une journée de terrain ? Quel géographe « ruraliste » n'a pas essayé de résumer dans un paysage « virtuel » les informations diverses glanées au cours de sa journée d'enquêtes ? Evidemment, le carnet de terrain, les croquis successifs, les photographies pris de différents points de vue peuvent aider à reconstituer ce « paysage idéal » avec une plus grande « vérité géographique », comme l'a fait Jean-Pierre Deffontaines. En ce sens, le « paysage » du géographe n'est pas un simple morceau d'espace considéré d'un point de vue fixe : c'est un enregistrement dynamique des images significatives, des objets géographiques caractéristiques et des formes d'organisation de l'espace sur une certaine étendue, la somme et la combinaison des impressions géographiques lors d'un cheminement sur le terrain.

Il combine l'espace et le mouvement, ce que le TGV résume sur de grandes distances, en favorisant les autres méthodes de l'analyse spatiale : la comparaison des ensembles, la partition dans l'espace géographique, et bien sûr l'étude des systèmes ruraux qui ont construit ces paysages.

Roland Courtot

Novembre 2010