Fondation Jean Jaurès

Démocratie

LA VILLE ROSE, PAS ASSEZ BOBO POUR PASSER AUX VERTS ?

Jérôme Fourquet, Sylvain Manternach

01/12/2020

Les dernières élections municipales ont notamment été marquées par la victoire de listes écologistes dans plusieurs grandes métropoles françaises comme Lyon, Strasbourg, Besançon, ou bien encore Poitiers, Tours et Bordeaux. Mais si cette vague verte est même parvenue à emporter la citadelle girondine, Toulouse, elle, est restée à droite. Jérôme Fourquet et Sylvain Manternarch livrent une analyse socioculturelle de ce non-basculement de la ville rose.

La capacité de résistance du maire sortant, Jean-Luc Moudenc, et cet échec d'une coalition de gauche à direction écologiste dans une des plus grandes villes françaises interrogent. La ville rose penche pourtant nettement à gauche lors des scrutins nationaux. Au premier tour de l'élection présidentielle de 2017, Jean-Luc Mélenchon y avait ainsi viré en tête avec 29,2% (soit un score supérieur de 10 points à sa moyenne nationale) et François Hollande avait obtenu 62,5% des voix au second tour en 2012, soit, là aussi, une prime de près de 10 points par rapport à la moyenne nationale. Pour autant, lors des dernières municipales, les écologistes et leurs alliés ont échoué à conquérir la ville rose.

Les divisions de la gauche toulousaine ont sans doute pesé, comme on va le voir. Mais l'on peut également penser que le positionnement adopté par les deux camps sur des enjeux structurants (place du transport aérien et liaison LGV) a eu un effet dans les urnes. Au travers d'une analyse comparée avec Bordeaux, on s'interrogera plus globalement sur l'ampleur et l'impact des mutations socioculturelles sur les équilibres politiques locaux dans les grandes métropoles.

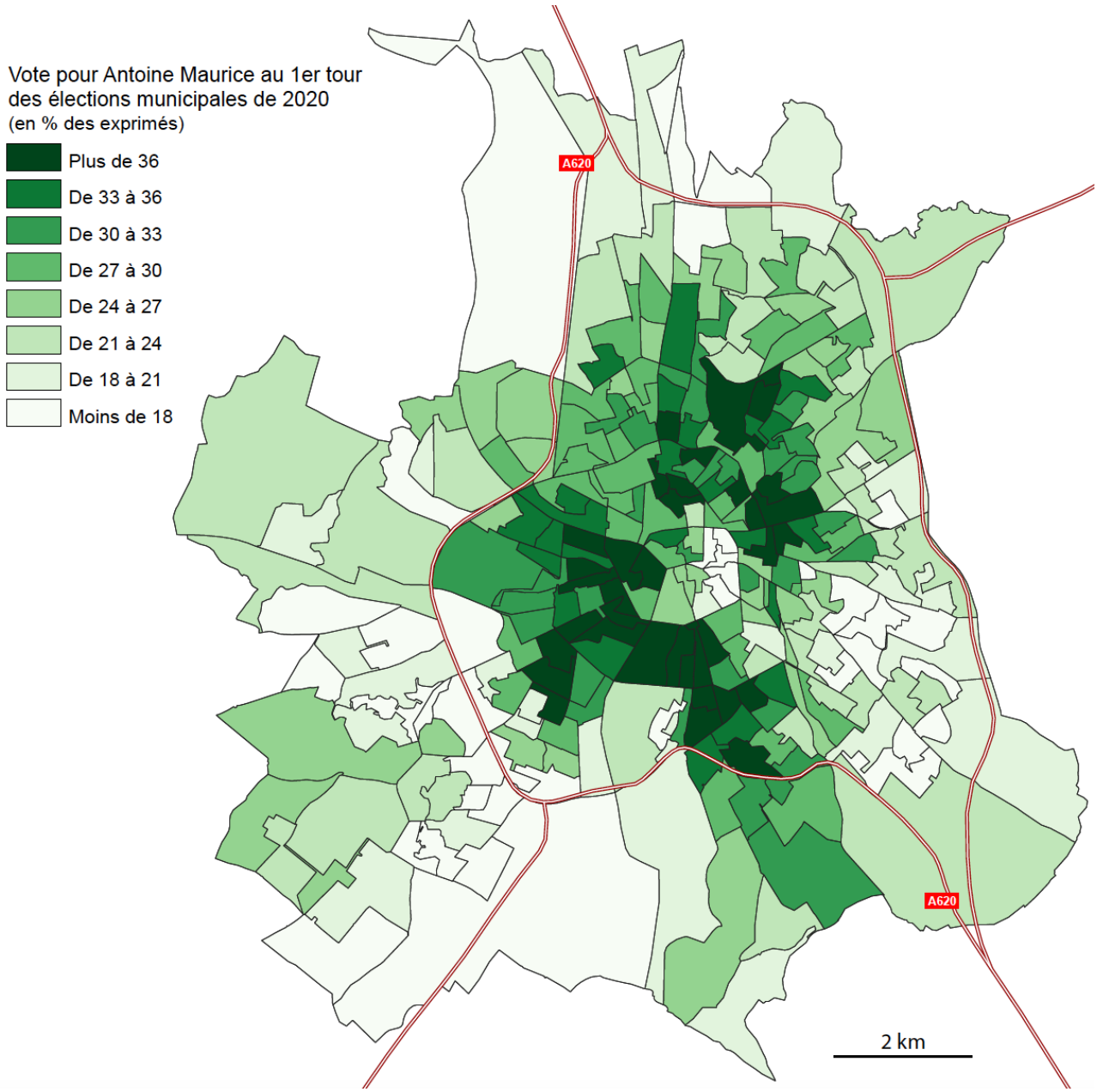
Au premier tour : la gauche archipelisée

Face à une droite unie dès le premier tour derrière la figure du maire sortant, Jean-Luc Moudenc, qui bénéficiait de surcroît du soutien de LREM, la gauche toulousaine partait en rangs très dispersés. Sans compter les incontournables listes d'extrême gauche, pas moins de trois listes se présentaient : la liste Archipel citoyen – rassemblant les écologistes (dont la tête de liste, Antoine Maurice), des Insoumis et des collectifs de citoyens –, la liste Parti socialiste-PC-Radicaux de

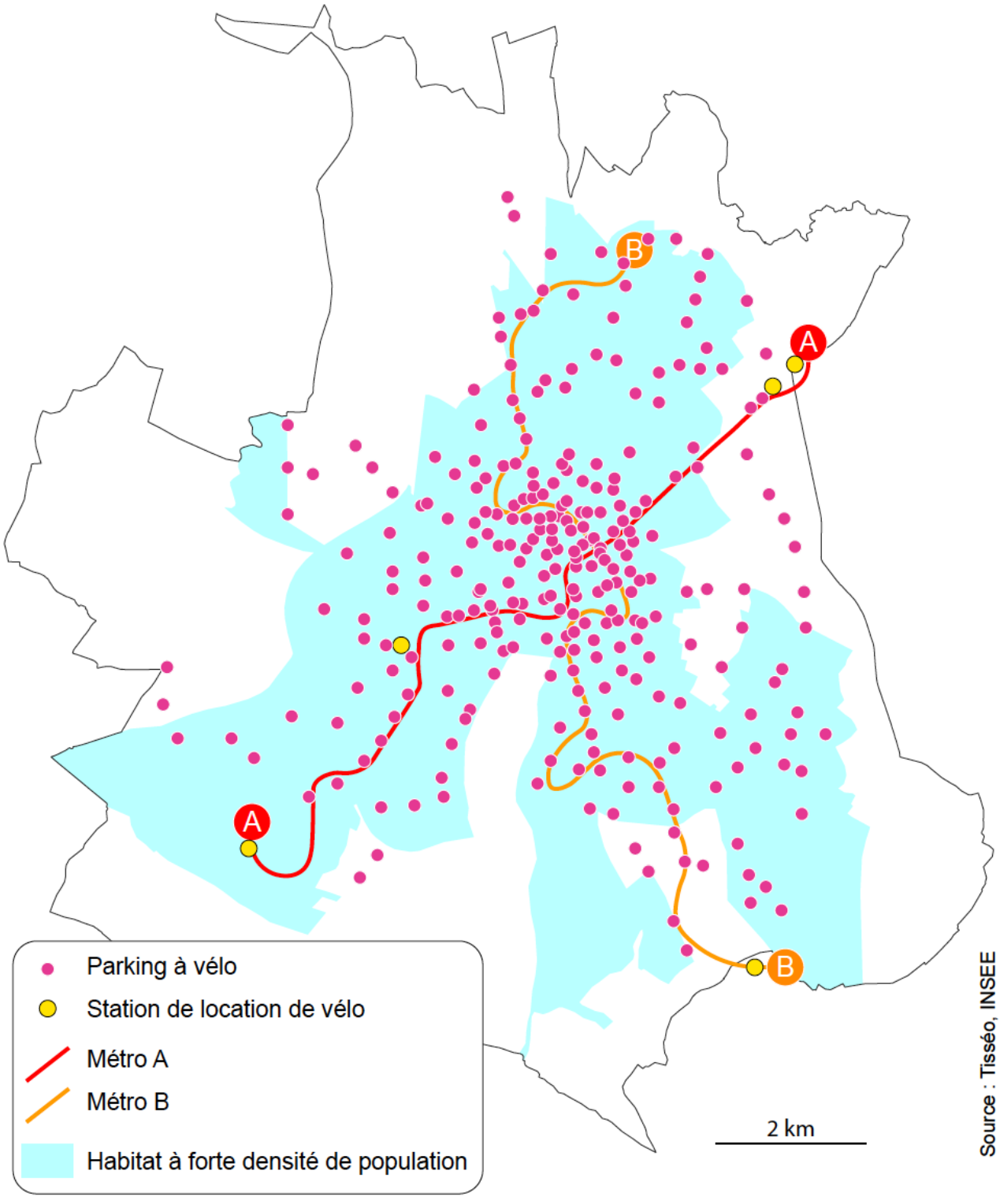
gauche conduite par Nadia Pellefigue et la liste de Génération.s emmenée par Pierre Cohen. L'analyse cartographique indique que ces trois listes se sont adressées à des composantes différentes de la gauche toulousaine.

La liste Archipel citoyen s'appuie sur une géographie électorale assez singulière. Elle concentre ses votes dans la partie centrale de la ville, à l'exception de l'hyper-centre le plus bourgeois. Si ces fiefs fortunés de la droite lui échappent, elle est également à la peine dans les quartiers pavillonnaires périphériques et dans les cités populaires, où elle était peu implantée. Si l'on devait schématiser, l'espace de l'Archipel citoyen se situe dans la large couronne intermédiaire ceinturant l'hyper-centre. Ces quartiers sont assez diversifiés en termes de prix du foncier, avec des zones chères comme le Fer-à-cheval ou Saint-Cyprien, des quartiers assez chers – la Croix-de-Pierre, la Patte-d'Oie, les Minimes, Bonhoure ou bien encore Saouzelong et Rangueil – et des quartiers plus bon marché comme le Faubourg-Bonnefoy. Par-delà l'hétérogénéité des prix de l'immobilier, ces quartiers présentent pour autant certaines caractéristiques communes. Bien qu'abritant pas mal de classes moyennes supérieures, leur composition sociologique demeure relativement mixte. Le mode de vie dans ces quartiers est par ailleurs marqué par une forte densité du bâti (le vote pour l'Archipel citoyen se superpose assez bien avec la carte de la densité de population) ainsi que par la desserte en métro et un aménagement favorable au vélo. En bref, l'Archipel citoyen a prospéré dans les quartiers où le mode de vie est métropolitain. La carte suivante permet de circonscrire ce biotope particulier. Les zones de force de l'Archipel citoyen sont situées entre le tracé des autoroutes, qui marquent une frontière urbanistique et sociologique au sein de la ville, et le périmètre de l'hyper-centre bourgeois et historique.

Carte n°1. Vote pour la liste conduite par Antoine Maurice au premier tour des municipales 2020



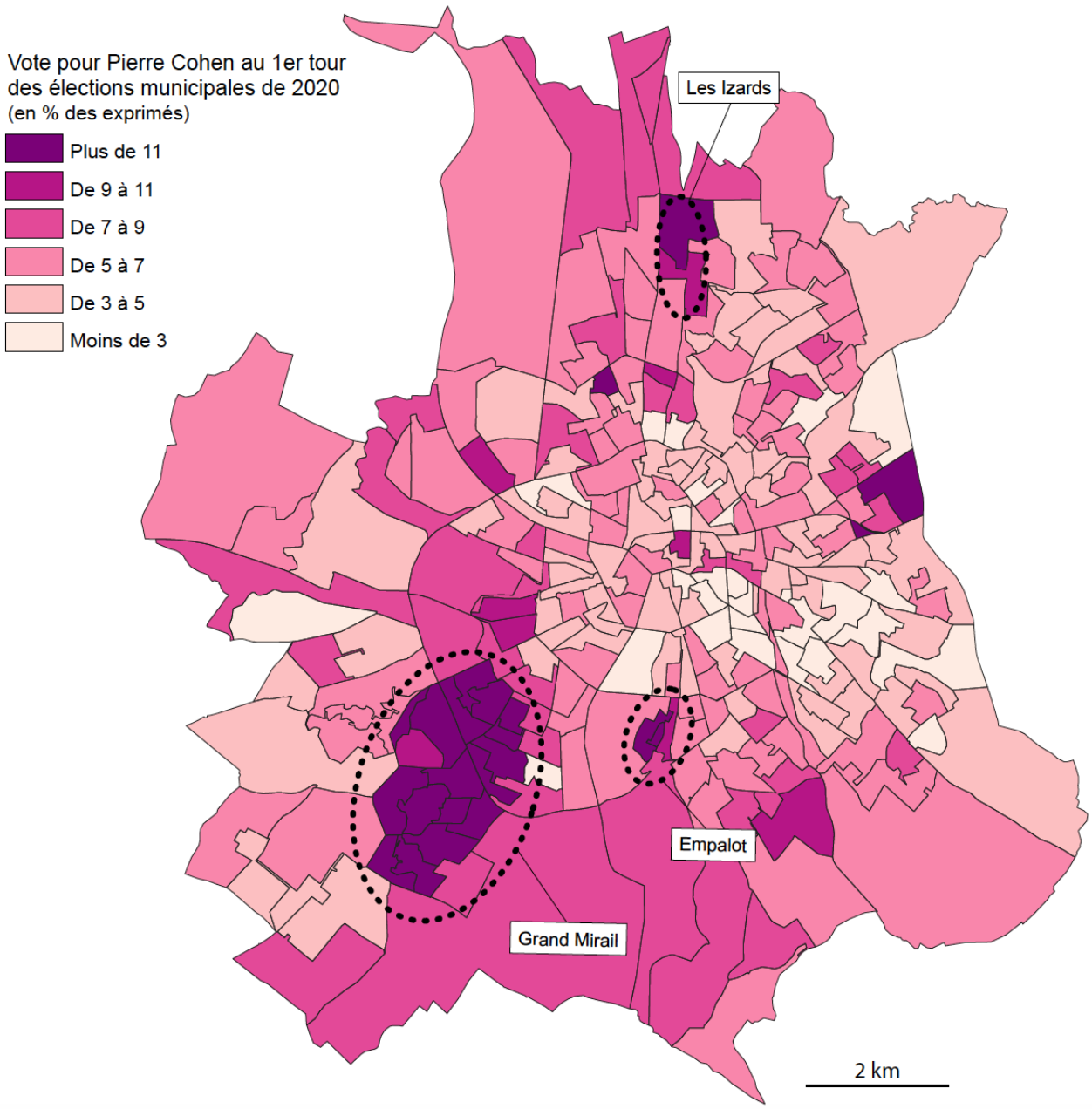
Carte n°2. Lignes de métro et localisation des parkings et stations de vélos Tisséo à Toulouse



Il convient, à ce stade, de s'arrêter un instant sur la carte du vote Cohen, ancien maire socialiste de 2008 à 2014, qui menait la liste de Génération.s au premier tour. Pierre Cohen n'a certes pas réalisé

un score très important (5,7% des voix), mais la géographie de son vote est assez instructive. Elle apparaît, en effet, comme un négatif assez parfait du vote pour l'Archipel citoyen. Les votes pour Pierre Cohen sont les plus faibles dans le centre, alors que le niveau est plus conséquent dans la périphérie. Mais, surtout, c'est dans les cités toulousaines que cette liste enregistre ses meilleurs résultats avec un score supérieur à 10% dans le grand quartier du Mirail, à Empalot ou aux Izards.

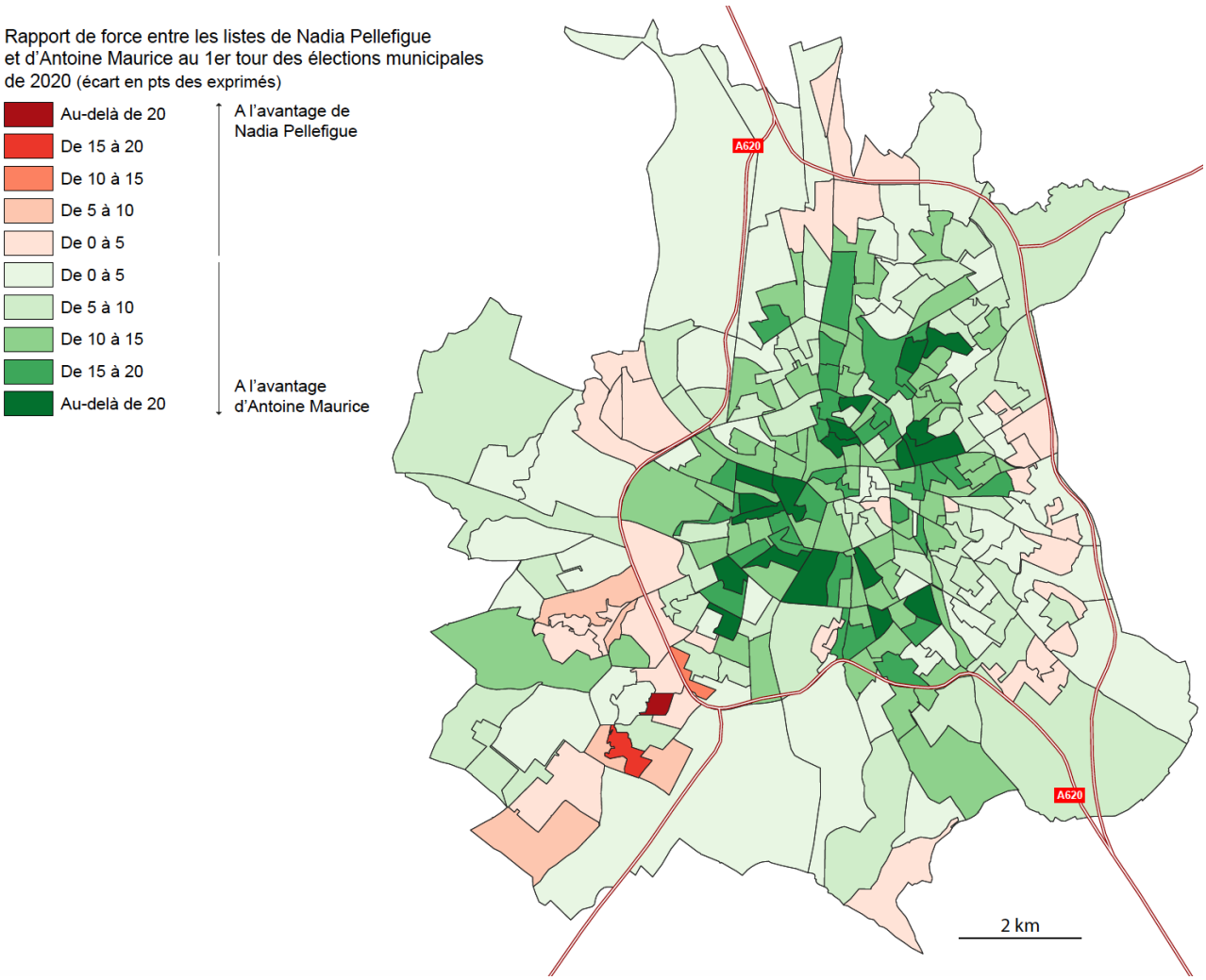
Carte n°3. Vote pour la liste conduite par Pierre Cohen au premier tour des municipales 2020



À l'image de ce que nous avons pu observer à Marseille, où les listes du Printemps marseillais ont été très nettement concurrencées par celles de Samia Ghali dans les cités populaires, l'Archipel citoyen n'a manifestement pas fait le plein des voix dans les cités toulousaines, qui ont offert des scores assez significatifs à la liste emmenée par Pierre Cohen. Tout se passe comme si l'offre politique représentée par le Printemps marseillais et l'Archipel citoyen était culturellement et sociologiquement très bien adaptée au centre-ville et aux quartiers gentrifiés mais beaucoup moins bien profilée pour s'adresser à l'électorat des cités populaires, qui, à tout prendre, se reconnaît davantage dans d'autres offres politiques de gauche : Ghali à Marseille et Cohen à Toulouse.

Une troisième liste de gauche se présentait à Toulouse, la liste d'union Parti socialiste-PC-Radicaux de gauche emmenée par Nadia Pellefigue, qui a obtenu 18,5% contre 27,6% pour la liste de l'Archipel citoyen. La géographie du vote en faveur de cette liste représente d'assez grandes similitudes avec la carte du vote pour la liste de l'Archipel citoyen, de telle sorte que l'on peut penser que ces deux listes se sont disputé un électorat assez similaire. À l'instar de l'Archipel citoyen, la liste socialiste performe, en effet, davantage dans les quartiers du centre. Toutefois, quand on cartographie l'écart des scores entre les deux listes, des spécificités se dessinent. En moyenne, sur l'ensemble de la ville, l'écart s'établit à 9 points, mais, dans de nombreux bureaux de vote du centre-ville, l'écart est souvent de plus de 15, voire 20 à 25 points en faveur de l'Archipel citoyen. À l'inverse, dans les quartiers périphériques, situés en bordure ou à l'extérieur des autoroutes urbaines, l'écart est souvent très faible et dans certains quartiers, au Mirail, mais pas seulement, Nadia Pellefigue devance son concurrent alors qu'elle était nettement devancée en moyenne sur la ville.

Carte n°4. Rapport de force entre les listes de Nadia Pellefigue et Antoine Maurice au premier tour des municipales 2020



Si la candidate socialiste a obtenu, en moyenne, ses meilleurs résultats dans le centre, elle y a donc été très nettement surclassée par Antoine Maurice. Elle a su, en revanche, aller chercher des soutiens dans les quartiers périphériques (grands ensembles et pavillonnaires), où elle a été beaucoup moins concurrencée par la liste de l'Archipel citoyen. Plus restreint numériquement, l'électorat Pellefigue semble pour autant sociologiquement plus diversifié que celui de l'Archipel citoyen, très concentré dans la partie centrale de la ville. Les données d'un sondage de l'Ifop réalisé avant le premier tour illustrent bien ce phénomène. L'avance de Maurice sur Pellefigue atteignait 28 points chez les cadres et les professions intellectuelles, 17 points parmi les professions intermédiaires mais seulement 4 points dans les catégories populaires.

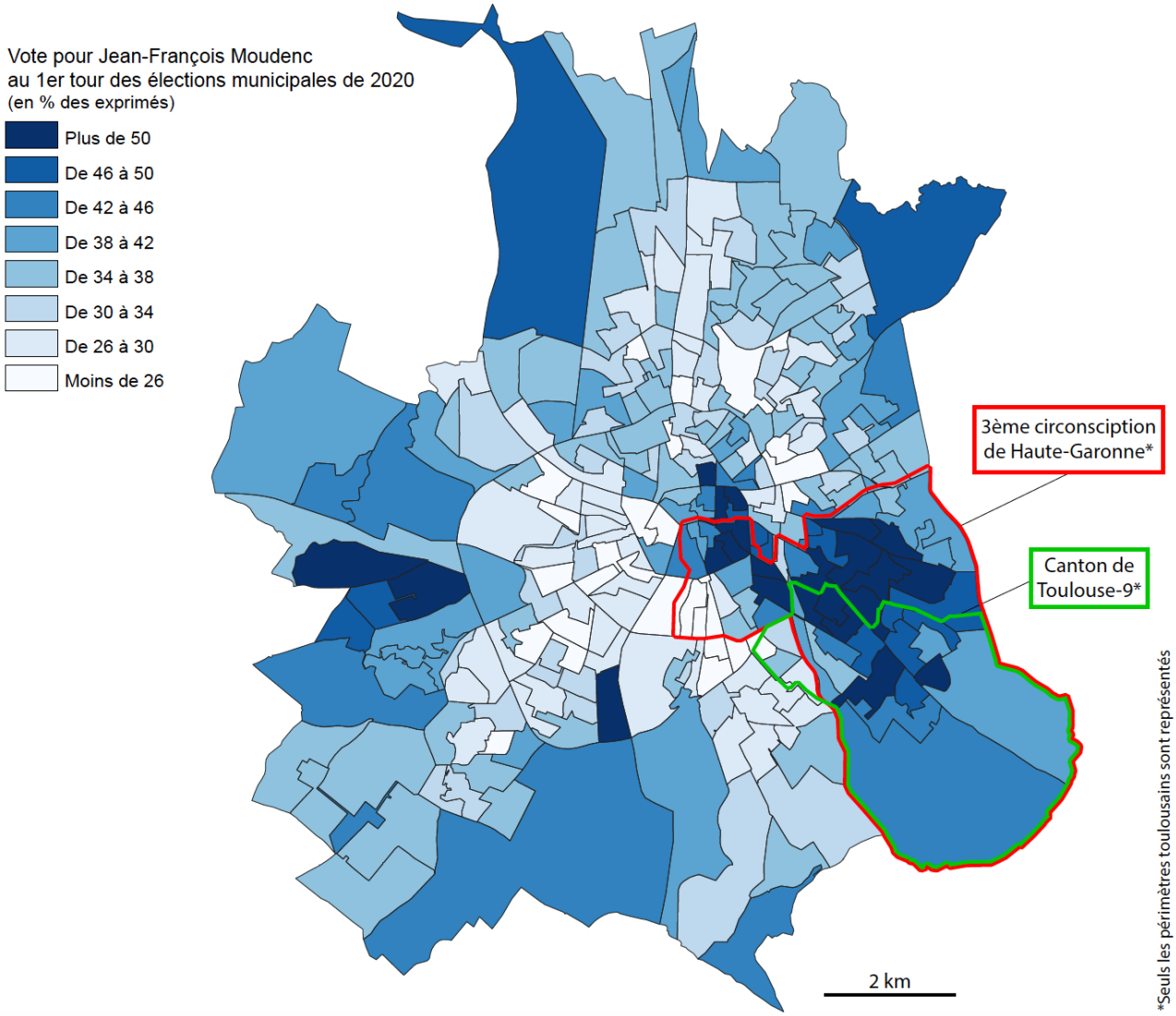
Au total, il apparaît que les trois listes de gauche se sont adressées à des segments électoraux, non seulement différents sur certaines orientations politiques, mais également divers en termes socioculturels, de lieux de résidence et de mode de vie. La volonté d'alternance et la perspective de

victoire ont permis de bons reports au second tour mais la liste de gauche rassemblée n'a agrégé que 48% des voix lors du tour décisif alors que le total des listes de gauche (sans l'extrême gauche qui a fait 2,2%) s'établissait à 51,5% au premier tour. Ces pertes en ligne s'expliquent sans doute en partie par la difficulté à rassembler l'intégralité de ces segments.

Le vote Moudenc : effet de fief et alliance de l'hyper-centre et des périphéries pavillonnaires

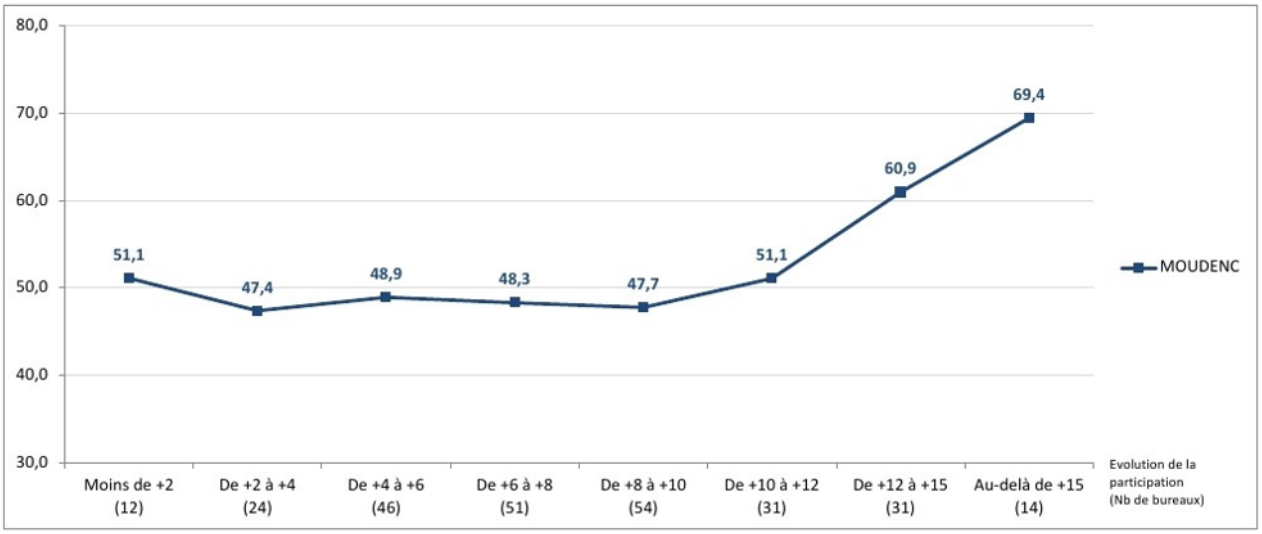
Au premier tour, comme on l'a vu, les votes les plus élevés en faveur de Jean-Luc Moudenc ont émané d'une partie des quartiers de l'hyper-centre les plus aisés mais aussi de certains quartiers pavillonnaires excentrés. La carte ci-dessous fait par ailleurs ressortir un effet de fief assez net dans la partie sud-est de la ville. De 1994 à 2008, Jean-Luc Moudenc a été conseiller général du canton de Toulouse-9. Il a su s'y construire une solide implantation, ancrage qu'il mettra à profit pour se faire élire en 2012 en tant que député de la 3^{e} circonscription de Haute-Garonne, dont la partie toulousaine comprend le canton de Toulouse-9 et d'autres quartiers avoisinants.

Carte n°5. Vote pour la liste conduite par Jean-Luc Moudenc au premier tour des municipales 2020



Ce point d'appui sera précieux lors de la bataille des municipales, le maire sortant saura mobiliser cette clientèle fidélisée de longue date. Dans un scrutin marqué par une abstention record, la capacité à mieux mobiliser (ou à moins mal mobiliser) son électorat que l'adversaire est décisive et les données électorales sur l'ensemble de la ville montrent que la participation a été plus élevée dans les quartiers acquis à la droite.

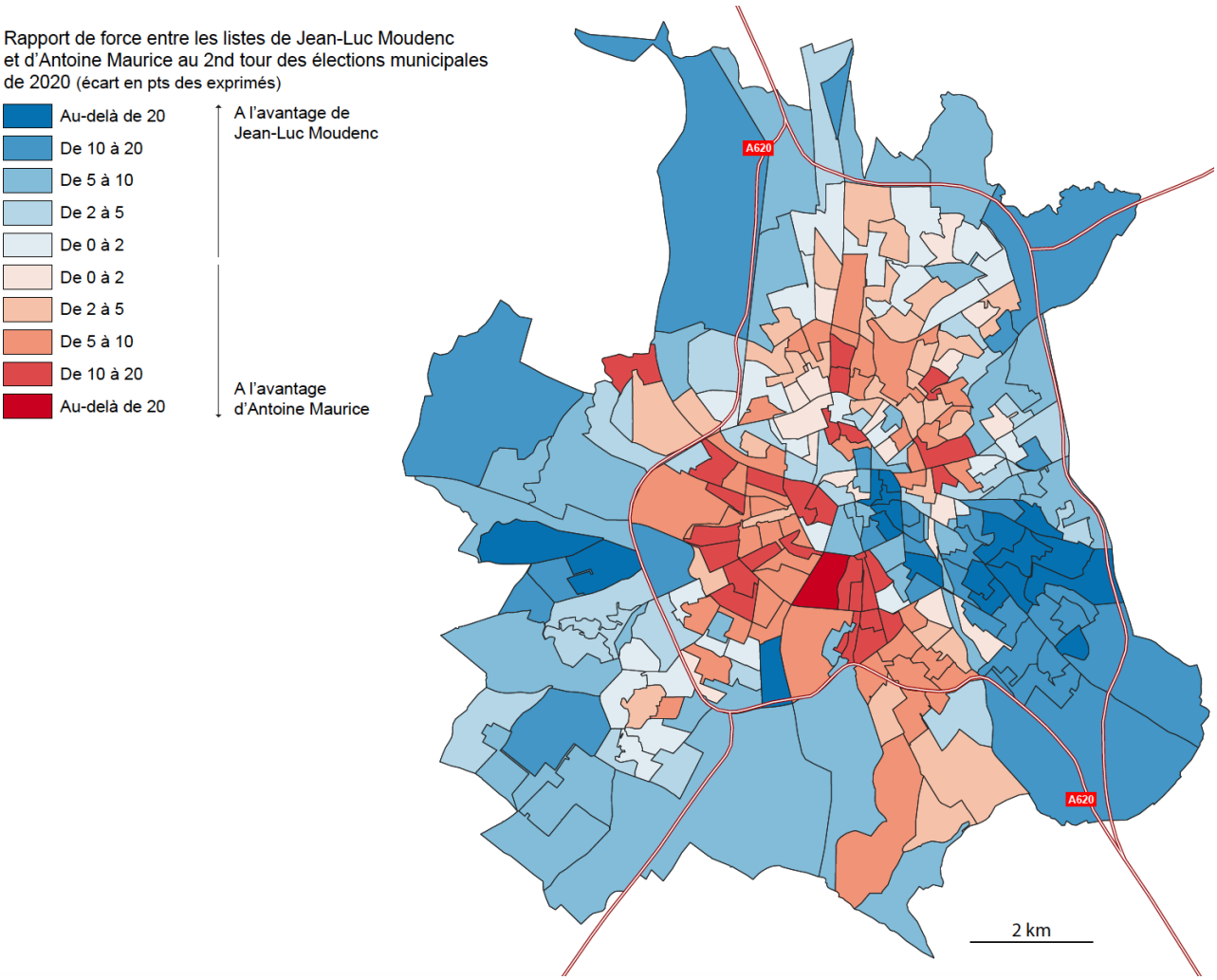
Graphique n°1. Vote pour la liste conduite par Jean-Luc Moudenc en fonction de l'évolution de la participation du premier au second tour des municipales 2020



Ce fut le cas au premier tour mais surtout au second tour, avant lequel les équipes du maire sortant mèneront une intense campagne de *phoning* pour battre le rappel des électeurs et engranger des procurations, notamment de la part des seniors, toujours inquiets de se rendre au bureau par crainte de la Covid-19. D'après certaines sources, pour le second tour, plusieurs milliers de procurations auraient ainsi été générées au profit de Jean-Luc Moudenc.

Au second tour, la géographie du rapport de force est restée très similaire à celle du premier tour, signe que les nouveaux électeurs du second tour ont été rameutés et mobilisés d'abord dans les zones de forces traditionnelles de la droite. L'électorat de Jean-Luc Moudenc se recrute, certes, dans l'hyper-centre bourgeois, mais aussi en bonne partie dans les quartiers les plus périphériques, moins densément peuplés, où le mode de vie est plus pavillonnaire avec la majeure partie des déplacements effectuée en voiture. Dans la partie la plus densément peuplée de la ville, c'est-à-dire à l'intérieur du tracé des autoroutes urbaines, l'Archipel citoyen domine. Il est frappant de constater que cette carte correspond assez bien avec celle de la desserte en métro et de l'implantation des stations de vélos. Derrière une opposition gauche/droite, ce sont également deux visions de la ville et deux façons de la vivre qui se sont fait face au second tour.

Carte n°6. Rapport de force entre les listes de Jean-Luc Moudenc et d'Antoine Maurice au second tour des municipales 2020



L'effet Airbus

Par-delà les éléments électoraux que sont la moindre participation de la gauche et les reports imparfaits au second tour, les divisions du premier tour ayant laissé des traces, la victoire de Jean-Luc Moudenc doit aussi se lire à l'aune des positions des deux candidats finalistes sur deux dossiers ayant une résonance particulière dans la ville rose : la place de l'aéronautique et de l'avion, d'une part, et la desserte TGV de la ville, d'autre part. Toulouse demeurant la seule grande métropole française non reliée au niveau ferroviaire à grande vitesse.

Toulouse, capitale de l'aéronautique avec des dizaines de milliers de salariés travaillant pour Airbus, EADS, Latécoère, Thales, Safran et leurs nombreux sous-traitants, a été durement frappée par la crise de la Covid-19 qui, dans un premier temps, a mis à l'arrêt ces entreprises et l'aéroport lors du confinement puis, l'épidémie persistant partout dans le monde, a provoqué un gigantesque

trou d'air pour le secteur aérien ; les principales compagnies mondiales annonçant les unes après les autres des plans d'économie drastiques avec des milliers de suppressions d'emplois à la clé mais aussi des annulations de commande d'avions en cascade. Les perspectives économiques n'ont donc cessé de se dégrader durant les longs mois de l'entre-deux-tours à Toulouse, dont la filière aéronautique constitue le cœur battant sur le plan économique et social.

Or, en cohérence avec son identité écologiste, Antoine Maurice avait pris des positions assez tranchées sur la question du transport aérien. Pour lutter contre les nuisances sonores, il s'était ainsi prononcé en faveur de l'interdiction des vols de nuit. Sensible au mouvement du *Flygskam* (« honte de prendre l'avion ») popularisé notamment par la jeune Suédoise Greta Thunberg, l'Archipel citoyen militait par ailleurs pour un plafonnement du nombre de rotations annuelles depuis l'aéroport de Toulouse-Blagnac, dont la privatisation récente au profit du groupe Eiffage ne pouvait se traduire que par une augmentation du trafic à terme, selon l'Archipel citoyen. De manière plus polémique encore, la liste d'Antoine Maurice prônait une diminution sensible de la fréquence de la navette d'Air France reliant Toulouse à Paris. Cette ligne, qui fait la fierté de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (présentée ainsi comme « la première ligne aérienne d'Europe ») et qui assure avec ses trente-deux vols quotidiens un tiers du trafic de l'aéroport, était dans le collimateur du leader de l'Archipel citoyen qui s'interrogeait en ces termes : « A-t-on besoin d'avoir une navette toutes les vingt minutes ? Cela ne concerne qu'une partie limitée des Toulousains. »

Bien que mettant en avant le soutien de salariés et de syndicalistes de l'aéronautique, l'Archipel citoyen s'attira par ce positionnement les foudres du patronat du secteur et ses puissants relais locaux. Christophe Cador, président de l'association Tompasse (Toulouse Midi-Pyrénées Aéronautiques Spatial Systèmes Embarqués) déclarait ainsi, par exemple : « Je trouve étonnant que ni les mots industrie ou aéronautique ne figurent dans le programme de celui qui veut devenir maire de la première ville aéronautique du monde. » Jouant sur du velours, Jean-Luc Moudenc mettait, quant à lui, en avant son action et son bilan en faveur de la filière, notamment depuis le déclenchement de la crise la frappant particulièrement durement. Présentant sa liste comme « 100% favorable à l'aéronautique et au spatial », il déclarait refuser « l'avion-*bashing* » qui serait, selon lui, pratiqué par son adversaire.

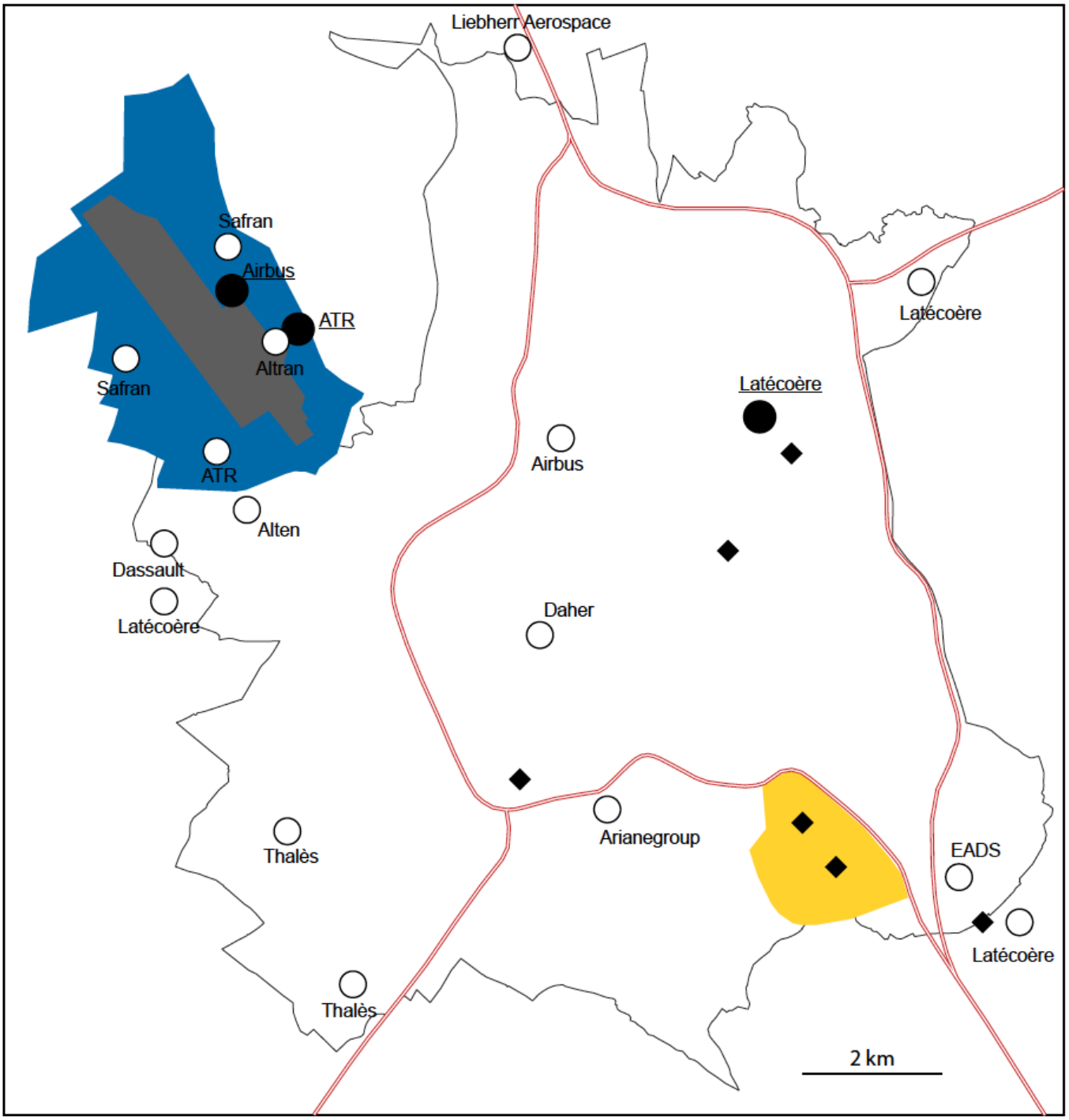
Ces positionnements différents n'ont sans doute pas été sans effet auprès des employés d'Airbus et de ses sous-traitants ainsi qu'auprès des salariés travaillant à l'aéroport. Le discours « pro-avion » de Jean-Luc Moudenc a manifestement participé au fait que le maire sortant soit en tête dans les quartiers périphériques situés à proximité de l'aéroport (ouest de la ville) ou des autres sites de production et d'activités aéronautiques (sud-ouest et sud-est de la ville). Si une partie des salariés de l'aéronautique réside dans des quartiers pavillonnaires à proximité de leur lieu de travail

et y constitue une part significative de l'électorat local, les cadres dirigeants et les ingénieurs les mieux payés privilégient les quartiers les plus huppés de l'hyper-centre. « L'effet Airbus » a sans doute joué également dans ces quartiers bourgeois et a contribué à y asseoir la nette domination du maire sortant.

Carte n°7. Implantation des grandes entreprises du secteur aérospatial

Fondation Jean Jaurès

Fondation Jean Jaurès



Espace de production aéronautique et aérospatial (Airbus)

Aéroport de Toulouse-Blagnac

Sièges sociaux d'entreprises du secteur aéronautique

Implantation des principales entreprises du secteur

Principal technopôle de l'aéronautique et de l'aérospatial

Principales écoles d'ingénieurs et formation liées à l'aéronautique

Au-delà des nombreux salariés du secteur aéronautique, l'activité aérienne fait partie de l'identité de la ville et demeure un élément du patriotisme local, comme le chantait Nougaro dans son cultissime *Toulouse* :

« Aujourd'hui, tes buildings grimpent haut
À Blagnac, tes avions sont plus beaux
Si l'un me ramène sur cette ville
Pourrais-je encore y revoir ma pincée de tuiles
Ô mon païs, ô Toulouse, ôhooo Toulouse »

et Jean-Luc Moudenc, plus que son rival, a su actionner cette corde sensible.

La LGV : un enjeu très clivant

Parallèlement à la place accordée à l'aérien dans la ville rose, un autre dossier concernant les transports a animé la campagne des municipales. Pour pallier le fait que, contrairement à toutes les autres grandes métropoles régionales, Toulouse ne soit pas connectée au réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse, Jean-Luc Moudenc s'est positionné au cours de son mandat et durant la campagne en faveur du projet de ligne à grande vitesse. Cette LGV doit relier Toulouse à Bordeaux et à Paris. La capitale girondine, rivale traditionnelle de Toulouse, est, en effet, elle-même desservie depuis quelques années par une ligne LGV depuis Paris. La construction de cette nouvelle ligne dédiée à la grande vitesse placerait Toulouse à 1 heure de Bordeaux et à 3h10 de Paris au lieu de 4h30, voire fréquemment plus de 6 heures pour rallier la capitale actuellement. Antoine Maurice et ses alliés au sein de l'Archipel citoyen ont jugé que ce projet de construction d'une nouvelle ligne, maintes fois promise, était irréaliste et nécessitait des investissements colossaux qui se traduiraient, *in fine*, par des hausses d'impôts pour les Toulousains. Reprenant la rhétorique écologiste sur les chantiers d'infrastructures inutiles et pharaoniques (type Notre-Dame-des-Landes), la tête de liste de l'Archipel citoyen s'est prononcée contre la LGV mais pour le TGV. Son projet alternatif consistait à améliorer la ligne de train existante pour pouvoir y faire rouler des TVG à grande vitesse sans créer une nouvelle ligne.

Cette ferme opposition de l'Archipel citoyen au projet de construction d'une ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse a constitué une des principales pierres d'achoppement à l'alliance au second tour avec la liste de Nadia Pellefigue. Cette dernière, en charge du développement économique à la région Occitanie, était en effet une fervente partisane de ce projet d'aménagement. Elle a motivé

l'absence d'accord entre les deux listes par la divergence de positionnements sur ce dossier, comme sur celui du développement de l'aérien ou sur celui de la construction d'une troisième ligne de métro, projet porté par Jean-Luc Moudenc et soutenu par Nadia Pellefigue mais critiqué par Antoine Maurice, qui estimait ce projet irréaliste quant au calendrier prévu.

La position de l'Archipel citoyen sur le projet de LGV a sans doute contribué à nuire à la qualité des reports d'une partie des voix de Nadia Pellefigue sur Antoine Maurice du second tour et a laissé par ailleurs à Jean-Luc Moudenc le créneau du maire « aménageur-soucieux-du-développement-économique-de-sa-ville », créneau d'autant plus porteur que l'aéronautique, principal moteur économique de la ville, se grippait.

L'arrivée du TGV comme facteur de mutation socioculturelles et, *in fine*, électorales

Mais si l'on dépasse le cadre de cette élection et que l'on se place dans une perspective temporelle plus longue, on peut se demander si les deux finalistes n'ont pas en fait joué contre leurs intérêts électoraux à long terme en adoptant la position qui était la leur sur la LGV. L'arrivée du train à grande vitesse dans une grande métropole s'accompagne, en effet, assez rapidement, dans les années qui suivent, de transformations sociologiques et culturelles marquées. Du fait de la desserte rapide avec Paris et plus globalement d'une connexion rapide avec les autres grandes métropoles, la ville nouvellement desservie voit arriver et s'installer une population de cadres, de professions intellectuelles et artistiques, de diplômés et plus généralement de publics que David Goodhart qualifie de *people from anywhere*, c'est-à-dire des individus très mobiles, à forte ouverture internationale et porteurs d'une vision du monde que l'on pourrait appeler écolo-progressiste mâtinée de libéralisme sociétal et économique.

Historiquement, l'arrivée du chemin de fer et le développement d'activités ferroviaires importantes (gare de triage, atelier de réparation…) dans une commune ont souvent favorisé l'implantation précoce et durable du Parti communiste, qui a trouvé de puissants soutiens et relais militants dans la population ouvrière et cheminote locale. Ainsi, pendant des décennies, les nœuds ferroviaires ponctuant le tracé de la célèbre ligne PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) comme Villeneuve-le-Roi, Vigneux-sur-Seine, Laroche-Migennes et Miramas ont été des bastions du PC, comme également Longueau, cité cheminote aux portes d'Amiens, ou Saint-Pierre-des-Corps, dans la banlieue de Tours.

Changement de décor et changement d'époque, lors des élections municipales de 2020, le tracé de

la ligne de TGV Paris-Bordeaux s'est teinté de vert avec la victoire des écologistes à Tours, Poitiers et Bordeaux, villes situées sur cette ligne. EELV a également enlevé les villes de Strasbourg et Lyon, desservies par le TGV. *Last but not least*, Jean-Laurent Cassely et Sylvain Manternach ont montré comment l'arrivée du TGV, mettant Marseille à 3 heures de Paris et à 1 heure de Lyon, avait participé à la gentrification du centre de Marseille, phénomène ayant puissamment contribué à la victoire du Printemps marseillais, emmené par Michèle Rubirola.

Clin d'œil de l'histoire, en février 2000, Daniel Cohn-Bendit avait lancé le concept de « troisième gauche verte », sa « TGV » se voulant un dépassement par l'écologie des vieilles première et deuxième gauches. L'agitateur d'idées n'avait sans doute pas imaginé que vingt ans plus tard un « effet TGV » favoriserait la victoire de ses amis écologistes dans plusieurs grandes villes françaises !

Si les dynamiques électorales (divisions de la gauche, meilleure mobilisation de l'électorat de droite) ont joué un rôle important dans l'issue du second tour à Toulouse, la comparaison avec les résultats bordelais interroge. Dans la cité girondine, la liste de gauche emmenée par l'écologiste Pierre Hurmic l'a emporté face au maire sortant de droite, alors même que la liste d'extrême gauche de Philippe Poutou s'est maintenue au second tour et a recueilli 9,4% des voix. Cette présence et ce score élevé de l'extrême gauche au second tour auraient dû hypothéquer toute chance de victoire à Bordeaux pour la coalition de gauche à dominante écologiste. Mais tel n'a pas été le cas. À l'inverse, à Toulouse, dans l'autre grande métropole du Sud-Ouest, le même type de coalition de gauche a été battu dans une configuration objectivement plus favorable d'un duel (et non pas d'une triangulaire) face au maire de droite sortant.

Par-delà les qualités respectives des candidats, on peut faire l'hypothèse que le sort contrasté qu'ont connu les coalitions de gauche à direction écologiste dans les deux villes renvoie, pour partie, à un facteur sociologique. Plus précisément, différents indices nous incitent à penser que les couches sociales favorables à cette offre politique, à savoir des cadres et des professions intellectuelles, des diplômés, des professionnels de la culture, du spectacle et de la communication, sont proportionnellement plus nombreuses à Bordeaux qu'à Toulouse. Le développement de ce terreau, sociologiquement et culturellement acquis et en phase avec une offre politique telle que celle portée par cette coalition de gauche écologiste, a été boosté ces dernières années à Bordeaux par un effet-LGV (comme cela a été le cas à Marseille) alors qu'à Toulouse, ce phénomène a manifestement connu une moindre ampleur, en l'absence d'une liaison ferroviaire à grande vitesse. L'absence d'une LGV a donc sans doute structurellement pénalisé Antoine Maurice et favorisé Jean-Luc Moudenc en freinant le changement sociétal et la boboïsation de la ville rose. Au regard de ce constat, le positionnement des deux candidats sur le

dossier de la LGV (opposition pour Antoine Maurice, soutien pour Jean-Luc Moudenc) apparaît donc assez cocasse.

Les groupes sociaux et les segments socioculturels qui portent et soutiennent les coalitions de gauche à dominante écologiste ne peuvent qu'imparfaitement être approchés à partir des catégories statistiques de l'Insee. Elles ne correspondent, en effet, qu'à une frange, certes importante, des cadres, professions intellectuelles et intermédiaires, qui adhérent à un certain mode de vie, sous-tendu par un système de valeurs. En d'autres termes, la seule clé d'entrée par le niveau social (à travers la CSP) ne suffit pas à les identifier puisque la dimension culturelle et *life style* est également déterminante. Pour illustrer notre propos, prenons un exemple : l'ingénieur d'Airbus, vivant dans un pavillon en périphérie toulousaine et se déplaçant en SUV, est classé dans la même CSP (à savoir « cadre et profession intellectuelle supérieure ») que le consultant en développement durable, résidant dans un appartement d'un immeuble gentrifié du centre-ville et se rendant à vélo au travail. Bien qu'étant catalogués dans la même CSP, leur mode de vie, leur vision du monde et leur vote diffèrent sensiblement.

Les modes de vie et les comportements d'achat jouant un rôle important dans la nouvelle segmentation socioculturelle, on peut s'appuyer sur la densité d'implantations de certaines enseignes ou de commerces prisés et fréquentés par la population dite « bobo » pour approcher le poids que représente ce segment de population dans les deux villes de Toulouse et de Bordeaux. Sur la base d'une consultation du site des Pages jaunes et d'autres sources, nous avons ainsi construit de manière empirique ce que nous appellerons un « indice de boboïsation ». Cet indice intègre les éléments suivants :

- la densité de magasins et d'enseignes bio (nous avons retenu à ce titre : Bio c' Bon, Nature et Découvertes, Naturalia, La Vie claire et Biocoop), la consommation bio étant très développée dans ces milieux sociaux ;
- la densité de Starbucks Coffee (marque iconique de la culture bobo) ;
- la densité de restaurants répertoriés dans *Le Guide du Fooding*, le *fooding* étant très en vogue dans ces milieux ;
- la densité d'établissements proposant des brunchs, pratique très usitée dans ce segment de la population ;
- la densité de boutiques de marques de vêtements très prisées dans ce public (Comptoir des Cotonniers, Maje, The Kooples et Zadig et Voltaire) ;
- enfin, la densité des galeries d'art, comme indicateur de la vitalité de la scène artistique et culturelle, composante importante de l'écosystème bobo ou gentrifieur.

Comme le montre le tableau suivant, sur chacun de ces critères, Bordeaux surclasse nettement Toulouse.

L'indice de boboïsation de Bordeaux et Toulouse

Type de magasins, commerces et enseignes	**Bordeaux** ***(Nombre de magasins et d'établissements / 100 000 habitants)***	**Toulouse** ***(Nombre de magasins et d'établissements / 100 000 habitants)***
Magasins d'enseignes bio	5,9	2,7
Starbucks Coffee	2,4	0,6
Restaurants Fooding	6,3	3,1
Établissements proposant des brunchs	3,9	1
Magasins d'enseignes de vêtements bobo	5,1	2,1
Galeries d'art	35,8	9,8

Même si une fréquentation touristique haut de gamme (nationale et étrangère) plus importante à Bordeaux qu'à Toulouse peut en partie expliquer la plus forte densité d'implantation de certaines enseignes ou boutiques, cela ne joue pas pour les magasins alimentaires bio, qui n'ont pas une clientèle de passage. Ceci traduit bien la présence d'un type de population partageant ces codes culturels et ce mode de vie, proportionnellement nettement plus nombreuse à Bordeaux qu'à Toulouse. Plus globalement, et pour dépasser cette objection, la fréquentation touristique participe aussi au processus de boboïsation d'une métropole en renforçant sa vocation culturelle et en mettant l'accent sur la dimension « *life style* » et « cadre de vie agréable » qu'elle offre. En octobre 2016, le très influent *Lonely Planet* classait Bordeaux « meilleure ville du monde ». Cette distinction a valu plus d'un millier d'articles et de retombées presse à la capitale girondine, en France comme à l'étranger. Un an après, la LGV était mise en service. De très nombreux touristes ont afflué, ce qui a puissamment contribué à modifier l'écosystème bordelais et l'atmosphère de la ville. Une nouvelle population est venue s'installer à Bordeaux, l'arrivée de ces néo-Bordelais et la

dynamique touristique servant de catalyseurs à l'émergence d'un « *way of life bobo* », adopté par une frange importante de la population bordelaise. Si ce phénomène existe également à Toulouse, il y est, au regard des chiffres présentés dans le tableau ci-dessus, manifestement moins puissant. La différence d'intensité des changements socioculturels dans les deux villes constitue pour nous l'une des raisons expliquant le sort opposé qu'ont connu les deux listes de gauche à direction écologiste à Bordeaux et à Toulouse lors des dernières municipales.

Cette note a été réalisée en collaboration avec Céline Colange, université de Rouen, Laboratoire UMR IDEES 6266.