

Société

ANTI-80 KM/H : SIGNE AVANT- COUREUR DES « GILETS JAUNES »

Jérôme Fourquet

15/02/2019

Le mouvement des « gilets jaunes » semble d'abord être né d'une contestation quant à la hausse des prix des carburants. Pour Jérôme Fourquet, la mobilisation contre la limitation à 80 km/h sur les routes secondaires était pourtant un signe avant-coureur de la naissance d'un tel mouvement. Pour la Fondation Jean-Jaurès, il y revient dans cette note, la première d'une série co-réalisée avec Jean-Laurent Cassely et destinée à appréhender le mouvement des « gilets jaunes » dans sa globalité.

L'opposition aux 80 km/h comme répétition générale avant le mouvement des « gilets jaunes »

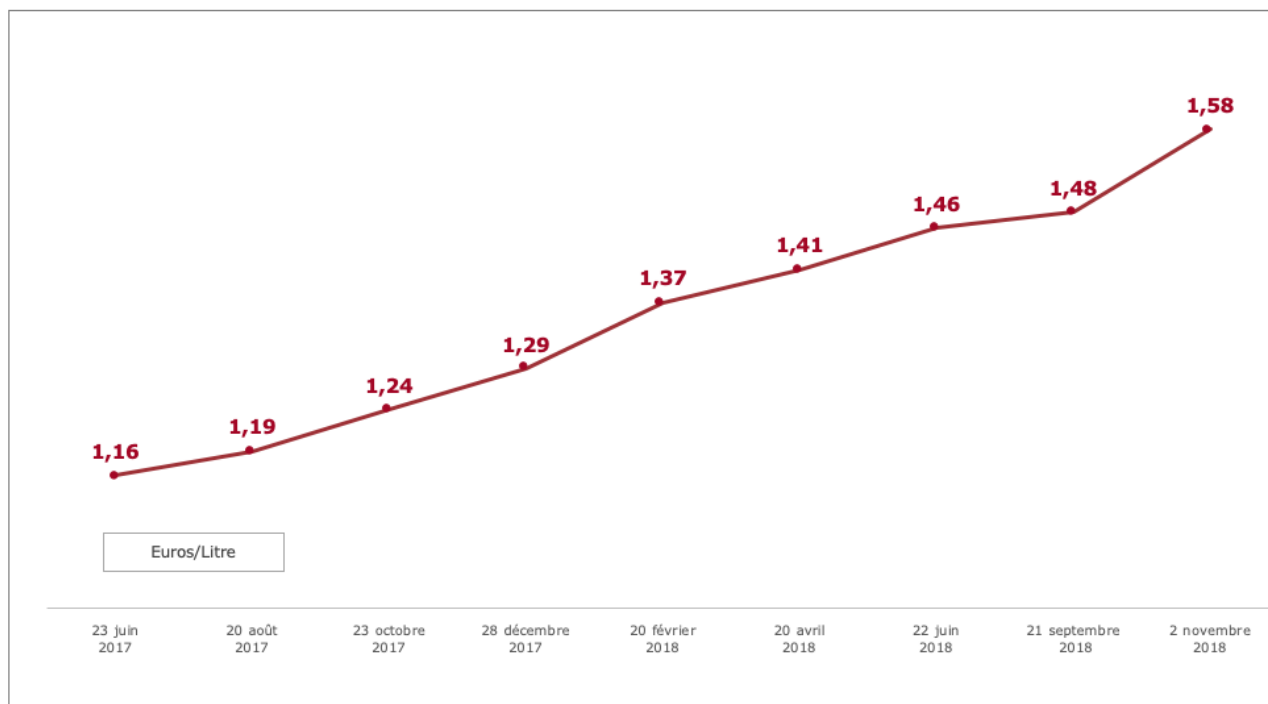
Dès qu'a été annoncé le projet d'abaisser de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes secondaires, cette mesure a suscité un fort rejet. En janvier 2018, un premier sondage indiquait que 71% des Français y étaient « opposés » et que près d'une personne sur deux y était « tout à fait opposée » (46%). Assez logiquement, l'hostilité était la plus vive dans les zones rurales dont 78% des habitants s'y opposaient (dont 53% de « tout à fait opposés »), contre 58% parmi les habitants de l'agglomération parisienne. En dépit de la succession de nombreuses annonces de réformes et d'un agenda gouvernemental chargé en ce début de quinquennat, cette mesure a profondément marqué les esprits. Ainsi, en février 2018, pas moins de 74% des Français avaient évoqué ce sujet avec leurs proches, ce thème se plaçant en deuxième position des conversations de nos concitoyens, telles que mesurées mensuellement dans le cadre du tableau de bord politique Ifop-Fiducial pour *Paris-Match*. Ce thème a même gravi la première marche du podium, avec 72% des Français en ayant parlé avec leurs proches, en juillet 2018 au moment de l'entrée en vigueur de cette mesure.

Hormis ce large écho mesuré au travers des enquêtes d'opinion, la forte sensibilité d'une bonne partie de la population s'est également traduite par des mobilisations lancées à l'initiative d'associations, telles que 40 millions d'automobilistes, ou la Fédération française des motards en

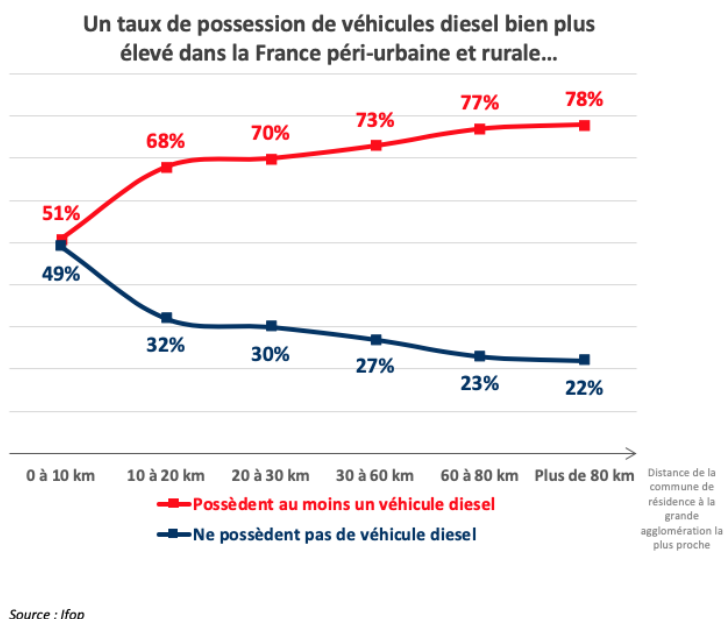
colère (FFMC) qui, à elle seule, a mené plus de deux cent cinquante actions sur le territoire, durant les mois précédant l'entrée en vigueur de cette mesure. Rien que le week-end des 14 et 15 avril 2018, près de trente rassemblements ont été organisés en région parisienne et en province, par différents collectifs et associations. Cette mobilisation contre les 80 km/h a constitué un signe avant-coureur de l'exaspération des conducteurs qui allait s'exprimer avec plus de force, quelques mois plus tard. Mais cette mobilisation a également fait office de galop d'essai avant le mouvement des « gilets jaunes ». On retrouve en effet certains acteurs dans les deux mouvements, des répertoires communs d'actions et les mêmes types de critiques et d'arguments. Ainsi, les collectifs et les associations qui se sont mobilisés à l'époque ont repris du service, contre la hausse des taxes sur le carburant. Les rassemblements contre les 80 km/h se sont par ailleurs déroulés de manière décentralisée, dans toutes les régions françaises, préfigurant la diffusion sur tout le territoire des nombreux points de blocage des « gilets jaunes ». Enfin, le ras-le-bol fiscal des conducteurs était déjà au cœur de cette mobilisation, comme en témoignent par exemple ces slogans aperçus dans la manifestation des motards à Paris le 30 juin 2018 : « Non à la sécurité rentière », « État bandit », « Halte au racket, Manu » ou bien encore « Édouard aux besoins d'argent ».

La hausse du prix du contrôle technique et son durcissement, l'augmentation des péages autoroutiers et des tarifs de stationnement, ainsi que l'explosion du nombre de personnes flashées par les radars automatiques dans les mois suivant l'entrée en vigueur des 80 km/h ont attisé le mécontentement des automobilistes. Cette colère a également été nourrie par la forte hausse des prix des carburants, et notamment du diesel, passé en moyenne de 1,16 euro par litre en juin 2017 à 1,46 euro en juin 2018.

Juin 2017-novembre 2018 : une très forte augmentation du prix du diesel (*en euros par litre*)

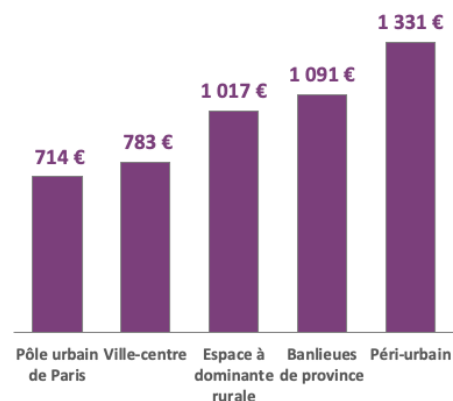


Le mécontentement s'est manifesté avec encore plus d'intensité dans les zones rurales et périurbaines car, comme le montrent les données de l'Ifop, le taux de possession de véhicules diesel est bien plus élevé en zones rurales et périurbaines qu'ailleurs. Quand seule la moitié des ménages habitant à moins de dix kilomètres du cœur d'une des principales aires urbaines françaises possède un véhicule diesel, ce taux grimpe de près de 20 points dès que l'on s'éloigne de seulement 10 kilomètres du centre-ville (68%), pour atteindre jusqu'à 77% parmi les personnes habitant à plus de 60 kilomètres d'une grande agglomération.



... et des dépenses en carburant beaucoup plus élevées dans le péri-urbain

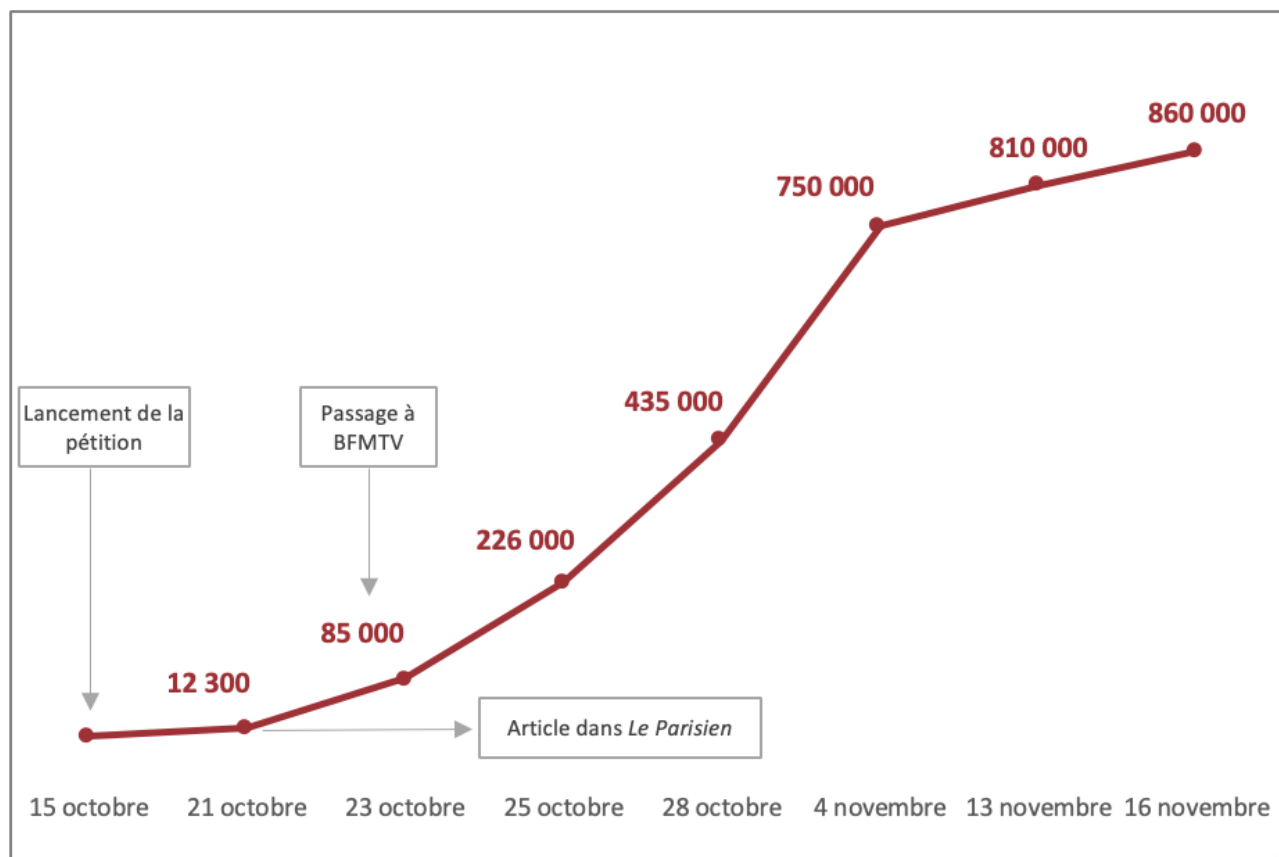
Dépenses annuelles des ménages en carburant en euros en 2006.



Le budget carburant des ménages varie donc très sensiblement selon le lieu de résidence. L'impact d'une hausse de la fiscalité, qui allait être annoncée par le gouvernement, serait donc mécaniquement beaucoup plus rude dans ces milieux qui sont nettement plus dépendants de la voiture pour se rendre au travail et pour accomplir les trajets quotidiens ; ces mêmes milieux sont beaucoup plus souvent équipés de véhicules diesel et, pour eux, le coût d'un changement de voiture peut se révéler hors de portée, et ce malgré les aides publiques disponibles. C'est dans ce contexte hautement inflammable qu'est intervenue l'annonce gouvernementale de la hausse des taxes sur les carburants et en particulier sur le diesel. Signe de l'extrême sensibilité de l'opinion à ce sujet, la hausse des carburants se classait en tête des conversations des Français en novembre 2018, avec 75% de personnes interrogées ayant parlé de ce sujet avec leurs proches.

L'impressionnant succès de la pétition lancée sur le site Change.org pour dénoncer la hausse de la fiscalité sur les carburants a également traduit la polarisation de toute une partie de la population sur cette question. Mise en ligne le 15 octobre 2018, la pétition de Priscillia Ludosky, citoyenne ordinaire, a ainsi atteint 226 000 signatures en l'espace de dix jours. Le phénomène s'est ensuite emballé, pour dépasser les 860 000 signatures à la veille de la première journée d'action des « gilets jaunes » du 17 novembre.

L'évolution du nombre de signatures à la pétition lancée par Priscillia Ludosky sur Change.org



Des milieux populaires très sensibles au prix des carburants et... des cigarettes

Toutes choses étant égales par ailleurs, le prix du carburant apparaît aussi sensible dans notre société que l'était le prix du blé sous l'Ancien Régime. Ce gouvernement a sans doute sous-estimé cet axiome de base, comme d'autres avant lui. Ainsi, en septembre 2000, le gouvernement Jospin, qui avait octroyé d'importantes baisses d'impôt quelques mois auparavant, et qui se pensait donc relativement à l'abri de toute grogne sociale, fut complètement pris au dépourvu quand l'opinion publique soutint très massivement les transporteurs routiers demandant une baisse de la fiscalité sur les carburants, pour compenser l'envolée des prix à la pompe. Dix-huit ans plus tard, la suppression programmée des cotisations salariales et celle de la taxe d'habitation n'ont pas pesé très lourd face à la flambée du prix des carburants et à l'augmentation de la fiscalité qui y est liée. Ainsi, le gouvernement Philippe a également été confronté à une puissante vague de contestation qu'il n'avait pas vue venir.

Les données d'enquêtes de l'Ifop montreront d'ailleurs que la proportion de personnes s'identifiant

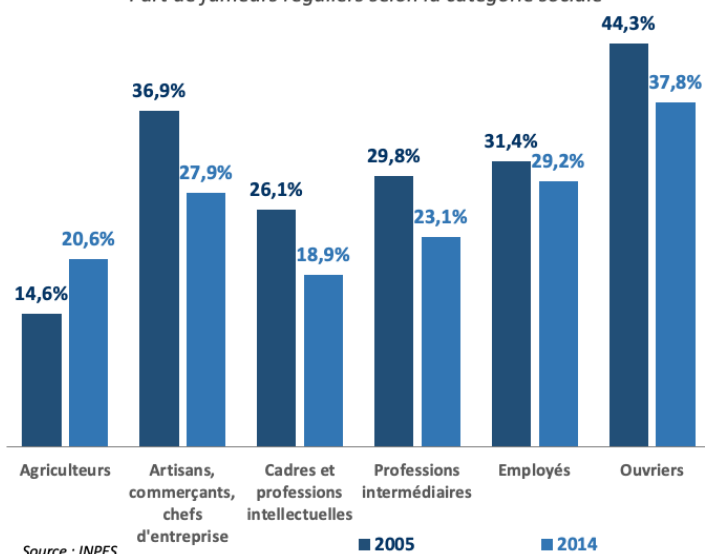
le plus aux « gilets jaunes » sera nettement plus marquée parmi les automobilistes et parmi le public le plus « dieselisé ». Alors que 16% des Français se définissaient comme « gilets jaunes » en janvier 2019, cette proportion s'établissait à 22% parmi les personnes ayant deux véhicules roulant au diesel, contre 17% pour les personnes n'en possédant qu'un, et seulement 11% parmi ceux qui ne disposaient d'aucun véhicule consommant du gasoil.

Si les milieux populaires et particulièrement ceux résidant dans les zones rurales et péri-urbaines sont particulièrement dépendants de la hausse des prix des carburants, ce poste pesant lourd dans leurs dépenses contraintes, ils affichent par ailleurs une plus forte dépendance tabagique que le reste de la population.

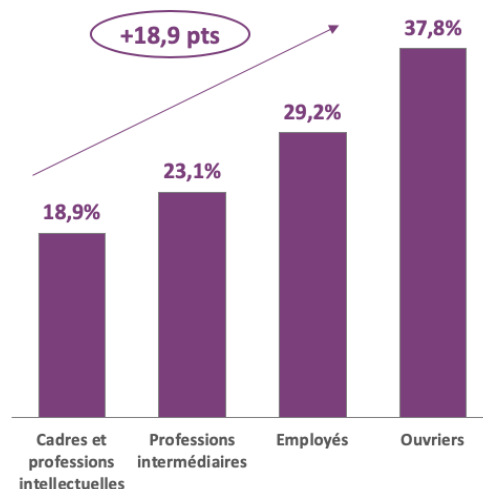
La consommation de tabac a certes reculé ces dernières années dans toutes les strates de la population et y compris dans les milieux populaires. La proportion de fumeurs réguliers a ainsi reflué de 6,5 points parmi les ouvriers entre 2005 et 2014. Pour autant, la consommation de tabac reste socialement très marquée. Comme le montrent les graphiques suivants, la proportion de fumeurs réguliers dans la population ouvrière est le double de celle observée chez les cadres, et la proportion de fumeurs réguliers est de 10 points supérieure parmi les employés, comparativement aux cadres.

Bien que la consommation de tabac ait reculé dans tous les milieux...

Part de fumeurs réguliers selon la catégorie sociale



... elle demeure beaucoup plus répandue dans les catégories populaires.



Au regard de ces chiffres, on comprend que l'augmentation d'un euro du prix du paquet de cigarettes le 1^{er} mars 2018 a d'abord pénalisé les catégories populaires, à la fois plus consommatrices de tabac et se débattant davantage que les classes moyennes et supérieures avec des problématiques de pouvoir d'achat.

Du fait de la persistance de différences importantes en termes de mode de vie et de consommation, certaines annonces fiscales justifiées au nom d'impératifs de santé publique ou environnementaux, qui peuvent apparaître comme relativement acceptables pour les CSP+ et les leaders d'opinion, sont en fait beaucoup moins bien reçues par les catégories populaires. C'est le cas par exemple en matière de consommation alimentaire. D'après une enquête de l'Ifop pour la Fondation Pileje, réalisée en 2015, si 43% des cadres étaient plutôt favorables à ce que les pouvoirs publics taxent davantage le sucre et les matières grasses, cela n'était le cas que de 29% des ouvriers.

Ce fut également le cas pour le tabac, lors de l'augmentation substantielle du prix intervenue en mars dernier, qui s'inscrivait dans l'objectif plus global de la ministre de la Santé du passage du prix du paquet de cigarettes à dix euros dans les prochaines années. Cette mesure fut ainsi massivement approuvée par les cadres et professions intellectuelles et supérieures (favorables à 72%), les fumeurs réguliers étant peu nombreux dans ce groupe social, par ailleurs plus sensible à la santé et à la prévention. Elle fut, en revanche, majoritairement rejetée par les ouvriers (55%). Les employés, parmi lesquels on compte moins de fumeurs réguliers que parmi les ouvriers, étaient, quant à eux, très partagés.

Au printemps 2018, la conjonction de la hausse des prix à la pompe et de celle du paquet de cigarettes, combinée à l'annonce de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h (laissant augurer davantage d'amendes et de points perdus sur les permis de conduire) et le durcissement du contrôle technique pour les véhicules diesel, créa un cocktail particulièrement détonnant, notamment dans les milieux populaires.

Dans ces groupes sociaux plus qu'ailleurs encore, l'augmentation des prix à la pompe (à laquelle ils se rendent régulièrement) tout comme la hausse régulière du prix du tabac constituent l'illustration la plus criante de cette hausse subie des dépenses contraintes qui grèvent leur budget. Ces hausses sont d'autant moins supportables que beaucoup de ces Français perçoivent la pompe à essence et le débitant de tabac comme le principal collecteur de taxes (toute une partie de cette population n'étant pas ou peu assujettie à l'impôt sur le revenu). Parmi ceux qui sont dépendants de la voiture et qui de surcroît fument, cette ponction fiscale intervenue au cours de l'année 2018 a été très douloureuse. Sur la base du kilométrage moyen d'un véhicule diesel en France (près de 16 000

kilomètres parcourus par an), la hausse des prix du diesel sur l'année 2018 a ainsi représenté un surcoût d'environ 200 euros pour un automobiliste. Si, parallèlement, ce dernier fume un demi-paquet de cigarettes par jour, l'augmentation du prix du tabac s'est traduite par une hausse de son budget tabac de près de 180 euros par an.

Le montant de chacune de ces deux hausses correspond peu ou prou à la baisse intervenue sur la taxe d'habitation. S'il n'existe pas de chiffre moyen sur ce qu'a représenté la réduction d'un tiers de la taxe d'habitation intervenue en 2018, d'après *Le Parisien*, la DGFIP a calculé qu'en Île-de-France par exemple, elle représentait en effet un montant moyen de 190 euros par foyer fiscal concerné par la mesure. Cela a bien entendu conforté l'idée, très ancrée dans l'opinion depuis des années, que toute baisse des prélèvements obligatoires accordée et annoncée par l'État est immédiatement compensée, ou contrebalancée, par une hausse subreptice de la fiscalité indirecte. Dans le langage commun, cette attitude des pouvoirs publics est décrite par la formule suivante : « Ils nous reprennent en fait d'une main ce qu'ils nous ont donné de l'autre ». Cette perception nourrit mécaniquement un procès en duplicité vis-à-vis de l'État, et alimente ressentiment et colère. Comme nous le verrons dans une note suivante, le mouvement des « gilets jaunes » rencontrera ainsi un écho particulièrement fort dans la population la plus dépendante de la voiture. Les fumeurs ne seront pas en reste puisque la proportion de personnes se définissant comme « gilets jaunes » s'établira à 27% parmi les fumeurs réguliers, et à 22% parmi les fumeurs occasionnels, contre seulement 17% auprès des anciens fumeurs et 10% parmi les personnes n'ayant jamais fumé.